

התחבורה והתקשורת

1. קווי ההתפתחות העיקריים

החשה בגידול התפוקה ציינה את ענף התחבורה והתקשורת: שיעור הגידול בתפוקה הריאלית בשנת 1970 היה 12.4 אחוזים, לעומת גיול בשיעור של 8.2 אחוזים בשנת 1969. ההחשה בגידול תפוקת הענף בולטת במיוחד על רקע ההאטה בגידול תפוקת ענפי המשק השונים ובהשקעות. הגידול בתפוקה הריאלית איפיין הן את התחבורה הפנים-ארצית והן את התעופה הבינלאומית ופדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם בשנת 1970 ב-2.9 מיליארד ל"י בקירוב.¹

בתחבורה היבשתית, שמשקלה 39 אחוזים בפדיון הענף, הואץ גידול התפוקה. היתה זו תוצאה של החשה בתחום הובלת מטענים והאטה בהובלת נוסעים (גידול בשיעור 4 אחוזים ב-1970, לעומת 6 אחוזים ב-1969). האטה זו היתה תוצאה של הירידה הניכרת בקצב גידול ההכנסה הפנויה לגפש והצריכה לגפש ב-1970, נוסף על ההחמרה במצב הביטחוני (בתקופה עד אוגוסט) שצמצמה את הביקוש לטיולים וסירותים. השפעה כלשהי היתה, כנראה, אף למחלת הכולירה בשלהי קיץ 1970 שצמצמה את תיירות הפנים והחוץ, ולעלייה ברמת-המינוע (במונחי רכב פרטי לגפש), תופעה המצמצמת במגמה לטווח ארוך את ההזדקקות לשירותי הסעה.

בהובלת מטענים חלה בשנת 1970 החשה בגידול התפוקה שלוותה בגידול ניכר בהיצע המשאיות. קצב הגידול בתפוקה היה 11-12 בשנת 1970, לעומת כ-9 אחוזים בשנת 1969. הגידול בתפוקת שירותי הובלת מטען (במשאיות וברכבת) גבע בעיקר מגידול בתפוקת ענפי המשנה בתעשייה שמשקלם בהובלות המשאיות גבוה ממשקלם בסך התפוקה התעשייתית (גידולה הואט בשנת 1970). בלט במיוחד הגידול בתפוקה בענפים כריית וחציבה, זיקוק דלקים ומוצרי מלט. כל אלה תופסים כ-40 אחוזים מסך הובלות ענף המשאיות. בחלק מענפים אלה היה הגידול בתפוקה מואץ ברביע האחרון של השנה כשאחד ממרכיבי הביקוש החשובים להם היתה בתקופה זו (עת החלה הפסקת האש) — מערכת הביטחון. במרבית ענפי המשנה האחרים בתעשייה חלה האטה בגידול התפוקה, ובעקבותיה — האטה בהובלות, אך זו קיווה רק חלקית את ההחשה שצוינה. גם ההחשה בייצור ובשיווק החקלאי (ובמיוחד בהדרים) תרמה להחשת הגידול בתפוקת ענף המשאיות.

גורם נוסף להחשת התפוקה בהובלת מטענים היה הגידול הניכר, בשיעור 20 אחוזים, בכמות המטענים (בטונות) שנפרקו בשנת 1970 בנמלי הארץ (לעומת 4.5 אחוזים בלבד בשנת 1969). חלק ניכר מהגידול בטונות שיובא היה למערכת הביטחון. בתפוקת ענפי התקשורת והתעופה הפנים-ארצית הואט בשנת 1970 גידול התפוקה כתוצאה מההאטה בפעילות במשק, אך שיעור הגידול בתפוקה בענפים אלה נשאר גבוה (15 ו-12 אחוזים בהתאמה). בשנת 1970 הופעל קו הדלק הגולמי אילת-אשקלון שהוא בעל כושר הזרמה גבוה יותר מקודמו (הקו אילת-חיפה), ועל כן גדלה התפוקה בענף קווי דלק וגז בשיעור 80 אחוזים בקירוב. קו הדלק פועל הן עבור

¹ חלק התוצר הנקי במחירי גורמי ייצור מפדיון הענף במחירים שוטפים היה בשנים קודמות 47-50 אחוזים.

לוח י"ג-1

השינויים בתפוקה הריאלית ובמחירים מתחבורה לפי ענפי משנה, 1968 עד 1970

(אחוזים)

במחירים			בתפוקה			המשקל בפדיון 1969	
1970	1969	1968	1970	1969	1968		
הובלה פנים ארצית							
תחבורה יבשתית							
5.0	—	0.9	3.1	6.7	13.9	11.5	אוטובוסים וכרמית
4.4	—	—	5.0	4.5	14.0	4.7	מוניות
4.0	2.0	10.0	11.8	8.8	21.0	21.7	משאיות
7.4	1.4	—	10.7	2.8	14.6	1.2	רכבת
4.5	1.1	5.5	8.4	6.3	17.6	39.1	סך הכול
תחבורה אחרת							
-54.0	12.7	17.7	79.6	15.2	26.0	2.3	קווי דלק וגז
3.6	0.9	-0.9	12.0	48.0	72.4	0.7	תעופה פנים ארצית
3.5	—	-12.7	15.4	19.5	36.6	15.4	דואר
-6.6	1.4	-9.1	22.8	19.9	35.4	18.4	סך הכול
סך הכול							
0.6	1.2	0.8	13.0	10.3	22.9	57.5	הובלה פנים ארצית
הובלה בין לאומית							
ספנות ונמלים							
13.0	7.6	16.5	8.4	4.6	21.6	23.8	ספנות
7.0	3.3	1.6	18.3	..	27.2	6.7	נמלים
11.6	6.6	12.7	10.6	..	23.0	30.5	סך הכול
תעופה ושדות תעופה							
-2.2	-0.8	8.2	13.7	6.1	40.9	11.3	תעופה בין לאומית
3.3	—	—	20.9	11.0	40.4	0.7	שדות תעופה
-1.8	-0.7	7.6	14.1	6.4	40.6	12.0	סך הכול
7.7	4.4	11.2	11.6	5.3	27.9	42.5	סך הכול הובלה בינלאומית
3.4	2.6	5.0	21.4	8.2	24.9	100.0	סך כל התפוקה במחירי שוק

הערות:

- (1) נתוני 1969 מתוקנים.
- (2) סך כל התפוקה במחירי שוק לרבות גביות בול ביטחון באוטובוסים, ברכבת בדואר ולמעט סובסידיות לאוטובוסים ולספנות וגירעון הרכבת.
- (3) משיאיות: התיקון שנעשה בפדיון המשאיות לשנת 1969 והמדד הריאלי — בעקבות שינוי המדגם והסיווג של הסטטיסטיקה של התעשייה המשמשת כאינדקס לחישוב השינוי הריאלי בענף המשאיות.
- (4) רכבת: התיקון של המדדים בשנת 1969 נובע בעיקר ממעבר לשימוש בנתוני הלשכה לסטטיסטיקה, ואלה כוללים חישוב מדד מחירים ישרי בהובלת נוסעים ומדד כמויות בהובלות מטען (על בסיס 1968). מדד המחירים של 'שונות' ו'ביצוע עבודות לגורמי חוץ' חושב כמדד מחירים משוקלל של נוסעים ומטען.
- (5) קווי דלק: המדד הריאלי חושב על פי השינוי בכמויות המוזרמות. המדדים לשנים 1968 ו-1969 תוקנו על פי השינוי בהגדרה.
- (6) דואר: נתוני מדד המחירים עד 1969 חושבו על פי מדד מחירי הדואר במדד המחירים לצרכן. החל משנת 1970 לפי מדד מחירים מיוחד שחושב בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
- (7) נמלים: המדדים לשנים עד 1969 הם לשנים תקציביות, ואילו משנת 1970 הנתונים והמדדים הם לשנה קלנדרית.
- (8) תעופה בין לאומית: במדד מחירי הובלות מטען שונה בסיס המדד לשנת 1968.
- (9) ספנות: הנתונים על פדיון כוללים גם החכרות בין חברות ספנות ישראליות לבין עצמן.
- (10) פרטי החישובים והמקורות לנתונים בלוח זה מופיעים בנספח לפרק זה.

הצריכה המקומית והן עבור היצוא. אף שמרבית השינויים בענף זה הם אקסוגניים לפעילות הכלכלית במשק, השפעתם ניכרת בהשקעות בספנות. בתחבורה הבינלאומית — הנתונה במידה רבה יותר מהתחבורה הפנים-ארצית להשפעת השוק הבינלאומי — חל בשנת 1970 גידול בתפוקה בשיעור 12 אחוזים בקירוב, לעומת 5 אחוזים בשנת 1969.

הכנסות הספנות הישראלית עלו במידה ניכרת — ב־23 אחוזים — ובניכוי השפעת עליית המחירים הניכרת שציינה ענף זה (בישראל ובעולם) היה הגידול בתפוקה הריאלית 8 אחוזים.¹ ההחשה בתפוקה נבעה מגידול (בטונות) בהובלת מטעני יבוא (לרבות היבוא הניכר של מערכת הביטחון ודלק גולמי) ומגידול בתפוקה הנובעת מהחכרת אניות — בדרך כלל, בין נמלים זרים. בכושר ההובלה של הספנות הישראלית חל גידול ניכר ובמיוחד לקראת סוף שנת 1970 משנצטרפו לצי הישראלי מספר מיכליות להובלת דלק.

התחבורה האווירית הושפעה במיוחד מחידוש העלייה בתיירות בשנת 1970. בהכנסות אל-על במחירים קבועים היה בשנת 1970 גידול בשיעור 14 אחוזים בקירוב לעומת 6 אחוזים בשנת 1969. במונחי טון ק"מ שמכרה אל-על היה הגידול ניכר יותר והוא התאפשר במידה רבה ע"י קליטת מטוס בואינג נוסף בראשית שנת 1970.

במחירי התפוקה ניכרת ב־1970 עלייה ממוצעת בשיעור 3.4 אחוזים. העלייה במחירים התרכזה במיוחד ברביע האחרון של השנה, משהועלו תעריפי הנסיעה באוטובוסים, במוניות ובדואר, שהם מחירים מבוקרים ונקבעים על פי החלטות הממשלה. גם מחירי ההובלה במשאיות עלו בתקופה זו ובשיעור ניכר. יצויין כאן שירידת מחירי הזרמת דלק בצינור עם הפעלת הקו החדש, אשר הורידה את מדד המחירים הממוצע עבור הענף כולו, קשורה לשינוי בנפח הקו, הבעלות עליו ותנאי הפעלתו.

ההשקעה הגולמית הריאלית בנכסים קבועים בענף התחבורה ירדה בשנת 1970 בשיעור כ־2 אחוזים, לעומת אי שינוי בהשקעה הגולמית הריאלית בשאר ענפי המשק (למעט דיור). הירידה בלטה במיוחד בתחבורה היבשתית, בקו הדלק ובתקשורת. בענף הספנות, לעומת זאת, היתה עלייה ניכרת בהשקעות.² במספר השכירים בענפי התחבורה (לרבות שכירים מן השטחים), חלה עלייה בשיעור 3 אחוזים בשנת 1970.³

2. הובלה פנים ארצית

א. המשאיות⁴

מבין ענפי התחבורה, ענף המשאיות (הפעיל בעיקר בהובלת מטענים) הוא הרגיש ביותר לשינויים בפעילות הכלכלית במשק. משקל ענף משנה זה בפדיון התחבורה היבשתית היה בשנת 1970 — 57 אחוזים, ותפוקתו הריאלית גדלה בשנה זו ב־11.8 אחוזים, לעומת 8.8 אחוזים בשנת 1969.⁵ בשנת 1970 נמשכה איפוא, ואף הואצה, מגמת הגיאות בתפוקה הנמשכת מאז מלחמת ששת הימים, וזאת למרות ההאטה בגידול התוצר הלאומי, בהשקעות ובסך כל הייצור התעשייתי. ההתפתחויות שהשפיעו בכיוון החשת הגידול בתפוקת ענף המשאיות בשנת 1970 היו:

¹ יש להתייחס בזירות רבה לאומדן השינוי בתפוקה הריאלית בספנות בשל דרך חישוב מדד המחירים ראה הדיון בפרק ההשקעות ובלוחות שם.

² נתוני המוסד לביטוח לאומי. ראה הדיון בפרק התעסוקה.

³ לרבות רכב הפועל בשכירות וכן רכב בבעלות העצמית של מפעלים ומשקים.

⁴ הירידה בשיעור הגידול בתפוקה בשנת 1969 לעומת האומדן ב־1969 מוסברת בעיקר ע"י שינויים בסיווג הענפים ובמדרג המשמש למדידת הייצור התעשייתי; זה האחרון משמש כאינדיקטור עיקרי למדידת השינויים בתפוקת ענף המשאיות.

האצה בגידול הייצור התעשייתי בענפי המשנה שלהם משקל רב בהובלות; הייצור בענף כרייה וחציבה (שמשקלו בסך ההובלות במשאיות 33 אחוזים) גדל בשיעור 19 אחוזים בשנת 1970 לעומת 5 אחוזים בשנת 1969 (מבין ענפי המשנה בענף זה גדל הייצור בכרייה וזיפוזף וחול בשנת 1970 ב-24.1 אחוזים, לעומת 10.9 אחוזים בשנת 1969, בהפקת מלחים מבריכות היה הגידול בייצור בשנות 1970 58.5 לעומת ירידה ב-9.3 אחוזים בשנת 1969 ובייצור מחצבים אל-מתכתיים היה הגידול 14 אחוזים ו-13.3 אחוזים בהתאמה). גם בענפים זיקוק דלקים ומוצרי מלט היתה החשה ניכרת בייצור. בעקבות התפתחויות אלה בייצור התעשייתי גדלו ההובלות של ענף התעשייה, לפי אומדן, בשנת 1970 בשיעור 13.6 אחוזים, לעומת 10.1 אחוזים בשנת 1969. הביקוש הישיר והעקיף של מערכת הביטחון להובלות היווה, כנראה, גורם חשוב להחשה בגידול התפוקה, ובמיוחד ברביע האחרון של השנה, בתקופת הפסקת האש.

בשנת 1970 הוחש השיווק החקלאי וקניית התשומות לענף החקלאות בכ-8 אחוזים לעומת 4-3 אחוזים בשנת 1969, ועל כן עלו ההובלות של החקלאות (המהוות כ-18 אחוזים מכלל הובלות ענף המשאיות) בשיעור 5.3 אחוזים לעומת 2.8 אחוזים בשנת 1969. בלט במיוחד הגידול הניכר בהובלות ההדרים. גם הגידול בטונאז' של היבוא (לרבות היבוא למערכת הביטחון) — גידול בשיעור 20 אחוזים ב-1970, לעומת 4.5 אחוזים ב-1969 — תרם להחשת הגידול בתפוקת המשאיות.

בצד ההיצע, נמשך בשנת 1970, זו השנה השנייה, הגידול המהיר במצבת המשאיות¹. בסך הכול, נאמד הגידול במספר המשאיות (דצמבר 1970 לעומת דצמבר 1969) בכ-15 אחוזים אך הגידול בטונאז' המורשה היה גדול יותר, מכיוון שקצב הגידול הניכר ביותר היה במספר המשאיות בעלות מטען מורשה גבוה.

במחירי ההובלה במשאיות חלה בשנת 1970 עלייה בממוצע שנתי (ובממוצע לסוגי ההובלה השונים) בשיעור נמוך יחסית — 4 אחוזים (חלק מעלויות המחירים נובע מעליית המחירים במחצית השנייה של שנת 1969). אולם החל מסוף חודש ספטמבר 1970 הועלו תעריפי ההובלה במרבית הענפים, בשיעור 11 אחוזים, בעקבות הסכם בין מועצת המשאיות ומשרד התחבורה, שנועד לפצות את המובילים על השפעות עלויות המיסים על רווחיות הענף. הגידול הניכר בהיצע המשאיות זו השנה השנייה וקיום תחרות בין המובילים מנעו עלויות מחירים גדולות יותר מכפי שהיו צפויות על רקע העלייה הניכרת בהוצאות הייצור בשנת 1970² והחשת הגידול בביקוש. לריסון העלייה במחירים תרמו גם גורמים נוספים: חלק גדול מההובלות מבוצע ע"י חברות גדולות ובעלי חזקות על סוגי הובלה, הפועלות בתנאי חוזי הובלה תקופתיים; כן היתה, כנראה, השפעה גם לפעולת ועדת המחירים לשירותים.

ב. האוטובוסים³

בשנת 1970 הואט קצב הגידול בתפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים לאחר שהאטה בגידול התפוקה ציינה גם את שנת 1969. התפוקה גדלה ב-3.1 אחוזים לעומת 6.7 אחוזים בשנת 1969. הפדיון במחירים שוטפים של חברות האוטובוסים בשנת 1970 הסתכם ב-311.3 מיליון ל"י.

¹ יצויין שבשנת 1969 היה הגידול במספר המשאיות ניכר יותר במחצית השנייה של השנה, ואילו בשנת 1970 היה הגידול ניכר יותר במחצית הראשונה של השנה. כן יש לציין שהגידול במספר המשאיות שמתענן המורשה עולה על 2.5 טונות היה בשנת 1970 14.5 אחוזים לעומת 10.5 אחוזים בשנת 1969.
² בממוצע שנתי עלה שכר העבודה ב-10-15 אחוזים וחלקי חילוף ועבודות מוסכים — בכ-15 אחוזים (העלייה העיקרית מספטמבר 1970 עת הוטלו היטלי היבוא). גם המשאיות התייקרו בעשרות אחוזים עקב עלויות המכס והתייקרויות בחו"ל, כן התייקרו צמיגים וביטוח.

³ לרבות האוטובוסים במזרח ירושלים והכרמלית, למעט חברות האוטובוסים לתיור שאינן קשורות לקואופרטיבים (פדיון נאמד ב-7-9 מיליון ל"י בשנת 1970) ואינן מכוסות מבחינה סטטיסטית. כמו כן לא נסקרת כאן פעילות הקואופרטיבים, או חבריהם בחברות הבת שלהם.

ההאטה איפיינה הן את התפוקה בקווים קבועים והן את התפוקה הנובעת מנסיעות מיוחדות וטיולים. בממוצע שנתי עלתה התפוקה בקווים קבועים ב-2 אחוזים בלבד לעומת 4.4 אחוזים בשנת 1969.

גם בנסיעות מיוחדות וטיולים נמשכה ההאטה שנסתמנה מאז 1969. בשנת 1970 גרמו לכך בעיקר החמרת המצב הבטחוני בחלק גדול של השנה, עניין שהשפיע על תיירות הפנים והחוץ כאחד, ומחלת הכולירה שנתפשטה בקיץ. תפוקת האוטובוסים, ובמיוחד בקווים קבועים, הנה פונקצייה של שינויים בגודל האוכלוסייה, בהכנסה הריאלית, פיזור האוכלוסייה, מחירים יחסיים, קיום אלטרנטיבות לאוטובוסים ורמת המינוע; כל אלה קשים לאמידה כמותית לגבי הטווח הקצר. עם זאת, נראה שניתן לקבוע שהגידול בשנת 1970 במספר הנוסעים במוניות וברכבת, הירידה בשיעור הגידול בהכנסה הריאלית ובמקביל העלייה ברמת המינוע¹ יש בהם להסביר את העובדה שהגידול בתפוקת האוטובוסים בקווים קבועים נפל מן הגידול באוכלוסייה.

במספר האוטובוסים חל בשנת 1970 גידול בשיעור 11.1 אחוזים לעומת 5.4 ב-1969, אך הקילומטראז' עלה ב-4 אחוזים בלבד — שיעור קטן במקצת משיעור הגידול בתפוקה. השינויים הללו משקפים ירידה בניצולת האוטובוסים ועלייה ברמת השירות (דהיינו במספר הקווים ותדירות הנסיעה בהם).

מספר המועסקים (בממוצע חדשי) עלה ב-3.2 אחוזים במקביל לעליית התפוקה ופחות מעליית היצע האוטובוסים, ועל כן לא השתנתה ב-1970 התפוקה למועסק, ואילו התפוקה לאוטובוס ירדה במידה ניכרת — תופעה שיש לה השלכה על הוצאות הייצור (ראה לוח נ"י-ג"1 בנספח לפרק זה). בהוצאות הייצור בענף האוטובוסים ב-1970 ניכרה עלייה הן בגלל עלייה בכמות התשומות והן בגלל התייקרותן. מדד מחירי התשומה באוטובוסים מורה על עלייה ממוצעת בשיעור 11.3 אחוזים בשנת 1970, לעומת 1969. הוצאות העבודה² (לשכירים בלבד) שמשקלן 35 אחוזים מסך ההוצאה על תשומות קנויות התייקרו ב-21 אחוזים. העלייה הגדולה ביותר במחירי התשומות חלה ברביע השני של 1970 והתמתנה במחצית השנייה של השנה. עליות השכר לחברי הקואופרטיבים, הכוללות גם תמורה להון, היו גבוהות יותר מאשר אצל השכירים.

בשנת 1970 עלו מחירי הנסיעה באוטובוסים בממוצע שנתי ובממוצע בכל שירותי הענף בשיעור 5 אחוזים (לאחר שלא עלו במשך 1969). בחודש ספטמבר 1970 החליטה הממשלה לאשר העלאת תעריפים בשיעור ממוצע של 10.5 אחוזים בקווים הבין-עירוניים של אגד ועיגול המחירים בקווים העירוניים בשיעור של עד 20 אחוזים. לאגד אושרה העלאה כוללת בשיעור 12 אחוזים, ובקווי דן אושרה העלאה של 20 אחוזים בממוצע. כמו כן החליטה הממשלה להמשיך לשלם לקואופרטיבים סובסידיה בסכום של 2 מיליון ל"י לחודש. עוד קבעה הממשלה, שאם לא יחולו שינויים מהותיים במחירי התשומות, לא ייערך דיון נוסף בהעלאת מחירי הנסיעות לפני ינואר 1972. גם לאחר ביטול ועדת התעריפים הציבורית, ממשיכה הממשלה במדיניותה להצמיד את מחירי הנסיעות באוטובוסים (בהיותם שירות ציבורי בפקוח) לשינויים בעלות הייצור, על מנת לאפשר איוון תקציב החברות.

בעקבות החלטת הממשלה עלו המחירים בקווים קבועים ברביע השלישי של 1970 בממוצע ב-5.1 אחוזים, לעומת הרבעון הקודם, ואילו ברבעון האחרון של השנה היתה עלייה נוספת במחירים בשיעור 12.3 אחוזים.

¹ רמת המינוע נמדדת במונחי מספר מכוניות (במקרה זה פרטיות) ל-1,000 לנפש. מצבת המכוניות הפרטיות (לסוף שנה) גדלה בשנת 1970 ב-12.3 אחוזים לעומת 19.6 אחוזים בשנת 1969. מספר המכוניות הפרטיות ל-1,000 נפש גדל מ-45 בשנת 1969 ל-49.3 בשנת 1970.

² להבדיל מהנתונים בלוח נ"י-ג"1. ראה גם הערה (2) שם.

בשנת 1970 הסתכם פדיון ענף המוניות במחירים שוטפים בכ-130 מיליון ל"י² למעלה מ-40 אחוזים מפדיון הענף נובע משירות מיוחד, כ-15 אחוזים משירות בין עירוני והפדיון הנותר — מהשירות העירוני לסוגיו. הגידול בפדיון במחירים קבועים נאמד ב-5 אחוזים בדומה לגידול בשנת 1969, והוא לווה בתוספת של כ-200 מוניות (גידול בשיעור 6.6 אחוזים לעומת מספר המוניות בסוף 1969)³. הגידול במספר המוניות בממוצע שנתי היה, כנראה, ניכר. נראה, שהיתה ב-1970 האטה בגידול הביקוש לשירותי המוניות מצד הנוסעים המקומיים ובמיוחד בשירות "המיוחד" ובשירות הבין-עירוני, וניתן לשער שהיא קוזה חלקית ע"י גידול בביקוש של התיירים. בספטמבר 1970, במקביל לעליית התעריפים בענף האוטובוסים, עלו גם המחירים בענף המוניות ב-14.5 אחוזים. העלייה בממוצע שנתי הסתכמה ב-4.4 אחוזים בלבד.

בשנת 1970 חלה, כנראה, ירידה ברווחיות הענף, כיוון שעליית הפדיון למונית לא הדביקה את העלייה בהוצאות הייצור (במיוחד מחירי רכב, חלפים, תיקונים ושכר). לקראת סוף 1970 נסתמנה ירידה במחיר המספר הירוק, אולם זאת, כנראה, בעיקר בשל כוונתו המוצהרת של משרד התחבורה להנהיג ליברליזציה רבה יותר בכניסה לענף. בראשית 1971 מונתה ועדת מיוחדת ופורסמו תקנות, שבהן כללים לחלוקת רישיונות. הכניסה המבוקרת והסלקטיבית לענף תמשיך להיות על פי מכסות ועל כן ספק אם בכך שונתה באופן מהותי השיטה שהיתה נהוגה עד כה ואשר מנעה כניסה ויציאה מהענף עפ"י שיקולים של כדאיות כלכלית. בשנת 1970 הועסקו בענף המוניות כ-5,000 מועסקים (בתפעול הרכב בלבד) מבין אלה כ-2,000 שכירים.

ד. הרכבת

בשנת 1970 עלתה התפוקה הריאלית⁴ של הרכבת ב-10.7 אחוזים לעומת 2.8 אחוזים בשנת 1970. הגידול בתפוקה הריאלית לא היה אחיד: הוא היה 1.6 אחוזים בהסעת נוסעים (לעומת ירידה בשיעור 3.1 אחוזים ב-1969), 13.4 אחוזים בהובלת מטענים⁵ (לעומת גידול בשיעור 3.6 אחוזים ב-1969)⁶.

הגידול בכמות הטון-ק"מ הכללית של מטענים שהובילה הרכבת בשנת 1970 הוא, בדומה לענף המשאיות, 12 אחוזים לעומת 9.1 אחוזים בשנת 1969 (ראה לוח י"ג-2). בלטה במיוחד העלייה שנרשמה בהובלת גרעינים, מלט, אשלג, ודלק והירידה בהובלת ברזל, צינורות ומוט. לאחר ירידה בשיעור 5.8 במספר הנוסעים שהסיעה הרכבת ב-1969 (וירידה בשיעור 4.9 אחוזים בנוסע-ק"מ), עלה מספר הנוסעים ב-5.4 אחוזים ב-1970; ובמונחי נוסע-ק"מ היה הגידול ניכר יותר — 6.9 אחוזים. הגידול העיקרי היה בקו חיפה-תל-אביב המהווה, כנראה, תחליף טוב לשירותי האוטובוסים. יצויין גם, שחיילים בשירות סדיר נהנים מנסיעת חינם ברכבת החל מקיץ 1970.

המחירים עלו בממוצע שנתי ב-7.4 אחוזים (5.2 אחוזים בהסעת נוסעים ו-8.3 אחוזים בהובלת מטען). מראשית ספטמבר הועלו תעריפי הנסיעה ברכבת בשיעור ממוצע של 15 אחוזים בקירוב. במקביל בוטלה התוספת המיוחדת ברכבות אקספרס, והיא נכללה בדמי הנסיעה הרגילים. תעריפי

¹ למעט מוניות תיור והשכרת רכב לנהיגה עצמית.

² על פי סקר המוניות לשנת 1970 שערכה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

³ המצבת כוללת גם את המוניות ממזרח ירושלים. יצויין שלמוניות אלה, הותר לפעול גם מחוץ לירושלים העיר החל מספטמבר 1970. בסוף 1970 פעלו, עפ"י אומדן, 3,420 מוניות בשירותים השונים.

⁴ הנמדדת בפדיון במחירים קבועים.

⁵ כולל תעבורה ודמי השהייה.

⁶ בשונות (לרבות עזה וצפון סיני) וביצוע עבודות לגורמי חוץ היה הגידול בתפוקה הריאלית 17.3 אחוזים לעומת 16 אחוזים ב-1969.

הובלת מטענים ברכבת הועלו בשיעור ממוצע של 11 אחוזים מהמחצית השנייה של אוקטובר 1970 ובוטלו או הועלו תעריפים מוזלים להובלות מטען. ע"י העלאות תעריפים אלה נשמר יחס המחירים בין הובלות ברכבת ובמשאיות.

בסך כל הכנסות¹ הרכבת חל בשנת 1970 גידול בשיעור 20 אחוזים, לעומת 7.1 אחוזים ב-1969 והן הסתכמו ב-32.9 מיליון ל"י. בהוצאו התפעוליות היתה עלייה של 12 אחוזים, ובצירוף הוצאות פחת וריבית (שעלו ב-3.8 אחוזים) הסתכמה ההוצאה ב-46.6 מיליון ל"י. לפיכך הצטמצם הגירעון התפעולי החשבונאי ל-5 מיליון ל"י בקירוב, ואילו הגירעון הכולל החשבונאי הצטמצם ב-7.3 אחוזים והוא הסתכם ב-13.7 מיליון ל"י (ראה לוח ג' ג-2 בנספח לפרק זה).

לוח י"ג-2

שירותי הרכבת, 1968 עד 1970

טון-ק"מ	העלייה או הירידה (-) לעומת שנה קודמת	נוסע-ק"מ	העלייה או הירידה (-) לעומת שנה קודמת
(מיליונים)	(אחוזים)	(מיליונים)	(אחוזים)
1968	383	349	3.5
1969	418	332	-4.9
1970	468	355	6.9

ה מקור : דו"חות של הנהלת הרכבת.

3. תעופה פנים ארצית דואר, וקווי דלק

א. תעופה אזרחית פנים-ארצית²

בשנת 1970 עלתה התפוקה הריאלית בחברת ארקיע ב-12 אחוזים לאחר שעלתה בשיעור 48 אחוזים בשנת 1969 ובשיעור גבוה מזה ב-1968. הגידול המהיר בתפוקה בשנים 1968 ו-1969 נבע מהשירותים בקווים הלא סדירים ובמיוחד למערכת הביטחון, מפעלי פיתוח אזרחיים בדרום, וסירות בשטחים. בשנת 1970 הואט במיוחד הגידול בקווים הלא סדירים לרבות טיסות מוכרות לאחר שהתפוקה בהם הגיעה לרמה גבוהה ב-1969 (הירידה בשיעור הגידול היתה מ-81.8 אחוזים ב-1969 ל-17.1 אחוזים ב-1970). טיסות הטיול לסיני הופסקו במחצית 1970 לאחר שנסתמנה ירידה ניכרת בהן עוד במחצית השנייה של 1969 וזאת כתוצאה מהמצב הבטחוני בסיני³. גם בקווים הסדירים של ארקיע חלה האטה ניכרת בגידול התפוקה, והיא בלטה במיוחד ברביע האחרון של השנה שהושפע מעליות מחירי הטיסה בספטמבר, הקרבות בירדן ומחלת הכולירה בקיץ.

¹ למעט גביות בול ביטחון, השתתפויות האוצר והכנסות מהפעלת הרכבת בעזה וצפון סיני. ההכנסות מהובלת מטען (לרבות תעבורה) היו בשנת 1970 22.2 מיליון ל"י ואילו ההכנסה מהסעת נוסעים היה 7.7 מיליון ל"י.

² בהעדר אינפורמציה שוטפת, עוסקת הסקירה בחברת ארקיע בלבד. נוסף לארקיע פועלות בענף כמה חברות שהכנסותיהן הסתכמו ב-12-15 מיליון ל"י מהן 6 מיליון ל"י מפעולות בתחום החקלאות.

³ בשנת 1970 נפתח קו סדיר לאופיר ונסעו בו למעלה מ-10,000 נוסעים.

הגידול בתפוקת ארקיע בקווים הסדירים ב-1970 היה דומה לשיעור הגידול בתפוקה הנובעת מהולכת נוסעים יבשתית, והוא היה 5-6 אחוזים. מספר הנוסעים שהטיסה ארקיע ב-1970 היה 313 אלף בקירוב — גידול בשיעור 12.2 אחוזים לעומת 1969. מחירי הטיסה לנוסעים בארקיע עלו ב-1970 בממוצע שנתי ב-8.8 אחוזים. במאסר בוטלו ההנחות על טיסות הלוח ושוב (למעט תושבי אילת), באפריל הועלו מחירי הסיוורים הכוללים לתיירים ולישראליים, ובמחצית ספטמבר הועלו המחירים בטיסות לאילת ב-12.5 אחוזים ולצפון ב-30 אחוזים בקירוב, כן בוטלו הנחות והועלו תעריפים שונים אחרים ובשיעורים שונים.

בשנת 1970 הופעלו 2 מטוסי ויקאונט¹ חדשים ו-5 מטוסי הרלד². בסך הכול עלה היצע הטון-ק"מ (נוסעים) ב-25.5 אחוזים שהוא שיעור גידול גבוה יותר מהעלייה בתפוקה ועל כן ירדה ניצולת המטוסים.

הכנסות ארקיע בשנת 1970 הסתכמו ב-20.8 מיליון ל"י וההכנסות שאינן מפעילות בקווים סדירים היוו למעלה מ-55 אחוזים מההכנסות. העלייה בהוצאות התפעול, הירידה בניצולת המטוסים והוצאות קליטת המטוסים החדשים גרמו בשנת 1970 להפסד, שהוא על פי אומדן 0.8 מיליון ל"י לעומת רווח של 0.3 מיליון ל"י ב-1969.

ב. דואר

בשנת 1970 עלו הכנסות הדואר³ ב-19.4 אחוזים. המחירים בשירותי הדואר השונים עלו ב-1970 בממוצע שנתי ב-3.5 אחוזים, ועל כן היתה העלייה בתפוקה הריאלית⁴ בשיעור 15.4 אחוזים, לעומת 19.5 אחוזים בשנת 1969. הכנסות הדואר לשנת 1970 הסתכמו ב-460.1 מיליון ל"י (ראה לוח י"ג-3).

ההכנסה משירותי טלפון הוותה ב-1970 — 75.1 אחוזים מכלל הכנסות הדואר. הגידול

לוח י"ג-3

פריון הדואר*, 1968 עד 1970

העלייה או הירידה (-)					
1970- לעומת 1969	1969- לעומת 1968	1970	1969	1968	
(אחוזים)		(אלפי ל"י)			
20.5	24.1	345,547	286,801	231,083	טלפונים
-12.9	-5.4	20,416	23,452	24,796	מזה: דמי התקנת טלפונים
23.5	27.7	325,131	263,349	206,287	שירותים טלפוניים
16.1	7.8	114,513	98,631	91,531	שאר שירותי הדואר
19.4	19.5	460,060	385,432	322,614	סך הכול

* למעט הכנסות בנק הדואר ועמלות משירותים, לרבות גביות בולי-ביטחון בשירות הדואר והטלפונים.
ה מקור: דו"חות חודשיים של משרד התקשורת.

¹ מטוס ויאקונט הוא מטוס טורבו-פרופ המכיל 75 מקומות והושקעו בו למעלה מ-200 אלף דולר.
² מטוס הרלד חכור שפעל בשנה 1969 ירד ממצבת המטוסים בשנת 1970.
³ למעט הכנסות בנק הדואר והכנסות מעמילות משירותים ולרבות הכנסות מגביות בול ביטחון.
⁴ התפוקה הריאלית נמדדת כפריון במחירים קבועים.

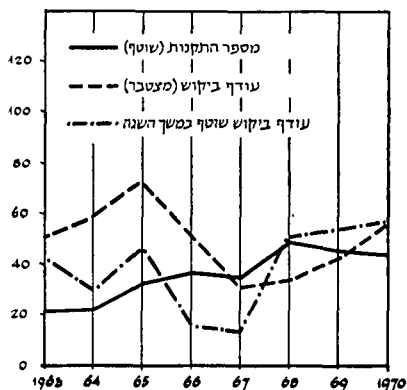
בהכנסה משירותים אלה הואט (למרות העלייה בתעריפים), והוא היה 20.5 אחוזים לעומת 24.1 אחוזים בשנת 1969. במיוחד בולטת הירידה בהכנסה מדמי התקנה — בשיעור 12.9 אחוזים הנובעת מירידת ההתקנות וכנראה מעליית חלקם של המשלמים תעריף התקנה חלקי. בהכנסות משירותים טלפוניים נרשמה האטה אף שהגידול בהן היה גובר — 23.5 אחוזים. בשאר שירותי הדואר עלו ההכנסות ב-16.1 אחוזים לעומת 7.8 אחוזים בשנת 1969.

דיאגרמה י"ג-2

מספר התקנות ועודף ביקוש לטלפונים,

1966 עד 1970

(אלפים)



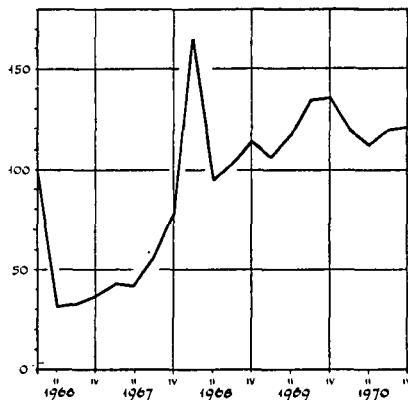
ה מקור: משרד התקשורת.

דיאגרמה י"ג-1

מדד רבע שנתי לבקשות טלפון,

1966 עד 1970

(הבסיס רבעון I 1966=100)



ה מקור: משרד התקשורת.

בשנת 1970, חל מפנה בתחום הבקשות להתקנת טלפון בדומה ובמקביל לשינוי ברכישת מוצרים בני-קיימא (צריכתם של מוצרים אלו ירדה ב-16 אחוזים בשנת 1970). בשנים 1968 ו-1969 היתה הקדמת בקשות בהשפעת השינויים בהכנסה הריאלית הפנויה ובציפייה לעליות מיסים ואגרות לאחר הבחירות וכן בהשפעת ירידת תעריף ההתקנה בסוף 1967. מספר הבקשות לטלפון ירד בשנת 1970 ב-4 אחוזים לאחר עלייה בשיעור 4 אחוזים בשנת 1969 ו-119 אחוזים בשנת 1968 (ראה דיאגרמה י"ג-1).

מספר ההתקנות בשנת 1970 ירד ב-4 אחוזים לאחר ירידה בשיעור 7 אחוזים ב-1969. מבין הסיבות לירידה בהתקנות: ניצול מלא של רזרבות הקווים במרכזות הקיימות¹, שימוש מצומצם יותר באמצעים מאולתרים לצורך ריבוי קווים במטרה למנוע הרעה ברמת השירות, ומחסור בכוח אדם מאומן. מכל אלה עלה מספר הבקשות שטרם מולאו ב-31.7 אחוזים והוא היה בסוף 1970 55.7 אלף. (ראה לוח י"ג-4 ודיאגרמה י"ג-2).

עליות התעריפים בשירותי הדואר השונים היו בדרך כלל במחצית השנייה של 1970. במוצע שנתי התייקרו שירותי טלפון ומברקים ב-3.1 אחוזים², תעריפי דואר למכתבים ב-6.3 אחוזים וחבילות ב-9.3 אחוזים.

¹ תכנון והקמה של מרכזות מחייב זמן של 5-7 שנים. תוספת קו מחייבת במוצע השקעה בשיעור 3.5-4 אלפים ל"י.

² ביטול 360 שיחות חינם למנוי חדש, ייקרה אפקטיבית את מחיר התקנת טלפון ב-20 אחוזים בקירוב.

שירותי טלפון, 1967 עד 1970

מספר קווים ישירים מחוברים*	מספר ההתקנות במשך השנה	מספר הבקשות שנתקבלו במשך השנה	בקשות שבוטלו**	בקשות שטרם מולאו***	העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	התקנות בקשות שנתקבלו
(אלפים)				(אחוזים)		
1967****	233.1	34.6	28.4	14.6	31.0	-6
1968	278.4	48.8	62.3	10.9	33.6	41
1969	321.3	45.4	64.6	10.5	42.3	-7
1970	361.0	43.7	61.9	4.8	55.7	-4

* קו קשר המופעל מהמרכז למנוי (למנוי יכולים להיות מספר קווים).

** בקשות שאושרו אך טרם שולם עבורן.

*** הודעות לביצוע בידי המהנדס (לרבות משנים קודמות) שטרם מולאו, בקשות שנתקבלו במשך השנה, ולמעט מספר התקנות במשך השנה ובקשות שבוטלו.

**** מיוני 1967 נכללת גם איזור מזרח ירושלים; השטחים המוחזקים אינם נכללים.

ה מקור: חישובי בנק ישראל עלי-מי נתוני הדואר.

ג. קווי דלק

בשנת 1970 חל גידול ניכר בתפוקה הריאלית של קווי הדלק והגז והוא היה 79.6 אחוזים לעומת 15.2 אחוזים בשנת 1969.¹ התרומה העיקרית לגידול התפוקה נבעה מהפעלת קו הנפט הגולמי מאילת לאשקלון שהופעל בחודש פברואר 1970. כושר ההזרמה השנתי של קו זה הוא 18-20 מיליון טון ובשנת 1971 יעלה כושר ההזרמה השנתי ל-26 מיליון טון.² בשנת 1970 הוזרמו בקו אילת-אשקלון 11,25 מיליון טון דלק גולמי (כמחצית מכמות זו הופנתה ישירות ליצוא, ואילו השאר הופנה לבתי הויקוק הן לצריכה מקומית והן ליצוא תזקידי דלק). כמות הדלק הגולמי שהוזרמה לכל היעודים גדלה בשיעור של 88.1 אחוזים, לעומת 15 אחוזים בשנת 1969. הניצולת של הקו לא היתה מלאה בשל שיבושים טכניים ובשל פגיעה באחת מהמיכליות המשרתות את הקו — היא יצאה מהשירות ולא נמצא לה תחליף. כמות תזקידי הדלק שהוזרמה בצינורות גדלה בשנת 1970 ב-36.4 אחוזים לעומת 18.7 אחוזים בשנת 1969. בכמות הגז שהוזרמה בצינורות חלה ירידה בשיעור של 8.2 אחוזים. בעיקר בשל המעבר משימוש בגז לנפט גולמי, ברביע האחרון של שנת 1970 ע"י מפעלי כימיקלים ופוספטים באורון.

למרות העלייה הניכרת בתפוקה הריאלית, ירד פדיון הענף במחירים שוטפים ב-17 אחוזים, לעומת שנת 1969, והוא היה בשנת 1970 46.4 מיליון ל"י. הסיבה לירידת הפדיון נעוצה בירידת מחירי ההזרמה של דלק גולמי וגז.³ פתיחת הצינור החדש אילת-אשקלון והשינויים בבעלות ובתנאי ההפעלה שבאו בעקבותיה הביאה גם לירידת המחיר להזרמת טונה דלק גולמי בשיעור

¹ המדדים כאן שונים מאלה שפורסמו בבנק ישראל דין וחשבון 1969, בשל שינוי בהגדרה. השינוי בתפוקה הריאלית מחושב ע"י השינוי בכמויות הדלק והגז המוזרמים ומדד המחירים מחושב ע"י השינוי בפדיון הממוצע לטונה מוזרמת.

² דומה לכושר ההזרמה השנתי של קו טפליין.

³ הירידה במחירי הזרמת גז מוסברת ע"י שינויי הרכב צרכנים אף שהתעריפים עלו במרוצת 1970.

ממוצע של 58 אחוזים, תוך שינוי המחירים היחסיים. לא חל כמעט שינוי במחיר ההזרמה של תזקי דלק בצינורות האחרים. יצויין, שהפעלת קו הדלק אילת-אשקלון היתה בעלת השפעה מכרעת על ההשקעות בספנות הן בטווח הקצר והן בטווח הארוך.

4. התחבורה הבין-לאומית¹ ותנועת התיירות לישראל

התפוקה הריאלית בשירותי התחבורה הבין-לאומית ב-1970 גדלה ב-11.6 אחוזים, לעומת 5.3 אחוזים ב-1969.² הגידול היה, הן בהובלת נוסעים והן בהובלת מטען. במספר הנוסעים (לרבות תיירים) שנכנסו לישראל ב-1970 חל גידול בשיעור 4.9 אחוזים, לאחר ירידה קטנה בשנת 1969. בעוד שחלקה של הספנות הישראלית בתנועת הנוסעים מישראל ואליה ירד, מ-55.6 ל-27.1 אחוזים, בעקבות צמצום ספנות הנוסעים הישראלית, חל גידול בחלקה של אל-על בתנועת הנוסעים, מ-45.6 ב-1969 ל-49 אחוזים בשנת 1970.

בשנת 1970 היה הגידול הממוצע בתפוקת אל-על (במונחי טון/ק"מ) והוא היה גבוה מהגידול בסך כל התעופה העולמית, 16.1 אחוזים, לעומת 10.0 אחוזים בשנת 1969.³ ההאטה בגידול התנועה האווירית בחברות התעופה בעולם, מחד גיסא, וקליטת מטוסי הבואינג 747 (ג'מבו) הכרוכה בהשקעות מרובות, מאידך גיסא, גרמו הפסדים ניכרים לחברות תעופה רבות. אף שחברות התעופה עושות להגדלת מספר הנוסעים, נוצר לראשונה לחץ להעלות תעריפים, במגמה להעלות את התשואה לנוסע/ק"מ. זאת. לאחר שבסוף שנת 1969 הוזלו מחירי הטיסות על האטלנטיק.⁴

בשנת 1970 עלה מספר התיירים שהגיעו ארצה, בכל דרכי הכניסה, ב-6.8 אחוזים, ומספרם הכולל הגיע ל-437 אלף בקירוב, לעומת ירידה של 5.3 אחוזים במספר התיירים הנכנסים בשנת 1969. במספר התיירים — למעט מבקרים באניות סיור אשר משך שהותם עד יום אחד — היה ב-1970 גידול בשיעור 7.7 אחוזים לעומת 1969, ואילו לעומת 1968 היה הגידול 2.6 אחוזים. בדרך האויר הגיעו בשנת 1970 8.1 אחוזים יותר תיירים, וחלקם בסך התיירים הנכנסים היה 87 אחוזים. (ראה לוח י"ג-5).

מגמת העלייה בתיירות נסתמנה כבר בנובמבר 1969, והיא נמשכה עד ינואר 1970. ירידה במגמה ציינה את החודשים פברואר עד מאי ולה תרמו, כנראה, בין השאר, ההתנכלויות לתעופה האזרחית. בחודשים יוני—יולי התחדשה מגמת העלייה, ואילו בתקופה אוגוסט—ספטמבר שוב נרשמה ירידה במגמה. הפסקת האש בתעלה, שהחלה בראשית אוגוסט, לא יכלה כמעט להשפיע על תיירות הקיץ והסתו, והשפיעה לעידוד התיירות רק בחודשי החורף, ובהם נרשמה מגמת עלייה. נוסף לכך, התפשטה בחודש אוגוסט מחלת הכולירה בארץ ובאזור; השפעה בכיוון ירידה היתה ודאי גם לחטיפת שלושת המטוסים לירדן ונסיון החטיפה של מטוס אל-על, וכן, למלחמת האזרחים בירדן, שארעו בחודש ספטמבר 1970 (ראה דיאגרמה י"ג-3).

ב-1970 עלה מספר התיירים שהגיע מארה"ב, למעט המבקרים באניות סיור, ב-13 אחוזים לעומת 1969 וב-7.6 אחוזים לעומת 1968. 165.2 אלף התיירים שהגיעו מארה"ב היוו 40 אחוזים מכלל התיירים. במספר התיירים שהגיעו מאירופה חלה ירידה של 2.4 אחוזים, וזאת, בעיקר עקב ירידת מספר התיירים מהממלכה המאוחדת ומהולנד. עם זאת, עדיין תפסה הממלכה המאוחדת את המקום השלישי, מבחינת חלקה בסך התיירים המגיעים — 9 אחוזים. מספר התיירים מגרמניה,

¹ נכללים כאן ענפי הספנות, התעופה, נמלי הים והאוויר.

² בשנת 1968 היה גידול שיא של 27.9 אחוזים בתפוקה הריאלית.

³ עפ"י אומדני האירגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית (I.C.A.O.) היה קצב הגידול בתפוקה בטיסות הסדירות בעולם, בשנת 1970, גבוה מאשר בשנת 1969. במונחי טון/ק"מ (נוסעים ומטען) נאמד הגידול ב-10 אחוזים, לעומת 14-15 אחוזים בשנים האחרונות. במספר הנוסעים היה הגידול 8 אחוזים.

⁴ החל מאפריל 1971 יועלו אמנם התעריפים בקווי תעופה בעולם.

לוח י"ג-5

העלייה או הידירה (-) בתנועת הנוסעים לישראל וממנה, 1966 עד 1970

(אחוזים)

סך הכול			דרך היבשה			דרך האוויר			מזה	דרך הים		
סך הכול	יוצאים	נכנסים	סך הכול	יוצאים	נכנסים	סך הכול	יוצאים	נכנסים	ביקור יומי	סך הכול	יוצאים	נכנסים
תיירים *												
11.5	12.3	10.7	19.6	13.0	21.3	17.4	20.3	13.9	4.6	-3.9	-4.3	-3.4
1966												
-12.9	-14.5	-11.3	-51.0	-40.2	-53.2	4.8	-2.7	14.0	-41.2	-39.1	-41.6	-36.3
1967												
50.4	52.5	48.4	-86.9	-64.3	-92.2	69.1	65.2	73.2	22.9	22.7	16.3	29.5
1968												
-5.6	-5.9	-5.3	11.8	4.0	20.7	-4.0	-4.4	-3.7	-13.3	-16.0	-16.0	-16.0
1969												
5.8	4.8	6.8	166.2	168.0	164.1	7.1	6.0	8.1	-7.4	-11.8	-13.2	-10.6
1970												
1970 (מספרים מוחלטים)												
856,353	419,461	436,892	15,239	7,544	7,695	750,994	369,139	381,855	22,213	90,120	42,778	47,342
סך כל הנוסעים **												
10.5	13.6	7.6	16.3	8.9	18.6	18.0	20.9	14.9	4.6	-7.1	-2.2	-11.9
1966												
-10.1	-11.1	-9.2	-51.0	-43.8	-53.0	6.4	1.5	12.0	-41.2	-39.2	-41.0	-37.3
1967												
37.5	37.0	38.1	-86.9	-67.4	-92.2	49.9	46.1	53.9	22.9	17.5	10.1	24.9
1968												
-0.9	-1.6	-0.2	22.8	16.7	29.8	1.2	0.4	2.0	-13.3	-14.3	-15.0	-13.6
1969												
4.5	4.1	4.9	148.5	146.1	151.0	5.9	5.7	6.0	-7.4	-11.3	-14.8	-8.3
1970												
1970 (מספרים מוחלטים)												
1,266,256	616,377	649,879	16,037	8,036	8,001	1,118,041	549,169	568,872	22,213	132,178	59,172	73,006

* לא כולל במעבר במטוס.

** כולל: עולים, תושבים ארעיים, עולים-בכוח, תיירים ומעבר במטוס. מתוך סך כל הנוסעים הנכנסים ויוצאים לישראל וממנה היה חלקם של הנוסעים בדגל ישראל בשנת 1970: בים — 27.1 אחוזים ובאוויר — 49.0 אחוזים.

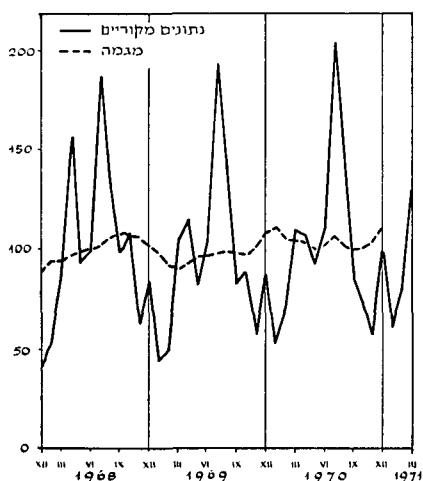
ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

סקנדינביה וצרפת עלה, וצרפת תפסה, גם השנה, את המקום השני, עם 47.6 אלף תיירים, המהווים 11 אחוזים מכלל התיירים. במספר המגיעים מדרום אפריקה חלה עלייה בשיעור של 22.5 אחוזים.

דיאגרמה י"ג-3

מדד תיירות חודשי, 1968 עד 1970

(הבסיס: ממוצע 1963=100)



ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

שהשקעות בתוספת בתי מלון, צריכות לפתור בעית המחסור בחדרים בתקופת השיא, במרכזי התיירות שבערים הגדולות.

א. הספנות²

הגידול בתפוקה הריאלית³ של הספנות הישראלית בשנת 1970 היה 8.4 אחוזים, לעומת 4.6 אחוזים בשנת 1969. הכנסות הספנות הישראלית עלו ב-22.6 אחוזים והסתכמו ב-727 מיליון ל"י⁴ (ראה לוח י"ג-6).

הגיאות בספנות הבין-לאומית נמשכת גם בשנת 1970, והיא התבטאה, בין השאר, בעלויות מחירים רצופות, מאוקטובר 1969 ועד ספטמבר 1970, עת החלו המחירים לרדת. בלטה במיוחד העלייה העצומה במחירי חכירת מיכליות דלק, בעיקר בחודשי יוני ויולי 1970. הסיבות העיקריות

¹ לא כולל הכנסות התעופה והספנות הישראלית וההכנסות בשטחים המוחזקים. נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ע"י המרות מטבע של תיירים ושל המספקים להם שירותים. נתונים אלה מוטים בד"כ כלפי מטה.

² למעט פעילותם של גורמים ישראליים שאינם מוגדרים כחברות ספנות, כגון, המועצה לשיווק פרי הדר המפעילה אניות חכורות.

³ פדיון במחירים קבועים. השינוי בפדיון מנוכה באומדן השינוי במחירים, ובשל דרך חישובו של האחרון, יש להתייחס למדידה בזהירות.

⁴ זהו הפדיון ברוטו, הכולל גם הכנסות מהחכרת אניות בין חברות ישראליות. יש לציין שהמדידה הקיימת של תפוקת הספנות רגישה מאד לשינויים במבנה היחסים החוזיים בין גורמי הספנות (החכרה, חכירה וזרות המשלם עבור שירותי הנמל), ועל כן, יש להיזהר בהשוואת השינויים בכוח ההובלה לשינויים בתפוקה, בתוצר, בפדיון ובניצולת.

פרדיון הספנות הישראלית, 1968 עד 1970

העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת		**1970	*1969	1968	
1970/69	1969/68				
(אחוזים)		(מיליוני ל"י)			
					הפדיון לפי סוגי הובלה
29.8	13.6	575	443	390	מטענים (לרבות דלק)
..	8.0	..	(295)	(273)	מזה : בבעלות
..	26.5	..	(148)	(117)	בחכורות
-43.5	—	13	23	23	מנוסעים
10.9	12.3	132	119	106	מהחכרות***
-22.2	12.5	7	9	8	משונות
..	20.0	..	(6)	(5)	מזה : בבעלות
..	—	..	(3)	(3)	בחכורות
22.4	12.5	727	594	527	סך הכול

* נתונים מתוקנים.

** אומדן לגבי חצי שני של השנה.

*** כולל החכורות מחברה ישראלית אחת לשנייה (הסכומים הללו היו בשנים 1968 עד 1970, לפי אומדן, 37.6, 56.1 ו-75.0 מיליון בהתאמה).

ה מ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לוח י"ג-7

אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האניה והמעמס, 1968 עד 1970

העלייה או הירידה (-) בכוסר ההובלה השנתית ³			מעמס או מספר המקומות ²			מספר האניות ¹			סוג האנייה סוף התקופה
-1969	-1968	-1967	1970	1969	1968	1970	1969	1968	
1970	1969	1968							
(אחוזים)									
			1,064	2,227	1,685	2	4	3	נוסעים ⁴
2.2	-8.1	3.6	341,804	343,286	376,121	57	56	64	משא כללי
-2.6	-0.5	60.4	101,233	103,612	104,531	13	13	14	קירור
1.4	21.0	39.4	933,246	919,808	765,656	22	22	20	צובר
									סך הכול, למעט
⁵ 1.0	⁵ 10.3	⁵ 28.5	⁵ 1,376,283	⁵ 1,366,706	⁵ 1,246,308	94	95	101	מיכליות

(1) ב-31 בדצמבר בכל שנה.

(2) באניות נוסעים.

(3) כוסר ההובלה חושב כמכפלת המעמס במהירות ובחלק של השנה שהאניה היתה בבעלות ישראלית.

(4) בשנת 1968 לא נכללה האניה "ג'מאיקה קוין" (לשעבר גילי) שהיתה בדגל ישראל, אך לא בבעלות ישראלית.

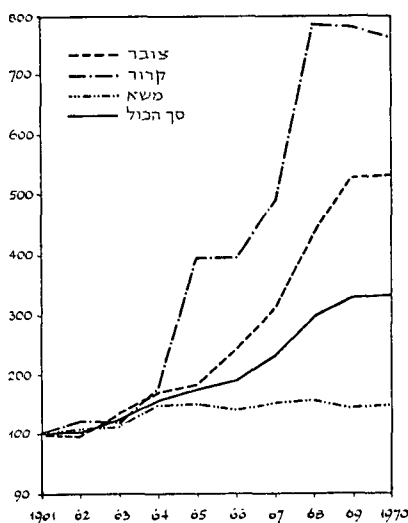
(5) למעט אניות נוסעים.

ה מ ק ו ר : הישובי בנק ישראל, על-פי דוחי משרד התחבורה וחברות הספנות.

לעליות מחירים בספנות הבינ-לאומית (בהחכרות הגיעה העלייה לעתים ל-40 אחוזים) היו: גידול הסחר העולמי בשיעור 12-13 אחוזים, בעוד שהיצע הטונאז' להובלה לא גדל בשיעור מקביל; עלייה במחירי בניית האניות המתמחות והגדולות, שהוזמנו בשנתיים האחרונות, במחירי שיא; והגידול בצריכת הדלק בעולם על רקע משבר טפליין, שהביא, עוד בסוף 1969, לעליית מחירים בחכירות לטווח קצר ובינוני.¹

דיאגרמה י"ג-4

מדד כושר ההובלה של צי הסוחר,
1961 עד 1970
(למעט מיכליות)



המקור: הישובי בנק ישראל.

גם בספנות הישראליות חלו עליות ניכרות במחירים. במרבית קווי אירופה וארה"ב היו עליות תעריפים מוצהרות, בשיעורים של 7.5-10 אחוזים, בנוסף על היטלי צפיפות בנמלים, שהוטלו ע"י הקונפרנסים הימיים והיו בתוקף ב-7 מחודשי השנה. משקלם של היטלי הצפיפות ניכר היה באניות הפועלות בקווי הים התיכון, בגלל הסבב, הגבוה יחסית, של אניות אלה בנמלי הארץ, בממוצע שנה, ובממוצע על פני חלקי הענף השונים, נאמדת עליית המחירים ב-1970 בספנות הישראלית ב-13 אחוזים.²

בשנת 1970 לא חל כמעט שינוי בכושר ההובלה של הצי בבעלות ישראלית, למעט מיכליות. בתחום מיכליות הדלק היה גידול ניכר, משנוספו לקראת סוף השנה, אניות אחדות, אשר נועדו לשרת את קו הדלק אילת-אשקלון (ראה לוח י"ג-7 ודיאגרמה י"ג-4). התפתחות קו הדלק ומגמת המעבר לאניות מתמחות, הצפויה בשנים הבאות, הגדילו מאוד את הזמנת האניות, וזו נעשתה בתנאים של מחירי שיא בבניית אניות. בסוף 1970 הסתכמו ההזמנות ב-56 אניות קירור, מיכליות, אניות מכולות ואניות גלנוע, בהשקעה של 600 מיליון דולר. אניות אלה עתידות להתקבל עד 1975. בשנת 1970 יזבאו אניות נטו (למעט האניות שנמכרו), ב-169 מיליון ל"י. כמו כן נמשכה המגמה לפיתוח הספנות בתנאי ספנות נוד (טרמפ), ותחת דגלים זרים, הן מסיבות כלכליות-מסחריות והן מסיבות מדיניות. בינתיים, עם גידול ההובלות של מטענים מנמלי הארץ, ואליהם, גדלה ההזדקקות לאניות חכורות. בספנות הנוסעים נותרו רק שתי אניות מעבורת — "דן" ו"נילי", אותן מפעילה חברת צים — קווי נוסעים מאז אפריל 1970. האניה "מולדת" שהופעלה ע"י צים נמכרה בספטמבר 1970. בעקבות צימצום ענף הנוסעים ירד הפדיון מפעילות זו ב-43 אחוזים, והסתכם ב-13 מיליון ל"י. ההפסד שנגרם בהפעלת אניות אלה הסתכם, לפי אומדן, ב-3 מיליון ל"י.

בהכנסות הספנות הישראליות מהובלת מטענים, לרבות דלק, ליעודיהם השונים, חל גידול ניכר בשיעור 29.8 אחוזים, לעומת 13.6 אחוזים בשנת 1969 ואילו ההכנסות מהחכרות גדלו ב-10.9 אחוזים, לעומת 12.3 אחוזים ב-1968.³

¹ התנודות במחירים בספנות הקווים היו, בדרך כלל, קטנות יותר ובפיגור, לגבי מחירי החכרות לזמן קצר ובינוני.

² הטיגוי בפדיון הממוצע לטונה, בהתעלם משינויי הרכב המטענים והקווים בקווי צים השונים, היה 8 אחוזים בקירוב.

³ בניכוי ההכנסות מהחכרות בין חברות ישראליות היתה העלייה קטנה יותר.

בכמות המטענים, למעט דלק, שיובאו לגמלי הארץ ע"י הספנות הישראלית חל ב־1970 גידול ניכר, בשיעור 32.2 אחוזים, והיא יובאה, הן ע"י אניות בבעלות ישראלית והן ע"י אניות חכורות (ראה לוח י"ג-8).

הגידול ביבוא מטענים, למעט דלק, על אף ההאטה בגידול התוצר, הושפע כנראה, במידה רבה, מיבוא מערכת הביטחון. במקביל, עלה חלקה של הספנות הישראלית (אניות בבעלות ישראלית ובחכירה ישראלית) בכלל מטעני היבוא (למעט דלק), מ־64.2 אחוזים ב־1969 ל־70.8 אחוזים ב־1970.

בכמות מטעני יצוא שהובילה הספנות הישראלית חלה האטה בגידול — 2.6 אחוזים בלבד, לעומת 15.7 אחוזים ב־1969, וחלקה של הספנות הישראלית ירד מ־63.1 אחוזים ל־57.6 אחוזים. בכמות המטענים שהובלה בקווים שבין גמלים זרים (לא כולל הובלת מטענים באניות מוחכרות) חלה ירידה ב־15.2 אחוזים, אך בהכנסות, נראה שהירידה היתה קטנה במידה רבה. בסך הכול, עלתה כמות המטענים (למעט דלק) שהובילה הספנות הישראלית ב־9.8 אחוזים, לעומת 7.9 אחוזים ב־1969 ואילו ההכנסות מפעילות זו גדלו הרבה יותר. ההכנסה מהובלת דלק (לרבות טרנויט) עלתה ב־94.2 אחוזים, לעומת 36.8 ב־1969. עלייה זו נבעה, הן מעליית כמות הדלק והן מעליית מחירי הובלתו.

לוח י"ג-8

התחלקות המטענים * (למעט דלק) בספנות הישראלית, 1969 ו־1970

העלייה או הירידה (-) לעומת שנה קודמת		סך הכול שנתי			
1970	1969	** 1970	1969	1968	
(אחוזים)			(אלפי טון)		
					יבוא
40.9	-15.9	1,811	1,285	1,528	באניות בבעלות
21.0	27.9	1,210	1,000	782	באניות חכורות
32.3	-1.1	3,021	2,285	2,310	סך הכול
					יצוא
-13.3	5.0	585	675	643	באניות בבעלות
11.6	22.8	1,335	1,196	974	באניות חכורות
2.6	15.7	1,920	1,871	1,617	סך הכול
					בין גמלים זרים
-16.8	14.3	1,106	1,330	1,164	באניות בבעלות
-3.7	11.3	180	187	168	באניות חכורות
-15.2	13.9	1,286	1,517	1,332	סך הכול
					סך הכול
6.4	-1.3	3,502	3,290	3,335	באניות בבעלות
14.4	23.9	2,725	2,383	1,924	באניות חכורות
9.8	7.9	6,227	5,673	5,259	סך הכול

* הנתונים אינם כוללים הובלות באניות ישראליות שהוחכרו.

** אומדן מחצית השנייה של השנה.

ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לא ניתן, לפי שעה, לקבוע מה מידת השפעת העלייה בהכנסות ובהוצאות על רווחיות הספנות הישראלית בכללותה, אולם מנתונים ארעיים מתקבל, שהרווח החשבוני של צים לשנת 1970 היה 25-20 מיליון ל"י, לעומת 17.6 מיליון ל"י רווח בשנת 1969 (לרבות סובסידיה לענף הנוסעים בשיעור 2.9 מיליון ל"י). במאזן החברה ל-31.12.69 היה הון הבעלות והקרנות 82 מיליון ל"י ואילו החוב לזמן ארוך (לרבות החוב לממשלת ישראל ובניכוי חלויות שוטפות) היה 266.2 מיליון ל"י.

ב. הנמלים

בשנת 1970 חלה האצה ניכרת בתנועת המטענים דרך נמלי הארץ והכנסות הנמלים הסתכמו ב-213.4 מיליון ל"י. בסך כל המטענים (פריקה וטעינה למעט דלק) חל גידול של 16.5 אחוזים, לעומת 3.4 אחוזים ב-1969 ו-33.4 בשנת 1968. סך כל המטענים הסתכמו ב-7.6 מיליון טון, והתפוקה הריאלית¹ גדלה ב-18.3 אחוזים. הגידול בכמות המטענים נרשם, הן במטעני יבוא והן במטעני יצוא.² (ראה לוח י"ג-9).

ביבוא מטענים היה הגידול (בטונות) בשנת 1970 — 19.8 אחוזים לעומת 4.5 אחוזים בשנת 1969. כמות הגרעינים שיובאה גדלה ב-31.5 אחוזים והמטען הכללי — ב-14.3 אחוזים (68.5 אחוזים מהכנסות הנמלים משינוע מטענים). יבוא מטען כללי כולל את יבוא מערכת הביטחון, שהוזה כנראה מרכיב חשוב בתרומה לגידול.

גם ביצוא מטענים חל בשנת 1970 גידול ניכר, בשיעור 12.5 אחוזים, לעומת 2.2 אחוזים בשנת 1969. יצוא ההדרים עלה ב-12.1 אחוזים, לאחר שבשנת 1969 הוא ירד ב-5 אחוזים. ביצוא מחצבים בצובר (אשלג במיוחד) חל גידול בשיעור 13.2 אחוזים.³ המחירים בשירותי הנמלים עלו ב-7 אחוזים עקב העלייה של 19 אחוזים באגרות רציף. אגרות הרציף נגבות על בסיס ערך הסחורות — 2 אחוזים מערך סחורות יבוא ורבע אחוז מערך סחורות יצוא, ועל כן הן מושפעות משינוי הרכב המטענים ומשינויים במחירים בחו"ל.

במשך שנת 1970 הטילו הקונפרנסים הימיים הטלי צפיפות בשיעורים של 10-15 אחוזים,⁴ בגלל הצפיפות שהיתה בנמלים בתקופות שונות של השנה. בעיקר השפיעו שביתות האטה וסנקציות שנקטו העובדים בנמלים, אשר הקטינו את ניצולת כושר התפוקה של הנמלים. נראה ש"השקט התעשייתי" בנמלים בשנת 1970 לא הובטח במלואו, למרות העלייה הניכרת בהוצאות העבודה למועסק, שהיתה בשיעור גבוה יחסית לענף התחבורה ולכלל ענפי המשק.⁵

ג. תעופה בין-לאומית

בשנת 1970 היה שיעור הגידול בתפוקת⁶ חברת אל-על 13.7 אחוזים, לעומת 6.1 אחוזים בשנת 1969, והכנסות החברה הסתכמו ב-311.7 מיליון ל"י. בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים היתה בשנת 1970 היה שיעור הגידול בתפוקת⁶ חברת אל-על 13.7 אחוזים, לעומת 6.1 אחוזים התפוקה הנובעת מהובלת דואר עלתה ב-10.2 אחוזים.

¹ הנמדדת כפדיון במחירים קבועים.

² השינויים בחלקם היחסי של הנמלים בתנועת המטענים ראה לוח נ"י-י"ג-3 בנספח לפרק זה.

³ בנמלי הארץ גדל והולך משקלם של המטענים האחורים (אף שמשקלם היחסי עדיין קטן), תופעה המבטאת שינויים טכנולוגיים בשינוע מטענים. בתקופה אפריל-דצמבר 1970 חלה עלייה של 85 אחוזים לעומת התקופה המקבילה ב-1969, בתנועת המטען האחד ששונע דרך הנמלים (320,000 טון, 60 אלף טון מאלה שונעו ע"י מכולות).

⁴ אלה נגבים מהיבואנים והיצואנים ע"י חברות הספנות. החלק שגובות חברות זרות ובמטבע חוץ מהווה הפסד נקי למשק.

⁵ הוצאות עבודה למועסק גדלו ב-1970, בממוצע, 20.2 אחוזים, ואילו הוצאות עבודה ליום עבודה, למעשה, עלו ב-32.4 אחוזים בממוצע. (לקבוצות עובדים מסויימות היה הגידול בשכר והוצאות נלוות גבוה יותר).

⁶ התפוקה נמדדת כפדיון במחירים קבועים.

לוח י"ג-9

תנועת המטענים בנמלי הארץ, 1969 עד 1970

העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת		1970				1969				אמדן המשקל בהכנסות הנמלים 69/70	
1970	1969	סך הכול	אילת	אשדוד	חיפה	סך הכול	אילת	אשדוד	חיפה		
(אחוזים)		(אלפי טון)									
פריקה											
31.5	-0.8	1,558	—	—	1,558	1,185	—	—	1,185	11.7	גרעינים בצובר
19.3	-10.1	105	31	18	56	88	12	17	59	0.9	מחצבים בצובר
6.7	28.8	143	—	2	141	134	—	1	133	0.5	שמן וכימקלים (בנשפך)
14.3	7.1	2,458	183	911	1,364	2,151	116	858	1,177	68.5	מטען כללי
19.8	4.5	4,264	214	931	3,119	3,558	128	876	2,554	81.6	סך כל הפריקה
טעינה											
12.1	-5.0	970	13	446	511	865	19	361	485	9.3	פרי-הדר
-94.9	-43.5	2	—	—	2	39	3	—	36	0.1	מלט
13.2	7.0	1,668	225	1,272	171	1,473	165	1,048	260	3.6	מחצבים בצובר
5.3	—	20	1	—	19	19	2	—	17	0.03	שמן וכימקלים (בנשפך)
18.6	8.2	675	95	184	396	569	97	179	293	5.4	מטען כללי (כולל גרעינים)
12.5	2.2	3,335	334	1,902	1,099	2,965	286	1,588	1,091	18.4	סך כל הטעינה
סך הכול כללי											
16.5	3.4	7,599	548	2,833	4,218	6,523	414	2,464	3,645	100.0	(פריקה + טעינה)

ה מקור : דו"חות חרשיים של רשות הנמלים.

התפוקה הנובעת מנוסעים גדלה בעיקר הודות לגידול במספר התיירים שהגיעו ארצה בדרך האויר, אך גם מספר הנוסעים האחרים הבאים בדרך האויר עלה ב-1970. מתוך כלל הנוסעים שנכנסו ויצאו את נמל התעופה לוד היוו התיירים 75.1 אחוזים, וחלקה של אל-על בתנועת הנוסעים הכוללת הגיע ל-49 אחוזים, לעומת 45.6 אחוזים בשנת 1969. עלה גם חלקה של אל-על בכמות המטענים שהוטענו ופורקו בלוד והוא הגיע ל-63.7 אחוזים.

סך כל הנוסעים (למעט נוסעים שלא בתשלום) בטיסות הסדירות של אל-על עלה ב-11.1 אחוזים, לעומת ירידה בשיעור 2.5 אחוזים בשנת 1969¹ והסתכם ב-502 אלף נוסעים בקירוב. העלייה במספר הנוסעים איפיינה את כל קווי אל-על, אשר ברובם היו ירידות במספר הנוסעים בשנת 1969. במספר הנוסעים באל-על בקווים מלוד ואליה חל גידול בשיעור 14.1 אחוזים, שהוא קצב גידול גבוה יותר מקצב גידול סך כל תנועת הנוסעים בלוד וכן מקצב הגידול של היצע המושבים של אל-על בקווים אלה, על כן עלתה בהם התפוסה. מכיוון שהעלייה בהיצע המושבים בקווי לוד בחברות הזרות ובאל-על היה זהה כמעט, לא חל שינוי בחלקה של אל-על בהיצע המושבים והוא נשאר 35.9 אחוזים.

בקווים הטרנס-אטלנטיים, התורמים 50-60 אחוזים מהכנסות אל-על, עלה מספר הנוסעים ב-15.2 אחוזים. קצב הגידול בקווים אלה נקבע, במידה מכרעת, ע"י קצב הגידול של התיירות מארה"ב לישראל — קצב זה גדל ב-1970 לעומת 1969. גידול ציין אף את מספר הנוסעים בקו לאפריקה².

בכמות המטענים (בטונות)³ נמשך הגידול המהיר שהיה בשנת 1970 — 21.8 אחוזים. במיוחד, גדלה כמות היצוא החקלאי מישראל. יש לציין שמטוס אחד ממוסעי החברה הופעל כמטוס מטען החל מספטמבר 1969, והוא פעל בקווים קבועים לאירופה וארה"ב ומשם ללוד. מטוס הבואינג העשירי⁴ שנוסף למצבת מטוסי אל-על בראשית 1970 איפשר החלפת מטוסים חכורים ועלייה בהיצע הטון/ק"מ⁵ (נוסעים ומטען בצידוד עצמי ובציוד חכור) בשיעור של 16.6 אחוזים. הגידול בטון/ק"מ שנמכר (נוסעים ומטען) היה בשיעור 16.1 אחוזים ועל כן ירד במקצת בשנת 1970 אחוז הטון/ק"מ שהוצע בכל קווי אל-על⁶. (ראה לוח י"ג-10).

במדד מחירי תפוקת אל-על חלה ירידה בשנת 1970 בממוצע ב-2.2 אחוזים. במחירים לנוסעים חלה ירידה של 1.5 אחוז בממוצע שנתי, אולם הירידה היתה ניכרת יותר ברביעי הראשון של השנה הודות להופעת מחירים מוזלים בחורף 1969/70. יצויין, שגם כשלא חלות הוזלות במחירי הטיסה קיים, בטווח הארוך, מעבר לטיסות קבוצתיות ושינוי הרכב נוסעים זה מוריד את המחיר הממוצע לנוסע. במדד המחירים למטען חלה ירידה בשיעור 7.2 אחוזים גם כאן בעיקר כתוצאה של שינויי הרכב שהתבטאו בעליית משקלו של היצוא החקלאי בכלל המטען.

על אף הגידול בהכנסות לא חזוי רווח חשבונאי לשנת 1970/71 (לעומת רווח חשבונאי של 4.9 מיליון ל"י בשנת 1969/70). מבין הסיבות להעדר רווחים על אף הגידול בהכנסות: הוצאות לקליטת מטוס הג'מבו⁷, עליות בהוצאות הייצור והפסדים משביתות עובדי בתי המלאכה ועובדי תחזוקת הקו.

¹ לעומת שנת 1968, שהיתה שנת השיא הקודמת בתיירות, היתה העלייה בשיעור 8.3 אחוזים.

² החל ממחצית דצמבר 1970 הופעלה תדירות טיסה נוספת ליוהנסבורג וכמו כן, בוטלה מכסת הנוסעים בה הוגבלו הטיסות.

³ למעט מטען נוסף של נוסעים.

⁴ הושקעו בו 8.6 מיליון דולר.

⁵ הטון/ק"מ המוצע למכירה הוא פונקציה של מספר המטוסים, קיבולתם תדירות הטיסות ומרחק הטיסה.

⁶ בהסעת נוסעים בלבד — עלה אחוז הנוסע — ק"מ שנמכר מתוך המושב — ק"מ שהוצע מ-60.9 אחוז בשנת 1969 ל-65.5 אחוז בשנת 1970 ובקו הטרנס-אטלנטי בלבד 68.0 ב-1970 לעומת 63.4 בשנת 1969.

⁷ אל-על עומדת לקבל במאי 1971 את מטוס הענק הראשון מסוג בואינג 747 (ג'מבו) השני יתקבל בדצמבר 1971. בשנת התקציב 1970/71 נרשמה הוצאה שוטפת בשיעור 10 מיליון ל"י בקירוב, הקשורה לקליטת מטוסים אלה.

לוח יג" 10

התפוקה של מזומני אלי-על, 1968 עד 1970

1970			*1969			1968			יחידות	
העלייה או הירידה (-) בסך הכול	מזה בחכורים	סך הכול	העלייה או הירידה (-) בסך הכול	מזה בחכורים	סך הכול	העלייה או הירידה (-) בסך הכול	מזה בחכורים	סך הכול		
(אחוזים)			(אחוזים)			(אחוזים)				
5.5	110,924	3,865,063	7.4	307,117	3,662,470	30.9	586,420	3,411,584	אלפים	(1) מושב-ק"מ מוצע
13.6	82,583	2,533,218	-1.9	209,322	2,229,469	41.4	421,100	2,272,017	אלפים	(2) נוסע-ק"מ שנמכר
—	74.5	65.5	—	68.2	60.9	—	71.8	66.6	אחוזים	$\frac{(2)}{(1)}$
16.6	24,919	558,150	20.6	44,220	478,541	30.4	68,811	396,678	אלפים	(3) טון-ק"מ מוצע (נוסעים ומטען)
16.1	15,658	331,753	10.0	25,605	285,787	34.4	46,145	259,782	אלפים	(4) טון-ק"מ שנמכר
—	62.8	59.4	—	57.9	59.7	—	67.1	65.5	אחוזים	$\frac{(4)}{(3)}$

* נתונים מתוקנים.
המקור: חברה אלי-על.

הכנסות אל-על לשנת 1970/71 נאמרות ב-314 מיליון ל"י. ההון העצמי וקרנות ביום 31.3.70 הסתכמו ב-102.3 מיליון ל"י ואילו ההתחייבויות לזמן ארוך (למעט חלויות שוטפות) הסתכמו ב-92.7 מיליון ל"י.

ד. שדות תעופה

בשנת 1970 גדלה תפוקת שדות התעופה ב-20.9 אחוזים לאחר גידול ב-11 אחוזים בשנת 1969. התפוקה הנובעת ממתן שירותים לנוסעים גדלה ב-9.9 אחוזים ואילו התפוקה הנובעת משירותים למטען גדלה ב-29.1 אחוזים. משירותים אחרים למטוסים גדלה התפוקה ב-28.5 אחוזים. הגידול המואץ בתפוקת שדות התעופה נובע מהגידול בתנועת הנוסעים והמטען בעיקר בנמל התעופה לוד. ב-1970 עברו את לוד 1,120 אלף נוסעים בקירוב (יוצאים נכנסים ובמעבר) — גידול בשיעור 6.6 אחוזים. בכמות המטען שהוטען ופורק היה הגידול 16.8 אחוזים והכמות הסתכמה ב-31 אלף טון בקירוב.

העלייה במחירי השירותים היתה בממוצע שנתי 3.3 אחוזים והיא גבעה מעליית אגרות הנוסעים ב-9.6 אחוזים בממוצע שנתי. הכנסות שדות התעופה במחירים שוטפים הסתכמו ב-1970 ב-23.3 מיליון ל"י כש-19 מיליון ל"י מתוכן היו מפעילות תעופתית והשאר — מדמי שכירות, זכיונות וכו'.

הפעלתו הקרובה של מטוס הג'מבו מחייבת השקעות ניכרות בתשתית בנמל התעופה לוד הנאמדות ב-100 מיליון ל"י, וחלק נכבד מהן הוצא כבר בשנת 1970/71.