

התחבורה, התקשורת והתיירות

1. קווי ההתפתחות העיקריים

בשנת 1977 גדל תוצר ענף התחבורה והתקשורת בשיעור גידול דומה לזה שבשנת 1976 : 8—8 אחוזים¹. בדומה לאשתקד, היה זה שיעור גבוה יחסית לשאר ענפי המשק. הגורמים העיקריים, שהביאו להתפתחות זו, קשורים השנה הן בהתפתחויות הכלכליות במשק והן בגורמים חיצוניים לו ; יצוא השירותים ויצוא הסחורות תרמו תרומה מכרעת להאצה בגידול תפוקת הענף. התפוקה הנובעת מהובלת מטענים (עיקרה במשאיות) התאוששה ב־1977, לאחר שנתיים של ירידה רצופה, הודות לגידול המואץ בייצור ברבים מענפי התעשייה, ובעיקר להאצה יוצאת דופן בהובלות פוספטים ואשלג ליצוא. אלה קיזזו את השפעת החלשתו של הביקוש להובלות (שירד השנה בפחות מאשר אשתקד) מצד ענפי הבנייה וענפי התעשייה הקשורים בהם. התפתחות זאת תרמה גם לגידול תנועת מטעני היצוא בנמלים.

בשנת 1977 נמשך הגידול המהיר בתפוקת התעופה הבינלאומית ; התפוקה הנובעת מהטסת מטענים, במסגרת אל-על וחברת קא"ל, הוכפלה כמעט, ועיקר התוספת בכוחו ההובלה הופנה להובלת מטענים. לעומת זאת, הגידול בתפוקה מהסעת נוסעים היה נמוך יותר, אף שבתנועת הנוסעים בדרך האוויר מישראל ואליה לא היה שינוי משמעותי בקצב הגידול, ועל כן ירד חלקה של "אל-על" בתנועה. האטת הגידול בתפוקה מוסברת בעיקר במגבלת היצע בציוד טיסה. על אף השפל בספנות העולמית, הואץ הגידול בתפוקה הריאלית בספנות הישראלית, בעקבות גידול מהיר בהובלה בין נמלים זרים. בחלק זה של הענף הושקע מירב מאמץ הפיתוח בשנים האחרונות, והכנסות הספנות הישראליות מפעילות שאינה קשורה ישירות במשק הישראלי נטלו כ־60 אחוזים מכלל הכנסות הענף. גם בהובלת מטעני היצוא נסתמן גידול, ובתפוקה מהובלת מטעני יבוא נמשכה הירידה, אף כי שיעורה היה נמוך מאשתקד. בתפוקה הריאלית בנמלים חלה השנה עליית־מה, לאחר שעוד ב־1976 הואט קצב ירידתה, בעקבות הגידול בשינוע מטעני יצוא והאטה בירידת כמויות היבוא.

הגידול בתוצר ענף התקשורת (בניכוי עבודות למערכת הביטחון) הואץ השנה אף הוא, הודות להאצה בשירותי הטלפון.

מלאי ההון הגולמי בענף התחבורה והתקשורת (לרבות מלאי ההון בכבישים) גדל ב־1977 ריאלית בכ־5—6 אחוזים, ומספר המועסקים בענף (לרבות באחסנה) עלה, על פי נתוני סקר כוח אדם, ב־2 אחוזים, לאחר ירידה בתעסוקה בשנים 1975 ו־1976. על פי הערכות גולמיות, גדל הפריון הכולל בענף ב־1977 בכ־4 אחוזים. ב־1976 עלה הפריון בכ־6 אחוזים (בדומה לממוצע השנתי בשנים 1969—1972), ואילו בשנים 1973 עד 1975, שבהן היה הענף נתון בשפל יחסי, ירד הפריון בשיעור 3—4 אחוזים מדי שנה².

¹ ראה הערה (1) ללוח ט"ז-1.

² ראה לוח ג'ט"ז-5 והסברים לו בנספח לדוח זה.

לוח ט"ז-1

השינויים בתפוקה הריאלית, בתוצר ובמחירים בתחבורה ובתקשורת לפי ענפי משנה, 1969 עד 1977
(אחוזים)

ב מחירים		בתפוקה				המשקל בפדיון 1976	אומדן המשקל בתוצר הגולמי של הענף ב-1976 (מחירי 1968)	
1977	1976	1977	1976	ממוצע 1973—1976	ממוצע 1969—1972			
34.7	28.9	6.2	5.7	3.0	12.8	51.2	75.8	הובלה פנים ארצית
39.8	26.8	5.1	1.3	-0.8	8.4	29.4	38.2	תחבורה יבשתית
37.3	29.1	1.7	6.0	0.6	6.4	9.2	12.0	אוטובוסים
47.3	36.0	5.0	-2.0	-0.9	4.6	3.5	4.0	מוניות
40.0	25.0	7.0	-1.0	-1.7	10.5	16.1	21.4	משאיות
28.2	-1.1	7.7	15.9	4.1	2.5	0.6	0.8	רכבת
28.1	31.9	7.6	12.6	9.3	22.3	21.8	37.6	תחבורה אחרת
33.9	41.8	4.7	17.4	-2.2	51.9	2.0	6.8	קווי דלק וגז
44.4	36.0	-4.4	-9.8	0.5	18.9	0.8	0.5	תעופה פנים ארצית
27.0	30.8	8.4	13.2	11.0	19.4	19.0	30.3	דואר ותקשורת
31.2	28.1	13.0	7.0	6.1	12.1	48.8	24.2	הובלה בין-לאומית
32.3	25.0	7.3	1.2	6.0	10.7	35.3	14.9	ספנות ונמלים
32.3	24.7	8.6	2.3	7.1	10.9	29.4	7.1	ספנות
32.5	26.8	0.8	-3.8	0.6	10.2	5.9	7.8	נמלים
28.8	34.8	28.1	28.0	6.7	16.7	13.5	9.3	תעופה בין-לאומית ושדות תעופה
26.3	36.4	28.2	28.0	6.6	16.5	12.4	7.6	תעופה בין-לאומית
56.2	41.3	27.3	27.1	7.5	20.8	1.1	1.7	שדות תעופה
32.9	28.5	9.5	6.4	4.4	12.7	100.0	100.0	סך כל התפוקה במחירי שוק
								אומדן השינוי בתוצר הענף
								במחירים קבועים
		8.0	7.4	3.4	13.4			

- 1) התפוקה היא במחירי שוק, כולל גביות בול ביטחון באוטובוסים, ברכבת ובתקשורת, ולמעט סובסידייות לאוטובוסים, גירעון הרכב ומסי הנסיעה בתעופה (עד אוקטובר 1977). מ-1976 כולל הנתון גם מס ערך מוסף, הנגבה בענפי המשנה השונים.
- 2) הבסיס לאומדן השינוי בתוצר הענף הם נתוני לוחות תשובת-תפוקה לשנת 1968/69 כאשר שינויי התפוקה השנתיים בענפי המשנה משמשים אינדיקציה לשינויי התוצר במחירים קבועים. נראה, שכלל שמתרחקים משנת הבסיס, מוחת סיב האומדן בשל שינויי היחס 'תוצר/תפוקה' בענפי המשנה.
- 3) פרטים נוספים, הנוגעים לחישובים ולמקורות ללוח זה, מופיעים בנספח לפק זה ובפרק עצמו.

קרוב למיליון תיירים הגיעו לישראל ב־1977 — גידול בשיעור 24 אחוזים בקירוב. אומדן ההכנסות הישירות מהתיירות לשנת 1977 הוא 460 מיליון דולר, ואלה תפסו כ־20 אחוזים מסך יצוא השירותים השנה.³ ב־1977 ירד קצב הגידול במספר לינות תיירים בבתי מלון, וירד מספר הלינות של תושבים מקומיים. בסך הכל גדל מספר הלינות ב־1977 יותר מהגידול במספר החדרים בבתי מלון, ועל כן גדלה תפוסתם הממוצעת. הגידול המתון במספר החדרים לווה בתוספת ניכרת במספר המועסקים הממוצע במלונות.

השפעת הרפורמה בשער החליפין על כדאיות יצוא שירותי הספנות והתעופה היתה, כנראה, מוגבלת, אף ששירותים אלה לא נהנו קודם לכן מתמריצי יצוא, שכן שיעור הערך המוסף בהם נמוך יחסית; ואילו ענפי התיירות, שרק לחלק מהם ניתנו בעבר תמריצי יצוא, והערך המוסף בהם גבוה, נהנו בוודאי מהשפעת הרפורמה.

2. הובלה פנים ארצית

א. הסעת נוסעים⁴

בשנת 1977 גדלה התפוקה הריאלית, הנובעת מהסעת נוסעים, בכ־2—3 אחוזים.⁵ אומדן זה מוטה כנראה כלפי מטה, בשל הערכת חסר של התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים (תיירים בעיקר) בנסיעות מיוחדות, ונסיעות תיור בענף האוטובוסים. שיעור השינוי בתפוקה עולה בקנה אחד עם השינוי בצריכה הפרטית הריאלית, גידול האוכלוסייה וההתפתחויות בתנועת התיירים לישראל.

בהקשר זה ראוי לציין, שרק כ־50—55 אחוזים מכלל הנסיעות במשק גערכות באמצעות התחבורה הציבורית, והיתרה באמצעות רכב פרטי ומכוניות מסחריות. במצבת כלי הרכב הפרטיים חלה בשנת 1977 האצה: 6.5 אחוזים. שיעור גידול זה גבוה יחסית רק לשנים 1975 ו־1976, אך נמוך במידה ניכרת מכל שנה אחרת. רמת המינוע עלתה ב־1977 ב־4.5 אחוזים, והגיעה בסוף 1977 ל־85.5%.⁶ במקביל לכך פחת ב־1977 הקילומטר' השנתי הממוצע לרכב פרטי בכ־3 אחוזים (ובכאחוז אחד ו־11 אחוזים בשנים 1976 ו־1975, בהתאמה).⁷

³ להשוואת ההכנסות הישירות מהתיירות בין השנים 1977 ל־1976 משמעות מוגבלת, בשל סיבות מספר: שינוי מדיניות התמריצים למלונאות במחצית 1976, שהביא לעלייה בהיקף המרות מטבע חוץ בבנקים; שינויים בהיקף המרות בבנקים במהלך שנים אלה, כתוצאה מפערים בין שער החליפין הרשמי לבין השער ב"שוק השחור"; אי סדירות בדיווחי ההמרות ב־1976 והמדיניות הכלכלית החדשה באוקטובר 1977. ההכנסות מתיירות בחודשים נובמבר ודצמבר 1977 הן אומדן בלבד, וגראה שאומדן זה מוטה כלפי מעלה. ראה גם בפרק ה' בדוח זה.

⁴ כלולה כאן התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים באוטובוסים, במוניות, ברכבת ובתעופה הפנים־ארצית. הסקירה איננה עוסקת בחברות האוטובוסים לתיור, וב"טוליות", שאינן קשורות בקואופרטיבים, ואינן נכללות בסטטיסטיקה של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. כמו כן אין הסקירה עוסקת, בהעדר דיווח סטטיסטי, במוניות תיור, השכרת רכב לנהיגה עצמית, ורכב, שמפעילים סוכני תיירות ובתי מלון. נוכח העלייה בתנועת התיירים לישראל בשנתיים האחרונות, עלתה בוודאי הפעילות של כל אלה בקצב גבוה יותר מהנסקר כאן.

⁵ ההשוואה של קצב הגידול בתפוקה לשנים קודמות משתבשת, בשל הסעות חינם של חיילים בקווים הבין־עירוניים, החל ביוני 1976, ובשל טיב האומדנים הסטטיסטיים באשר להיקף הסעות מערכת הביטחון, שירדו במידה משמעותית בשנים האחרונות, הן בענף האוטובוסים והן במטוסי "אריק".

⁶ רמת המינוע נמדדת במונחי מספר המכוניות הפרטיות ל־1,000 תושבים, והיתה בשנים 1972 עד 1976: 61.2, 70.1, 78.2, 80.0 ו־81.8. בהתאמה.

⁷ אחזקת רכב התייקרה במשך שנת 1977 בכ־40 אחוזים, בעיקר בשל התייקרות הדלק, ואילו מחירי הרכב הפרטי לצרכן התייקרו בכ־69 אחוזים.

הגידול בתפוקה הריאלית של הסעת נוסעים לוות בהאצה גם מצד ההיצע: מצבת האוטובוסים גדלה ב-4 אחוזים, ומצבת המוניות — ב-7.6 אחוזים.⁸ גם קצב גידול במספר המועסקים בחברות האוטובוסים הוא השנה: 4.2 אחוזים לעומת 1.7 אחוזים ב-1976, ונוסף על כך נמשך ואף הואץ תהליך החלפת חברי הקואופרטיבים בשכירים; השכר הממוצע לשכיר נמוך במידה ניכרת מזה של חבר קואופרטיב. התפוקה לעובד ולאוטובוס ירדה ב-1977. ראה לוח ג' ט"ז-1 בנספח לפרק זה.

התפוקה בקווים הקבועים, שבהם פועלים האוטובוסים, עלתה בשנה הנסקרת ב-3 אחוזים ומעלה, ואילו תפוקת הסעת נוסעים בנסיעות מיוחדות ולמטרות תיור נשארה יציבה, לאחר שעלתה ב-10 אחוזים אשתדק.

נראה שהירידה בקילומטר'ג הממוצע לרכב פרטי ב-1977 מצביעה על שימוש נרחב יותר בשירותי התחבורה הציבורית (אוטובוסים ומוניות), ששיעור התייקרותם במהלך השנה היה נמוך מהתייקרות רכב פרטי ואחזקתו (בנסיעות בין-עירוניות — גם במוצאע שנת). יחסי המחירים בין שירותי האוטובוסים לבין המוניות השתנו השנה במידה ניכרת לרעת המוניות.⁹

הסובסידיות הישירות לענף האוטובוסים בקווים הקבועים, בניכוי תשלומי הממשלה בגין הסעות חיילים, הסתכמו ב-1977 בכ-813 מיליון ל"י — גידול בשיעור 45 אחוזים לעומת אשתדק.¹⁰ שיעור הסובסידיה מדמי הנסיעה לצרכן, שגבו הקואופרטיבים בקווים קבועים, היה ב-1977 דומה לזה שב-1976 — 57.5 אחוזים. שיעור הסובסידיה מתוך סך הכנסות הקואופרטיבים בקווים אלה¹¹ היה בשנים 1976 ו-1977 38—40 אחוזים. כבשנים קודמות, ניתנו גם השנה סובסידיות לקואופרטיבים בשל שיקולים כלליים של התייקרות הוצאות התפעול, מימון הנחות לצרכנים שונים וכתחליף להעלאות תעריפים נוספות — בלא הצבת יעד תחבורתי מוגדר, כגון הקלת צפיפות התנועה בערים, חיסכון בדלק וצמצום תאונות הדרכים. גם השפעת הסובסידיות על התחלקות ההכנסה איננה ברורה.

ב. הובלת מטענים¹²

לאחר שנתיים של ירידה בתפוקה הריאלית מהובלת מטענים, עלתה התפוקה ב-1977 בשיעור של כ-7 אחוזים.¹³

הגורם העיקרי לגידול התפוקה, הן במשאיות והן ברכבת, הוא הגידול הניכר בהובלות המחצבים — פוספטים ואשלג ליצוא, שראשיתו ב-1976. ההאצה בייצור ענפי תעשייה רבים,

⁸ חוספת נטו של כ-240 אוטובוסים וכ-370 מוניות. במוצאע שנתי גדל מספר האוטובוסים ב-1977 ב-4.5 אחוזים, ושל מוניות — ב-6—7 אחוזים.

⁹ במשך 1977 עלו תעריפי הנסיעה באוטובוסים בכ-42 אחוזים, בשירותי המוניות העירוניות בכ-54 אחוזים, ובשירותי המוניות הבין-עירוניות ב-49 אחוזים בקירוב. העלייה הממוצעת בתעריפים היתה כ-40 אחוזים וכ-38 אחוזים בשירותי האוטובוסים העירוניים והבין-עירוניים, בהתאמה, ובשירותי המוניות 49 ו-44 אחוזים, בהתאמה.

¹⁰ ב-1977 שילמה הממשלה לקואופרטיב "אגד" כ-107 מיליון ל"י בגין הסעות חיילים בקווים בין-עירוניים. מדד מחירי התשומות באוטובוסים עלה במוצאע שנתי בכ-38 אחוזים.

¹¹ הכללות: דמי נסיעה וסובסידיות, למעט גביות בול-בטחון ומס ערך מוסף.

¹² נסקרת כאן התפוקה הנובעת מהובלת מטענים במשאיות, ברכבת, באוטובוסים, בארקיע ומהזרמת דלק בצנורות.

¹³ באמדן השינוי בתפוקה נלקחה בחשבון הובלת מטענים גם באוטובוסים ובתעופה הפנים ארצית. אשר לשינוי בתפוקת ענף המשאיות ראוי להדגיש, שאין הוא נאמד במדידה ישירה, אלא על פי אינדיקטורים, כגון מדד הייצור התעשייתי, השינוק החקלאי, הובלת מחצבים במשאיות, ההשקעות בבנייה ובעבודות עפר ועוד; על כן יש להתייחס בוהירות לאמדן השינוי בתפוקה. הגדרת ענף המשאיות כוללת את כל המשאיות, לרבות אלה שעיקר פעילותן אינו הובלה בתשלום. הגדרה זו של הענף שונה מהמקובלת בחשבונאות הלאומית.

שמשקל נכבד להם בהובלות ענף המשאיות, הגדילה את הביקוש לשירותי הובלה, וקיומה את השפעת הירידה בתפוקת ענפי הבנייה ועבודות עפר, לרבות ענפי התעשייה הקשורים ישירות לענף הבנייה. ענפים אלה נוטלים כ־15–20 אחוזים מתפוקת הענף. הענפים הקשורים לבנייה תרמו לירידת התפוקה בענף המשאיות ב־1977 למעלה מ־2 אחוזים (לעומת 4 אחוזים ויותר ב־1976), ואילו הובלת הפוספטים והאשלג תרמה לגידול התפוקה בכ־6–7 אחוזים. בסך הכל גדלה תפוקת המשאיות בהובלת מטענים בכ־7 אחוזים, לאחר שירדה בכ־3 אחוזים ובאחוז אחד בשנים 1975 ו־1976, בהתאמה.

ב־1977 גדלה גם מצבת המשאיות (שמטענן המורשה מעל 2.5 טון) ב־2 אחוזים ואף יותר מזה, במונחי כושר הובלה. גידול זה בהיצע לא קיזז את הירידה בכושר ההובלה, שחלה בשנת 1976.¹⁴ כן יש לציין, שהחל בספטמבר 1977 נאסרה ההובלה בתנאי עומס יתר במשאיות רכינות, הפעילות בדרך כלל בהובלות מטעני צובר בעבודות סלילה ובנייה. שינוי זה בתקנות התעבורה נועד בעיקר להקטין את הנזק הנגרם לתשתית ולצמצם את שחיקת הרכב, והוא איפשר גם ספיגת עודפי היצע בסוג זה של המשאיות¹⁵, שנפגעו מהשפל בענף הבנייה.

אינדיקציה נוספת, אף כי חלקית בלבד, להתפתחות התפוקה של ענף המשאיות יכולה לשמש צריכת הסולר, שגדלה ב־6 אחוזים בשנת 1977, לאחר שירדה בכאחוז אחד ב־1976.

במחירי ההובלה במשאיות מומשו בדרך כלל העלאות המחירים שאושרו, ואף למעלה מזה, ועליית המחירים בממוצע שנתי נאמדת בכ־40 אחוזים.¹⁶ לעומת זאת, בשנים 1975 ו־1976 לא מומשו, בדרך כלל, עליות המחירים שאושרו, בשל השפל בענף.

לעומת עליות מחירים אלה, היתה העלייה במחירי הובלת מטענים ברכבת מתונה ביותר — כ־27 אחוזים בלבד בממוצע שנתי, שמשמעה ירידה ריאלית במחירי ההובלה. תצוין העלייה, בשיעור 19 אחוזים, בטון־ק"מ שהובילה הרכבת ב־1977; הגידול העיקרי היה בהובלת מחצבים, וכן בהובלת מכולות תוך תחרות במשאיות¹⁷.

בשנת 1977 חלה האטה ניכרת בגידול תפוקת צינורות הדלק: 4.7 אחוזים לעומת 17.4 אחוזים ב־1976. התפוקה הנובעת מהזרמת דלק גולמי היתה יציבה כמעט, לעומת גידול בשיעור 21 אחוזים ב־1976; חלה ירידה בהזרמות דלק לטרנזיט, שקוזה בגידול ההזרמה למשק.

3. תקשורת¹⁸

בשנת 1977 חלה האטה בקצב הגידול של תפוקת ענף התקשורת, והוא הגיע ל־8 אחוזים לערך, אך בניכוי התפוקה הנובעת ממתן שירותים למערכת הביטחון ולגורמי חוץ אחרים¹⁹, הואץ גידול התפוקה: יותר מ־13 אחוזים, לעומת 9 אחוזים בקירוב ב־1976.

¹⁴ אין בידינו להעריך, בנוסף לכך, את ירידת כושר ההובלה הנובעת מעליית הגיל הממוצע של הרכב מאז 1974.

¹⁵ להובלת כמות מטענים נתונה נדרשת עתה תוספת של סבבי רכב.

¹⁶ הפיקוח על מחירי ההובלה במשאיות רכינות הוסר, בעקבות תקנות התעבורה החדשות. מחירי ההובלה במשאיות אלה עלו בממוצע שנתי בלמעלה מ־60 אחוזים, ואילו במשך השנה היתה התייקרות בשיעור של 120 אחוזים בקירוב.

¹⁷ הוצאות התפעול של הרכבת עלו יותר מהכנסותיה (למעט תמיכות הממשלה), ועל כן גדל הגירעון הטיפעולי של הרכבת בכ־51 אחוזים (ללא פעילות ברצועת עזה). הגירעון הכולל של הרכבת בשנת 1977 הסתכם בכ־161 מיליון ל"י.

¹⁸ לא כולל פעילות בנק הדואר.

¹⁹ התפוקה ממתן שירותים לגורמי חוץ נמדדת בעת התשלום עבור השירות, אך עיתוי התשלומים אינו סדיר ואינו קשור כמעט בפעילות הריאלית.

תפוקת שירותי הטלפון, הנמדדת בפדיון במחירים קבועים (שחלקה בתפוקת הענף למעלה מ-80 אחוזים) עלתה ב-19 אחוזים בקירוב²⁰, בעוד שבשירותי הדואר נמשכת מגמת הירידה בתפוקה. ראה לוח ג' ט"ז-2' בספח לפרק זה.

הנתונים הפיסיים מורים על עלייה איטית בשימוש בשירותי הטלפון בשיחות מקומיות, ועל גידול מהיר מאד בשיחות הבינלאומיות, הודות לחיבור מרבית קווי הטלפון לרשת החיוג הישיר, וכנראה משימוש נרחב יותר בידי תיירים ואמצעי התקשורת הבינלאומיים, לרגל האירועים המדיניים בסוף השנה. ההאטה בגידול במספר השיחות המקומיות נובעת, כנראה, מהירידה במספר ההתקנות החדשות בשנתיים האחרונות ומכך שבשנתיים האחרונות הופנתה מרבית תוספת הקווים החדשים למשקי בית, שבהם מידת השימוש בטלפון נמוכה מזו של עסקים ומסדות ציבור²¹. נראה שההסבר אינו נעוץ בשינוי במחירים היחסיים, שכן התעריפים התייקרו בממוצע שנתי פחות משיעור ההתייקרות הממוצעת במשק. עם זאת, היתה ההתייקרות במשך השנה גבוהה מהממוצע במשק — כ-48 אחוזים. היקף ההנחות והמענקים הניתנים לצרכני טלפון שונים (עובדי מדינה, נכים, חברי כנסת ואחרים), גדל בשנת 1977/78, והוא הסתכם בכ-63 מיליון ל"י²², שהיוו כ-2 אחוזים מסך הכנסות מערכת הטלפונים.

הירידה הריאלית במחיר התקנת טלפון (העלייה במדד מחירי ההתקנה בממוצע שנתי ב-1977 היה 13 אחוזים בקירוב) יכולה להסביר את העלייה בביקוש להתקנת טלפון בשנת 1977, לאחר שירד בשנת 1976. למרות העלייה בביקוש, חלה בשנת 1977 ירידה במספר ההתקנות החדשות; אלה הסתכמו בכ-51 אלף²³. ראה לוח ט"ז-2'.

לוח ט"ז-2'

שירותי הטלפון, 1973 עד 1977

מספר קווים ישירים מחוברים ¹	מספר התקנות במשך השנה	מספר בקשות שנתקבלו במשך השנה	עודף ביקוש מצטבר ²	מספר פעימות מונה	העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת			מספר פעימות מונה
					מספר התקנות	בקשות שנתקבלו	עודף ביקוש	
					(אלפים)	(מיליונים)	(אחוזים) ³	
1973	494.2	54.5	77.3	144.1	1,786.2	12.1	—18.0	11.0
1974	533.2	45.3	74.8	166.9	1,936.4	—16.9	—3.2	8.4
1975	583.6	54.0	75.6	179.6	2,200.2	19.2	1.1	13.6
1976	627.0	52.3	66.5	185.1	2,555.8	—3.1	—12.0	16.2
1977	671.2	50.5	69.7	192.7	2,835.7	—3.3	4.8	11.0

(1) קו ישיר מופעל מהמרכז למנוי (מנוי עשוי להיות בעל מספר קווים).

(2) עודף ביקוש מצטבר מוגדר כבקשות ממתינות משנים קודמות ועוד הודעות ביצוע בידי המהנדס בסוף השנה.

(3) לפני עיגול המספרים.

ה מקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

²⁰ ראוי להדגיש, שמהימנות הנתונים הכספיים לגבי חלוקת הפעילות לפי שנים פחותה, בדרך כלל, ממהימנות הנתונים הפיסיים.

²¹ משקי הבית (לרבות משקי בית-עסקים) נוטלים כ-76 אחוזים מכלל קווי הטלפון, אך רק 27 אחוזים מהכנסות שירותי הטלפון. כבר ב-1974 היו ב-48 אחוזים ממשקי הבית מכשירי טלפון (וכ-51 אחוזים במשקי הבית העירוניים).

²² במחירי ספטמבר 1977. בשירותי התקשורת האחרים, מסתכמות ההנחות ב-22 מיליון ל"י.

²³ לעומת מספר התקנות מתוכנן של 70 אלף קווים.

הירידה בהתקנות מוסברת בעיקר בירידת מספר המועסקים בתקשורת ובהקפאת התקנים הקיימים, במגבלות ארגוניות ומינהליות בניצול יעיל של כוח האדם המצוי, וכן בריבוי העתקות קווים ישנים. עודף הביקוש המצטבר לסוף 1977 הסתכם בכ-193 אלף. בשנים האחרונות גדל והולך עודף הביקוש לטלפונים, אף שכדאיותם הכלכלית של שירותי הטלפון מצדיקה השקעה בהם. יש בכך התערבות בהעדפות הצרכנים, וכנראה גם הפרעה למערכות הייצור במשק.

4. תחבורה בינלאומית

א. ספנות ונמלים

בענפי הספנות והנמלים גדלה התפוקה הריאלית בשנת 1977 בשיעור 7 אחוזים לערך (8—9 אחוזים בספנות²⁴, וכאחוז אחד בנמלים). בכך הואצה התפוקה יחסית לשנים 1975—1976. התפתחות זו בתפוקה בולטת במיוחד על רקע השפל החריף, הפוקד את ענף הספנות העולמית זה מספר שנים²⁵. ההחמרה בשפל נבעה בעיקר מהאטת הצמיחה במרבית הארצות התעשייתיות בשנת 1977.

ההאצה בגידול תפוקת הספנות ב-1976 נבעה כולה מהובלת דלק (לטרנויט בעיקר) בעוד שבשנת 1977 התאפשרה הצמיחה המהירה יחסית עקב הגידול בפעילות בין נמלים זרים וביצוא. (ראה לוח ט"ו-3). בכמות המטענים שהובלו בין נמלים זרים נמשכה מגמת העלייה, שציינה את השנים האחרונות, עם פיתוחו של קו "שלוש היבשות" של "צים", והגידול שנרשם ב-1977 היה כ-28 אחוזים, לעומת 22 ו-24 אחוזים בשנת 1976 ו-1975, בהתאמה. בשנת 1977 גדלה גם כמות מטעני היצוא — בעיקר בעקבות הגידול ביצוא המחצבים — לאחר שירדה ב-1976.

בכמויות היבוא, שהובילה הספנות הישראלית, נמשכה הירידה זו השנה השלישית, אף כי קצבה הואט בשיעור שלמעלה מ-8 אחוזים. ירידה זו משקפת את הקיפאון היחסי בפעילות הכלכלית במשק ואת ירידת כמויות היבוא הביטחוני הישיר.

תנועת המטענים בנמלי הארץ ב-1977 גדלה בשיעור גבוה מ-10 אחוזים, לאחר ירידת-מה ב-1976. בעוד שכמויות היצוא (שנטלו ב-1976/77 כ-44 אחוזים מכמות המטענים ו-17 אחוזים מהכנסות הנמלים) גדלו ב-27.5 אחוזים, ירדו כמויות היבוא בלמעלה מ-2 אחוזים — כמחצית משיעור הירידה אשתקד²⁶ (ראה לוח ג'ט"ו-3 בנספח לפרק זה).

חלקה של הספנות הישראלית בסחר הישראלי (למעט דלק) ירד ב-1977 ביבוא לכדי 59

²⁴ השינוי בתפוקה הריאלית בספנות נמדד דרך השינוי בפדיון במחירים קבועים. אומדן השינוי במחירים בספנות מחושב באמצעות שקלול השינוי במחירי הובלת מטענים, דלק ודמי החכרה לזרים. למדידת השינוי במחירי הובלת מטענים (בקווי צים), נלקח בחשבון סל קבוע (בשנה קודמת) של סך כל המטענים לפי קווים. כיוון שהשינוי בפדיון לטון מטען בכל קו משמש אינדיקציה לשינוי במחיר, הרי מדד המחירים יהיה מוטא, כשמשנתה הרכב המטענים בקו. בשנת 1977 גרם שינוי כזה, כנראה, לאומדן מוטא כלפי מעלה של השינוי במחירים, ועל כן אומדן השינוי הריאלי, הנובע מהובלת מטענים, מוטא כנראה כלפי מטה.

²⁵ ממאפייני משבר זה ב-1977: האטה בסחר הימי העולמי, שגדל ב-3—4 אחוזים בלבד, האטה במעמס הצי העולמי, אף שהגידול בו היה גבוה מזה של הסחר, הצטברות עודפי היצע ואבטלה חלקית או מלאה של כ-15 אחוזים ממעמס הצי העולמי (מיכליות בעיקר), וירידות במחירי ההובלה (למעט באניות הקווים הפועלות במסגרת קונפרנסים, שעליית מחיריהם נמשכה במקביל לקצב האינפלציה העולמית).
²⁶ יבוא סך המטענים ירד ב-1977, בעוד שיבוא מטען כללי עלה בשיעור 3.5 אחוזים, לעומת מגמת ירידה בשנים 1975 ו-1976. שינוע המכולות (ביבוא וביצוא), שהואט ב-1977, נטל בשנת 1976/7 פחות מרבע הטונאג' הכללי, וכשליש מהכנסות הנמלים. ראה לוח ג'ט"ו-3 בנספח לפרק זה.

לוה ט"ז-3

הפדיון במחירים שוטפים והשינוי בתפוקה בספנות הישראלית, 1975 עד 1977

העלייה או הירידה בתפוקה הריאלית לעומת השנה הקודמת			התפלגות הפדיון						
1977	1976	1975	1977	1976	1975	1977 ¹	1976	1975	
(אחוזים)			(אחוזים)			(מיליוני ל"י)			
8.1	5.4	1.4	92.7	92.5	89.8	6,183.2	4,297.2	3,268.3	מהובלת מטענים (לרבות דלק) ²
			(28.9)	(34.8)	(39.6)	(1,930.6)	(1,614.9)	(1,440.7)	מזה : מטעני יבוא
			(13.9)	(10.9)	(11.3)	(924.8)	(505.9)	(410.9)	מטעני יצוא
			(49.9)	(46.8)	(38.9)	(3,327.8)	(2,176.4)	(1,416.7)	מטענים בין גמלים זרים
12.4	—17.7	0.7	6.3	6.7	8.8	421.5	312.8	321.6	מהתכרה לזרים ³
46.5	—44.9	—34.8	1.0	0.8	1.4	67.9	35.6	51.7	משונות
8.6	2.3	0.5	100.0	100.0	100.0	6,672.6	4,645.6	3,641.6	סך הכול

(1) נתוני 1977 הם ארעיים.

(2) לרבות הובלת דלק לטרנזיט. השינוי הריאלי בתפוקה הנובעת מהובלת דלק ב-1977 לעומת 1976 היה 5.5 אחוזים.

(3) הפדיון מהתכרות בין חברות ספנות ישראליות היה בשנים 1975 עד 1977 : 475, 538, ו-718 מיליון ל"י, בהתאמה.

ה ס ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. השינוי בתפוקה — תשובי בנק ישראל.

אניות בבעלות ישראלית לפי פוג האנייה והמעמס, 1975 עד 1977

העלייה או הירידה (—) בכורש ההובלה ¹ לעומת השנה הקודמת			המעמס בסוף השנה			מספר האניות			סוף השנה
1977	1976	1975	1977	1976	1975	1977	1976	1975	
(אחוזים)			(אלפי טונות)						
5.8	4.3	1.1	594.7	558.1	527.7	57	55	53	משא כללי
-77.6	-48.1	0.2	11.8	36.7	79.4	4	3	9	קירור
1.7	1.0	-2.6	986.4	946.1	889.8	21	19	18	צובר
סך כל האניות									
1.0	-1.9	-1.0	1,592.9	1,510.9	1,496.9	82	77	80	מטען יבש ²
2.5	-1.1	16.7	3,045.1	2,941.5	2,986.2	24	24	27	מיכליות
1.9	-1.0	10.0	4,638.0	4,452.4	4,483.1	106	101	107	סך הכול

(1) כורש ההובלה חושב כמכפלת המעמס במהירות ובחלק השנה, שהאנייה היתה בבעלות ישראלית.

(2) ללא מיכליות.

(3) לא כולל אניות של החברה הימית להובלת פרי (החל ביולי 1976), אף שאחדות מהן לא נמחקו פורמלית מהרשום הישראלי.

המקור: חישובי בנק ישראל על פי נתוני אנף הספנות והנמלים במשרד התחבורה, הלשכה המרכזית לספטיסטקה וחברות הספנות.

אחוזים, וביצוא ל-46 אחוזים בקירוב²⁷. תופעה זו קשורה, בין השאר, בהשבתת הצי עקב שביתת קציני הים, באפריל 1977, ומירידת היבוא הביטחוני.

בכורש ההובלה של הצי חל ב-1977 גידול של כ-2 אחוזים, והוא התרחש השנה בכל חלקי הצי, תוך המשך תהליך המודרניזציה של ענף אניות המשא. במשך השנה הושקעו בצי (קניית אניות, בניית מכירות) כ-57 מיליון דולר, לעומת כ-14 מיליון דולר שהושקעו ב-1976 (ראה לוח ט"ו-4).

מחירי ההובלה בספנות הישראלית לא השתנו בשנת 1977, בממוצע, שינוי ניכר (במונחי דולרים)²⁸. הובלת מטענים עלתה אמנם בממוצע ב-2 אחוזים כלבד, אך בקווים הקשורים לסחר הישראלי, בהם ליציים' משקל רב, היתה עליית מחירים ניכרת במהלך השנה, ואילו בקווים הבין לאומיים, בהם מתחרה צים בחברות אחרות — חלו ירידות מחירים. השינויים במחירי הובלת דלק והחכרה לזרים תלויים, במידה רבה, בעיתוי חידוש חוזי ההובלה, שהינם, בדרך כלל, לזמן ארוך, ורק חלק קטן מהפעילות נתון לתנודות בשוק החופשי. בסך הכול ירדו המחירים בסטורים אלה בכ-3—4 אחוזים.

בשנים האחרונות בולטת העלייה בהיקף הכנסות הצי הישראלי מפעילות בהובלה הבין לאומית, שאינה קשורה למשק הישראלי; בשנת 1977 היוו הכנסות אלה 56 אחוזים מסך הכנסות הספנות, לעומת 53 אחוזים אשתקד. ראוי לציין, שאחוז הערך המוסף במטבע חוץ בהכנסות מפעילות בין נמלים זרים נמוך, בדרך כלל, מהממוצע בענף, הנאמד בכ-15 עד 20 אחוזים.

²⁷ חלקה של הספנות הישראלית בכמות מטעני היבוא היה בשנים 1974 עד 1976: 64, 70, ו-63 אחוזים, בהתאמה, ובכמות מטעני היצוא: 45, 58 ו-54 אחוזים, בהתאמה.

²⁸ לרבות היטל דלק והיטלים אחרים.

הרווחים הצפויים לחברת 'צים' מפעילותה בשנת 1977 נמוכים מאלה שהיו בשנתיים האחרונות, עקב העלייה בהוצאות התפעול ונוקי השביתות באותה שנה. במספר המועסקים בנמלים נמשכה גם בשנת 1977 הירידה: 3—4 אחוזים, לאחר ירידה של כ-7 אחוזים ב-1976. בכך מסתכמת הירידה במספר העובדים בענף מאז 1974 בכ-20 אחוזים, הודות לשינויים טכנולוגיים חוסכי עבודה, המתבטאים בעיקר בשינוע מכולות ובטיפול באניות מתחכמות יותר. גם בספנות בלטה מגמת הירידה במספר העובדים ועלייה בעצמות ההון (וטונות מעמס) לעובד.

ב. תעופה בינלאומית ושדות תעופה

הגידול המהיר בתפוקה הריאלית בענפי התעופה הבינלאומית ושדות התעופה נמשך בשנת 1977 זו השנה השנייה ברציפות: בכל אחת מהשנים 1977 ו-1976 גדלה התפוקה בשיעור של 28 אחוזים. זהו שיעור צמיחה מהיר בהשוואה לשנים קודמות²⁹ וכן בהשוואה למתרחש בתעופה הבינלאומית העולמית. הגידול המהיר היה בתפוקה הנובעת מהסתם מטענים, בעוד שהגידול בתפוקה הנובעת מהסתם נוסעים הואט השנה לעומת 1976 — 13 אחוזים, לעומת 28—29 אחוזים אשתקד³⁰.

ב-1977 היתה אמנם עלייה קטנה יותר במספר התיירים בדרך האוויר לישראל, אך בסך כל הנוסעים לישראל וממנה, בדרך זו, לא חל שינוי משמעותי, ונמשך הגידול המהיר בתנועה. האטת הגידול בתפוקת 'אל על', הנובעת מהסתם נוסעים, לא היתה תולדה של מגבלות ביקוש בעונת השיא אלא ממגבלות הצע של ציוד טיסה יחסית לגידול תנועת הנוסעים שבהיקפו זה לא נחזה מראש. העלייה בתנועת הנוסעים במטוסי 'אל על' היתה על כן פחותה מסך כל התנועה וחלקה של 'אל על' בתנועת הנוסעים הבינלאומית ירד בכ-4 אחוזים לכדי 51 אחוזים בקירוב ב-1977. התפתחות זו לוותה בעליית התפוסה הממוצעת במטוסי החברה שהגיעה בקווים האירופיים ליותר מ-70 אחוזים; לעומת זאת, בנתיב הצפון-אטלנטי, שהוא החשוב בנתיבי הטיסה הבינלאומיים, ירדה תפוסת המטוסים, עקב התפתחות האיתית יותר של התנועה מארה"ב לישראל³¹, וכן בשל הגדלת הקיבולת של מטוסי 747 של החברה הפועלים בעיקר בנתיב זה³².

שנת 1977 היתה השנה המלאה הראשונה להפעלתם של מטוסי מטען 747 (המטוס הראשון הוכנס לשירות המטענים רק בנובמבר 1976), הן בקווים הסדירים של 'אל על' והן בשירות חברת קא"ל, שהופעלה לראשונה בסוף 1976. לפיכך גדלה ב-1977 כמות המטענים, שפורקה והוטענה בנמל התעופה בן גוריון, ביותר מ-82 אחוזים, לעומת גידול של כ-43 אחוזים ב-1976³³. העלייה בכמויות המטען התאפשרה עקב ירידה ניכרת במחירי ההובלה האווירית, שהסתכמה בכ-25 אחוזים (במונחי דולרים) לגבי כלל המטען האווירי (לא כולל מטעני דואר ומטען נוסף של נוסעים) ועל כן היתה ההוזלה ניכרת יותר במטעני היצוא החקלאי.

שנת 1977 היתה גם השנה הראשונה המלאה להפעלת הליברליזציה החלקית במדיניות טיסות מכבר מסקנדינביה וטיסות סטודנטים. במסגרת טיסות שכר, הגיעו בשנת 1977 כ-84.6 אלף

²⁹ בשנים 1969—1972 היה שיעור הגידול בתפוקה בממוצע שנתי 17 אחוזים בקירוב.

³⁰ השינוי בתפוקה, הנובעת מהסתם נוסעים ומטען, נמדד כשינוי בפדיון במחירים קבועים.

³¹ במספר הנוסעים במטוסי "אל על" בנתיב זה (אל ומן החוף המזרחי של ארה"ב) היה קצב הגידול נמוך במעט מזה של כלל התנועה.

³² תוספת של 9 אחוזים במספר המושבים למטוס.

³³ כמות מטעני היבוא גדלה ב-121.3 אחוזים, והסתכמה בכ-41 אלף טון, ואילו כמות מטעני היצוא גדלה ב-64.4 אחוזים, והסתכמה ב-66.5 אלף טון. עם זאת, ראוי לציין, שחלקם של המטענים בדרך האוויר היה ב-1977 רק אחוז אחד מסך כל כמות המטענים (בים ובאוויר) מישראל וממנה. ביוני 1977 רכשה חברת "אל על" מטען מדגם בואינג 747, בהשקעה של 36 מיליון דולר.

התפוקה של ממוכי אל-על, 1975 עד 1977
(במטוסים עצמיים וחכורים)

העלייה או הירידה לעומת השנה הקודמת (—)			1977	1976	1975
1977	1976	1975	1977	1976	1975
(אחוזים)					
8.1	30.9	—8.0	7,064	6,534	4,992
12.7	33.8	—14.0	4,890	4,340	3,243
			69.2	66.4	65.0
56.1	24.0	—3.5	540	346	279
87.8	26.8	—4.5	355	189	149
			65.7	54.6	53.4
5. טון — ק"מ כולל מוצע — נוסעים — ומטען (מיליונים) ²					
25.9	28.3	..	11,176	1 934	728
6. טון — ק"מ כולל שנמכר — נוסעים ומטען (מיליונים)					
37.1	31.5	..	795	580	441
			67.6	62.1	60.6
(6)/(5) (אחוזים)					

(1) כולל ציוד מוכר לחברת ק"ל.

(2) בנוסעים נלקח בחשבון משקלו של נוסע ממוצע (כולל כבודה — 90 ק"ג).

ה מ ק ו ר : חברת "אל-על".

נוסעים (מרביתם תיירים), לעומת 36.3 אלף אשתקד ⁸⁴. תנועת התיירים בדרך האוויר מסקנדינביה גדלה ב-42 אחוזים, מזה, בטיסות סדירות, ב-50.3 אחוזים, ואילו בטיסות שכר ב-38.5 אחוזים; גידול סך התנועה מגרמניה הגיע ל-53 אחוזים (שיעור הגידול הגבוה ביותר), בו הגידול בטיסות הסדירות היה 11.8 אחוזים ⁸⁵. המסקנה העולה מנתונים חלקיים אלה שלפחות בתקופת גיאות בתיירות מהוות טיסות השכר לישראל גורם המאיץ תנועת התיירות ומידת פגיעתן בטיסות הסדירות, אם בכלל, היא מוגבלת בלבד.

בקצב הגידול בתנועה האווירית הסדירה העולמית ⁸⁶ חלה ב-1977 האטה, והיא גדלה בכ-8 אחוזים, אך זהו שיעור גידול הגבוה מזה שהיה בשנות המשבר בתעופה, 1974—1975. התפתחות זו תואמת את ההתפתחויות הכלכליות במערב אירופה וארה"ב ⁸⁷.

⁸⁴ אל-על הטיסה ב-1977 בטיסות שכר כ-8,200 תיירים.

ב-64.4 אחוזים, והסתכמה ב-66.5 אלף טון. עם זאת, ראוי לציין, שחלקם של המטענים בדרך האוויר היה ב-1977 רק אחוז אחד מסך כל כמות המטענים (בים ובאוויר) מישראל וממנה. ביוני 1977 רכשה חברת "אל-על" מטוס מטען מדגם בואינג 747, בהשקעה של 36 מיליון דולר.

⁸⁶ עפ"י נתונים ראשוניים, למעט בריה"מ, כולל תעופה בינלאומית ופנים-ארצית.

⁸⁷ שנת 1977 בתעופה הבינלאומית אופיינה בערעור מעמדה של י.א.ט.א. (ארגון חברות התעופה הסדירות) בקביעת תעריפי הטיסה, בעקבות הסכם התעופה בין ארה"ב לבריטניה (הסכם ברמודה II) המעודד הסכמי תעופה בילטרליים במקום מולטילטרליים. כמו כן בלטה השנה מגמת מדיניות התעופה של ארה"ב המחייבת הורדת תעריפים, הגברת התחרות ויתר ליברליזציה בענף.

התחרות בין החברות הסדירות לבין עצמן, ובין לבין חברות השכר, בנתיב הצפון אטלנטי החרפה ב-1977, ובמיוחד לקראת סוף השנה, עת הופעלה "רכבת האוויר"³⁸. גם "אל-על" הורידה חלק ממחירי הטיסה מבריטניה לארה"ב, בדומה לחברות הסדירות המתחרות על קו זה. מחירי סך תפוקת הענף ("אל-על" וקא"ל) עלו (בל"י) ב-26.3 אחוזים, אך בניכוי השפעת פיתוחי הל"י, ירדו המחירים במונחי דולרים בשיעור כ-3 אחוזים. בהסעת נוסעים בלבד היתה העלייה הממוצעת במחירים דולריים כ-6.5 אחוזים.

אין בידינו נתונים כספיים סופיים ביחס להכנסותיה והוצאותיה של חברת "אל-על" בשנת 1977/78, אך נתונים ראשוניים מצביעים על עלייה כמעט זהה בהוצאות ובהכנסות³⁹; מספר המועסקים בענף (לרבות קא"ל) גדל ב-1977 ב-7 אחוזים, ואילו בשדות התעופה גדל מספר המועסקים ב-8.5 אחוזים.

5. התיירות⁴⁰

בשנת 1977 נמשכה הגיאות בתיירות לישראל, אף כי קצב גידול מספר התיירים הנכנסים ירד: 23.8 אחוזים, לעומת 28.6 אחוזים אשתקד. בסך הכל הגיעו לישראל ב-1977 986.5 אלף תיירים⁴¹, על פי נתונים ראשוניים גדלה התיירות העולמית ב-1977 ב-9—12 אחוזים⁴², ובכך חזרה תנועת התיירות בעולם בשנתיים האחרונות לקצבי גידול הדומים לאלה של שנות ה-60, לאחר השפל שפקד את תנועת התיירות בשנים 1973—1975.

להמשך הצמיחה המהירה של התיירות לישראל ב-1977 סייעו, כנראה, הרגיעה היחסית במצב הביטחוני (המאפשרת תיירות איזורית של עשרות אלפי תיירים, המגיעים אלינו דרך גשרי הירדן ובאניות סוור) ועליית כוח הקנייה (בישראל) של מטבעות אירופיים בארצות מקור חשובות לתנועת תיירים לישראל. הליברליזציה בתחום מדיניות טיסות השכר כשלעצמה, שהתבטאה בהרחבת הגדרת סוגי הטיסות המורשות להגיע ארצה, עשויה היתה לתרום לכל היותר 4 אחוזים לקצב הגידול בתיירות⁴³, אך סביר להניח, שלפחות חלק מתוספת התיירים בטיסות שכר היה מוצא דרכו לישראל גם בדרכים אלטרנטיביות⁴⁴. השינוי במדיניות התעופה אירע בתקופה, שבה גדלה חשיבותה של הליברליזציה בטיסות השכר לישראל לעידוד התיירות, שכן בשל התחרות המחירים החרפה בין החברות הסדירות, בעיקר בנתיב הצפון-אטלנטי, ירדו יחסית מחירי הטיסה (בממוצע) ליעדי תיירות אלטרנטיביים לישראל.

בשנת 1977 נשמר חלקם היחסי של התיירים, שמוצאם מאירופה, ואילו חלקם של התיירים שמוצאם מצפון-אמריקה ירד. ראוי לציין, שמספר התיירים מארצות הברית היה השנה נמוך עדיין

³⁸ ה־ Skytrain של חברת Laker הבריטית.

³⁹ תופעה זו איננה חורגת מהמציאות הכלכלית, שבה פועלות החברות הסדירות בעולם: בשנים 1966 ו-1976 גדלו סך כל ההוצאות התפעוליות של החברות הסדירות בעולם בשיעור של 15.8 אחוזים בממוצע שנתי, בעוד שההכנסות התפעוליות גדלו בממוצע רק בכ-15.2 אחוזים.

⁴⁰ הסקירה עוסקת בתיירות מחוץ לארץ אל ישראל, ואינה עוסקת בתיירות פנים, או בנסיעות ישראלים לחוץ לארץ.

⁴¹ הנתונים אינם כוללים מבקרים מלבנון דרך "הגדר הטובה", מבקרים מחוץ לארץ בשטחים המוחזקים, וכן ישראלים הגרים בחוץ לארץ ומבקרים בישראל. מבין התיירים, הגיעו 83.2 אחוזים בדרך האוויר; 9.3 אחוזים באניות סוור, והנותרים — בדרך היבשה והים.

⁴² מבין ארצות מערב אירופה, בלטו פורטוגל, הממלכה המאוחדת וספרד, שבהן גדל מספר התיירים מעל הממוצע.

⁴³ להבדיל מתרומת סך כל טיסות השכר.

⁴⁴ תרומתם הכוללת של הבאים בטיסות שכר למשק לא ניתנת, לפי שעה, למדידה, בהעדר נתונים סטטיסטיים מיוחדים לתיירות זאת.

לינות תיירים, שהות תיירים והכנסות מתיירות, 1972 עד 1977

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת							
1977	1976	1975	1977	1976	1975	1974	1972
(אחוזים) ³							
23.8	28.6	—0.8	986.5	796.6	619.6	624.7	727.5
(45.0)	(5.6)	(9.8)	(92.6)	(63.9)	(60.5)	(55.1)	(47.7)
1. מספר תיירים נכנסים (אלפים) ¹							
מזה : באניות סויר (אלפים)							
2. מספר לינות אורחי חוץ בבתי מלון							
לתיירות (אלפים)							
21.7	35.5	—5.8	6,509.7	5,347.0	3,944.2	4,187.7	5,084.5
(21.9)	(38.3)	(—3.2)	(4,133.5)	(3,389.7)	(2,451.1)	(2,532.6)	(2,862.1)
מזה : בתי מלון 4 ו־5 כוכבים							
3. שהות ממוצעת של תיירים ששהו עד :							
חודש (ימים)							
			12	12	12	12	12
3 חדשים (ימים)							
			16	16	17	18	17
חציון שהות (ימים)							
			11	12	13	14	13
4. הכנסות מטבע חוץ (מיליוני דולרים) ²							
57.7	25.0	19.6	460.0	291.6	233.3	195.0	211.9
27.3	—2.9	20.8	466	366	377	312	291.3
5. הכנסה ממוצעת לתייר (דולרים)							

(1) לא כולל : כ־20 אלף נכנסים מלבנון דרך "הגדר הטובה" ב־1977, מבקרים לשטחים המוחזקים שהגיעו מירדן (131 אלף ביקורים ב־1977), שרבים מהם ביקרו גם בישראל וביקורי ישראלים הגרים בחוץ לארץ (כ־40 אלף ב־1977).

(2) עד אוקטובר 1977 — המרות בבנקים של תיירים זרים, וכן המרות מטבע חוץ של ספקי סחורות ושירותים לתיירים (למעט "אל־על") ; לחודשים נובמבר—דצמבר 1977 — אומדן הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

(3) לפני עיגול המספרים.

ה מ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

מזה שב-1972, (שהיתה שנת שיא בתיירות מארה"ב). נראה שההסבר העיקרי לתופעה זו נעוץ בהתייכרותן היחסית (לתייר האמריקאי) של ארצות תיירות חשובות באירופה. הפגיעה בישראל היא עקיפה, ונובעת מכך, שרבים מקרב התיירים מארה"ב נוהגים לשלב ביקור בישראל בביקור באירופה.⁴⁶ ייתכן שגם מחירי הטיסות לצעירים ולנוער מארה"ב מהווים גורם מעכב, ואכן, מספר התיירים בגילים 15—29 שנים, שהגיעו מארה"ב לישראל ב-1977, נמוך במידה משמעותית ממספרם של אלה שהגיעו ב-1972.

בהעדר מדידה ישירה, ניתן לבחון את השינוי במחירי השירותים לתיירים בארץ בעזרת אינדקסיות האומדות את השינוי. הפדיון הממוצע ללינה בבתי מלון לתיירים בל"י עלה ב-1977 ב-46 אחוזים (במלונות בדרגה הגבוהה — אף בכ-50 אחוזים), זוהי עלייה גבוהה ממדד המחירים לצרכן וממדד מחירי התשומות בבתי מלון (שעלה ב-40 אחוזים). הפדיון הממוצע ללינה⁴⁷, בניכוי השפעת פיתוח הל"י, במונחי דולרים, עלה בכ-12 אחוזים (וכ-15 אחוזים בבתי מלון מהדרגה הגבוהה). עם זאת, מנתונים אחרים של מינהל התיירות עולה, שב-1977/78 לעומת 1976/77 עלו מחירי שירותי המלונות בכ-20 אחוזים (בדולרים), ושירותים אחרים — אף יותר מזה. ההוצאה על אכסון בבתי מלון מהווה, על פי אומדן, כ-40 אחוזים מכלל הוצאות התיירים בישראל.

ההכנסות במטבע חוץ, שהומרו על ידי תיירים ומספקי שירותים לתיירים, הסתכמו ב-1977 ב-460 מיליון דולר — עלייה בשיעור כ-58 אחוזים, וההמרה הממוצעת לתייר עלתה ביותר מ-27 אחוזים.⁴⁸ יצוין, שההשוואה בין הכנסות 1977 ל-1976 היא בעלת משמעות מוגבלת בלבד, בשל השינוי במדיניות התמריצים למלונאים במחצית 1976, ששינתה, במידה חבה, את היחס בין המרות בבנקים לבין מכירות בשוק השחור.⁴⁹ חלק ההכנסות הישירות מהתיירות בכלל יצוא השירותים במחירים שוטפים, לא כולל השטחים המוחזקים, היה ב-1977 כ-20 אחוזים.⁵⁰

משינוי שער החליפין כשלעצמו, בעקבות הרפורמה בשער החליפין באוקטובר 1977, נהנו ענפי התיירות שלהם שיעור ערך מוסף גבוה, יחסית, לשאר ענפי המשק, ולמעשה נהנו מתמריצי היצוא רק בתי המלון, שהופלו לרעה קודם לכן, בהשוואה לענפי התעשייה בעלי קבוצת הערך המוסף הגבוה. היקף התמריצים למלונות התיירים היה ב-1976 90 מיליון ל"י, וב-1977 — 260 מיליון ל"י.⁵¹ התמריץ לדולר יצוא במלונאות היה באוקטובר 1977 2.49 ל"י, לעומת 3.27 ל"י לדולר מיצוא תעשייתי, בקבוצת הערך המוסף הגבוהה ביותר. במספר לינות-תייר בבתי מלון לתיירות חל ב-1977 גידול של כ-22 אחוזים בקירוב, אך במקביל חלה ירידה בכ-10 אחוזים בקירוב בלינות תושבים מקומיים, שלגביהם היתה עליית המחירים גבוהה יותר יחסית; בסך הכול עלה מספר הלינות בלמעלה מ-12 אחוזים. מדיניות ההקפאה בבניית בתי מלון בוטלה אמנם באמצע 1977.⁵²

⁴⁶ אין בידינו נתונים מעודכנים לשנת 1977, אולם מנתוני 1972—1976 ניתן ללמוד שבין השנים הללו עלה מספר התיירים האמריקאים אל מעבר לים ב-1.6 אחוזים בלבד. לארצות אירופה והמזרח היתה ירידה באותה תקופה בשיעור 8.3 (10.1 אחוזים לאירופה בלבד). ב"מי תייר" היתה הירידה ניכרת יותר — ירידה של 15.3 אחוזים באירופה והמזרח. יצויין שלהתפתחות המתוארת תרמה גם הירידה הניכרת של תיירות אמריקאית לספרד ופורטוגל בשל האירועים הפוליטיים בהן.

⁴⁷ לינות אורחי חוץ ותושבים מקומיים. לרבות הכנסות שונות שאינן קשורות במישרין לאירוח התיירים. לא כולל תמריצים להכנסות במטבע חוץ שניתנו לבתי המלון עד אוקטובר 1977.

⁴⁸ הנתונים עד אוקטובר 1977 מבוססים על המרות בפול. עבור החודשים נובמבר—דצמבר — אומדן הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. ראה ההערה בקווי ההתפתחות העיקריים בפרק זה וגם דיון בפרק ה' בדו"ח זה.

⁴⁹ ראה דיון מפורט בדו"ח בנק ישראל לשנת 1976 עמ' 267. בנתונים לשנת 1977 נכלל אומדן של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לשני החודשים האחרונים של השנה.

⁵⁰ על בסיס רישום יבוא ס"פ ויצוא פו"ב.

⁵¹ אומדני מינהל התיירות.

⁵² במשך השנה נוספו למעלה מ-1,600 חדרי בתי המלון לתיירות, ואילו בממוצע שנתי היתה תוספת של יותר מ-700 חדרים. ההשקעות בתשתית בתיירות הסתכמו ב-1977/78 בכ-341 מיליון ל"י במחירים שוטפים, מסכום זה הושקעו בבתי מלון כ-191 מיליון ל"י (162 מיליון ל"י ב-1976/77).

חדרים, תפוסה ומועסקים בבתי מלון, 1972 עד 1977

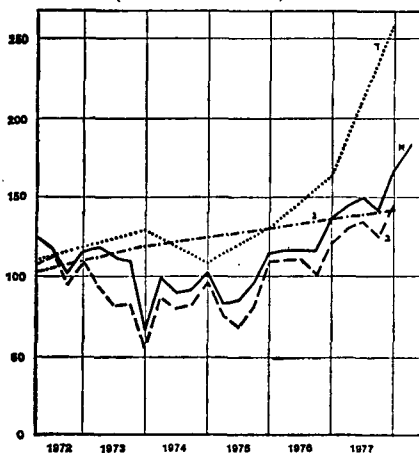
העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת							
1977	1976	1975	1977 ²	1976	1975 ¹	1974	1972
(אלפים)				(אחוזים) ³			
מספר חדרים בבתי מלון (ממוצע שנתי)							
20.6	22.4	23.6	24.2	24.9	25.5	25.0	3.0
17.1	19.7	20.7	21.5	22.4	23.0	23.0	4.2
מזה : בבתי מלון לתיירים							
(7.1)	(9.9)	(11.2)	(11.6)	(12.1)	(13.1)	(13.4)	(5.1)
מזה : בעלי שתי הדרגות הגבוהות							
אחוז תפוסת מיטות בבתי מלון לתיירים							
59.3	47.6	44.2	51.2	55.0	—7.1	15.8	7.4
(אורחי חוץ ומקומיים)							
(66.5)	(49.5)	(45.2)	(54.1)	(58.7)	(—8.7)	(19.7)	(8.5)
מזה : בשתי הדרגות הגבוהות							
11.3	11.3	12.4	13.6	15.0	9.8	9.8	10.7
מועסקים בבתי מלון לתיירים (ממוצע שנתי)							

- (1) 440 חדרים בבתי מלון, שהיו ללא דרגה ב-1974, סווגו בדרגות 4-5 בשנת 1975; 446 חדרים סווגו בדרגות אחרות.
 (2) בסוף 1977 היו בסך הכול 25.7 אלף חדרים. 23.3 אלף חדרים היו בבתי מלון לתיירים, ומהם 12.7 אלף חדרים (54.7 אחוזים) בבתי המלון בעלי הדרגות הגבוהות.
 (3) לפני עיגול המספרים.
 המקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

דיאגרמה ט"ז-1

מדדי תיירות, 1972 עד 1977

מדד הכנסות מתיירים (שנתי), לינות אורחי חוץ (רבעוני), תיירים נכנסים (רבעוני), חד-רים בבתי מלון לתיירות (ממוצע שנתי) (הבסיס 1971=100)



- א — תיירים, מדד רבעוני, נתונים מנוכי עונתיות
 ב — לינות אורחי חוץ, מדד רבעוני, נתונים מנוכי עונתיות.
 ג — חדרים, מדד ממוצע שנתי.
 ד — הכנסות מתיירות, מדד שנתי (דולרים).

אך שיעור הגידול במספר החדרים בבתי המלון לתיירים טרם הושפע מכך, והוא היה דומה ב-1977 לאשתקד. השינויים האמורים בביקוש ובהיצע של חדרים, הביאו לעליית התפוסה בבתי המלון. בלט במיוחד השנה הביקוש לחדרי מלון בירושלים בחודשי השיא, ולא ניתן היה להיענות לו.

במספר המועסקים הממוצע בבתי מלון ל-תיירות חלה ב-1977 עלייה של כ-10.7 אחוזים, בעיקר בעקבות תוספת החדרים והגידול בתפוסתם.