

פרק ט"ז

התחבורה, התקשורת והתיירות

1. קווי ההתפתחות העיקריים

תוצר ענף התחבורה והתקשורת גדל בשנת 1978 ב-5—6 אחוזים, לאחר גידול של 8 אחוזים בתוצר בשנת 1977.¹ ההאטה בגידול התפוקה בענף, על רקע התרחבות הפעילות המשקית, מוסברת בעיקר בהאטת הגידול בתעופה הבינלאומית (ובמידה פחותה — בספנות), בעוד שבהובלה היבשתית חלה האצה לעומת אשתקד.

ההאטה בעליית התפוקה בתעופה הבינלאומית נבעה מהאטה בגידול התיירות לישראל, ובעיקר מארה"ב, משביתה ממושכת ב"אל-על", שהקטינה את חלקה בתנועה האווירית, ומהאטה בהטסת מטענים, אחרי ההתרחבות החריגה, שחלה בתחום זה ב-1977.

ההתאוששות בפעילות הכלכלית במשק ב-1978 נתנה אותותיה בתפוקת הספנות והנמלים בעיקר בתחום הובלת מטעני יבוא ושינועם, שלא כבשנת 1977, שבה הגורמים המאיצים הבולטים היו מטעני היצוא והובלות בין נמלים זרים.

בתפוקה הנובעת מהובלת מטענים יבשתית נסתמנה התאוששות עוד ב-1977, בעיקר בשל גידול יוצא דופן בהובלת מחצבים ליצוא. התפתחות זו הוצאה ב-1978, בעיקר עקב הגידול בהובלות, הקשורות ישירות בענף הבנייה, והובלות לענפי תעשייה, שפעילותם הוצאה.

השפעת העלייה המחודשת בהכנסה הפנויה ניכרה ב-1978 גם בגידול בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים, בגידול מצבת הרכב הפרטי ובענף התקשורת. קצב הביקוש לטלפונים גדל, אך לא נענה בתוספת היצע מתאימה, וכך עלה עודף הביקוש לטלפונים, שהגיע לכ-209 אלף ממתנינים.

תנועת התיירים הבינלאומית לישראל הסתכמה ב-1978 בכ-1,071 אלף בקירוב — גידול של 8.5 אחוזים, וההכנסות מהתיירות הסתכמו השנה ב-582 מיליון דולר (21 אחוזים מיצוא השירותים) — גידול בשיעור של כ-4 אחוזים², ובניכוי עליית המחירים (במונחי דולרים) של סל תיירות ממוצע — גדלו הכנסות בתיירות ב-2 אחוזים ריאלית בלבד.

ההשקעה הגולמית הריאלית בענף התחבורה והתקשורת (לרבות ההשקעה בכבישים) גדלה ב-1978 בכ-2 אחוזים, לאחר 4 שנות צמצום. עליית ההשקעות התרכזה כולה בהשקעה בכלי רכב. מספר המועסקים בענף התחבורה והתקשורת (כולל אחסנה) התרחב השנה בכ-3 אחוזים בקירוב, לעומת למעלה מ-2 אחוזים ב-1977.

¹ ראה הערות (1) עד (3) ללוח ט"ז-1.

² נתוני ההכנסות מתיירות לשנת 1977 תוקנו על פי אומדנים שחישבה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שטרם פורסמו.

לוח ט"ו-1
השינויים בתפוקה הריאלית, בתוצר ובמחירים, בתחבורה ובתקשורת לפי ענפי משנה,
1978 עד 1973
(אחוזים)

ב מחירים		בתפוקה			המשקל בפדיון 1977	אומדן המשקל בתוצר הגולמי של הענף ב-1977 (מחירי 1972/73)
1978	1977	1978	1977	1976	ממוצע (1976-1973)	
55.4	35.0	4.6	4.7	5.7	3.0	50.0
48.5	40.2	4.5	3.1	1.3	-0.8	29.4
32.2	38.7	2.8	1.4	6.0	0.6	9.1
35.3	47.3	3.0	5.0	-2.0	-0.9	3.7
60.0	40.0	5.4	3.4	-1.0	-1.7	16.0
60.0	27.5	12.8	8.4	15.9	4.1	0.6
65.4	28.3	4.8	6.9	12.6	9.3	20.6
14.6	33.9	12.7	4.7	17.4	-2.2	1.9
74.5	42.1	-4.3	-2.8	-9.8	0.5	0.7
71.0	27.2	4.3	7.5	13.2	11.0	18.0
72.7	31.2	5.7	13.4	7.0	6.1	50.0
73.8	32.3	5.2	7.6	1.2	6.0	34.7
75.9	32.3	4.0	9.0	2.3	7.1	29.2
63.8	32.5	15.2	0.8	-3.8	0.6	5.5
70.1	28.6	5.6	28.6	28.0	6.7	15.3
70.1	28.5	5.0	28.2	28.0	6.6	13.8
70.4	60.8	11.0	23.6	27.1	7.5	1.5
64.1	33.1	5.1	8.9	6.4	4.4	100.0
		5.4	8.0	6.3	3.4	

- (1) התפוקה היא במחירי שוק, כולל גביות בול ביטחון (עד אפריל 1978) באוטובוסים, ברכבת ובתקשורת, ולמעט סובסידיות לאוטובוסים, גירעון הרכבת 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 תשומה-תפוקה לשנת 1972/73 (בהבדל מדוחות קודמים, שבהם שימשו כבסיס לוחות 1968/69), כאשר שינוי התפוקה השנתיים בענפי המשנה משמשים אינדיקציה לשינוי התוצר במחירים קבועים.
- (3) פרסים נוספים, הנוגעים לחישובים ולמקורות ללוח זה, מופיעים בפרק עצמו.

א. הסעת נוסעים³

סך התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים גדלה בשנת 1978 בכ-3 אחוזים בקירוב.

הגידול בתפוקה הנובעת מהנסיעות בקווים קבועים באוטובוסים קשור, ככל הנראה, הן בעליית ההכנסה הפנויה והן בירידה היחסית במחירי שירותי האוטובוסים העירוניים והבין-עירוניים⁴, הנהנים מסובסידיה ממשלתית.

בצד ההיצע של ענף האוטובוסים, בולט במיוחד הגידול במספר המועסקים: למעלה מאלף עובדים, כולם שכירים — גידול של 7.3 אחוזים, לעומת 4.6 ב-1977 (ראה בלוח נ"ט"ו-1 בנספח לפרק זה). הגידול בתשומת ימי עבודה, לעומת זאת, היה מתון יותר — 3.2 אחוזים, בדומה לשיעור הגידול בתפוקה. במקביל להתפתחות התחבורה הציבורית, חל ב-1978 גידול של כ-7 אחוזים במצבת כלי הרכב הפרטיים (תוספת של 21 אלף מכוניות), אשר שירותיהם אינם כלולים בתפוקה הנמדדת של הענף. התרחבות מספר המכוניות הפרטיות השנה גדולה מזו שהתרחשה בכל אחת מהשנים מאז 1975, אך נמוכה מזו של ראשית שנות ה-70. בכך עלתה גם רמת המינוע ב-4.7 אחוזים, והגיעה בסוף 1978 ל-88.2⁵. התפתחות זאת לוותה בשנת 1978 אף בגידול מסוים בקילומטראז' השנתי הממוצע לכלי רכב פרטי, אף שהוא היה עדיין נמוך מרמתו ב-1974 בכ-13 אחוזים.

מדד מחירי התשומות באוטובוסים עלה בשנת 1978 במוצע בכ-57 אחוזים, ומכיוון שתעריפי הנסיעה לא הועלו בהתאם, הביא הדבר להכפלת הסובסידיות הישירות, הניתנות לענף האוטובוסים, שהסתכמו בכ-1.6 מיליארד ל"י⁶. בהעדר נתונים להערכת היקף הסובסידיות לנסיעות תיור וטיול, ניחס את מלוא הסובסידיה לקווים קבועים, וכך מתברר, ששיעור הסובסידיה מדמי הנסיעה לצרכן, שגבו הקואופרטיבים, מגיע לכ-88 אחוזים, לעומת כ-58 אחוזים אשתקד. שיעור הסובסידיה מתוך סך הכנסות⁷ הקואופרטיבים בקווים הקבועים היה ב-1978 50 אחוזים, לעומת 40 אחוזים ב-1977. ראוי לציין, שהסובסידיה לקואופרטיבים מאפשרת אמנם רמת מחירים נמוכה, יחסית, בתחבורה הציבורית, אך אין היא מוקצית כך, שתוכל להשיג את המירב בתחום היעדים התחבורתיים, כגון הקלת עומס התנועה במרכזי הערים וויסות התנועה בשעות השיא וכדומה. יתר על כן, אין גם לצפות לשינוי משמעותי בדפוסי הנסיעה, בלי שהסובסידיה תלווה במדיניות המכוונת במישרין לשיפור שירותי האוטובוסים, באמצעות שיפור הרכב, הגברת התדירות בקווים וצמצום הצפיפות בהם. נוסף על הסובסידיה הישירה, נהנים הקואופרטיבים גם מתמיכות, הניתנות דרך אשראי לרכישת אוטובוסים, ולהן, כנראה, אותן השפעות מעוותות כבשאר ענפי המשק.

³ כלולה כאן התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים באוטובוסים, במוניות, ברכבת, ב"ארקיע" ובמידה חלקית במשאיות. בהעדר כיסוי סטטיסטי, לא כלולה כאן התפוקה בחברות האוטובוסים לתיור שאינן קשורות בקואופרטיבים, במוניות תיור והשכרת רכב לנהיגה עצמית. חישוב השינוי בתפוקה בתחום הסעות מיוחדות, והסעות תיור וטיול, מוטה כנראה כלפי מטה בשנתיים האחרונות.

⁴ העלייה הממוצעת במחירי שירותי האוטובוסים היתה 29 אחוזים בלבד (ובמשך השנה 21 אחוזים בלבד). שירותי המוניות התייקרו במוצע בכ-35 אחוזים, ובענף הנוסעים ברכבת 34—35 אחוזים. אחזקת רכב פרטי התייקרה במוצע בכ-45 אחוזים. לעומת זאת עלו מחירי המכוניות הפרטיות ב-1978 ביותר מ-100 אחוזים.

⁵ רמת המינוע נמדדת במונחי מספר המכוניות הפרטיות ל-1000 תושבים, והיא היתה, בשנים 1974 ועד 1977: 78.2, 80.0, 81.7 ו-84.2, בהתאמה (מצבת המכוניות — אומדן). רמת מינוע זו נעה בתחום בין

יוון לבין ספרד.

⁶ לא כולל תשלום עבור הסעת חיילים.

⁷ הכוללות: דמי נסיעה וסובסידיות, למעט בול ביטחון (עד אפריל 1978) ומס ערך מוסף.

ב. הובלת מטענים⁸

התפוקה הריאלית, הנובעת מהובלת מטענים, עלתה בשנת 1978 במוצק ב-6 אחוזים ויותר, לעומת 4 אחוזים בקירוב ב-1977. התאוששות תפוקת הענף החלה עוד במחצית השנייה של 1977, לאחר ירידה בשנים 1975 ו-1976⁹, במקביל להתאוששות בפעילות הכלכלית.

חידוש הצמיחה במשק, ובמיוחד בענף הבנייה, השפיע כמובן בתחום ההובלה. הובלות המטענים, שעיקרן בענף המשאיות, רגישות במיוחד לשינויים בפעילות ענף הבנייה, וכאן גם נעוץ ההבדל בשיעורי הגידול בתפוקה בין השנים 1978 לבין 1977. ההובלות הקשורות ישירות בענף הבנייה (למעלה מרבע מתפוקת ענף המשאיות), תרמו אחוז אחד לגידול תפוקת המשאיות ב-1978, בעוד שבשנת 1977 היתה תרומתן עדיין שלילית 3 (-) אחוזים). השפעה הפוכה היתה להובלת המחצבים (אשלג ופוספטים ליצוא) במשאיות: אלה תרמו 3-4 אחוזים לגידול בתפוקת הענף ב-1977, ופחות ממחצית האחוז ב-1978. חלק מהתפתחות זאת מוסברת בשינוי התחלקות הובלות המחצבים בין המשאיות לבין הרכבת, ושינוי אורך הקווים¹⁰. ההובלות לחקלאות תרמו במידת מה לירידת תפוקת המשאיות ב-1978, בדומה ל-1977.

היצע כושר ההובלה בענף המשאיות לא השתנה משמעותית בשנת 1978; מספר המשאיות לא השתנה, כנראה, אף כי רכב קטן, יחסית, שנגרט, הוחלף בגדול יותר¹¹. עודפי כושר הובלה, שנצטברו בענף עד 1977, נספגו הן בגידול הביקוש להובלות, החל מהמחצית השנייה של 1977, והן עם ביטול ההובלה בתנאי עומס יתר במשאיות הרכינות, בסוף 1977. בתחומי הובלה שונים הסתמן מחסור בכוח אדם. התפתחויות אלה בביקושים ובהיצע התבטאו במחירי ההובלה, שעלו, על פי אומדן, ב-60 אחוזים במוצק שנתי. בכך מומשו ההרשאות להעלאת המחירים במלואן, ואף למעלה מזה, זו השנה השנייה¹². התאוששות הפעילות בענף, והציפיות לגיאות בהובלה בשנים הקרובות, עם ההיערכות הביטחונית בנגב, הביאו בסוף 1978 לגידול ניכר בהזמנות רכב. בשנת 1978 חלה האצה בגידול תפוקת צינורות הדלק: כ-13 אחוזים, לעומת כ-5 אחוזים אשתקד. גידול זה בקצב הגידול בתפוקה נבע הן מהזרמות דלק גולמי ותזקיקים לצריכה מקומית, והן מהזרמות דלק לטרנויט.

3. תקשורת¹³

מדידת השינוי בתפוקת ענף התקשורת, על פי הדיווחים הכספיים, מורה אמנם על האטה בגידול, מ-7.6 אחוזים ב-1977 ל-4.3 אחוזים בשנת 1976; ובניכוי התפוקה הנובעת ממתן שירותים

⁸ נסקרת כאן התפוקה הנובעת מהובלת מטענים במשאיות, ברכבת, באוטובוסים, בארקיע ומהזרמת דלק גולמי ותזקיקי דלק בצינורות.

⁹ אשר לשינוי בתפוקת ענף המשאיות, ראוי להדגיש, שאין הוא נמדד במדידה ישירה, אלא על פי אינדיקטורים, כגון מדד הייצור התעשייתי, השיווק החקלאי, הובלת מחצבים במשאיות וכו'. לפיכך יש להתייחס בוהירות לאומדן השינוי בתפוקה. נוסף על כך, לצורך חישוב התפוקה בשנת 1978, השתמשנו בנתוני סקר המשאיות לשנת 1977 (נתוני 1977 שונים בהתאם). שינוי התפוקה הריאלית בהובלת מטענים ברכבת לשנת 1978, חושבו בבנק ישראל, ומקור שאר הנתונים — בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ובארגוני מובילים. הגדרת ענף המשאיות כוללת את כל המשאיות, לרבות אלה שעיקר פעילותן אינו הובלה בתשלום. הגדרה זו של הענף שונה מהמקובלת בחשבונאות הלאומית. התפוקה הנובעת מצינורות דלק חושבה בבנק ישראל, על פי נתוני הגורמים הפעילים בענף.

¹⁰ ב-1978 הופעלה מסילת הרכבת לאתר הפוספטים בנחל צין. הובלות האשלג נפגעו גם מהשביתה במפעלי ים המלח.

¹¹ אין בידינו עדיין נתונים למצבת כלי הרכב לשנת 1978, והדיון מתבסס על אומדנים בלבד.

¹² גם בהתחשב בעליית המחירים, המתחייבת מהחלת התקנות בדבר עומס ההובלות המותר להובלה במשאיות רכינות. פרט למשאיות אלה, נתון מחיר ההובלה להלכה בפיקוח ממשלתי.

¹³ לא כולל פעילות בנק הדואר.

לוח ט"ו-2
שירותי המלפון, 1974 עד 1978

מספר קווים ישירים מחוברים ¹	מספר התקנות במשך השנה	מספר בקשות שנתקבלו השנה	עודף ביקוש מצטבר ²	מספר פעימות מונה	העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת				מזה : פעימות מונה בשיתות בין-לאומיות	
					מספר התקנות	בקשות שנתקבלו	עודף ביקוש מצטבר	פעילות מונה		
(אלפים)					(מיליונים)					
(אחוזים) ³										
1974	533.2	45.3	74.8	166.9	1,936.4	—16.9	—3.2	15.8	8.4	..
1975	583.6	54.0	75.6	179.6	2,200.2	19.2	1.1	7.6	13.6	..
1976	627.0	52.3	66.5	185.1	2,555.8	—3.1	—12.0	3.1	16.2	(49.7)
1977	671.2	50.5	69.7	192.7	2,835.7	—3.3	4.8	4.1	11.0	(122.1)
1978	717.7	48.5	78.6	209.2	3,414.8	—4.0	12.8	8.6	20.4	(63.6)

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

(2) עודף ביקוש מצטבר מזגור כבקשות ממחינות משנים קודמות, ועוד הודעות ביצוע להתקנה בסוף השנה. עודף הביקוש, לפי הגדרה זו, עשוי להיות מוטה במידת-מה כלפי מעלה, בהעדר נתונים על ביטולים.

(3) לפני עיגול המספרים.

ה מק ר : משרד התקשורת.

למערכת הביטחון, ולגורמי חוץ אחרים¹⁴, מ-14 אחוזים לכ-7 אחוזים, בהתאמה (ראה לוח נ"ט"ו בנספח לפרק זה); אולם נראה, ששינוי התפוקה בפועל, ובעיקר התפוקה הנובעת משירותי טלפון, גבוה יותר ב-1978 מאשר ב-1977. לפער ניכר זה בין הנתונים הכספיים לנתונים הפיסיים אין בידינו, לפי שעה, הסבר מלא¹⁵. מאחר שההכנסות השוטפות משירותי הטלפון נוטלות קרוב ל-80 אחוזים מהכנסות התקשורת, הרי שהנתונים הפיסיים, המתייחסים לשירותים אלה, עשויים לשמש אינדיקציה מהימנה יותר להתפתחות תפוקת התקשורת. הנתונים מורים (ראה לוח ט"ו-2), כי ב-1978 הואץ מאוד קצב הגידול בשימוש בשירותי הטלפון בשיחות מקומיות, נמשך גם הגידול המהיר בשיחות בינלאומיות, אף כי בקצב איטי מאשתקד, שבה היה שיעור גידול חריג. כיווני התפתחויות אלה בתפוקת שירותי הטלפון תואמים את ההתאוששות בפעילות הכלכלית במשק. לאחר שבשנים 1974 עד 1976 הסתמן שפל בביקוש להתקנות טלפון חדשות¹⁶, נסתמן ב-1977 גידול בביקוש להן, שהואץ במידה ניכרת ב-1978, כצפוי.

הגידול בביקוש לטלפונים לא נענה בגידול במספר ההתקנות. נהפוך הוא: מאז 1976 חלה ירידה בשיעור 3-4 אחוזים במספר ההתקנות השנתיות, וכתוצאה מכך גדל עודף הביקוש המצטבר, שהסתכם בלמעלה מ-209 אלף לסוף 1978. הטלפון במשק הישראלי הינו מצרך, שאינו מתחלק על פי העדפות הצרכן וכוחות שוק, ועל כן אינו מסופק לדורשים גם כשההשקעה כדאית מבחינה כלכלית. נראה שחוסר היעילות של המערכת ויחסי העבודה השוררים בה, הם הגורמים העיקריים לפיגור המתעצם בין ההיצע לביקוש לטלפונים. על כך מצביעים תקציבי פיתוח, שאינם מנוצלים, ופער בין תכניות העבודה המחוזיות והמרכזיות בשירותי הטלפון. ראוי לציין, שהמעבר ההדרגתי למירכאות טלפון משוכללות יותר, בשנים האחרונות, מאפשר חיסכון ניכר בכוח-אדם בשירותים אלה.

העלייה הממוצעת במחירי תפוקת התקשורת היתה ב-1978 71 אחוזים, שיעור גבוה במידה רבה מעליית מדד המחירים לצרכן. תופעה זו חלה בכל שירותי הענף. השוואת מדדי המחירים בשירותי התקשורת (במדד המחירים לצרכן) למדד הכללי בשלוש ארבע השנים האחרונות מורה על עלייה דומה כמעט.

4. תחבורה בינלאומית

א. ספנות ונמלים

תפוקת ענפי הספנות והנמלים בשנת 1978 גדלה כאשתקד, 7 אחוזים ויותר, אולם שלא כב-1977, חלה ההאצה בגידול תפוקת הנמלים, בעוד שבגידול תפוקת הספנות חלה ירידה ניכרת¹⁷. התפוקה בהובלת מטענים, שגידולה הואט, נפגעה מהשביתה בצי הסוחר הישראלי — למעט במיכליות דלק — שפרצה בראשית 1978, ונמשכה 80 יום. בקווי היבוא והיצוא הוחלפו האניות

¹⁴ התפוקה ממתן שירותים לגורמי חוץ נמדדת בעת התשלום עבור השירות, אך עיתוי התשלומים אינו סדיר, ואינו קשור כמעט בפעילות הריאלית.

¹⁵ מהימנות הנתונים הכספיים, לגבי חלוקת הפעילות לפי שנים, פחותה, בדרך כלל, ממהימנות הנתונים הפיסיים. חלק מההטייה במדידה בשנים 1977 ו-1978 נובע גם מכך, שבתקופה אוגוסט 1976 עד מאי 1978 שילם המנוי החדש מראש עבור 3,000 פעימות מונה. הסבר אחר, שעשוי להתברר כמכריע, נעוץ בפיגורי גבייה מיוחדים בשירותי הטלפון בסוף 1978.

¹⁶ באופן כללי מתנהגת סדרה זו בדומה להכנסה הריאלית הפנויה הפרטית, לרכישות מוצרים בניי-קיימא וכי; עם זאת, אין השוואת סדרות אלה בעלת משמעות מלאה, שכן הביקוש להתקנות כולל ביקוש של עסקים וסקטור ציבורי, שאין תגובתם דומה לזו של משקי הבית על השינויים הכלכליים.

¹⁷ השינוי בתפוקה הריאלית בספנות נמדד דרך השינוי בפדיון במחירים קבועים. אומדן השינוי במחירים בספנות חושב באמצעות שיקלול השינוי במחירי הובלות מטענים, דלק ודמי החכרה לזרים. למדידת השינוי במחירי הובלת מטענים (בקווי "צים"), נלקח בחשבון סל קבוע (בשנה קודמת) של סך כל

לוח ט"ו-3

הפדיון במחירים שוטפים והשינוי בתפוקה בספנות הישראלית, 1976 עד 1978

הפדיון לפי סוג הובלה	התפלגות הפדיון			העלייה או הירידה (—) בתפוקה הריאלית		
	1976	1977 ¹	1978	1976	1977	1978
מחובלת מטענים (לרבות דלק) ²	4,297.2	6,183.2	11,360.7	92.5	92.3	92.8
מזה: מטעני יבוא	(1,614.9)	(1,930.6)	(3,510.2)	(34.8)	(28.8)	(28.7)
מטעני יצוא	(505.9)	(924.8)	(1,437.3)	(10.9)	(13.8)	(11.7)
מטענים בין גמלים זרים	(2,176.4)	(3,327.8)	(6,413.2)	(46.8)	(49.7)	(52.4)
החכרה לזרים ³	312.8	445.9	685.1	6.7	6.7	5.6
שונות	35.6	68.2	201.2	0.8	1.0	1.6
סך הכול	4,645.6	6,697.3	12,247.0	100.0	100.0	100.0
	2.3	9.0	4.0			
	—44.9	47.0	58.9			
	—17.7	18.9	—10.9			

(1) נתוני 1977 מתוקנים; נתוני 1978 — ארעיים.

(2) לרבות הובלת דלק לטרנזיט. השינוי הריאלי בתפוקה, הנובעת מהובלת דלק ב-1978 לעומת 1977, היה 10.1 אחוזים.

(3) הפדיון מהתכרות בין חברות ישראליות היה בשנים 1976 עד 1978: 538, 718 ו-1,215 מיליוני לירות, בהתאמה.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה וחברות ספנות. השינוי בתפוקה — חישובי בנק ישראל.

המושבות באניות חכורות¹⁸, בעוד שההאטה התמקדה בעיקר בקווי המטען שבין נמלים זרים. ובמיוחד קו המכולות ("שלוש היבשות") של "צים". בתחום הובלת הדלק — ובמיוחד בהובלה בין נמלים זרים (אל צינור הנפט אילת-אשקלון וממנו) — חלה ב-1978 האצה בגידול התפוקה. לא כן בהחכרת אניות בקווים בינלאומיים, שפעילותה הריאלית הצטמצמה כתוצאה ממכירת אניות, שעסקו בסחר זה. (ראה לוח ט"ו-3).

בשנת 1977 גרמה את ההאצה בתפוקת הענף התפתחות השירותים בקווי היצוא ובקווים בינלאומיים (למעט דלק), בעוד שהשנה היתה ההתאוששות בהובלת מטעני יבוא הגורם המכריע. כמויות היצוא, במונחי טונות, גדלו בשיעור דומה לאשתקד, ואילו בשיעור הגידול בכמויות המובלות בין נמלים זרים ניכרה האטה — 7 אחוזים לעומת כ-28 אחוזים ב-1977 ו-22 אחוזים ב-1976. בכמויות מטעני היבוא, שהובילה הספנות הישראלית, נרשם גידול של יותר מ-10 אחוזים, לאחר שלוש שנים רצופות, שבהן חלה ירידה מוחלטת בהם. שינוי זה במגמה נעוץ בהתאוששות הפעילות הכלכלית במשק, שראשיתה עוד ב-1977, וכנראה גם בחידוש מלאים.

תפוקת הנמלים ותנועת המטענים בנמלי הארץ הושפעה גם היא במידה מכרעת מן ההתפתחויות בכמויות היבוא. סך כמויות היבוא גדלו ב-1978 ב-12.4 אחוזים, לעומת ירידתם ב-1.5 אחוזים אשתקד. בסך כלל מטעני היצוא בנמלים, לעומת זאת, חלה ירידה בקצב הגידול (ראה לוח ג' ט"ו-3 בנספח לפרק זה)¹⁹.

חלקה של הספנות הישראלית בסחר החוץ הימי הישראלי ירד השנה, כנראה בעטייה של השביתה בצי, הן ביבוא והן ביצוא, והוא הסתכם ב-58.1 אחוזים ביבוא ו-42.7 אחוזים ביצוא²⁰. לוח ט"ו-4 מלמד על השינוי בכושר ההובלה ב-1978; "צים" ניצלה את השביתה בצי למכירת מספר אניות משא מיושנות, שאיגודי הימאים התנגדו למכירתן, ובמקביל רכשה אניות חדשות יותר, שיאפשרו חיסכון בהוצאות תיפעול. יודגש, שהשיפורים הטכנולוגיים, המתבטאים בהפעלתן של אניות מתמחות ואניות מכולה חדשות, אינם באים לידי ביטוי מלא במדידה הנהוגה של הגידול בהיצע, ועל כן יש להיזהר בהסקת מסקנות ביחס לניצולת הצי. בסך הכול, הסתכמה ההשקעה נטו בצי (קניית אניות, פחות מכירת אניות) בכ-13—15 מיליון דולר. במספר המועסקים בספנות חלה ירידה בכ-4 אחוזים בממוצע לעומת 1977, וב-8 אחוזים לעומת 1975²¹ (תוך ירידת שיעור הזרים בצוותות). מחירי סך כל תפוקת הספנות הישראלית עלו ב-1978 בממוצע בכ-6 אחוזים; מחירי הובלת מטענים עלו ב-8—9 אחוזים (במונחי דולרים), עליית מחירים מואצת לעומת השנתיים הקודמות. יצויין, כי עליות המחירים באניות הקווים בעולם (וכאלה מרבית אניות "צים") משקפות, בדרך כלל, את קצב האינפלציה העולמית²². הכנסות הספנות הישראלית מפעילות בין נמלים

המטענים, לפי קווים. כיוון שהשינוי בפדיון לטון מטען משמש אינדיקציה לשינוי במחיר, הרי כשמשתנה הרכב המטענים בקו, יוטה מדד המחירים. לפיכך ראוי להתייחס בזהירות לאומדן שינויי התפוקה בין השנים.

¹⁸ דבר שיש בו כדי להוריד את אחוז הערך המוסף בתפוקת הענף.

¹⁹ ראוי לציין, שהגידול ביבוא מטען כללי — עיקרו מוצרי תעשייה — התורם כ-70 אחוזים מהכנסות הנמלים (ללא דלק), הגיע ל-22 אחוזים וכ-3 אחוזים ב-1977. ביצוא בלטו ההאצה בגידול מטען כללי, האטה בגידול בכמויות הפוספטים והירידה בכמויות האשלג.

²⁰ לעומת 59.1 ו-63 אחוזים מהיבוא בשנים 1977 ו-1976, בהתאמה, ו-45.9 ו-53.9 אחוזים ביצוא באותן שנים, בהתאמה.

²¹ הירידה ניכרת יותר בקרב עובדי הים.

²² בשנת 1978 חלה ירידה בסחר העולמי-ימי (במונחי טון-ק"מ) ותנאי השפל בענף נמשכו בדרך כלל: תוספת האניות החדשות קטנה, והזמנות הבנייה הצטמצמו. ההתאוששות והתגודדות במחירי ההובלה בחלקי הספנות השונים, למרות השפל הבסיסי החלו, בדרך כלל, מגידול בביקוש למיכליות בשל אגירת דלק, מחשש העלאת מחירים, בעיקר במחצית השנייה של 1978, במיוחד בעקבות המשבר באיראן. יבוא הגרעינים לסין, בקנה מידה גדול, הוין גם הוא ביקושים בשוק ההחכרות.

לוח ט"ו-4
אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האניה והמעמס, 1976 עד 1978

סוף התקופה	מספר האניות			המעמס בסוף השנה			העלייה או הירידה בכושר ההובלה ¹ לעומת השנה הקודמת		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978	1976	1977	1978
							(אחוזים)		
משא כללי	55	57	53	558.1	594.7	590.7	4.3	5.8	2.5
קירור	3	4	3	6.7	11.8	6.7	—48.1	—77.6	4.9
צובר	19	21	20	946.1	986.4	925.5	1.0	1.7	0.4
סך כל אניות מטען יבש ²	77	82	76	1,510.9	1,592.9	1,522.9	—1.9	1.0	1.3
מיכליות	24	24	25	2,941.5	3,045.1	3,069.8	—1.1	2.5	2.7
סך הכול	101	106	101	4,452.4	4,638.0	4,592.7	—1.0	1.9	2.2

(1) כושר ההובלה חושב כמכפלת המעמס במהירות ובחלק השנה, שהאניה היתה בו בבעלות ישראלית.

(2) ללא מיכליות.

ה ט כ ו ר : הישובי בנק ישראל, על פי נתוני אנף הספנות והנמלים בבושרד התחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והפרות ספנות.

זרים (לרבות דלק בהובלת טרנזיט) והחכרה לזרים היוו ב-1978 58 אחוזים מסך ההכנסות, בהשוואה ל-56 אחוזים ב-1977 ו-53 אחוזים ב-1976 (ראה לוח ט"ו-3). לעובדה זו חשיבות מיוחדת, נוכח התגברות המגמות הפרוטקציוניסטיות בספנות, שינוי מקורות אספקת הדלק לישראל בעקבות האירועים באיראן והיקפו המוגבל של הסחר הישראלי (יחסית לכורשר ההובלה של הצי)²³. על פי נתונים חלקיים, סיימה "צים" את שנת 1978 בהפסד תיפעולי, המוסבר בעיקר בנוקשי השביתה.

ב. תעופה בינלאומית ושדות תעופה
הגידול המהיר בתפוקת התעופה הבינלאומית ושדות התעופה, שציין את השנים 1976 ו-1977, נבלם ב-1978. הגידול בתפוקה היה השנה כ-6 אחוזים בקירוב, לעומת 28 אחוזים בשנתיים הקודמות²⁴.

ירידת קצב הגידול בתפוקת הענף בולטת במיוחד נוכח הגיאות היחסית בתעופה הבינלאומית העולמית ב-1978: גידול בשיעור 12 אחוזים (במונחי נוסע-ק"מ וטון-ק"מ), שהביא לשיפור בתפוסת המטוסים ולשיפור ברווחיותן של חברות תעופה בעולם²⁵.

לוח ט"ו-5

התפוקה של מטופי "אל-על", 1976 עד 1978
(במטוסים עצמיים וחכורים)

העלייה או הירידה לעומת שנה קודמת						
1978	1977	1976	1978 ²	1977	1976	
1.7	8.1	30.9	7,183	7,064	6,534	מושב — ק"מ מוצע (מיליונים)
2.3	12.7	33.8	5,001	4,890	4,340	נוסע — ק"מ שנמכר (מיליונים)
			69.6	69.2	66.4	(1) / (2) (אחוזים)
10.2	55.2	24.0	592	537	346	טון — ק"מ מוצע — מטען (מיליונים)
12.1	87.8	26.8	398	355	189	טון — ק"מ שנמכר — מטען (מיליונים)
			67.2	66.1	54.6	(3) / (4) (אחוזים)
4.8	25.9	28.3	1,233	1,176	934	טון — ק"מ כולל מוצע — נוסעים ומטען (מיליונים) ¹
6.0	37.0	31.5	843	795	580	טון — ק"מ כולל שנמכר — נוסעים ומטען (מיליונים)
			68.4	67.6	62.1	(5) / (6) (אחוזים)

(1) כולל ציוד מחקר לחברת ק"ל, לא כולל מטעני דואר; בנוסעים נלקח בחשבון משקלו של נוסע ממוצע (כולל כבודה — 90 ק"ג); כולל נוסעים בטיסות סדירות, בטיסות עולים ובטיסות שכר (בחברת "אל-על" ו"אל-על-שכר").

(2) הנתונים לשנת 1978 מתייחסים לתקופה, שבה הושבתה "אל-על" למשך 3 שבועות.
ה ס ק ו ר : חברת "אל-על".

²³ ב-1978 נסתמנה מגמה של מכירת אניות מצד חברות מערב אירופיות לארצות, שבהן כוח העבודה זול יחסית, ועל כן עמידותן בתנאי שפל גבוהה יותר.

²⁴ השינוי בתפוקה נמדד כשינוי בפדיון במחירים קבועים.

²⁵ לצמיחה המהירה יחסית תרמו הורדות התעריפים בתעופה העולמית. בשנת 1978 נמשך תהליך התערערו מעמדו של ארגון. חברות התעופה הסדירות (יאט"א) בתחום קביעת תעריפי הטיסה, בעיקר בשל מדיניות התעופה האזרחית של ארה"ב.

הגידול הריאלי בתפוקת "אל-על", הנובעת מהסעת נוסעים, היה השנה 1—2 אחוזים בלבד, לעומת כ-13 אחוזים אשתקד, ואילו הגידול בתפוקה, הנובעת מהובלת מטען ב"אל-על" וב"קאל", הואט עוד יותר: 2—3 אחוזים, לעומת הכפלת התפוקה בקירוב ב-1977. מספר גורמים עיקריים גרמו להאטת הגידול בסך כל תפוקת "אל-על" ב-1978: האטה ניכרת בקצב גידול התיירות בדרך האוויר לישראל, וצמצום בתנועת התיירות מארה"ב (להורדת התעריפים בטיסות לישראל בנתיב הצפון-אטלנטי ובקווים אירופיים אחדים, שהופעלה רק בסתו השנה, כתגובת החברות הסדירות לפעילות חברות השכר, היתה ב-1978 השפעה מוגבלת בלבד); חברת "אל-על" הוש" בתה במשך 3 שבועות באפריל 1978, בגלל משבר ביחסי העבודה בחברה; השביתה השפיעה בוודאי על תפוקת החברה גם לאחר תום השביתה²⁶; יש לזכור, כי הגידול בהובלת מטענים באוויר ב-1977, בשל פעילות חברת "קאל" והפעלת מטוסי בואינג 747 למטען, היה תופעה יוצאת דופן, שאינה יכולה להישנות מדי שנה בהיקף דומה. "אל-על" לא נהנתה ב-1978 מהגידול המהיר בתנועה בנתיב הצפון-אטלנטי, שהוא החשוב בנתיבי הטיסה הבינלאומיים, והוא גם מקור לחלק נכבד בתנועה ובהכנסות "אל-על"²⁷ — שכן התפתחות התנועה בטיסות הסדירות, שהוזלו השנה, ניוונה במידה רבה מהסטת נוסעים מטיסות שכר, שבהן לא היתה "אל-על" פעילה עד כה. הליברליזציה במדיניות התעופה, שאירעה במהלך 1978, הביאה לקראת סוף השנה להסרה כללית כמעט של המגבלות על טיסות שכר, אך תוצאותיה של מדיניות זו תוכלנה להיבחן רק בטווח ארוך יותר, שבו תתאמנה עצמן החברות הסדירות וחברות השכר לשינוי תנאי השוק²⁸. הסכם התעופה החדש עם ארה"ב, שנכנס לתוקפו בסוף 1978, מבטיח אמנם זכויות נחיתה נוספות ל"אל-על" בארה"ב, התרת טיסות שכר מכל חלקי ארה"ב וחופש בקביעת מחירי טיסה בין המדינות לכל צד, אך גם אלה לא יכלו עדיין להתממש במדה מלאה ב-1978.

בשנת 1978 גדל מספר המועסקים ב"אל-על" בכ-9.5 אחוזים בממוצע (למעלה מ-400 עובדים). תוספת עובדים זו קשורה בחלקה בקליטת מטוס בואינג 747 יסיב (לנוסעים ומטען) ביוני 1978²⁹. אין בידינו נתונים כספיים סופיים ביחס להכנסותיה והוצאותיה של חברת "אל-על" בשנת 1978/79, אך ההתפתחויות, שתוארו לעיל, בתחום התפוקה והמחירים, וכן העליות בהוצאות ובמיוחד בשכר, יסתכמו כנראה בהפסד כספי, המוערך ב-25 עד 30 מיליון דולר. השכר לעובד (הכולל רכיב מטבע חוץ בשכרם של עובדי צוותי האוויר) עלה ב-1978 בכ-75 אחוזים, שיעור הגבוה מעלית השכר הממוצעת במשק. השכר נטל כשליש מהוצאות החברה.

5. התיירות³⁰

לאחר שנתיים רצופות של גיאות בתנועת התיירות הבינלאומית לישראל, חלה ב-1978 האטה ניכרת בתנועה, וזו גדלה ב-8.5 אחוזים בלבד. בסך הכל הגיעו לישראל ב-1978 כ-1,071 אלף מבקרים³¹.

²⁶ השביתה, וכן עליית חלקן של חברות השכר בתנועה, גרמה לירידת חלקה היחסי של "אל-על" בתנועה האווירית לישראל וממנה, מ-51.4 אחוזים ב-1977 ל-48.3 אחוזים ב-1978. תנועת הנוסעים הכוללת בנמל התעופה בן-גוריון גדלה ביותר מ-13 אחוזים, בעוד שהתנועה "אל-על" גדלה בכ-7 אחוזים בלבד. ²⁷ הגידול הכולל בתנועה הסדירה אל החוף המזרחי בארה"ב וממנו היה ב-1978 23 אחוזים, בעוד שהתנועה המקבילה באל-על גדלה בכ-3 אחוזים בלבד. סך כל התנועה הטרנס-אטלנטית בכל החברות (לרבות בטיסות שכר) גדלה בכ-11 אחוזים.

²⁸ ראה גם את הדיון בסעיף 5, התיירות, בפרק זה.

²⁹ המטוס נקנה ב-45.2 מיליון דולר.

³⁰ הסקירה עוסקת בתיירות הבינלאומית לישראל ואינה עוסקת בתיירות פנים, או ביכוא שירותי תיירות. תנועת התיירות הבינלאומית לישראל מורכבת מתיירים ומבקרים באניות סוור. לא כלולים בתנועה זו מבקרים מלבנון; ראשיתה של תנועה זו ב-1976, עם פתיחת "הגדר הטובה", והיא הסתכמה ב-1978 בכ-105 אלף מבקרים.

³¹ 81.3 אחוזים הגיעו ארצה בדרך האוויר, 6.8 אחוזים — בדרך היבשה, ו-10.4 אחוזים — באניות סוור. 137 אלף המבקרים מארצות ערב לשטחים המוחזקים אינם כלולים כאן.

התיירות העולמית גדלה אף היא בשיעור דומה³², הנחשב אמנם גבוה יחסית, אך בשנתיים הקודמות עלה גידול התיירות לישראל על גידול התיירות העולמית. הגידול בתיירות העולמית בשנתיים שלוש האחרונות התחולל למרות האינפלציה, הצמיחה המשקית האיטית ואי הציבות המוניטרית בעולם. התפתחות זו התאפשרה הודות למאמצי קידום מכירות בארצות שונות, הליבר-ליזציה וההוזלה במערכת תעריפי הטיסה באזורים חשובים לתיירות, ובכך, שהתיירות תופסת כיום מקום ראשון במעלה בתחום עדיפויות הצריכה במדינות מערב אירופה.

קשה להסביר את ההאטה היחסית בגידול התיירות לישראל ב-1978. חלק ממנה מוסבר, כנראה, בתגובה מחזורית לגיאות בתיירות בשנים 1976 ו-1977, שכן גיאות זו מלווה, בדרך כלל, בירידה ברמת השירות לתיירות, ותוצאותיה ניכרות לאחר מכן. ראוי להדגיש במיוחד את ההאטה הניכרת (ובדרך האוויר — אף הירידה) במספר התיירים הבאים מארה"ב; נראה, שהירידה מתרחשת בעיקר בקרב התיירות היהודית³³ מארץ זו, ואין להסבירה בגורמים כלכליים בלבד, אלא בגורמים נוספים, המאפיינים מגמה של הטווח הארוך, טיב השירות, היקף הביקורים המשפחתיים ומידת העניין בהשתתפות באירועים מיוחדים בארץ. לפיכך עשויה הירידה בערכו של הדולר, לעומת המטבעות האירופיים, להסביר רק חלק מתופעה זו, שכן התייקרות מערב אירופה לתייר האמריקאי פוגעת, כנראה, בתיירות לישראל, המהווה במקרים רבים חלק מהתיירות המשולבת עם אירופה. לצורך הערכת השינוי במחירי השירותים לתיירים בארץ ב-1978, ניתן רק להיעזר באינדקס ציות, בהעדר מדידה ישירה. הפדיון הממוצע ללינת תייר בבתי מלון עלה השנה בממוצע בכ-99 אחוזים, ובניכוי פחות הל"י לעומת הדולר, מצביע השינוי על עליית מחירים בדולרים בשיעור 18 עד 20 אחוזים. בהתחשב בתמריצים שקיבלו המלונאים עד 1977, תמורת הכנסותיהם במטבע חוץ, הרי שהגידול בפדיון ללינת תייר הסתכם ב-66 אחוזים בל"י, וב-15 אחוזים בדולרים³⁴. שינוי זה בפדיון הממוצע ללינת תייר גבוה, הן מעליית מדד המחירים הכללי והן מעליית מדד מחירי התשומות, שעלה בממוצע ב-1978 ב-59 אחוזים. בחינת השינוי, שחל בפדיון ללינת תייר ולמחירי התשומות, בין הרביע האחרון של 1977 לבין הרביע האחרון של 1978, מצביעה על הרעה ב"תנאי הסחר" בשירותי המלונאות לתיירים.

רק 30 אחוזים מלינות התייר בארץ הם בבתי מלון לתיירים, וחסרים נתונים מפורטים על הוצאות התיירים מחוץ למלונות, ולפיכך נעשתה הערכה גולמית לאומדן ההתייקרות הממוצעת של סל הוצאה כולל של התיירים בארץ ב-1978 לעומת 1977. הבדיקה מעלה, שההתייקרות היתה 70 אחוזים לערך בל"י וכ-2 אחוזים במונחי דולרים, בממוצע שנתי. ההתייקרות בין הרביע האחרון של 1977 לזה שב-1978 היתה, לעומת זאת, כ-55 אחוזים בל"י, ויותר מ-15 אחוזים במונחי דולרים. ההכנסות במטבע חוץ, שהמירו תיירים ומספקי השירותים לתיירים, הסתכמו ב-1978 ב-582 מיליון דולר, והם היוו 21 אחוזים מסך יצוא השירותים במחירים שוטפים, למעט השטחים המוחזקים. הגידול בהכנסות הנומינליות במטבע חוץ לעומת 1977 היה בשיעור 4 אחוזים³⁵, וכ-2 אחוזים ריאליים.

חלקם של התיירים, הבאים לישראל מאירופה, עולה בשנים האחרונות ברציפות, ובשנת 1978, שבה גדלה התיירות מאירופה בלמעלה מ-12 אחוזים (ב-1977 — 24 אחוזים), הוא היוות

³² על-פי הסטטיסטיקה של כניסות מבקרים. הגידול בהכנסות מהתיירות העולמית נאמד בכ-11—12 אחוזים, והן נטלו כ-5 אחוזים מהסחר העולמי ב-1978.

³³ על כך מעידים, לדוגמה, נתוני התיירות מגניוירק ומשאר חלקי מזרח ארה"ב. במספר התיירים הבאים מגניוירק מדרך האוויר חלה ב-1978 ירידה בכ-3 אחוזים, ולעומת 1972, חלה ירידה של 28 (!) אחוזים.

³⁴ הגידול בפדיון ללינת אורח (תיירים וישראלים) היה בממוצע 77 אחוזים, וכולל התמריצים ששולמו ב-1977 — כ-57 אחוזים. ראוי לציין, שהשינוי הממוצע בפדיון ללינה אינו מתחשב בשינוי בהרכב בתי המלון, היקף השירותים שנמכרו בבתי המלון ואיכותם.

³⁵ על פי אומדן מתוקן לשנת 1977, שנערך בידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לינות תיירים, שהות תיירים והכנסות מתיירות, 1975 עד 1978

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת ³				1978	1977	1976	1975	
1978	1977	1976	1975					
(אחוזים)								
8.5	23.8	28.6	—0.8	1,070.8	986.5	796.6	619.6	1. כניסות תיירות בינלאומית (אלפים)
(21.0)	(45.0)	(5.6)	(9.8)	(112.1)	(92.6)	(63.9)	(60.5)	2. מזה : באניות סויר (אלפים)
3.3	21.7	35.5	—5.8	6,727.1	6,509.7	5,347.0	3,944.2	3. מספר לינות אורחי חוץ בבתי מלון לתיירות (אלפים)
(3.3)	(21.9)	(38.3)	(—3.2)	(4,270.1)	(4,133.5)	(3,389.7)	(2,451.1)	4. מזה : בתי מלון 4 ו-5 כוכבים
				11	12	12	12	5. שהות ממוצעת של תיירים ששהו עד : חודש (ימים)
				15	16	16	17	3 חודשים (ימים)
				11	13	12	13	חציון שהות (ימים)
4.2	31.5	45.2	4.1	582.0	558.6	424.8	292.6	6. הכנסות מטבע חוץ (מיליוני דולרים) ²
—4.1	6.2	12.9	4.9	543	566	533	472	7. הכנסה ממוצעת לתייר (דולרים)

(1) לא כולל כ-20,000 נכנסים מלבנון ב-1977, וכ-105,000 ב-1978 (ביקורים של חיילי או"ם ואזרחים מדרום לבנון), ולא כולל מבקרים לשטחים המוחזקים.

(2) נתוני 1975 עד 1978 הנם אומדנים מתוקנים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שטרם פורסמו.

(3) לפני עיגול המספרים.

ה מק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

למעלה מ-55 אחוזים (ראה לוח ג' ט"ו-4). ראוי לציין, שישראל הווללה, יחסית, לתייר האירופי על אף האינפלציה בישראל, בשל ייסוף המטבעות האירופיים יחסית לדולר (ול"י) ב-1978. עם זאת, זולים עדיין שירותי התיירות המתחרים בישראל, כגון ביוון, ספרד ופורטוגל, מאלה שבשראל.

במשך 1978 התרחבה הליברליזציה בתחום מדיניות התעופה, ולקראת סוף השנה הותרו טיסות שכר מכל חלקי העולם למעשה, ובמקביל הוזלו משמעותית תעריפי הטיסה בחברות הסדירות, הן בנתיב האטלנטי והן מארצות אחרות באירופה. על אף כל אלה, גדלה בסיכום שנתי תנועת התיירים לישראל בדרך האוויר ב-1978 ב-6 אחוזים בלבד (39 אחוזים בטיסות שכר, ו-2 אחוזים בטיסות סדירות)³⁶. יצוין, שהירידה המשמעותית במחירי הטיסות מארה"ב לישראל, תוספת תעריפי טיסה מיוחדים (הנהוגים זה שנתיים לארצות אחרות) בצד התרת טיסות שכר מכל חלקי ארה"ב, התרחשו רק בסתו 1978, ועל כן היתה השפעתם על 1978 חלקית בלבד³⁷. מתוצאות הליברליזציה בשנת 1978 אין, כמובן, להקיש לגבי הפוטנציאל העתידי הכולל של פיתוח התיירות באוויר לישראל, מפאה קוצר הזמן שחלף, והפיגור בהתאמות השוק, אולם ניתן לציין, שהחל מסוף 1978 הושו, בדרך כלל, התנאים שבהם פועלת מערכת התעופה הישראלית, למקובל בשאר ארצות התיירות.

משך השהות של התיירים בארץ הואט השנה, כנראה עקב ירידת משקלם היחסי של היהודים בקרב התיירים, וירידת חלקם היחסי של התיירים מצפון אמריקה. גם במספר הלינות בבתי המלון לתיירים נרשמה ב-1978 האטה ניכרת (ראה לוח ט"ו-6). שלא כבשנים 1976 ו-1977, שבהן חלה ירידה במספר הלינות של ישראלים בבתי מלון, חלה בהן ב-1978 עליית מה. סך הלינות בבתי מלון עלה פחות מהגידול בהיצע החדרים, ולפיכך ירדה התפוסה השנתית הממוצעת בבתי המלון (ראה לוח ט"ו-7).

לעומת המדיניות המוצהרת בדבר בניית חדרי מלון, המותאמים לתיירות עממית, התרכזה תוספת החדרים בפועל ב-1978 בעיקר בבתי המלון היקרים יותר, בעלי שתי הדרגות הגבוהות³⁸. תופעה זו מסבירה חלקית את התוספת הניכרת במספר המועסקים הממוצע, שהיתה ב-1978 גבוהה מהעליה במספר החדרים והלינות כאחד. גם השיפור בעונתיות בתנועת התיירים, כתוצאה מעליית חלקן של טיסות השכר, הגדילה כנראה את הדרישה לכוח אדם בענף.

³⁶ נתון המקביל לתיירים מאירופה — 12 בסך הכול, שמהם 66 אחוזים בטיסות שכר ו-3 אחוזים בטיסות סדירות.

³⁷ ב-1978 הגיעו לישראל בטיסות שכר 114 אלף תיירים זרים בקירוב (מתוכם כ-18 אלף במטוסי "אל-על"), ומבין אלה הגיעו ישירות לאילת 17 אלף לעומת 12 אלף ב-1977.

³⁸ ההשקעות בתשתית בתיירות הסתכמו ב-1978 בכ-550 מיליון ל"י, ומה 270 מיליון ל"י בבתי מלון (ב-1977 היו ההשקעות 327 ו-191 מיליון ל"י, בהתאמה). נתונים אלה משקפים אי גידול בסך ההשקעה הריאלית, ואף ירידה בכ-15—20 אחוזים בהשקעה בבתי מלון.

לוח ט"ו-7
חדרים, תפוסה ומועסקים בבתי מלון, 1975 עד 1978

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת								
1978	1977	1976	1975	1978 ¹	1977	1976	1975	
(אחוזים) ²								
5.6	3.0	2.5	5.5	26.3	24.9	24.2	23.6	מספר החדרים בבתי מלון (ממוצע שנתי) (אלפים)
5.3	4.2	4.0	5.0	23.6	22.4	21.5	20.7	מזה : בבתי מלון לתיירים (אלפים)
(7.3)	(5.1)	(3.4)	(13.1)	(13.0)	(12.1)	(11.6)	(11.2)	מזה : בעלי שתי הדרגות הגבוהות (אלפים)
—2.7	7.4	15.8	—7.1	53.5	55.0	51.2	44.2	אחוז תפוסת מיטות בבתי מלון לתיירים (אורחי חוץ ומקומיים)
(—3.4)	(8.5)	(19.7)	(—8.7)	(56.7)	(58.7)	(54.1)	(45.2)	מזה : בעלי שתי הדרגות הגבוהות
11.8	10.7	9.8	9.8	16.8	15.0	13.6	12.4	מועסקים בבתי מלון לתיירים (ממוצע שנתי) (אלפים)

(1) בסך הכול היו בסוף 1978 26.7 אלף חדרים. 24.0 אלף חדרים היו בבתי מלון לתיירים, ומהם 13.4 אלף חדרים (55.8 אחוזים) בבתי מלון בדרגות הגבוהות.

(2) לפני עיגול המספרים.

ה מ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.