

פרק י"ג

התחבורה

ערך התפוקה הגולמית של ענף התחבורה עלה בשנת 1956 לסך של כ-300¹ מיליון ל"י, המהווים — לאחר ניכוי העלייה ברמת-המחירים — גידול ממשי בשיעור של 6.5 אחוזים לעומת גידול ממשי של 10.3 אחוזים בשנת 1955.

השינוי ברמת התפוקה של ענפי-המישנה לא היה אחיד. ההשקעות שנעשו בשנים הקודמות ברכבות, בספנות ובמשאיות-דיזל תרמו להעלאת התפוקה הממשית בענפי-מישנה אלה, ב-1956 לעומת 1955, בשיעור של 28 ו-33 אחוז בשני הענפים הראשונים, ובשיעור של 41 אחוז בענף-המישנה האחרון.

שלא בדומה לשלושת ענפי-המישנה אלה, לא בא ב-1956 גידול ההשקעות באוטובוסים לידי ביטוי בגידול התפוקה הממשית של ענף זה. להיפך, בשנה זו חלה ירידה של 2 אחוזים בתפוקת שירותי האוטובוסים: ראשית, באוגוסט 1956 השתמשו שנים משלושת הקואופראטיבים לתחבורת נוסעים בשביתה כאמצעי במשא-ומתן שניהלו עם הממשלה, בדבר העלאת תעריפי-הנסיעה; שנית, גיוסם הצבאי של כלי-הרכב בימי מערכת סיני הוריד אף הוא את תפוקת האוטובוסים בסקטור האזרחי. הירידה הקלה בתפוקה הממשית של התעופה האזרחית מקורה בעיקר באיסור לבקר בישראל, שהוטל על אזרחי ארה"ב בנובמבר 1956.

הסרת המצור מעל מיצרי טיראן בנובמבר 1956 פתחה לתנועה את דרך-המסחר הקצרה בין ישראל לארצות אפריקה המזרחית והדרומית ואיזור המזרח הרחוק. העדר קשר ימי ואזרחי רצוף ובטוח היה אחד הגורמים לאי-הרחבתו של סחר-החוץ בין ישראל לאזורים אלה, מעבר לממדיו המצומצמים בשנים האחרונות. אולם, אין בהסרת המצור לבדה לתת בידי ישראל את היתרונות הכלכליים של דרך-הים הקצרה, שבתנאים מסויימים היא עשויה לאפשר גם הובלות-בטראנזיט, בעיקר של דלק. כל עוד הוצאות ההובלה היבשתית מאילת למרכזי האוכלוסיה והתעשייה במרכז הארץ ובצפונה הן ברמתן הנוכחית, יהיה לדרך זו רק יתרון מועט. פיתוח מלא של נתיבי-הים שבין ישראל לארצות אסיה ואפריקה דרך אילת מחייב, לצורך הזלת הוצאות התחבורה היבשתית, השקעות-הון במיתקני-נמל נאותים ובמערכת כבישים ומסילות-ברזל.

¹ החישוב נעשה על בסיס חלקו של הערך-המוסף בענף התחבורה, שנאמד ב-46 אחוזים מתפוקת הענף ב-1955.

מדדי התפוקה הנקובה והממשית של ענף התחבורה*, 1956 לעומת 1955

(100 = 1955)

ענף המישנה	מדד השינוי הנקוב	מדד עליית המחירים	מדד השינוי הממשי	משקל הענף בכלל תפוקת התחבורה**
כלי-רכב ממונעים —				
אוטובוסים	110.0	112.4	97.9	20.1
כלי-רכב אחרים,				
בעיקר משאיות	111.6	104.5	106.8	48.7
מזה: משאיות דיזל	147.4	104.5	141.1	5.9
נמלים	101.2	100.0	101.2	12.3
רכבות	136.6	107.1	127.5	5.3
ספנות	144.5	108.6	133.2	6.1
תעופה	103.0	103.3	99.7	7.5
כל הענפים	112.7	105.8	106.5	100.0

* אינו כולל צבא ודואר.

** המשקלים לפי הערך המוסף בתפוקת ענף התחבורה בשנת 1954, כפי שחושבו על-ידי ד"ר ר. קרימר ממרכז פאלק למחקר כלכלי בישראל, והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

ח מ ס ו ר: נתונים ממקורות שונים, שעובדו על-ידי כנע ישראל.

1. הספנות

(א) מטענים

כושר-המעמס¹ של צי-המטענים היבשים שתחת דגל ישראל עלה ממוצע שנתי של 134,000 טון ב-1955 ל-142,000 טון ב-1956, ובדומה עלתה מהירות הממוצעת מ-12.0 קשר ל-13.8 קשר. העלייה המשולבת במהירות הממוצעת ובכושר-המעמס הגדילו ב-22 אחוז את יכולת ההובלה של משאות יבשים ב-1956, לעומת 1955. כפי שמראה לוח י"ג-2, עלתה כמות המיטענים שהוביל צי הסוחר הישראלי מ-951,000 טון-משקל ב-1955 ל-1,049,000 טון ב-1956. עלייה זו של 11 אחוז, קטנה רק למראית-עין מהעלייה בכושר ההובלה, שכן אין בכמות המיטענים במונחים של טונות-משקל כדי להצביע על מידת העלייה הממשית שחלה בפעילות צי הסוחר, מאחר שמידות אלה אינן מבטאות לא את מרחק ההובלה ולא את ניפחה. ב-1955 נגרם ההפרש בין העלייה בטונאז' שהובל למעשה, במונחים של טונות-משקל, לעלייה בכושר-ההובלה — בשל המעבר להפלגות בקווים ארוכים יותר. ב-1956 נבע הפרש זה כתוצאה מעלייה בחלקם של המיטענים, שניפחם גדול ביחס למשקלם.

¹ Ton dead weight.

בדומה, מצביע הרכבו של כלל היבוא לישראל בשנת 1956, במחירים קבועים, על שינוי מקביל. ביבוא נכסי השקעה — מכוניות וציוד תעשייתי אחר — חלה עלייה של 26 אחוז, בשעה שביבוא חומרי-גלם ומוצרי-צריכה חלה ירידה של 5 אחוזים. השינוי בהרכב יבוא המיטענים היבשים הקטין את היקף היבוא במנחים של טונות-משקל בשיעור של 4 אחוזים. ירידה זו, והעלייה של 9 אחוזים בהובלת מטעני-היבוא, שהובלו באניות הישראליות, הגדילו את חלקו של דגל ישראל בכלל יבוא המיטענים היבשים מ-26 אחוז ב-1955 ל-30 אחוז ב-1956. (ראה לוח י"ג-3 להלן).

לוח י"ג-2

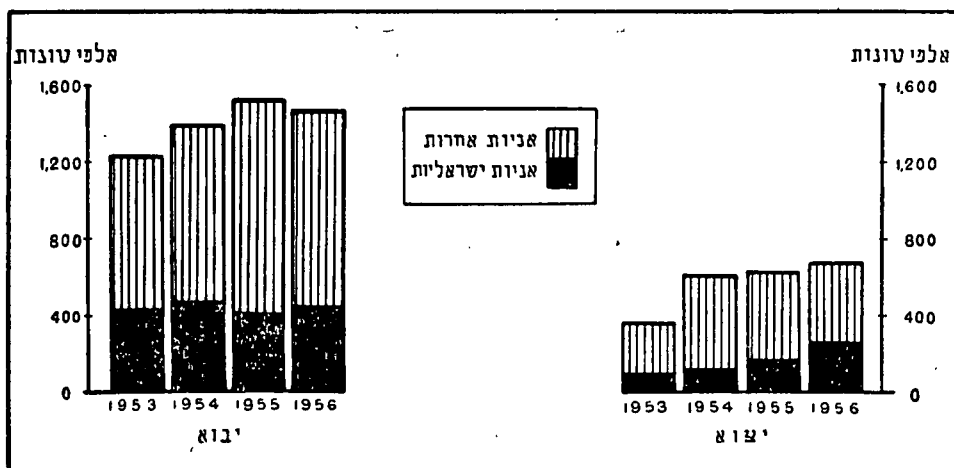
כלל המיטענים שהובלו באניות ישראליות, 1954 עד 1956, באלפי טון-משקל

השנה וסוג המיטען	סה"כ מיטענים לישראל וממנה	מיטענים בין נמלים זרים	סך-כל המיטענים
מיטען יבש			
1954	577	450	1027
1955	576	375	951
1956	699	350	1049
דלק במיכליות			
1954	10	—	10
1955	217	30	247
1956	341	21	362

ח ס ק ו ר : מחלקת הספנות, משרד התחבורה.

ציור י"ג-1

תנועת המיטענים לישראל וממנה, באניות ישראליות ואחרות, בטונות-משקל, 1953 עד 1956



אף שב-1956 היו ברשות הצי הישראלי ארבע מיכליות בכושר-מעמס ממוצע של 43,300 טון, הרי אחת ממיכליות אלה, שיכולת-ההובלה שלה עולה ל-45 אחוז מיכולת-ההובלה של צי-המיכליות כולו, עסקה בהובלת חיטה, ולא דלק. הגידול בכמות הדלק שהובילו מיכליות ישראליות, עד ל-362,000 טון בשנת 1956, נובע למעשה מהוספת מיכלית אחת על השתיים שפעלו ב-1955. ביבוא הכולל של דלק חלה ב-1956 ירידה של 13 אחוז לעומת 1955, שמקורה בהפסקת משלוחי דלק מרוסיה ובמשבר ההובלה שלאחר חסימת תעלת סואץ בנובמבר 1956.

לוח י"ג-3

ההובלה הימית לישראל וממנה, באלפי טון-משקל

יבוא דלק	מטענים יבשים			השנה והאניות
	סה"כ	יצוא	יבוא	
1955				
1,458	2,165	640	1,525	כל הדגלים
217	576	175	401	דגל ישראל
15	27	28	26	אחוז דגל ישראל
1956				
1,275	2,170	699	1,471	כל הדגלים
341	699	260	439	דגל ישראל
27	32	37	30	אחוז דגל ישראל

ח מ ס ו ר : מחלקת הספנות, משרד התחבורה.

בשנת 1956 עלה היחס שבין כמויות היצוא לבין כמויות היבוא שהובילו אניות-המסחר הישראליות, והגיע ל-59 אחוז לעומת 44 אחוז ב-1955. מכאן שבגלל האיוון המלא יותר בהובלה לישראל וממנה היו דרושות כמויות-מיטען קטנות יותר מנמלים זרים, כדי לנצל את כושר-ההובלה של אניות-המשא הישראליות לשני הכיוונים. ואמנם ירדה כמות-ההובלה של מיטענים בין נמלים זרים, שהובלו באניות הקווים מ-260,000 טון ב-1955 ל-160,000 טון ב-1956.

(ב) נוסעים ועולים

במארס 1956 הסתיים השלב הראשון בפיתוח צי-אניות-הנוסעים הישראלי. בחודש זה הצטרפה א"ק "ציון" לאניה-האחות א"ק "ישראל" בשירות קווי-הנוסעים לאמריקה הצפונית. פעולת שתי האניות הללו בקו אמריקה איפשרה את הפעלת א"ק "ירושלים" יחד עם א"ק "ארצה" וא"ק "נגבה"¹ בקווי הים התיכון בלבד. פיתוח השלב השני בשירותי הנוסעים יושלם לאחר שתוחלפנה שתי האניות הפועלות כיום בקווי הים התיכון — בשתי האניות החדשות, א"ק "תיאודור הרצל", שתחל בהפלגות סדירות במאי 1957, וכעבור חודשים מספר — א"ק "ירושלים" (החדשה).

¹ אניה זו נמכרה לאחר סיום עונת-הנסיעות בנובמבר 1956.

ב־1955 גברה ההתחרות בין החברות הפועלות בקווי הנוסעים בים התיכון. בצד שלוש זאניות הישראליות פעלו ארבע זאניות זרות — שלש מהן איטלקיות ואחת — צרפתית. אולם בשנת 1956 חדלו שתי זאניות־נוסעים, האחת של החברה הצרפתית והשנייה של אחת החברות האיטלקיות, להפליג לחופי הארץ.

בלוח י"ג-4 ניתנת תנועת העולים¹ והנוסעים לישראל וממנה, לפי קוי הספנות.

לוח י"ג-4

תנועת העולים והנוסעים לישראל וממנה לפי קווי הספנות, 1954 עד 1956

הזאניות	נוסעים				עולים בקווי הים התיכון
	כל הקתים	קווי הים־התיכון***	הקו לאמריקה הצפונית	הקו לתורכיה ושונים	
1954: ישראליות	28,800	* 24,300	4,500	—	8,600
בזחזים	60	62	—	—	68
זחרות	19,400	14,900	—	4,500	** 4,100
בזחזים	40	38	—	—	32
ס ה"כ	48,200	39,200	4,500	4,500	12,700
1955: ישראליות	33,000	* 28,300	4,600	—	19,600
בזחזים	60	63	—	—	57
זחרות	21,500	16,800	—	4,800	** 14,500
בזחזים	40	37	—	—	43
ס ה"כ	54,500	45,100	4,600	4,800	34,100
1956: ישראליות	39,700	* 33,900	5,800	—	36,400
בזחזים	70	78	—	—	77
זחרות	16,900	9,500	—	7,400	** 10,800
בזחזים	30	22	—	—	23
ס ה"כ	56,600	43,400	5,800	7,400	47,200

* המספרים כוללים 800 נוסעים ב־1956, 4,000 ב־1955 ו־400 ב־1954. שהפליגו זאניות זחרות, שנזכרו על־ידי זברה ישראלית.
 ** המספרים כוללים 9,500 עולים ב־1956, 12,800 ב־1955 ו־4,000 ב־1954 שהפליגו זאניות זחרות, שנזכרו על־ידי זברה ישראלית.
 ** בעיקר צרפת ואיטליה.
 ז מ ס ז ר : נתונים ממקורות שונים, שעובדו על־ידי בנק ישראל.

ז"עולים" פירושם עולים שהסוכנות היהודית שילמה את דמי־נוסיעתם. עולים ששילמו בעצמם בעד כרטיס־הנוסיעה נזשבים כנוקעים רגילים, מזחר שהביריה בידם לבזחור את זברת הספנות או זברת התעופה שבזמצעותה יסעו לארץ.

מספר נוסעי האניות הישראליות גדל ב-1956, בעקב הירידה בפעילות ארבע אניות-הנוסעים שאינן מפליגות תחת דגל ישראל, שמקורה בשתי סיבות: האחת, הוצאתן-מהשירות של שתיים מאניות אלו, והשנייה—ההפסקה שחלה בהפלגות שתי האניות הנותרות לחופי הארץ, בימי מערכת סיני בנובמבר 1956.

בקו ישראל—אמריקה-הצפונית פעלו בשנת 1956 שתי האניות המעורבות א"ק "ישראל" וא"ק "ציון". מספר הנוסעים בקו זה, כולל בין נמלים זרים, עלה ב-44 אחוז, מ-5,000 ב-1955 ל-7,200 ב-1956.

מתוך 34,100 העולים שהגיעו לישראל בשנת 1955 בדרך-הים, הוסעו 14,500 (או 43 אחוז) באניות שאינן ישראליות. גידול תנועת העולים עד ל-47,200 ב-1956 היה מעלה את חלקן של האניות הללו לאחוז גדול יותר. אולם כניסתה לשירות של א"ק "ציון", בקו ישראל-אמריקה-הצפונית, במארס 1956, איפשרה את הפעלתה של א"ק "ירושלים" בקווי הים התיכון בלבד. לכן קטן מספר העולים שהוסעו באניות זרות, וחלקם ירד מ-43 אחוז ב-1955 ל-23 אחוז ב-1956.

(ג) מחירי ההובלה והערך-המוסף

העלייה בתעריפי ההובלה הימית, שהחלה עוד ב-1953, נמשכה גם ב-1956. אולם עיקר עליית התעריפים חל באותם ענפי-הספנות בהם עדיין אין הצי הישראלי פועל בקנה-מידה רחב — בתחום הסחר הנודד, ובהובלת דלק במיכליות. בקווי-הספנות הקבועים, שבהם עיקר פעילותו של צי-הסוחר הישראלי, חלה ב-1956 עלייה של 10 אחוז בתעריפי-ההובלה של משאות יבשים, עלייה שנבעה בחלקה גם משינוי בהרכב המיטענים. לעומת עלייה זו עלו תעריפי ההובלה בתחום הסחר הנודד בשיעור של 23 אחוז בהפלגות בודדות, ובשיעור של 33 אחוז בחכירת אניות לתקופת-זמן¹. העלייה ב-9 אחוזים במחירי-הנסיעה של נוסעים רגילים ב-1956 פגעה בהכנסות האפשריות של הצי באותה השנה, מאחר שהיא נבעה מהעלאת שיעורי מס-הנסיעות בשירותי-הים בלבד². בתעריפי-הנסיעה של עולים חלה ב-1956 ירידה ממוצעת של 7 אחוזים, לעומת 1955³.

עליית תעריפי-ההובלה, במידה שאניות-הסוחר הישראליות נהנו ממנה ועליית היקף ההובלה של נוסעים, עולים, משאות יבשים ודלק במיכליות, הגדילו ב-1956 את פדיון הצי הישראלי עד ל-46.5 מיליון ל"י, בהשוואה ל-32.1 מיליון בשנה הקודמת. עם הגידול בתפוקה עלה גם הערך-המוסף במטבע-חוץ שנבע מפעולות הצי ב-1956 עד ל-7.1 מיליון דולאר, לעומת 5.1 מיליון בשנה שלפניה, כלומר חלה עלייה של 38.5 אחוז. עלייה זו היתה מלווה בירידת שיעור הערך-המוסף ביחס להכנסות, מ-28.7 אחוז ב-1955 ל-27.5 אחוז ב-1956. מאחר שרווחי חברות-הספנות הישראליות היו ב-1956 וב-1955 בגבול השיעור הנורמאלי, וכן לא עלו מחירי השירותים שהן מספקות על המחירים האלטרנאטיביים ששררו בשוק הבינלאומי, נשאר מחיר הדולאר הנחסך בשתי שנות-ההשוואה כ-1.8 ל"י לדולאר.

¹ לפי Index-Number of Tramp Shipping Freights, Chamber of Shipping of the United Kingdom.

ראה הערה 2 בעמ' 236.

³ לאחר שיאושר ההסכם החדש בין "צים" לבין הסוכנות היהודית עשויים תעריפי-הנסיעה של עולים לעלות ריטוראקטיבית החל מאוקטובר 1956.

**הפדיון והערך-המוסף במטבע-חוץ* של הספנות הישראליות,
1956 לעומת 1955, באלפי דולאר**

הסעיף	1955	1956
הפדיון**	17,848	25,823
ההוצאות		
במטבע-חוץ	8,454	13,894
בשווה-מטבע-חוץ	4,267	18,722
הערך-המוסף במטבע-חוץ	5,127	7,101

* להסבר שיטת החישובים ראה פרק י"ב, בנק ישראל, דיווח-שכונ לשנת 1955, ירושלים, סיון תשט"ו — מאי 1956.

** ללא מיסים.

המקור: נתוני חברות הספנות שעובדו על-ידי בנק ישראל.

בסך תשלומי שכר-העבודה במטבע-חוץ חלה ירידה, בעקב גידול חלקם של הימאים הישרא-
ליים בכלל העובדים; ובדומה קטנו, בעקב חידוש הצי, ההוצאות במטבע-חוץ בעד דלק ותיקו-
נים — ביחס לשאר הוצאות ההפעלה. אולם הצימצום בסעיפי-ההוצאות אלה לא איון את הגידול
בהוצאות במטבע-חוץ בסעיפי המינהל והריבית.

הגידול בתשלומי הריבית במטבע-חוץ ששולמו למעשה, מחצי מיליון דולאר ב-1955 למיליון
ורבע דולאר ב-1956, מקורו בשיטת מימון בניית האניות בשביל הצי הישראלי. רוב אניות
הצי נבנו או נרכשו באשראי, שעיקרו מהשילומים ומיעוטו מבנקים וממוסדות כספיים אחרים
בחו"ל. תשלומי הקרן והריבית על חשבון האשראי מהשילומים נעשים גם הם במטבע-חוץ, ובשנת
1956 קיבלה הממשלה 610 אלף דולאר בתשלומי ריבית בלבד.

(ד) פיתוח הצי

בתכניות לפיתוח צי-הסוחר הישראלי יש להבחין בשני שלבים עיקריים — שלב החידוש,
ושלב ההתרחבות. מטרת השלב הראשון היתה החלפת האניות הישנות והבלתי-מתאימות באניות
חדשות, שתוכננו בהתאם לדרישות המיוחדות של קווי הסחר הימי הישראלי. רוב האניות
שהחמנו בשלב זה היו אניות-נוסעים ואניות-משא למטען כללי, שנועדו להפלגה בקווי הספנות
הקבועים. למעשה כבר הושלם ביצועו של שלב החידוש; כל האניות — פרט לאניות-הנוסעים א"ק
"תיאודור הרצל" וא"ק "ירושלים" (החדשה), שתחלנה בפעולותיהן הסדירות במשך 1957 — נתקבלו
עד סוף 1956.

בעת מסירת ההזמנות הראשונות לבניין אניות במסגרת השילומים, ב-1953, היה גילו הממוצע
של צי-הסוחר הישראלי 21 שנים, ובסוף 1956 ירד הגיל הממוצע ל-15 שנים. הרכב הצי בהתאם
לחלוקת הגילים ניתן בלוח י"ג-6.

לוח י"ב-6

הרכב הגילים של הצי הישראלי, 1956 לעומת 1955

1956			1955			קבוצת הגילים, בשנים
האחוז מהתפוסה, בטונות	התפוסה, בטונות	מספר האניות	האחוז מהתפוסה, בטונות	התפוסה, בטונות	מספר האניות	
46.2	62,600	12	34.9	45,200	12	עד 5
8.3	11,300	5	3.4	4,400	2	עד 10 6
16.4	22,300	5	15.4	20,000	7	עד 20 11
29.1	39,500	8	46.3	60,000	13	21 ומעלה
100.0	135,700	30	100.0	129,600	34	סה"כ

ח כ פ ו ר : נתוני מחלקת הספנות במשרד המהפורה והכרות הספנות, שעובדו בבנק ישראל.

המגמה המאפיינת את השלב השני, של ההתרחבות, היא מינוט מספר האניות למטען כללי, וריבוי מספר המיכליות והאניות המתאימות להובלה בצובר¹ במסגרת הסחר הנודד² העולמי. לשיושולם ביצוען של כל ההזמנות שנמסרו למספנות, יהיה ברשות בעלי האניות הישראליות צי מסחרי חדיש, בעל מעמס כולל של יותר מ-600,000 טון, לעומת 175,000 טונות-מעמס בדצמבר 1956. טונאז' האניות שהוזמנו מכספי השילומים, סוגן וסכום ההשקעה בהן ניתן בלוח י"ג-7. מתוך חמישים האניות שהוזמנו מכספי השילומים נתקבלו עד מאי 1956 16 אניות-משא ואניות-נוסעים, בערך של 41 מיליון דולאר, ובמעמס כולל של 113,000 טון (או 102,000 טונות-תפוסה). 34 האניות הנותרות תתקבלנה במשך השנים הבאות, עד 1963.

(ה) אניות הסחר הנודד

המגמה של פיתוח הצי לקראת פעולות בתחום הסחר הנודד מקטינה יחסית את ההכנסות נטו במטבע-חוץ. בתנאים שווים, גדול יותר אחוז הערך-המוסף במטבע-חוץ באותן האניות המרבות לפקוד את חופי הארץ. אלה הן בעיקר אניות-הנוסעים ואניות-המשא המפליגות בקווים קבועים. הביקורים התכופים בנמלי הארץ מאפשרים את ריבוי קניות האספקה ובצוע התיקונים תוך שימוש רב יותר בגורמי-ייצור מקומיים, ובדומה לכך קטן חלקו של מטבע-החוץ בשכר המשתלם ליורדי-הים. לעומת זאת, מינוט הביקורים של אניות הסחר הנודד בנמלי הארץ מאלצן לבצע את קניות הדלק והאספקה ואת התיקונים בארצות-חוץ, ולשלם חלק גדול יותר משכרם של הימאים במטבע-חוץ. בגלל הריבוי בהוצאות במטבע-חוץ הכרוכות בהפעלת אניות הסחר הנודד, קטן איפוא חלקו של הערך-המוסף במטבע חוץ בכלל הכנסותיהן מאשר בהכנסות אניות הקווים. אולם ירידה זו בחלקו של הערך-המוסף במטבע-חוץ אינה מעלה את מחיר הדולאר הנחסף, שכן כל עוד פועלות האניות

¹ צובר — Bulk.

² סחר-נודד — Tramp.

האניות שהוזמנו מכספי השילומים ע" 1.3.56

סוג האניות	הטונאז, בטונות מעמס	ערך ההשקעה, באלפי דולאר	האחוז מערך ההשקעה
מעורבות לנוסעים ולמיטענים	* 22,880	22,500	17.8
מיטען כללי	104,280	31,038	24.5
צובר	270,460	52,892	41.7
מיכליות	95,300	17,785	14.0
קירור וגו	1,900	2,499	2.0
סה"כ	494,820	126,714	100.0

* בטונות תפוסה (G.R.T.) — 36,700 טון.
חפ"ר: נתוני מחלקת הספנות במשרד התחבורה, שעובדו בבנק ישראל.

הישראליות ברווחים נורמאליים, יישאר מחירו של הדולאר הנחסך שווה לשער-החליפין הרשמי ובמידה שהרווחים יעלו מעל לשיעור הנורמאלי, יהיה מחיר הדולאר אף נמוך משער זה. פיתוח הספנות כמקור להכנסות במטבע-חוץ תוך ניצול היתרונות שיש לאניות-הקווים מבחינה זו — מוגבל בהכרח. ההגבלה היא בכמויות המיטענים של סחר-החוץ הישראלי, אשר בו חלקן של אניות זרות יהא תמיד נכבד. הגדלת ההכנסות במטבע-חוץ מספנות חייבת איפוא לבוא באמצעות מיכליות ואניות הסחר הנודד.

2. התעופה הבינארצית

בשנת 1956 החליטה הממשלה על חידוש מרחיק-לכת בצידוד הטיסה של חברת התעופה הישראלית "אל-על". בשנה זו עלה גרעון החברה ל-3.7 מיליון ל"י. כפי שניתן לראות מלוח י"ג-8 היה הערך-המוסף במטבע-חוץ כ-800,000 דולאר, ומחיר כל דולאר נחסך — 6.500 ל"י. בגלל התיישנות המטוסים היתה צפויה עלייה בהוצאות-הטיסה של "אל-על", מחד גיסא, וירי-דה בפדיונה, מאידך גיסא. מאחר שמחירי הטיסה שווים לגבי כל חברות-התעופה, מתבטאת ההת-חרות שביניהם בשיכלול אמצעי-הטיסה, בפירסומת, ובדאגה לנוחיות הנוסע. ההתחרות בקווי-הת-עופה הבינלאומיים חריפה ביותר, ולחברה השוקטת על שמריה יקשה לשמור על מעמדה. הנוסעים מעדיפים לטוס, כאשר כל שאר התנאים שווים, דווקא במטוסי אותן החברות המפעילות בקווי-התעופה את המטוסים הגדולים והחדשים, שהם מהירים ונוחים יותר. כתוצאה משילוב-גורמים זה נראה כי אם תוסיף "אל-על" להשתמש בצידוד-הטיסה הנוכחי שלה — ארבעה מטוסי "קונסטליישן" מדגם 1945, תגבר גם להבא המגמה להפסדים. כדי למנוע הפסדים אלה בעתיד, או לפחות לצמצמם, דנה הממשלה בשלוש אפשרויות להמשך פעולת "אל-על"

**הפריון והערך-המוסף במטבע-חוץ* של שירותי התעופה האזרחית
הפועלים בקווים בינלאומיים, 1956, באלפי דולאר**

8,194	הפריון**
	ההוצאות
6,913	במטבע-חוץ***
7,413	בשווה מטבע-חוץ
781	הערך המוסף במטבע-חוץ
5,055	ההוצאות בלירות ישראליות
6,473	מחיר הדולאר הנחסך בל"י

* הסבר שיטת החישובים ניתן ב: בנק ישראל, דירוחשבון לשנת 1955, ירושלים, סיון תשט"ז — מאי 1956, פרק י"ב.

** ללא מיסים.

*** כולל תשלומי הריבית ששולמו למעשה במטבע-חוץ, לממשלה ולמוסדות כספיים אחרים, בארץ ובהו"ל.

ה מ ק ו ר : נתוני "אפ"ע", שעובדו ככנס ישראל.

בעתיד, והן: (א) חיסול העסקים; (ב) צימצום הטיסות לתחום יבשת אירופה בלבד; (ג) המשכת הפעילות גם בקווים הטראנס-אטלאנטיים.

לאחר קבלת ההחלטה להוסיף ולקיים את "אל-על", כתוצאה משיקולים מדיניים ובטחוניים, צריך היה למצוא מתכונת-פעולה שתקטין ככל האפשר את ההפסדים, לפי אחת משתי האפשרויות האחרונות. החישובים מראים, כי ההפסד השנתי הכרוך בנהיגה לפי האפשרות השנייה — המבוססת על הפעלת שלושה ממוסבי ה"קונסטליישן" הישנים בתחום יבשת אירופה בלבד — גדול בארבעה מיליון ל"י מאשר באפשרות השלישית, המחייבת העסקת ארבעה ממוסבים מדגם "בריטניה" גם בקווים הטראנסאטלאנטיים.

הנסיון הראה כי אותן חברות-התעופה שאינן פועלות בהפסדים או המתקרבות למצב דומה — סוד הצלחתן הוא הפעלת ממוסבים רבים בתדירות גבוהה, רק במתכונת-פעולה כזו ניתן להקטין את ההוצאות הבלתי-משתנות, במונחים של נוסע-מיל וטון-מיל. הוצאות אלה — מינהל, פחת, ריבית, ביטוח ופירסומת — היו ב"אל-על" כ-55 אחוז מכלל הוצאות-ההפעלה של שנת 1956. חברת-תעופה קטנה כ"אל-על" אינה יכולה, בגלל מיעוט הממוסבים שברשותה, לחלק את ההוצאות הבלתי-משתנות על-פני תנועה גדולה של נוסעים ומיטענים, וכדי להתגבר על עדיפותן של חברות-התעופה הגדולות לגביה, חייבת חברה כזו להקטין את ההוצאות לנוסע-מיל ולטון-מיל, בעיקר על-ידי צימצום בהוצאות-הטיסה של הממוסבים עצמם, יחסית למספר הנוסעים ולכמות המיטענים. הקטנת הוצאות-הטיסה לנוסע-מיל ולטון-מיל מחייבת הפעלת ממוסבים גדולים וחדשים, להם נודעת גם חשיבות מרובה להגדלת שיעור הניצול של ציוד-הטיסה, שפירושו הגדלה נטו בהכנסות החברה. על חברת-התעופה הקטנה לנצל את העובדה כי הנוסעים מעדיפים לטוס דווקא בממוסבים

הגדולים יותר והמשוכללים יותר, ולהפעיל מטוסים אלה בשירותיה קודם שתעשינה זאת החברות הגדולות. בהקדימה את מתחרותיה בשדה החידוש הטכני תוכל החברה לקיים בידיה יתרון חשוב בהתחרות על רכישת הנוסע.

אין ספק כי נקיטת שיטה זו כאמצעי היחיד בו יכולה החברה הקטנה לרכוש יתרונות מסויימים, לעומת החברות הגדולות, כרוכה בסיכון. כל פגם טכני העלול להתגלות באחד הדגמים החדשים יפגע בכושר-הפעולה של חברה קטנה במידה גדולה יותר מאשר בחברה גדולה, שמספר המטוסים שלרשותה גדול יותר.

בשירותי התעופה האזרחית בעולם נחשבים כיום מטוסי "בריטניה" לגדולים, למהירים ולמשוכללים ביותר. המטוסים הראשונים מדגם זה החלו פועלים בשירות חברת תעופה בריטית החל מפברואר 1957, ולפי שעה בקווים שאינם מתחרים ב"אל-על". בעקב שביתות-הפועלים באנגליה חל איחור במסירת המטוסים, ושלושת הראשונים יוכנסו לשירות "אל-על" רק בספטמבר 1957, ואילו המטוס הרביעי יימסר בחורף 1958.

לוח ייג-9

פעילות שירותי התעופה האזרחיים בישראל, במטוסים ישראליים ובמטוסים אחרים, 1954 עד 1956

נוסעים		עולים *		מטענים ודואר		
המספר	באחוזים	המספר	באחוזים	המספר	באחוזים	
1954						
26,200	41	3,812	100	984	63	במטוסים ישראליים
38,500	59	—	—	574	37	במטוסים אחרים
64,700	100	3,812	100	1,558	100	ס ה " כ
1955						
31,400	41	334	100	708	50	במטוסים ישראליים
46,000	59	—	—	708	50	במטוסים אחרים
77,400	100	334	100	1,416	100	ס ה " כ
1956						
33,800	42	760	100	720	47	במטוסים ישראליים
47,200	58	—	—	810	53	במטוסים אחרים
81,000	100	760	100	1,530	100	ס ה " כ

* הגדרת ה"עולים" ניתנה בהערת-השוליים בעמ' 220.
ח מ פ ו ר: דינמיוחשכונות של "אל-על" והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שעובדו בכנף ישראל.

"אל-על" היא החברה השנייה שהזמינה מטוסים אלה, ועל-כן תקבלם לפני החברות האחרות. עובדה זו נותנת בידיה יתרון, מבחינת ציוד-הטיסה, על-פני מרבית חברות-התעופה הפועלות בקווים הטראנסאטלאנטיים. יתרון זה יקטן ויילך בהדרגה, ככל שהחברות המתחרות ב"אל-על" תפעלנה גם הן מטוסים גדולים ומשוכללים אף יותר. אולם, מראשית ההפעלה של מטוסי ה"בריטניה" בשירותי "אל-על" ועד למצב של התחרות, בה יחדלו מטוסים אלה להוות גורם בעל כוח-משיכה לגבי הנוסעים, תחלופנה, לפי אומדן חברת "אל-על", שלוש עד ארבע שנים. ההחלטה להפעיל ארבעה מטוסים מדגם "בריטניה" בשירותי התעופה האזרחית הישראלית מחייבת השקעה בסך של 41 מיליון ל"י, אשר תשע עשיריות ממנה הן במטבע-חוץ. קיימים סיכויים ממשיים כי השקעה זו תאפשר ל"אל-על" מתכונת-פעולה שאינה כרוכה בהפסדים מתמידים, ויש תקווה כי תוכל לצבור בעצמה חלק ניכר מההון שיידרש להשקעה-מחדש בעתיד, ללא עזרת הממשלה.

עד להפעלת מטוס "בריטניה" הרביעי, בחורף 1958, תוסיף "אל-על" להפעיל בצד שלושת המטוסים החדשים גם שלושה ממטוסי ה"קונסטליישן" הקיימים. בגלל האיחור שבהפעלת המטוס הרביעי תורגש ההשפעה המלאה של מטוסי ה"בריטניה" על התוצאות הכספיות של פעולות "אל-על" רק בסוף 1958.

בשנת 1956 היה חלקה של "אל-על" בכלל תנועת הנוסעים לישראל וממנה דומה לזה של השנים הקודמות, והגיע ל-42 אחוז. נוסף לנוסעים אלה הסיעה החברה 5,200 נוסעים בין ארצות זרות ו-760 עולים לישראל בשיתוף עם חברות-תעופה אחרות.

האיסור שהוטל על תושבי ארה"ב, בנובמבר 1956¹ שלא לבקר בישראל — הקטין את מספר נוסעי "אל-על" מארץ זו. אולם הפסקת טיסותיהן של החברות האחרות, פרט ל"איר פראנס", במשך 10 עד 14 ימים בעת מערכת סיני, גרמה לגידול במספר נוסעי "אל-על" מארצות אירופה. הפעלת מטוסי ה"בריטניה" מחודש ספטמבר 1957, ופתיחתו-מחדש של הקו לאפריקה הדרומית בעקבות חי" דוש התנועה בדרך מיצרי-טיראן — קרוב לוודאי כי יעלו בעתיד את חלקה של "אל-על" בתנועת נוסעי-האוויר לישראל וממנה.

כלל תנועת הנוסעים לישראל וממנה בדרך הים ובדרך האוויר הגיע ל-138,000 ב-1956, לעומת 132,000 ב-1955. אלמלי האיסור שהוטל על תושבי ארה"ב בנובמבר 1956 לבקר בישראל, היה בודאי מספר הנוסעים בשנת 1956 גדול עוד יותר.

ב-1956 לעומת 1955 לא חל כל שינוי בחלקם של שירותי הים והאוויר בכלל תנועת הנוסעים לישראל וממנה. יציבות זו הושפעה כנראה משני גורמים שפעלו בכיוונים מנוגדים: מצד אחד, כבר החלו פועלות תחת דגל ישראל אניות-הנוסעים החדשות, בקווי אמריקה הצפונית; אולם מצד שני חלה העלאה במחירי הנסיעה בים, בעקב שיטת מס הנסיעות — ממס פרוגרסיבי למס יחסי, בעוד שלא חלה עלייה דומה במחירי הטיסה במטוסים². השפעת שיפור השירות,

¹ בוטל באפריל 1957.

² עד 30.5.56 היה תשלום המס בשירות האוויר ובמחלקה ראשונה בים 20 אחוזים ממחיר הכרטיס, במחלקה שניה באניה 15 אחוזים ונוסעי המחלקות השלישית והרביעית היו פטורים ממס. החל מתאריך זה ועד 6.12.56 חייבים כל הנוסעים בים ובאוויר במס נסיעות של 25 אחוזים ומ-6.12.56 הועלה המס ל-33.3 אחוזים בעקבות הטלת ירב המגן.

לוח 102

הנוסעים (להוציא עולים) שהגיעו ויצאו בדרך הים ובדרך האוויר, 1954 עד 1956

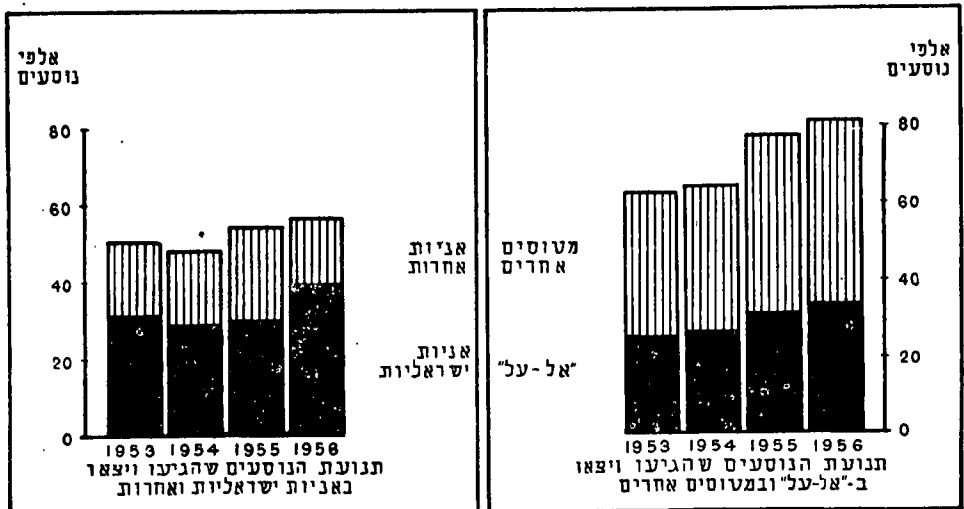
השנה	כלל הנוסעים	הנוסעים בדרך הים		הנוסעים בדרך האוויר	
		המספר	באתוזים מכלל הנוסעים	המספר	באתוזים מכלל הנוסעים
1954	112,900	48,200	43	64,700	57
1955	131,900	54,500	41	77,400	59
1956	137,600	56,600	41	81,000	59

ח מ כ ו ר : נתוני חברות-הספנות וחברות-התעופה, שעובדו בכנס ישראל.

שהיה עשוי להגדיל את חלקן של האניות בהסעת הנוסעים, אוננה איפוא עלידי העליה היחסית במחירי ההפלגה.

ציור י"ג-2

תנועת הנוסעים לישראל וממנה, בדרך הים ובדרך האוויר, 1953 עד 1956



3. התעופה הפנים-ארצית

חברת התעופה "ארקיע", הפועלת בקווים הפנימיים של הארץ — בין לוד לאילת — הכפילה את מספר נוסעיה ב-1956, לעומת השנה הקודמת לה. פיתוחה המהיר של אילת, בעקב חופש השיט

והתעופה במיצרי טיראן מאז נובמבר 1956, יצר את התנאים המוקדמים להמשך העלייה בפעילות "ארקיע" גם בשנים הבאות.

לוח י"ג-11

תנועת הנוסעים והמיטענים בשירותי התעופה הפנים-ארצית, 1954 עד 1956

השנה	מספר הנוסעים	כמות המיטענים, בטונות
1954	10,500	330
1955	11,700	350
1956	23,300	360

המקור: דינים וחשבונות של חברת "ארקיע".

ב-1956 חלו שינויים חשובים בציוד-הטיסה של חברת "ארקיע". שני מטוסי ה"ראפיד" ומטוס ה"קומאנדו", שפעלו ב-1955, הוחלפו באפריל 1956 בשני מטוסי "דאקוטה". שני מטוסי "דאקוטה" נוספים יוכנסו לשירות במאי-יוני 1957, כדי לאפשר את הגדלת המספר היומי של טיסות, משלוש ב-1956 עד לחמש או שש ב-1957.

ההשקעות בציוד-הטיסה וההכפלה בתנועת הנוסעים איפשרו ל"ארקיע" לסיים את פעולותיה בשנת 1956 ללא הפסדים. מאחר שהבסיס לקביעת תעריפי-הטיסה הן הוצאות-ההפעלה הממשיות, ובמידה שהוצאות אלה לא תעלינה בשיעור ניכר, קיימים כל הסיכויים לשיפור מצבה הכספי של החברה עם הרחבת פעולותיה ב-1957.

4. רכבת ישראל

(א) הפעילות

בשנת-הכספים 1956/57 עלה היקף הובלת המשאות ברכבת ישראל, במונחים של טון-ק"מ, בשיעור של 27.7 אחוזים, לעומת עלייה של 12.0 אחוזים בשנת 1955/56. הגורם העיקרי לעלייה הגדולה יותר בשנת 1956/57 היתה ההובלה בקו נען—באר-שבע, שנפתח לתנועה סדירה בסוף מארס 1956. קו זה, שאורכו 74 ק"מ ואשר בסלילתו הושקעו כ-10 מיליון ל"י, מהווה חלק מקו מסילת-הברזל העתיד להגיע עד לאורון. מקום כרייתם של מרבית מחצבי הנגב, השלמת קו זה בקטע שבין באר-שבע לאורון מחייבת הארכת המסילה ב-64 ק"מ.

תנועת הנוסעים הוסיפה לעלות, בדומה לשנים הקודמות גם ב-1956/57, בה עלה מספר ק"מ-הנוסעים בשיעור של 33.2 אחוזים, לעומת 16.2 אחוזים ב-1955/56.

מעילות שירותי הרכבות, 1954/5 עד 1956/7

שנת הכספים	מ.שאות		נוסעים	
	באלפי טונות	במיליוני טונות-ק"מ	באלפי נוסעים	במיליוני נוסעים-ק"מ
1954/55	1,299	122.0	3,060	211.7
1955/56	1,377	136.7	3,391	246.1
* 1956/57	1,532	174.6	4,551	327.9

* הנתונים לחדש מארס 1957 מהווים אומדן.
ח מ ק ו ר : דו"חות הנהלת רכבת ישראל.

(ב) הגרעון

העלייה בפעילות הרכבות היתה מלווה בירידת היחס שבין הוצאות הרכבת להכנסותיה. היחס בין הוצאות-התיפעול והפחת לבין ההכנסות ירד מ-147.0 אחוזים ב-1955/56, ל-133.8 אחוזים ב-1956/57. אם נכלול בהוצאות הרכבת ריבית זקופה של 8 אחוזים¹ על הון-ההשקעה, שהגיע בשנת 1956/57 ל-43.4 מיליון ל"י בממוצע, יירד היחס שבין ההוצאות להכנסות, מ-194.0 אחוזים ב-1955/56 ל-181.2 בשנה שלאחריה.

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבות, 1955/56 ו-1956/57, באלפי ל"י

התקופה	הוצאות-התיפעול או ההוצאות המשתנות	הוצאות-התיפעול והפחת	הוצאות-התיפעול, הפחת והריבית הזקופה *	ההכנסות
1955/56	7,397	7,966	10,513	5,418
מדד ההוצאות ביחס להכנסות	136.5	147.0	194.0	100.0
1956/57	8,892	9,803	13,278	7,329
מדד ההוצאות ביחס להכנסות	121.3	133.8	181.2	100.0

ח מ ק ו ר : דו"חות שף הנהלת הרכבת, שעובדו בכנס ישראל.
י מ ק ו ר : דו"חות שף הנהלת הרכבת, שעובדו בכנס ישראל.

¹ שער הריבית במשק הישראלי אינו נקבע באמצעות היצע וביקוש חופשיים, אלא עלידי החוק הקובע את שער הריבית המאכסימאלי, מצד אחד, ועלידי הריבית הממשית שקובעת הממשלה — שהיא המלווה הגדול ביותר של הון-ההשקעות, מהצד השני. משום כך אין לנו ברירה אלא לקבוע, לצורך חישוב מצבם הכספי של מיפעלים, שער סביר של ריבית זקופה, בגובה של 8 אחוזים. שער זה אינו כולל פיצוי על ירידה אפשרית בערך הכסף.

יש להיזהר מלהסיק, מהגרעון הקיים של הרכבת, על מידת הכדאיות של הפעלתה, הן מבחינתה היא בזמן הארוך, והן בהשוואה לאמצעי-התחבורה האלטרנאטיביים. שכן עדיין לא נערך בישראל חישוב השוואתי מקיף, שיביא בחשבון את כל הגורמים היכולים לקבוע את הכדאיות היחסית למשק של שירותי הרכבות ושל התחבורה הממונעת. כשירות ציבורי, אין הגרעון ברכבה מעיד בהכרח על שימוש בלתי-אופטימאלי בגורמי-הייצור, ועל נזק שנגרם למשק כתוצאה מכך. תפקיד הרכבת הוא לספק את שירותי ההובלה בצורה הזולה ביותר ביחס לאמצעי-ההובלה האלטרנאטיביים; מתפקידה גם לעשות כל שביכולתה כדי להוריד את הוצאותיה במידת האפשר. הגורמים העיקריים לגרעון ברכבת ישראל הם מיעוט כמויות ההובלה ובעיית יעול העבודה שהתעוררה בעת המעבר מקטרי-קיטור לקטרי-דיזל, מצד אחד, ומערכת התעריפים — מן הצד השני.

(ג) כמויות ההובלה ורמת ההוצאות

רמת ההוצאות ברכבת ישראל עלתה בשנת-הכספים 1956/57, כאמור בלוח י"ג-13, לכדי 13.3 מיליון ל"י, דבר שיצר גרעון של 6 מיליון. 4.4 מיליון ל"י מגרעון זה הן הוצאות פחה וריבית זקופה, שמקורן בהשקעות שבוצעו בעיקר בשלוש השנים האחרונות. כמניע להשקעות אלה לא שימש נפח-התנועה הנוכחי של משאות ונוסעים, אלא התנועה הנצפית לרכבות בשנים הבאות. בדומה לכך, נתקבלה ההחלטה להתחיל בסלילת מסילת הנגב, לעת עתה בקטע נען — באר-שבע, לאור כמויות ההובלה הניצפות של פוספאטים, אשלגן ושאר מחצבי-הנגב. מהנתונים המתייחסים לקטע זה מתבלטים בבירור הגורמים שהשפיעו ביותר על רמת הוצאות-הייצור של הרכבת ביחס ליחידת הובלה. ההשקעה בקטע זה במסילות ובמיתקנים קבועים אחרים עלתה ל-10 מיליון ל"י בקירוב, ולפי בסיס זה עולים הפחת והריבית הזקופה במשך שנה לכדי 953.000 ל"י. לפי מתכונת-ההוצאות של שנת 1956/57 עולה ההוצאה השנתית לבדק המסילה לכ-140.000 ל"י בקירוב. וההוצאות להכוונת התנועה — ל-61.000 ל"י. לצורך ניתוח זה נניח גם כי תוספת המסילה והגידול בהובלה בקטע נען—באר-שבע אינם כרוכים בגידול הוצאות-המינהל של רכבות-המשא. בקו נען—באר-שבע הובלו בשנת 1956/57 180.000 טון, או 13.6 מיליון טונות-ק"מ. כמות ההובלה שנצפתה, ושעליה בוססה ההחלטה לסלול את מסילת-הנגב, היתה כ-400.000 טון לשנה, ויותר. השוואת הוצאות-ההובלה של הרכבת בקטע הנדון, בפרוטות לטון-ק"מ ועל בסיס הוצאות של שנת 1956/57, בהתאם לכמויות ההובלה הנזכרות, נעשית בלוח י"ג-14.

בשנת 1956/57 היו הוצאות הקטרים והקרונות של רכבות-המשא בקו נען—באר-שבע 18.34 פרוטות לטון-ק"מ. הכפלת התנועה אינה מחייבת תוספת קטרים וקרונות באותו היחס, מאחר שגידול התנועה מאפשר אירגון יעיל יותר של משלוחי המיטענים ברכבות-המשא. הגדלת היעילות באירגון המשלוחים בעקב העלייה בכמותם תצמצם את ההוצאות לקטרים וקרונות, וכך תפחיתה ההוצאות הכלליות לטון-ק"מ לפחות מ-61 הפרוטות המובאות בלוח י"ג-14. מכאן נראה כי גידול כמויות ההובלה מ-180.000 טון בשנה עד ל-400.000 טון עשוי לצמצם את ההוצאה לטון-ק"מ עד למחצית ההוצאה של שנת 1956/57. ההשקעה במסילת-הנגב תהיה כדאית למשק הישראלי

¹ שירות ציבורי — Public Utility.

**אומדן הוצאות-ההובלה של הרכבת, בפרוטות לטון-ק"מ, בקו
נען — באר-שבע, על בסיס הוצאות-הרכבת בשנת 1956/57,
בקטרידיוז בלבד**

כמות ההובלה בשנה		סעיף ההוצאה
400,000 טון	180,000 טון	
31.77	70.07	פחת וריבית זקופה *
3.49	3.82	מינהל
4.71	10.38	בדק המסילה
2.68	4.49	תנועה ותחנות
18.34	18.34	קטרים וקרונות **
60.99	107.10	סה"כ

* ריבית זקופה בשיעור של 8 אחוזים לשנה.

** כולל פחת קטרים וקרונות.

המקור: נתוני הנחלת הרכבת, שעובדו בכנס ישראל.

רק אם כמויות ההובלה תספקנה כדי הורדת הוצאות ההובלה לטון-ק"מ מתחת להוצאה האלטרנאטיבית המקבילה במשאיות. שיעור-ניצול נמוך של כושר-ההובלה, מבחינת ההשקעה במסילות, קיים לא רק במסילת-הנגב; תופעה זו משותפת כיום לכלל מערכת המסילות בישראל. חלקם של הפחת, הריבית הזקופה וההוצאות הבלתי-משתנות האחרות בכלל הוצאות הרכבת היה בשנת 1955/56 כ-72 אחוזים. ריבוי חלקן של ההוצאות הבלתי-משתנות מראה כי הדרך העיקרית להפחתת הוצאות הרכבת לטון-ק"מ ולנוסע-ק"מ היא הגדלת היקף ההובלה. מבחינת הוצאות-הייצור של מערכת המסילות והציוד הקיימים, נמצאת הרכבת בתחום בו יורדות ההוצאות הממוצעות ככל שגדל היקף ההובלה. אך כדי להגיע להרחבת גוף ההובלה, מן ההכרח להמשיך בהשקעות משלימות, בהרחבת רשת מסילות-הברזל; שכן תוספת מסילה בקטע אחד מגדילה את כמויות-ההובלה גם במרבית הקטעים האחרים. כך, למשל, הארכת המסילה מנען לבאר-שבע פירושה גם גידול בכמויות ההובלה בקו נען — חיפה.

(ד) הקשיים בייצור העבודה

ירידת היחס שבין ההוצאות להכנסות, ברכבת ישראל, נגרמה בשל הגידול בכמויות ההובלה, מצד אחד, וחיידוש ציוד הרכבת מן הצד השני — שהוא בעיקרו תהליך של המרת קטרי-הקיסור הישנים בקטרי-דיוז ובקרונות — ושגרם לצימצום רב בהוצאות התיפעול. ירידת הוצאות-התיפעול

בולטת במיוחד לנוכח העלייה הגדולה במחירי גורמי-הייצור. במחירי הדלק ובשכר-העבודה, המהווים כמעט את כל הוצאות-התפעול של הקטרים, חלה ב-1955/56 עלייה של 14.3 אחוזים ו-12.2 אחוזים בהתאמה. אולם בסופו של דבר, העובדה שאין מנצלים את תהליך המרת הקטרים, כעיקר מבחינת החסכון בכוח-אדם, הביאה לירידה קטנה יותר בגרעון מזו שהיתה נגרמת אילו נוצלו יתרונות הצידוד החדש במלואם גם מבחינה זו. המשך צימצום הוצאות-הקטרים מחייב התאמתם של מספר העובדים ושל כושרם למתכונת הצידוד החדש. התאמה זו נעשתה ברכבת רק באופן חלקי. בגלל הקושי שבביצוע פיטוריי-יעול, נאלצה הנהלת הרכבת להעסיק במקרים רבים את העובדים שעבדו בשירותיה לפני המרת הקטרים — גם לאחריה, אף שלא בכל מקרה מתאימים עובדים אלה לתפקיד החדש. כן אין הנהלת הרכבת יכולה לצמצם את מספר העובדים בסוגים מסוימים של עבודות או להטיל, בתחנות-הרכבת הקטנות, תפקידים מספר על עובד אחד — למשל, הפעלת קטרי-העיתוק¹ החדשים. מבחינה טכנית דרוש לצורך הפעלת קטרים אלה עובד אחד, ואילו הנהלת הרכבת נאלצת להעסיק בתפקיד זה שני עובדים.

השינויים במתכונת-ההפעלה של רכבת ישראל מחייבים מציאת פתרון לבעיית יעול-העבודה, שכן בלעדיו לא תוכל הרכבת להוסיף ולהקטין את הוצאותיה באמצעות הצידוד החדש, שהועמד לרשותה לצורך זה.

(ה) התעריפים

קביעת מערכת התעריפים ברכבת ישראל — שהיא שירות ציבורי ממלכתי ולא מיפעל בבעלות פרטית — בהתאם לעקרונות ההוצאות השוליות בלבד, עשויה להביא לגרעון מתמיד בהפעלת שירותיה. משום כך יש להביא בחשבון, בקביעת תעריפי הובלה, גם את השיקולים בדבר מימונו של גרעון זה במסגרת המערכת הפיסקאלית. למעשה, לא נערך ברכבת ישראל, מאז קיומה, מחקר השוואתי לצורך קביעת מערכת-התעריפים האופטימאלית, שבעזרתה אפשר יהיה גם לחלק את ההובלה בין שירותי הרכבת לבין התחבורה הממונעת בצורה היעילה ביותר.

בתעריפי רכבת ישראל, פרט לתעריפי-ההובלה של פרייהדר² לא חלו שינויים כלשהם מאז אפריל 1954³. באפריל 1957 היו תעריפי ההובלה במשאיות גבוהים מהתעריפים המקבילים ברכבת, כולל הוצאות סבלות והובלה נוספת עד לראדיוס של 10 ק"מ מתחנת-הרכבת. בשיעור של 72 אחוזים בקו חיפה — תל-אביב, ו-105 עד 109 אחוזים בקוים חיפה — באר-שבע וחיפה — ירושלים.

למדיניות זו של תעריפי-משאות נמוכים ברכבת — שתי סיבות: ראשית, באמצעות תעריפי-ההובלה נמוכים ברכבת יכולה הממשלה להגביל במידה מסוימת את עליית מחירי-ההובלה גם במשאיות, ולהאטי בכך את קצב עליית מחירי הובלת המשאות בכל הארץ. שנית, גרעון הרכבת, הנגרם בחלקו מהתעריפים הנמוכים, משמש אחד האמצעים לעידוד היצוא ולשמירה על רמת מחירי-

¹ עיתוק — Shunting.

² בעונת הסרי 1955/56 הועלו תעריפי-ההובלה של פרייהדר, לנוכח העלייה ברווחי הפרדקנים, מ-2.704 ל"י לטון ל-2.931 ל"י לטון.

³ בעת הבאת דו"ח זה לדפוס נערכו בחזקת השרים לענייני כלכלה דיונים בקשר לבקשת הנהלת הרכבת להעלות את תעריפי הובלת המשאות.

המזון הנכללים בסל הצריכה של מדד המחירים לצרכן. אולם כדי להשיג שתי מטרות אלה אין צורך להוביל את כל הסחורות בתעריפי-ההובלה נמוכים. במידה שריסון עליית-המחירים של מוצרים מסויימים רצוי מבחינת המשק בכללו, מוטב להעניק למיפעלים המייצרים מוצרים אלה תמיכות ישירות. תמיכות ישירות וסלקטיביות היו עשויות להביא לאותה מידה של יציבות במחירי המוצרים החיוניים וסחורות-היצוא בסכום שהוא קטן מהגרעון שנגרם לרכבת בשל התעריפים הנמוכים. כן רצוי כי במימון הגרעון הנוכחי של רכבת ישראל יעלה חלקם של המשתמשים בשירותיה, וכך יוקל העומס על משלמי-המיסים.

הנהלת הרכבת ביקשה היתר להעלות את תעריפי הובלת המשאות בשיעורים שונים, עד 30 אחוז, בהתאם לסוגי-הסחורות ולמרחקי-ההובלה. העלאה סלקטיבית זו של התעריפים לא תקטין את כמויות ההובלה, אך תצמצם את גרעון הרכבת ב-700,000 ל"י בקירוב. את העלאת מחיריהם של מוצרי-יצוא מסויימים ושל מוצרים אחרים הכלולים במדד המחירים לצרכן, העלולה להיווצר כתוצאה מהעלאת התעריפים, ניתן למנוע באמצעות תמיכות ישירות, בסכום קטן יותר.

בעוד שתעריפי-המשאות נשארו ללא שינוי מאז 1954, הרי לאחר העלאת תעריפי-הנסיעה באוטובוסים הועלו במקביל גם תעריפי הנסיעה ברכבת. הממשלה הסכימה להעלאת תעריפי הנסיעה ברכבת מאחר שעלייתם — שלא בדומה לתעריפי הובלת המשאות — אינה משפיעה על מדד המחירים לצרכן, כיוון שאינם כלולים בסל הצריכה. כן, אין בקיום פער בין תעריפי-הנסיעה ברכבת לתעריפי-האוטובוסים, בדומה לפער שבין הרכבת למשאיות, משום השפעה מרסנת על עליית מחירי-הנסיעה בדרך-כלל. בנובמבר 1955 הועלו תעריפי-הנסיעה ברכבת בשיעור של 18 אחוזים (לעומת 10 אחוזים באש"ד), ובדצמבר 1956 שוב הועלו התעריפים ב-10 אחוזים נוספים, בקירוב. אף שעליית תעריפי-הנסיעה ברכבת בנובמבר 1955 היתה גדולה ב-8 אחוזים מהעלייה המקבילה בתעריפי-האוטובוסים, עלה מספר הנוסעים ברכבת ב-1956 בשיעור של 27 אחוז, לעומת 1955. עלייה זו נובעת — לפחות בחלקה — משיפור שירותי רכבות הנוסעים. כתוצאה משיפורים אלה לא הביאה העלייה היחסית בתעריפי-הנסיעה ברכבת לירידה במספר נוסעים, כפי שאפשר היה לחשוש.

נראה, כי אין להעלות את תעריפי-הנסיעה ברכבת מעל לרמתם הנוכחית מבלי להקטין את מספר הנוסעים בה, אלא אם-כן יועלו במקביל גם תעריפי-הנסיעה באוטובוסים. מאחר שאין בידנו ידיעות על גמישות הביקוש לנסיעות ברכבת, ביחס למחיר, אין לדעת אם הירידה במספר הנוסעים, עקב העלאת יחסית בתעריפי הנסיעה ברכבת, אמנם תקטין את הכנסותיה.