

## התחבורה והתקשורת

### 1. קווי ההתפתחות העיקריים

בשנת 1967 לא השתנתה תפוקת ענף התחבורה והתקשורת, לאחר שגם בשנת 1966 נסתמנה בה יציבות. היתה זו תוצאה של האטה בקצב הירידה בתפוקה הנובעת מהובלה פנים ארצית ועלייה מתונה יותר מאשר אשתקד בהובלה הבינלאומית (ראה לוח י"ד-1) פדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם בשנת 1967 ב-1,690 מיליון ל"י.<sup>1</sup>

מבחינת הפעילות בענף ב-1967 ניתן להבחין בהבדל ברור בין התקופה שלפני המלחמה לבין התקופה שלאחריה הן בתחבורה הפנים-ארצית והן בתחבורה הבינלאומית.

בתחבורה היבשתית — נמשכה במחצית הראשונה של השנה מגמת הירידה בהובלת מטענים במשאיות וברכבת תופעה שאיפיינה את תקופת המיתון. ברביע הראשון של שנת 1967 היתה אמנם עלייה מסוימת בהובלות אך היו אלה רק ההובלות של התוצרת החקלאית שקיוזו את הירידה החזקה בהובלות לענפי המשק האחרים. ירידה ניכרת בהובלות איפיינה את הרביע השני של השנה, בעת הכווננות והמלחמה, ירידה שנבעה גם מגיוס מרבית הרכב לצורכי המאמץ הבטחוני. מחודש יולי ואילך חלה עלייה ניכרת בביקוש להובלות, אשר נבעה מעליית הביקוש על מערכת הביטחון, מעליית הייצור התעשייתי ובמידה מסוימת מחידוש ההשקעות. מבין ההשקעות השפיעה במיוחד העלייה בסוגי ההשקעות הנדרשות לנפח הובלה גדול, כגון השקעות בכבישים ועבודות עפר שונות.

השינויים בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים היו קשורים, בדרך כלל, לאירועים הביטחוניים: ירידה ניכרת בתפוקה חלה בעת הכווננות והמלחמה, מחד גיסא, ועלייה בתפוקה חלה לאחר המלחמה — תופעה הקשורה בעלייה הגדולה בתיירות הפנים בישראל ובשטחים החדשים בצד העלייה העונתית בתפוקה — מאידך גיסא. בממוצע שנתי ירדה התפוקה הנובעת מהובלת מטענים ב-1-2 אחוזים, ואילו הירידה בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים ירדה ב-4-5 אחוזים.

ברביע האחרון של השנה, עת התחזק הביקוש להובלות וחוסלה אבטלת הרכב, עלו מחירי הובלות המטענים ובמקרים רבים הגיעו לרמתם בשנת 1965 ואף למעלה מזה. בממוצע שנתי עלו המחירים בהובלת מטענים בשיעור 7 אחוזים.

בתחבורה הבינלאומית היתה העלייה המתונה שנסתמנה בעיקרה תוצאה של ירידה בתפוקת הספנות ועלייה בתפוקת חברת אל על.

בענף הספנות, נסתמנה השנה ירידה בשיעור 5 אחוזים בתפוקה הריאלית, כנגד גידול של 11 אחוזים בכומר ההובלה של הצי הישראלי. ההאטה בפעילות הכלכלית בתקופת המיתון התבטאה בירידת התפוקה בענף הספנות — כמו בענף ההובלה היבשתית — במחצית הראשונה של 1967. לעומת זאת, שינוי מגמת הפעילות במשק לאחר המלחמה התבטא בספנות רק במידה מועטת בהשוואה להתאוששות המהירה בענף ההובלה היבשתית; וזאת, כנראה, בגלל מירווח הזמן בין

<sup>1</sup> בשנת 1966 היווה הערך המוסף 51 אחוזים מפדיון הענף במחירים שוטפים.

השינויים בתפוקה הריאלית ובמחירים בתחבורה, לפי ענפי משנה, 1965 עד 1967

| השינוי לעומת השנה הקודמת |      |      |        |      |      |                           |
|--------------------------|------|------|--------|------|------|---------------------------|
| במחירים                  |      |      | בתפוקה |      |      | המשקל<br>בפדיון<br>ב"1966 |
| * 1967                   | 1966 | 1965 | * 1967 | 1966 | 1965 |                           |
| 1. הובלה פנים ארצית      |      |      |        |      |      |                           |
| א. תחבורה יבשתית         |      |      |        |      |      |                           |
| 3                        | 10   | 16   | -5     | -4   | 6    | 14.8                      |
| 2                        | 15   | 11   | -4     | -10  | 3    | 5.7                       |
| 7                        | -10  | 8    | -1     | -5   | 6    | 21.6                      |
| 2                        | 12   | 22   | -7     | -8   | -2   | 1.4                       |
|                          |      |      |        |      |      | 0.2                       |
| 5                        | —    | 11   | -3     | -5   | 6    | 43.7                      |
| ב. אחרת                  |      |      |        |      |      |                           |
| 1                        | 3    | -3   | 2      | 5    | 23   |                           |
| -4                       | -3   | 11   | ***18  | 2    | 14   |                           |
| 7                        | 37   | 7    | 3      | 2    | 14   |                           |
| 7                        | 32   | 6    | 3      | 2    | 14   | 17.0                      |
| 6                        | 7    | 10   | -1     | -4   | 7    | 60.7                      |
| סך כל ההובלה הפנים ארצית |      |      |        |      |      |                           |
| 2. הובלה בין-לאומית      |      |      |        |      |      |                           |
| א. ספנות ונמלים          |      |      |        |      |      |                           |
| 5                        | -1   | 3    | -5     | 5    | 16   |                           |
| 1                        | 5    | 7    | 5      | -3   | 4    |                           |
| 4                        | —    | 4    | -3     | 3    | 13   | 29.0                      |
| -2                       | -2   | -5   | 13     | 9    | 26   |                           |
| 4                        | 19   | 1    | 2      | 6    | 28   |                           |
| -1                       | -1   | -5   | 12     | 9    | 26   | 10.3                      |
| 3                        | —    | 1    | 1      | 5    | 16   | 39.3                      |
| ב. תעופה                 |      |      |        |      |      |                           |
| שדות תעופה               |      |      |        |      |      |                           |
| סך הכול                  |      |      |        |      |      |                           |
| סך כל ההובלה הבין-לאומית |      |      |        |      |      |                           |
| סך כל התפוקה             |      |      |        |      |      |                           |
| 4                        | 4    | 6    | —      | —    | 11   | 100.0                     |
| במחירי השוק ****         |      |      |        |      |      |                           |

הערות: פרטי החישובים והמקורות לנתונים בלוח זה מופיעים בספח לפרק זה. נתוני 1965 ו-1966 מתוקנים. \* אומדן.

\*\* למעט הכנסות שונות, הכנסות מביצוע עבודות חוץ והכנסות מהפעלת הרכבת ברצועת עזה וסיני.

\*\*\* מנוסעים ומטען בקווים הסדירים בלבד ירידה ב"14 אחוזים.

\*\*\*\* הנתונים הם לשנה תקציבית.

\*\*\*\*\* למעט סובסידיות לאוטובוסים וגירעון הרכבת ולרבות גביות בול בשחון באוטובוסים, ברכבת ובדואר.

הזמנות יבוא לבין ביצוען. הירידה בהכנסות במחצית הראשונה של 1967 בהשוואה למחצית המקבילה ב-1966 היתה בעיקר בהובלת מטעני יבוא ובהובלת מטענים בין נמלים זרים כשההכנסות מהובלת מטעני יצוא לא השתנו. העלייה בהכנסות במחצית השנייה של שנת 1967 חלה הן בהובלות יבוא ובין נמלים זרים והן בהובלות יצוא.

הגיאנות שפקדה את הספנות העולמית במחצית השנייה של השנה — כתוצאה מהעלייה בביקוש לשירותי ספנות בעקבות סגירת תעלת סואץ — השפיעה רק בעקיפין ובמידה מועטת יחסית על הספנות הישראלית. העלויות הקוניונקטוראליות במחירי ההובלה הימית בעקבות סגירת התעלה השפיעו בעיקר על החברות בקונפרנסים שהשתמשו בתעלה ועל חלק מספנות הנוד. השפעתם היתה שולית לספנות הקווים שלא עברה בתעלה. הספנות הישראלית פועלת בעיקר בתחום הקווים הקבועים ואיננה משתתפת כלל בקונפרנסים המשתמשים בתעלת סואץ, ולפיכך לא יכלה ליטול חלק בהובלת המטענים בדרכים האטרנטיביות ובקוניונקטורה שפקדה סקטור זה (הוא הדין לגבי כל ענף הובלת הדלק).

בתחום התחבורה האווירית עלה השנה קצב הגידול בתפוקה ותפוקת אל-על עלתה השנה ב-13 אחוזים לעומת 9 אחוזים אשתקד. העלייה בתפוקה נתאפשרה הודות להתחזקות תנועת הנוסעים הבאים ארצה בדרך האוויר עם ריבוי אתרי התיירות בארץ לאחר המלחמה. כמו כן גברה השנה מאוד פעילות אל-על בהובלת מטענים ובמיוחד בחודשים מאי-יוני. גם כושר ההובלה של החברה התרחב השנה במידה ניכרת עם קליטתו של מטוס ה"בואינג" השביעי.

על רקע יציבות המחירים בענפי המשק השונים, בולטת העלייה במחירים בענפי התחבורה השונים; אולם במרבית המקרים היתה עליית המחירים בממוצע שנתי בלבד ללא שינוי במשך שנת 1967. בתחבורה הבינלאומית היו השינויים במחירים קשורים במידה רבה לגורמים אקסוגניים למשק הישראלי שפעלו בשוק הבינלאומי.

על פי החלטות הממשלה לא הועלו במשך השנה מחירי הנסיעות בתחבורה הציבורית. על מנת למנוע התייקרות שירותים אלה ומתוך כוונה לפעול לצמצום הגירעונות המצטברים של חברות האוטובוסים, הוחל לקראת סוף השנה במתן סובסידיות לחברות אלה וכן הובטחה השתתפות הממשלה במימון השקעות של הקואופרטיבים תוך הבטחת בעלות הממשלה על חלק מהן.

## 2. הובלה פנים ארצית

ההובלה הפנים ארצית, הכוללת בתוכה את ההובלה היבשתית, התעופה הפנים ארצית, הדואר וקווי הדלק, תופסת כ-60 אחוזים מפדיון הענף במחירים שוטפים. התפוקה הריאלית בהובלה הפנים ארצית ירדה השנה באחוז אחד, לעומת ירידה בשיעור 4 אחוזים בשנת 1966. היתה זו תוצאה של ירידה ריאלית ב-3 אחוזים בתחבורה היבשתית, ועלייה בתפוקה הריאלית בשיעור 3 אחוזים בקירוב בשאר הענפים. ההובלה היבשתית, שמשקל ניכר בה להובלת מטענים, התאוששה במחצית השנייה של שנת 1967, עם עליית הפעילות במשק ועליית הביקוש להובלות של מערכת הביטחון, לאחר ירידה שאיפיינה ענף זה בתקופת המיתון. בהסעת נוסעים הואטה הירידה בתפוקה ברביע הראשון של 1967 שכן בעונה זו של השנה מועטת יחסית הסעת נוסעים למטרות טיול ותיור והסעת נוסעים למטרות אחרות (כגון הסעת עובדים מצד מפעלים ומוסדות) איננה משתנה, בדרך כלל, בטווח קצר. ברביע השני של השנה חלה ירידה חריפה בהסעת נוסעים כתוצאה מתקופת הכוננות והמלחמה. במחצית השנייה של השנה חלה עלייה בשיעור הגידול בתפוקה, בעיקר עקב הגברת תיירות הפנים והתיירות מחוץ לארץ בישראל ובשטחים החדשים. על הכיוון והעוצמה של השינויים שחלו במשך השנה בתחום התחבורה היבשתית ניתן אף

לוח י"ד-2

השינוי בצריכת הדלק בתחבורה המוטורית האזרחית  
(למעט הרכבת), 1963 עד 1967  
(אחוזים)

| השינוי |       |      |
|--------|-------|------|
| סולר   | בנזין |      |
| 9.5    | 8.9   | 1963 |
| 5.1    | 16.2  | 1964 |
| 7.0    | 10.4  | 1965 |
| (-)1.6 | 3.9   | 1966 |
| 13.6   | 2.9   | 1967 |

השינוי במשך 1967 לעומת התקופות המקבילות ב-1966  
(אחוזים)

| השינוי |        |               |
|--------|--------|---------------|
| סולר   | בנזין  |               |
| 2.4    | (-)6.3 | ינואר-מארס    |
| 4.9    | (-)2.7 | אפריל-יוני    |
| 35.4   | 11.1   | יולי-ספטמבר   |
| 13.4   | 10.1   | אוקטובר-דצמבר |

ה מקור: מינהל הדלק.

ללמוד משינויים בצריכת הדלק (כמפורט בלוח י"ד-2)<sup>1</sup>. בולטת במיוחד העליה בצריכת הסולר והבנזין ברביע השלישי של שנת 1967.

#### א. המשאיות

לאחר ירידה רצופה בתפוקת הענף במשך 1966 חל במחצית השנייה של שנת 1967 מפנה והתפוקה החלה לעלות. עם זאת ירדה התפוקה הריאלית של ענף המשאיות בשנת 1967 באחוז אחד בממוצע שנתי כשפדיון ענף זה תופס כ-50 אחוזים מפדיון התחבורה היבשתית. הביקוש להובלת מטענים במשאיות הינו ביקוש נגזר מהביקוש לתפוקת ענפי המשק, ועל כן מתבטאים שינויים בייצור, ובמיוחד בענפים בעלי גפח הובלה ניכר, בשינויים בתפוקה ובמחירים של ענף המשאיות.

ירידת הביקוש לשירותי ענף המשאיות החלה עוד במחצית 1965, עת הסתיימו עבודות פיתוח גדולות, ונמשכה עד מחצית שנת 1967. במשך שנת 1966 ירדה תפוקת הענף החל ברביע השני

<sup>1</sup> יש להתייחס לנתונים אלה השנה בהסתייגות מסויימת, שכן ההפרדה בין קניות דלק של אזרחי השטחים המוחזקים בישראל ושל אזרחי ישראל בשטחים איננה מדויקת. כמו כן לא ניתן לאמוד את חלק צריכת הדלק ששימש למטרות ביטחון ובכל זאת נרשם כצריכת התחבורה המוטורית האזרחית.

כתוצאה מירידת תפוקת ענף הבנייה והייצור התעשייתי שציינו את המיתון וכן ירידת ההובלות של תוצרת חקלאית בתום הובלת ההדרים. הירידה בביקוש להובלות גרמה ב-1966 לאבטלת רכב ניכרת בענף. ברביע הראשון של 1967 חלה התאוששות מסויימת בתפוקה, הנובעת כולה מעלייה ניכרת בהובלות תוצרת חקלאית והיא קוזה בחלקה בירידה בהובלות לתעשייה ובמיוחד הובלות חומרי כרייה ומחצבה הקשורות במידה רבה בהשקעות ובבנייה. ברביע השני, ובמיוחד בעת הכוננות והמלחמה נפגעה תפוקת הענף קשות וירדה בעקבות הירידה בייצור וגיוס הרכב למאמץ הבטחוני. משאיות רבות גויסו למשך 40-50 יום בתקופה זו. ברביע השלישי נצטרפו מספר גורמים שהביאו לעלייה ניכרת של התפוקה: הביקוש של מערכת הביטחון (בישראל ובשטחים המוחזקים), חידוש ההשקעות ובמיוחד בעבודות עפר וסלילה, עלייה ניכרת בביקוש להובלות בחקלאות וכן בתעשייה והשימוש הנרחב במשאיות להסעת נוסעים. גורמים אלה (למעט הובלות בתוצרת החקלאות) המשיכו להשפיע ואף התחזקו ברביע האחרון של שנת 1967.

עליית הביקוש הפתאומית לשירותי המשאיות הביאה לחיסולה של האבטלה בענף, ובמקרים שלא היו מגבלות מוסדיות, הועלו המחירים במידה ניכרת. בתחומים מסויימים בענף היתה רמת המחירים בחדש דצמבר גבוהה ב-20-45 אחוזים מרמת המחירים שלפני המלחמה, וגם במקרים שבהם לא היתה העלייה במחירים כה חריפה, נטו המובילים ברביע האחרון של השנה לחזור לתעריפי 1965 שלא היו בתוקף במשך 1966 ובמחצית הראשונה של 1967. בממוצע שנתי עלו המחירים בשיעור 7 אחוזים כמו כן נתקצר במידה מסויימת, הפיגור בתשלום בעד השירותים. העלייה החריפה במחירים בולטת במיוחד בהתחשב ביציבות המחירים בשאר ענפי המשק.

כתוצאה מהשפל בענף בשנת 1966, פחתו הזמנות רכב חדש בשנה זו, ועל כן, ב-1967 היה הגידול נטו במספר המשאיות, מעל 2.5 טון מטען מורשה, כ-100 משאיות בלבד. כתוצאה מהמלחמה הואץ הבלאי של המשאיות ועם עליית הביקוש לשירותי המשאיות במחצית השנייה של השנה וחידוש הציפיות לגאות בענף, התרבו הזמנות הרכב מצד המובילים. בשנת 1967 עלו הוצאות הייצור כתוצאה מהתיקרות צמיגים ושירותי המוסכים. השפעת הפיחות על מחיר חלקי החילוף לא ברורה עדיו, שכן אף שחלק גדול מהם מיובא מאנגליה הרי עלו שם המחירים במטבע מקומי.

על רקע השפל שפקד את הענף ב-1966 ובמחצית 1967 נעשו צעדים מצד המובילים להתארגנות דומה למועצות הייצור בחקלאות במטרה להשיג פיקוח על הכניסה לענף, קביעת מחירי מינימום מוסכמים שיהיו בפיקוח וכיו"ב.

## ב. האוטובוסים<sup>1</sup>

התפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים<sup>2</sup> ירדה ב-1967 בממוצע שנתי ב-5 אחוזים לאחר ירידה בשיעור 4 אחוזים ב-1966. הפדיון במחירים שוטפים משירותי האוטובוסים והכרמלית הסתכם ב-234.4 מיליון ל"י ותפס כשליש מפדיון התחבורה היבשתית. נראה, שהירידה בתפוקת הענף בשנת 1966 נבעה בעיקרה מירידת הפעילות במשק ומירידת ההכנסות וב-1967 נבעה הירידה בתפוקה במיוחד מצמצום ניכר בתפוקת הענף ברביע השני של השנה, בעת הכוננות והמלחמה. הירידה בתפוקה ברביע זה של שנת 1967 התבטאה הן בקווים הקבועים והן בנסיעות המיוחדות והטיולים.

בקווים הקבועים — היתה השנה הירידה בתפוקה הריאלית בשיעור 5 אחוזים לעומת 3 אחוזים ב-1966 (ראה דיאגרמה י"ד-1 וכן לוח י"ד-3). ברביע הראשון של השנה לא חלה כמעט

<sup>1</sup> הנתונים על הפדיון מהשירותים השונים במחצית השנייה של השנה הם אומדנים ארעיים בלבד והינם מוטים, כנראה, כלפי מטה.

<sup>2</sup> למעט תפוקת חברות האוטובוסים במזרח ירושלים, שבה פועלות 10 חברות המפעילות 46 אוטובוסים. הפדיון המשוער בתקופה הרלבנטית הוא 0.3 מיליון ל"י.

לוח י"ד-3

מדר תפוקת האוטובוסים בקווים קבועים, 1964 עד 1967

(ממוצע שנתי 1963=100.0)

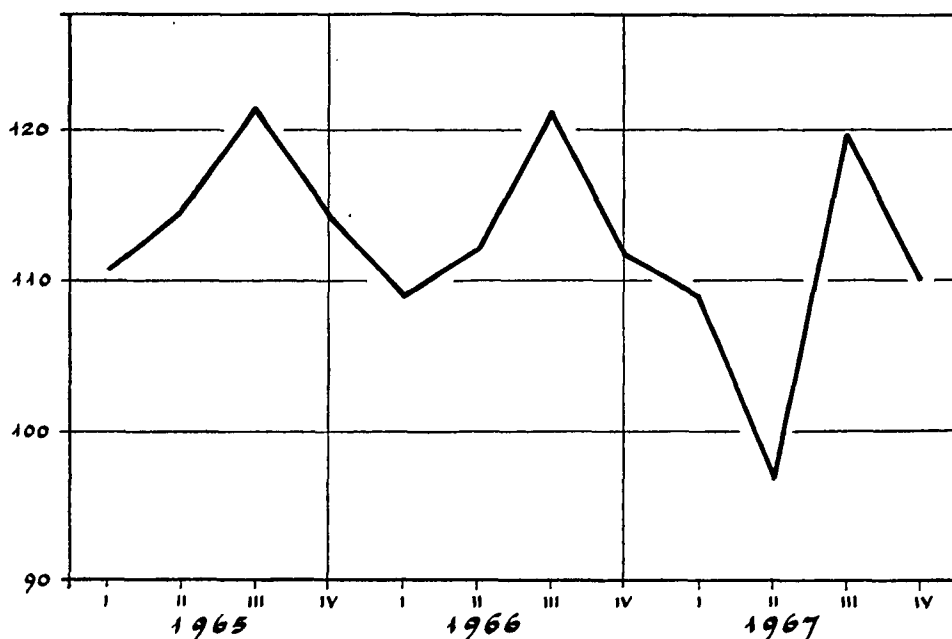
| לפי רבעונים | המדר  | השינוי לעומת רבעון קודם | לפי רבעונים | המדר  | השינוי לעומת רבעון קודם |
|-------------|-------|-------------------------|-------------|-------|-------------------------|
| I 1964      | 102.3 |                         | I 1966      | 109.1 | -4.6                    |
| II          | 114.2 | 11.6                    | II          | 112.2 | 2.8                     |
| III         | 111.8 | -2.1                    | III         | 121.2 | 8.0                     |
| IV          | 113.0 | 1.1                     | IV          | 111.7 | -7.8                    |
| I 1965      | 110.8 | -2.0                    | I 1967      | 108.9 | -2.5                    |
| II          | 114.9 | 3.7                     | II          | 96.9  | -11.0                   |
| III         | 121.4 | 5.7                     | * III       | 119.7 | 23.5                    |
| IV          | 114.3 | -5.9                    | * IV        | 110.0 | -8.0                    |

\* אומדן.  
ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

דיאגרמה י"ד-1

מדר תלת חודשי לתפוקת ענף האוטובוסים בקווים קבועים, 1965 עד 1967

(בסיס 1963=100)



ירידה בתפוקה לעומת הרביע המקביל ב-1966, ברביע השני היתה הירידה בשיעור 14 אחוזים, ובמחצית השנייה של השנה היתה הירידה בתפוקה בשיעור 1.5 אחוז. חלק מהירידה בתפוקה בקווים הקבועים במחצית השנייה של השנה נובע, כנראה, מהעברת אוטובוסים משירות בקווים הקבועים לנסיעות מיוחדות וטיולים. כמו כן היתה, כנראה, תחלופה בין טיולים, נסיעות במוניות ונסיעות ברכב פרטי לבין נסיעות בקווים הקבועים.

בקווים הבלתי קבועים — בנסיעות מיוחדות וטיולים — היתה הירידה בתפוקה בשיעור 4-5 אחוזים בלבד, לאחר ירידה ניכרת בשנת 1966. הפדיון משירותים אלה נובע ב-50-55 אחוזים מהסעות עובדים של מפעלים והסעות קבועות אחרות, ב-20-22 אחוזים מתיירות והגותר מנסיעות מיוחדות. בלטו במיוחד הירידה, בשיעור 36 אחוזים, ברביע השני של השנה, ועליית התפוקה בשיעור 18-20 אחוזים ברביע האחרון. למרות הירידה הריאלית בתפוקה, איפשרה עליית מחירים בשיעור 13 אחוזים עליית ההכנסות מנסיעות וטיולים ב-2 אחוזים לעומת 1966 (וב-26 אחוזים ברביע האחרון לעומת התפוקה המקבילה ב-1966).

בקווים הקבועים עלה מדד המחירים ב-2 אחוזים בממוצע שנתי ללא שינוי במשך השנה. התעריפים בקווים הקבועים הועלו לאחרונה במארס 1966 לפי קביעת רשות התעריפים, שנעשתה בעקבות עליית הוצאות הייצור. מאז 1966 חדלה רשות התעריפים להתקיים, ומבחינה פורמלית אין התעריפים קשורים עתה בשינויים בהוצאות הייצור. בסוף שנת 1966/67 הסתכם הגירעון המצטבר של הקואופרטיבים לתחבורה ב-138 מיליון ל"י. במגמה לצמצם את הגירעונות המצטברים של הקואופרטיבים החליטה הממשלה, לקראת סוף שנת 1967 להעניק לקואופרטיבים סובסידיה בשיעור 2 מיליון ל"י לחדש, במקום להעלות את התעריפים בשיעור 10 אחוזים.<sup>1</sup> במקביל לכך התחייבו הקואופרטיבים לחסוך 11-12 מיליון ל"י כדי לאזן את הוצאותיהם ולא לתבוע העלאת תעריפים עד 1969. נוסף על כך הובטחה השתתפות הממשלה במימון השקעות במוסכים (בהם תהיה לממשלה בעלות של 25 אחוזים) בסך 12 מיליון ל"י.

## ג. המוניות<sup>2</sup>

בשנת 1967 חלה ירידה בשיעור 4 אחוזים בקירוב בתפוקה הריאלית של ענף המוניות. במשך השנה לא חלו שינויים במחירים, אף כי בממוצע שנתי עלה מדד המחירים ב-2 אחוזים.<sup>3</sup> בתקופה ינואר עד יולי 1967 נמשכה מגמת הירידה בתפוקת הענף שהחלה ב-1966 עקב המיתון. בתקופה זו ירדה תפוקת שירות הנסיעות המיוחדות שחלקן כמחצית פדיון הענף בכ-15 אחוזים לעומת התפוקה המקבילה ב-1966, אולם בתקופה אוגוסט-דצמבר חלה עלייה בשיעור 20 אחוזים בסוג שירות זה. במחצית הראשונה של השנה הצטמצם גם הביקוש לשירותים אחרים של ענף המוניות. לאחר המלחמה חלה עלייה בביקוש בשירותים הבינ-עירוניים ובשירות בשבתות עקב תנועת המטיילים הערה לירושלים ולשטחים המוחזקים. במידת מה שימשו המוניות תחלופה לשירותי האוטובוסים בקווים הקבועים שצומצמו עקב הפנית אוטובוסים לטיולים ונסיעות מיוחדות. עם זאת, הגידול בתפוקה במחצית השנייה של השנה לא קיזז כליל את ירידת התפוקה במחצית הראשונה של 1967.

במשך השנה נמשך תהליך הדיוליזציה בענף וכן הורדו שיעורי המכס על רכב מיובא. שינויים אלה פעלו לעליית רווחיות הענף, אך, מאידך גיסא, חלה התייקרות צמיגים וחלקי חילוף שפעלה

<sup>1</sup> הקואופרטיבים תבעו העלאת תעריפים גבוהה מ-10 אחוזים ודחו את הדרישה לצמצם את תשלומי המימקש לחברים במאה ל"י בממוצע לחבר.

<sup>2</sup> למעט מוניות תיור והשכרת רכב לנהיגה עצמית. כמו כן אין בדינו, לעת עתה, אומדן לתפוקת הענף במזרח ירושלים.

<sup>3</sup> נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. השינויים בתעריפים בשירותי המוניות קשורים, בדרך כלל, בתעריפי שירותי האוטובוסים.

בכיוון הפוך. לא חל השנה שינוי משמעותי במספר הרישיונות למוניות בשוק החופשי ("מספרים ירוקים") לאחר גידול ניכר בשנים 1965 ו-1966. מחיר הרישיון למונית בשוק החופשי המשמש, אמת מידה מסוימת לרווחיות הענף עלה במחצית השנייה של השנה כתוצאה מהורדת המכס על רכב מיובא, המעבר לשימוש במנועי דיזל וציפיות לגיאות בענף.

#### ד. הרכבת

בשנת 1967 נמשכה, אף כי הואטה במקצת, הירידה בתפוקה הריאלית של רכבת ישראל (מטענים ונוסעים) <sup>1</sup> הירידה בתפוקה היתה אופיינית במיוחד לרביע השני והשלישי של השנה. במונחי טון-ק"מ היתה הירידה בהובלת מטענים, המהווה עיקר הכנסות הרכבת, בשיעור של כ-10 אחוזים (ראה לוח י"ד-5). השינויים העיקריים שגרמו לירידה זו היו המשך הירידה החריפה בשיעור 45 אחוזים בהובלת הדירים (בשנת 1966 היתה הירידה בשיעור 33 אחוזים) <sup>2</sup>, והמשך הירידה בהובלות חצץ ומלט הקשורים לפעילות בענף הבנין ובהשקעות. ירידה בשיעור 55 אחוזים ציינה את הובלת האשלג בעיקר עקב קיצור אורך קו ההובלה: מדימונה לאשדוד במקום לחיפה.

#### לוח י"ד-4

#### שירותי הרכבת, 1960 עד 1967

| השנה   | נוסע-ק"מ   | העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת | נוסע-ק"מ   | העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת |
|--------|------------|----------------------------------------|------------|----------------------------------------|
|        | (מיליונים) | (אחוזים)                               | (מיליונים) | (אחוזים)                               |
| 1960   | 227        | —                                      | 363        | —                                      |
| 1961   | 226        | —                                      | 364        | —                                      |
| 1962   | 278        | 23                                     | 405        | 11                                     |
| 1963   | 317        | 14                                     | 412        | 2                                      |
| 1964   | 331        | 4                                      | 402        | -2                                     |
| 1965   | 321        | -3                                     | 398        | -1                                     |
| 1966   | 318        | -1                                     | 368        | -7                                     |
| * 1967 | 290        | -10                                    | 337        | -8                                     |

\* למעט עזה וצפון סיני  
ה מקור: דו"חות של הנהלת הרכבת.

בשל אובדן השווקים במזרח אירופה בעקבות המלחמה הואט במיוחד קצב הגידול בהובלת פוספטים מ-46 אחוזים בשנת 1966 לאחוז אחד בלבד ב-1967. משקלם היחסי של מחצבי היצוא בסך הטון-ק"מ שהובל ירד: מ-50 אחוזים ב-1966 ל-42 אחוזים השנה. העלייה בהובלת גרעינים,

<sup>1</sup> בסעיף שונות ועבודות לגורמי חוץ (אלה כוללים, בין השאר, עבודות הנדסה, בניית שלוחות ועבודות בבתי המלאכה) חלה השנה ירידה ניכרת שקווצה בהכנסות מפעילות הרכבת ברצועת עזה וצפון סיני.  
<sup>2</sup> הרכבת געשית מדי שנה פחות מתאימה להובלת הדירים בשל הצורך בפריקה ישירה ומהירה אל האנייה. יחסית לרכבת מבטיחה ההובלה במשאיות גמישות ומהירות רבה יותר בהובלות פרי מבתי האריזה השונים לנמלים.

לוח י"ד-5

ההכנסות וההוצאות \* של שירותי הרכבת, 1964 עד 1967

| הגירעון                                     |        | ההוצאות |            |               | ההכנסות |           |           |        |      |
|---------------------------------------------|--------|---------|------------|---------------|---------|-----------|-----------|--------|------|
| כולל                                        | תפעולי | סך הכול | פחת וריבית | תפעוליות **** | סך הכול | שונות *** | מסענים ** | נוסעים |      |
| (אלפי ל"י)                                  |        |         |            |               |         |           |           |        |      |
| 10,424                                      | 4,463  | 28,432  | 5,961      | 22,471        | 18,008  | 591       | 11,449    | 5,968  | 1964 |
| 14,328                                      | 8,304  | 37,366  | 6,024      | 31,342        | 23,038  | 2,289     | 13,439    | 7,310  | 1965 |
| 15,804                                      | 9,644  | 40,298  | 6,160      | 34,138        | 24,494  | 3,025     | 13,848    | 7,621  | 1966 |
| 14,466                                      | 7,554  | 36,707  | 6,912      | 29,795        | 22,241  | 1,809     | 13,379    | 7,053  | 1967 |
| אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת |        |         |            |               |         |           |           |        |      |
| 37                                          | 86     | 31      | 1          | 39            | 28      | 287       | 17        | 22     | 1965 |
| 10                                          | 16     | 8       | 2          | 9             | 6       | 32        | 3         | 4      | 1966 |
| -8                                          | -22    | -9      | 12         | -13           | -9      | -40       | -3        | -7     | 1967 |

\* למעט גביות בול ביטחון, ולמעט הכנסות בסך 1,040 מיליון ל"י והוצאות בסך 1,398 מיליון לי הנובעות מהפעלת הרכבת ברצועת עזה וצפון סיני.  
\*\* לרבות תעבורה.

\*\*\* לרבות ביצוע עבודות לגורמי חוץ

\*\*\*\* לרבות הפרשה לגימלאות.

ה מ ק ו ר : רווחות של הנהלת הרכבת.

עצים, דלק לבן ומטענים אחרים קיזוז במידה רבה את הירידה בכמות המובלת. בהסעת נוסעים חלה אף השנה ירידה בתפוקה (במונחי נוסע-ק"מ) בשיעור 8.4 אחוזים. למרות העלייה בתדירות הרכבות בקו העיקרי, חיפה-ת"א, ירד מספר הנוסעים בקו זה בשל התחרות שירותי האוטובוסים והרכב הפרטי, ואילו בקו לירושלים חלה לאחר המלחמה עלייה במספר הנוסעים.

המחירים היו יציבים במשך השנה, אף כי בממוצע שנתי עלו בכ-3 אחוזים בהובלת מטענים ובאחוז אחד בהסעת נוסעים. מתרחבת והולכת השיטה של החכרת נפח הובלה לשנה, על פי חוזה, והתשלום לא קשור בהובלה בפועל.

סך כל הכנסות הרכבת ירד השנה ב-9 אחוזים: ההוצאות הטיפעוליות ירדו ב-13 אחוזים, בעיקר עקב פטורי עובדים ארעיים וצמצום בשעות הנוספות וכן ביציבות השכר לעומת העלויות התלויות בו בשנתיים הקודמות. לפיכך ירד הגירעון התפעולי ב-22 אחוזים ואילו הגירעון הכולל ירד ב-8 אחוזים והיה השנה 14.5 מיליון ל"י (ראה לוח י"ד-5). מחירי ההובלה הנקבעים בהחלטות הממשלה, לגבי חלק מהמטענים, מונעים קביעת מערכת מחירי הובלה המושתתת על בסיס מסחרי. כמו כן אין תחשיבי הפחת והריבית הנהוגים ברכבת משקפים את ההוצאה הריאלית למשק, ועל כן גודלו של הגירעון הוא בעל משמעות כלכלית מוגבלת.

### 3. תעופה פנים ארצית, דואר וקווי דלק

#### א. תעופה אזרחית פנים ארצית

בשנת 1967 גדלה תפוקת הענף ב-26 אחוזים לעומת 2 אחוזים בשנת 1966. גידול זה נובע כולו מקיום טיסות בצירי טיסה חדשים לאחר המלחמה. התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים ומטען בקווים הסדירים ירדה, לעומת זאת, בשיעור 14 אחוזים. מספר הנוסעים בקווים הסדירים לא השתנה השנה, כ-177,000, והירידה נבעה משינוי בהרכב הנוסעים: חלקם של תושבי אילת מבין הנוסעים עלה, בעוד שירד חלקם של התיירים מחו"ל. תעריפי הטיסה בקווים הסדירים לא השתנו השנה ומדד המחירים הממוצע השנתי עלה באחוז אחד. פדיון הענף הסתכם בלמעלה מ-7.3 מיליון ל"י. במצבת מטוסי חברת ארקיע לא חל השנה שינוי והחלק הנמכר מתוך הטון-ק"מ נוסעים שהוצע עלה השנה מ-68 ל-78 אחוזים. בשל הביקוש הגובר לטיסות הפעילה חברת ארקיע מטוס חכור בסוף השנה.

#### ב. הדואר

פדיון שירותי הדואר בשנת 1967 הסתכם ב-270.5 מיליון ל"י לעומת 244.3 מיליון ל"י ב-1966. — עלייה בשיעור 10.7 אחוזים (ראה לוח י"ד-6). שירותי הדואר לא התייקרו במשך 1967, אף כי בממוצע שנתי עלה מדד מחירי שירותי הדואר בכ-7 אחוזים לעומת 1966. בשנת 1966, לעומת זאת, היתה עליית מחירים ניכרת. עליית התפוקה הסתכמה איפוא ב-3 אחוזים, לעומת 2 אחוזים ב-1966. שיעור הגידול בהכנסות משירותי הטלפון היה השנה נמוך יותר. ההכנסות משירותים אלה היו השנה, דוגמת השנה שעברה, 72 אחוזים מכלל הכנסות הדואר. מספר הבקשות להתקנת טלפון שנתקבלו במשך שנת 1967 היה 28.4 אלף לעומת 26.4 אלף אשתקד — עלייה ב-8 אחוזים, לעומת ירידה ב-26 אחוזים ב-1966. העלייה מוסברת בעיקרה בהפעלת הסדר התשלום בשיעורים עבור ההתקנה במאסר 1967 וכן בהורדת מחיר ההתקנה מ-850 ל"י ל-450 ל"י בדצמבר 1967. תורדה ניכרת זו במחיר הביאה למספר רב של בקשות עוד בשבוע האחרון של השנה ולעלייה גדולה בחודשים הראשונים של 1968 (ראה דיאגרמה י"ד-3).

---

למעט הכנסות בנק הדואר והכנסות מעמליות משירותים ולרבות הכנסות מגביות בול ביטחון.

לוח י"ד-6

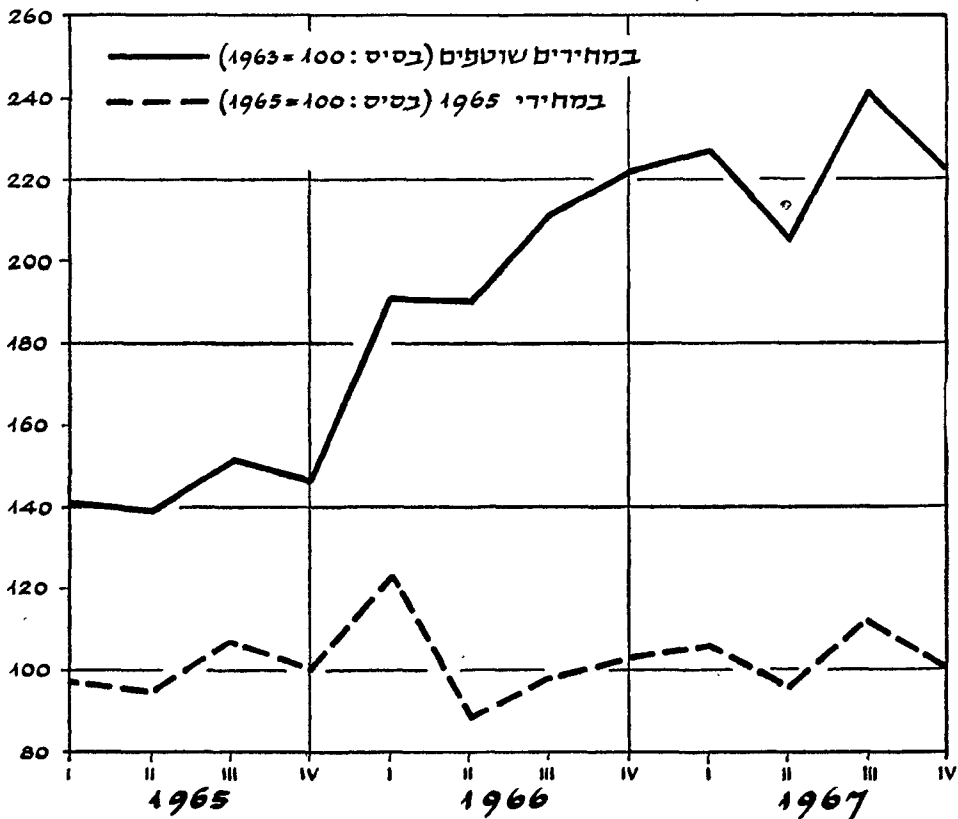
פדיון הדואר \*, 1966 ו-1967

(אלפי ל"י)

| העלייה או<br>הירידה (—) | 1967    | 1966    |               |
|-------------------------|---------|---------|---------------|
| 9.4                     | 45,346  | 41,454  | שירותי הדואר  |
| -9.3                    | 6,917   | 7,628   | השירות הבולאי |
| 10.2                    | 193,592 | 175,641 | טלפונים       |
| 25.2                    | 22,073  | 17,630  | מברקים        |
| 31.7                    | 2,561   | 1,945   | שונות         |
| 10.7                    | 270,489 | 244,298 | סך הכול       |

\* למעט הכנסות בנק הדואר ועמילות משירותים, ולרבות גביות בול ביסחון בשירות דואר וטלפון.  
ה מקור: דוחות של משרד הדואר.

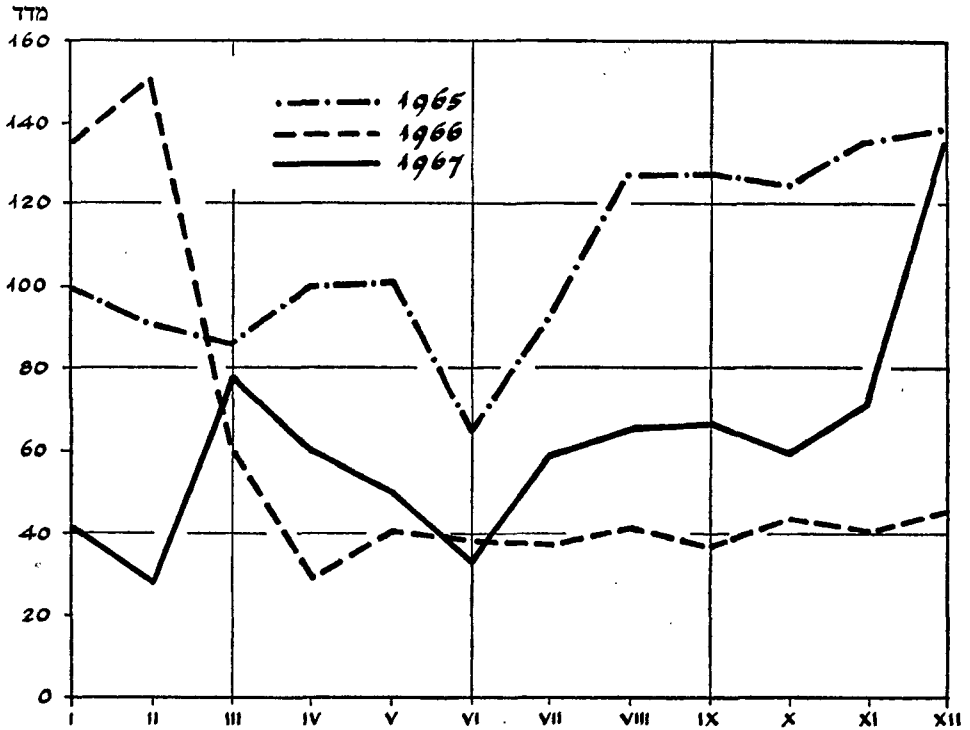
מדד תלת חודשי לפדיון הדואר, 1965 עד 1967



### דיאגרמה י"ד-3

מדד חודשי לבקשות טלפון, 1965 עד 1967

(הבסיס: ינואר 1965=100)



### לוח י"ד-7

שירותי הטלפון, 1964 עד 1967

(אלפים)

| העלייה או הירידה (-)<br>לעומת השנה הקודמת |        | בקשות<br>שטרם<br>מולאו *** | בקשות<br>שבוטלו ** | מספר<br>בקשות<br>שנתקבלו<br>במשך השנה | מספר<br>התקנות<br>במשך השנה | מספר *<br>הקווים<br>הישירים<br>המחוברים | (סוף התקופה) |
|-------------------------------------------|--------|----------------------------|--------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|--------------|
| בקשות                                     | התקנות |                            |                    |                                       |                             |                                         |              |
| (אתונים)                                  |        |                            |                    |                                       |                             |                                         |              |
|                                           |        | 50.7                       |                    | 42.6                                  | 21.1                        | 111.3                                   | 1963         |
| -20                                       | 3      | 58.8                       | 4.3                | 34.2                                  | 21.8                        | 132.2                                   | 1964         |
| 42                                        | 51     | 72.7                       | 1.7                | 48.5                                  | 32.9                        | 162.7                                   | 1965         |
| -46                                       | 12     | 51.8                       | 10.4               | 26.4                                  | 36.9                        | 197.5                                   | 1966         |
| 8                                         | -6     | 31.0                       | 14.6               | 28.4                                  | 34.6                        | 233.7                                   | 1967         |

\* קו פירושו קשר המופעל מן המרכזות אל המנוי (למינוי אחד יכולים להיות מספר קווים).

\*\* בקשות שאושרו אך טרם שולם עבורן.

\*\*\* הודעות לביצוע בידי המהנדס, לרבות בקשות מהשנה הקודמת, שטרם מולאו, בקשות שנתקבלו במשך השנה ולמעט מספר התקנות במשך השנה ובקשות שבוטלו.

ה ט ק ו ר : חישובי בנק ישראל על פי נתוני הדואר.

וכן לוח י"ד-7). מספר ההתקנות של טלפונים במשך השנה היה 34.6 אלף — ירידה בשיעור 6 אחוזים לעומת 1966. ירידה זו היא תוצאת המלחמה — גיוס עובדי דואר — הנדסה וכן תיקון וקישור הרשתות בשטחים המוחזקים. בפברואר 1968 הושלמה האוטומטיזציה של רשת החיוג הישיר בארץ.

#### ג. קווי דלק

תפוקת קווי הדלק נובעת מהובלת דלק גולמי בקו אילת-חיפה (לרבות הדלק הגולמי מחלץ), מהובלת מוצרי דלק מוגמרים בצינורות (בנוזי, קרוסין וסולר) וכן מהובלת גז בצינורות. בשנת 1967 עלתה תפוקת קווי הדלק ב-2 אחוזים. בסך כל כמות הדלק (למעט גז) המועבר בצינור חלה האטה בשיעור הגידול וכמות הדלק הגולמי המועברת מחלץ אף פחתה. אף כמות הגז המועברת פחתה בשיעור ניכר. המחירים בענף עלו באחוז אחד. עלייה זו במחירים קשורה להובלה בצינור אילת-חיפה והיא נבעה בחלקה מן הפיחות ובחלקה מעליית תעריפים. במחירי הולכת גז בצינור חלה ירידה.

בסוף שנת 1967 הוחל בתיכנון הצינור אילת-אשקלון ובשנת 1968 אף הוחל ביצוע עבודות הקשורות בהנחת קו זה<sup>1</sup>

#### 4. התחבורה הבינלאומית<sup>2</sup>

ההובלה הבינלאומית מושפעת רק באופן חלקי מהשינויים בפעילות הכלכלית במשק, והיא מושפעת יותר מהתחבורה הפנים ארצית מאירועים בטחוניים ושינויים בפעילות המשקית במשקים אחרים. תפוקת ענף התחבורה הבינלאומית גדלה השנה בשיעור נמוך יותר מזה שבשנת 1966 — אחוז אחד בלבד. בספנות חלה ירידה בתפוקה הריאלית בשיעור 5 אחוזים ואילו בתעופה הבינלאומית חל גידול בשיעור 13 אחוזים.

הגיאות בספנות הבינלאומית, שהתבטאה בעליית מחירים במחצית השנייה של השנה, לא תרמה רבות לפדיון ולתפוקה של הצי הישראלי. צי זה נבנה במידה רבה מסביב לצורכי ההובלה לישראל עצמה והינו מבודד במידה רבה מן השווקים הקונינקטוראליים של הספנות הבינלאומית (בעיקר הובלות דלק ממדינות ערב וגרעינים לארצות מתפתחות). במחצית הראשונה של 1967 נפגעו הכנסות הספנות כתוצאה מהמיתון, שהתבטא במיוחד בירידת ההכנסות מיבוא. בענף הנוסעים צומצמה תפוקת הספנות בשל ירידת מספר האניות הפועלות בענף זה והן בשל פגיעת המלחמה והמאורעות ביוון בתיירות הבאה דרך הים (במיוחד באמצעות הפלגות הסיור באגן הים התיכון). ואמנם בתנועת הנכנסים והיוצאים בנמלי הארץ היתה השנה ירידה של למעלה מ-39 אחוזים לעומת ירידה בשיעור 7 אחוזים ב-1966.

בתפוקת התעופה העולמית, לרבות תעופה פנים-ארצית, התחזקה ב-1967 מגמת הגידול הנמשכת מאז 1964. תפוקת אל-על גדלה השנה, על אף הפגיעה בתיירות בתקופת הכוננות והמלחמה, הודות להתגברות התיירות המגיעה ארצה דרך האוויר לאחר מלחמת ששת הימים. הגידול בתפוקת אל-על נתאפשר ע"י גידול ניכר בטון-ק"מ המוצע של החברה שעלה על 17 אחוזים.

<sup>1</sup> אורך הקו 260 ק"מ וקטרו 42 אינטש (לעומת הקו הקיים, אילת-חיפה, שקטרו 16 אינטש). הוא יהיה בעל כושר הזרמה שנתי של 55-60 מיליון טון בשלב הסופי ו-15-19 מיליון טון לשנה בשלב הראשון שיופעל במחצית השנייה של 1969. הנחת הקו כרוכה אף בהקמת מוזח למיכליות ענק באילת ומעגנים באשקלון וכן במסופים (טרמינלים) בשני מקומות אלה. ההשקעה הנדרשת בשלב הראשון היא בסך 60 מיליון דולר ובשלב הסופי 120 מיליון דולר.

<sup>2</sup> נכללים כאן ענפי הספנות והתעופה וכן נמלי הים והאוויר.

לוח י"ד-8

השינויים בתנועת הנוסעים לישראל וממנה, 1964 עד 1967

(אחוזים)

| סך הכול כללי     |        |        | דרך היבשה |        |        | דרך האוויר |        |        | דרך הים        |         |        |        |
|------------------|--------|--------|-----------|--------|--------|------------|--------|--------|----------------|---------|--------|--------|
| סך הכול          | יוצאים | נכנסים | סך הכול   | יוצאים | נכנסים | סך הכול    | יוצאים | נכנסים | מזה ביקור יומי | סך הכול | יוצאים | נכנסים |
| תיירים *         |        |        |           |        |        |            |        |        |                |         |        |        |
| 16.0             | 16.9   | 15.2   | 33.4      | 33.5   | 32.8   | 15.8       | 18.4   | 12.8   | 9.3            | 10.1    | 11.1   | 8.8    |
| 17.8             | 17.6   | 17.8   | 11.0      | 4.7    | 12.5   | 14.8       | 14.0   | 15.7   | 66.2           | 27.6    | 28.3   | 26.8   |
| 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   |
| -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  |
| תושבים           |        |        |           |        |        |            |        |        |                |         |        |        |
| -13.8            | -13.4  | -14.2  | -0.7      | -10.6  | 13.2   | -12.8      | -11.7  | -14.0  |                | -15.0   | -15.4  | -14.5  |
| 9.1              | 8.4    | 10.0   | -7.6      | 0.4    | -16.3  | 20.8       | 20.8   | 20.9   |                | -5.9    | -7.8   | -3.9   |
| 18.6             | 19.3   | 17.8   | 25.2      | 19.9   | 32.2   | 29.4       | 28.6   | 30.3   |                | 0.5     | 3.3    | -2.5   |
| -7.0             | -6.3   | -7.9   | -28.4     | -32.5  | -23.5  | 9.4        | 10.0   | 8.6    |                | -42.0   | -40.8  | -43.4  |
| סך כל הנוסעים ** |        |        |           |        |        |            |        |        |                |         |        |        |
| 15.0             | 8.2    | 23.0   | 30.4      | 28.3   | 31.1   | 13.3       | 10.9   | 16.0   |                | 15.9    | 0.2    | 33.3   |
| 12.0             | 15.5   | 8.9    | 6.5       | -2.7   | 9.5    | 15.9       | 17.2   | 14.4   |                | 6.2     | 14.7   | -0.8   |
| 10.5             | 13.6   | 7.6    | 16.3      | 8.9    | 18.6   | 18.0       | 20.9   | 14.9   |                | -7.1    | -2.2   | -11.9  |
| -10.1            | -11.1  | -9.2   | -51.0     | -43.8  | -53.0  | 6.4        | 1.5    | 12.0   |                | -39.2   | -41.0  | -37.3  |

\* ללא ביקור יומי במטוס.

\*\* כולל: עולים, תושבים, בעלי רישיונות אזרחיים, ישיבת ארעי, וביקור יומי במטוס.

המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

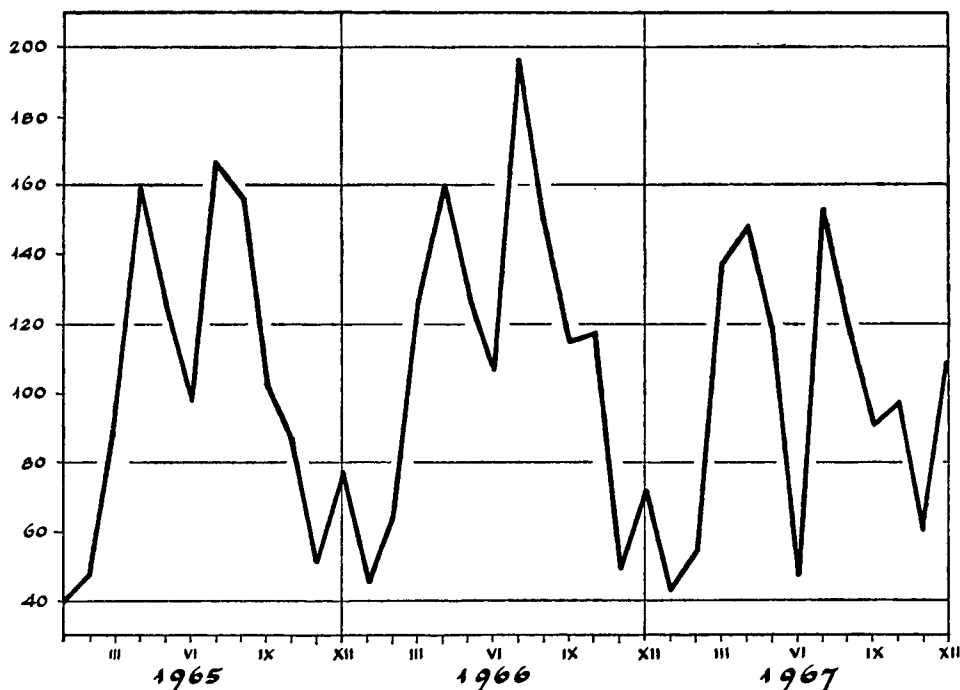
מספר התפתחויות איפיינו את תנועת התיירות לישראל בשנת 1967: בשל האירועים הבטחוניים באזורנו והמצב הכלכלי במערב אירופה ירד השנה מספר התיירים שהגיע ארצה ב-11.3 אחוזים (לאחר גידול בשיעור 10.7 אחוזים ב-1966<sup>1</sup>) ומספר התיירים שהגיע השנה לישראל הסתכם ב-291.5 אלף. ירידה ניכרת — בשיעור 39.1 אחוזים — ציינה את התיירות המגיעה ארצה דרך הים, ואילו מספר התיירים שהגיע ארצה דרך האוויר עלה ב-14 אחוזים והוא היה 211.6 אלף. גידול זה לא קיזז כליל את הירידה במספר הנכנסים בדרך היבשה; בשנת 1966 נכנסו דרך מעבר מנדלבאום לישראל 66 אלף תיירים, וב-1967 עד המלחמה עברו במעבר זה 30.9 אלף תיירים (ראה לוח י"ד-8). כתוצאה מהתפתחויות אלה ב-1967 היה חלקם של התיירים הנכנסים לישראל דרך האוויר 78.8 אחוזים, דרך הים 9.7 אחוזים ודרך היבשה 11.5 אחוזים מתוך סך כל התיירים (למעט התיירים המגיעים באנייה לביקור של יום אחד). כמו כן, עם ריבוי מספר התיירים הבאים בעונת החורף, הוחלשה העונתיות שאיפיינה את תנועת התיירים עד כה (ראה דיאגרמה י"ד-4).

התפתחות נוספת שציינה את התיירות ב-1967 היא עלייה בחלקם של התיירים מצפון

#### דיאגרמה י"ד-4

מדד תיירות חודשי, 1965 עד 1967 (כולל ביקור יומי)

(ממוצע 1965=100)



ה מקור: נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

<sup>1</sup> הגידול בתיירות בעולם בשנת 1967 היה בשיעור 7 אחוזים בעוד שתנועת התיירות למזרח-התיכון פחתה ב-30 אחוזים.

אמריקה וירידת חלקם של התיירים מאירופה<sup>1</sup>, תופעה המוסברת במידה רבה בגידול הניכר במספר התיירים היהודיים מצפון אמריקה, שנהרו ארצה בעקבות מלחמת ששת הימים (תופעה זו מסבירה גם את העלייה הגדולה בקו הטרנסאטלנטי של אל-על).

מלחמת ששת הימים הגדילה את כוח המשיכה של ישראל לגבי תיירים, שכן בריבונות ישראל נמצאים עתה אתרי תיירות חדשים אליהם נמשכו רבים מהתיירים שהגיעו בעבר לירדן ולא ביקרו גם בישראל. בשנת 1966 הגיעו לירדן כ-617 אלף תיירים ומהם 175 אלף, 28.4 אחוזים מאירופה ומאמריקה.

## א. הספנות

התפוקה הריאלית של הספנות הישראלית ירדה השנה ב-5 אחוזים לאחר האטה ניכרת בקצב עלייתה בשנת 1966. על אף ששנת 1967, בעיקר ממחציתה השנייה, היתה שנת גאות בספנות העולמית לאחר השפל שפקד אותה ב-1966, פסחה כמעט התפתחות זו על הספנות הישראלית שכן הספנות הישראלית לא היתה מעורבת ישירות באירועים שהביאו לגאות זו. לעומת זאת נפגעה הספנות הישראלית מהשפל בפעילות הכלכלית בארץ.

סגירת תעלת סואץ לספנות הבינלאומית גרמה לעליית הביקוש לשירותי ספנות ולעליית מחירים בסקטורים שונים של הענף, תופעה שהשפיעה רק במידה מועטה על הספנות הישראלית שלא השתמשה גם בעבר בתעלה. הגאות בהובלות הדלק פסחה גם היא, בינתיים, על הצי הישראלי כיוון שאניות צי הסוחר הישראלי לא נטלו חלק בשוק ההובלות הבינלאומי של הדלק.

ההתפתחות המהירה של צי הסוחר הישראלי בשנים הקודמות הואטה בשנתיים האחרונות, ורק תכניות פיתוח משנת 1964 הבשילו פירותיהן בשנה זו. בניכוי אניות שנמכרו נוספו השנה 2 אניות משא, אניית קירור אחת ושתי אניות להובלת מטענים בצובר; שלוש מבין אלה שנוספו הן אניות שנרכשו במסגרת תכניות פיתוח קיימות, תכניות הכוללות רכישת שתי אניות צובר נוספות, וכן נרכשו מספר אניות משא קירור. השנה המשיך לגדול כושר ההובלה של חלקי הצי השונים (למעט נוסעים ומשא כללי) כתוצאה מהתמחות ענפית ומעבר לאניות מהירות וגדולות יותר. בסך הכול גדל כושר ההובלה של הצי ב-11.2 אחוזים (ראה לוח י"ד-9 ודיאגרמה י"ד-5).

הירידה בשיעור 5 אחוזים בתפוקה הריאלית של הספנות — שנתרחשה על אף העלייה בכושר ההובלה — היא תוצאה של גידול הפעילות של האניות בבעלות ישראלית בענף הובלת משאות, וירידה בפעילות ההובלה של אניות זרות החכורות ע"י הספנות הישראלית שהיתה קשורה, כנראה, בירידת הובלת מטענים לארץ. כמו כן בולטת השנה העלייה בהכנסות הצי הישראלי מהחכרת אניותיו והירידה בתפוקה בענף הנוסעים (ראה לוח י"ד-9).

ההכנסות מיבוא מטענים לארץ, לרבות דלק, פחתו השנה במוצע שנתי בכ-12 אחוזים והן ירדו עוד יותר במחצית הראשונה של השנה — ירידה בכ-23 אחוזים (ראה לוח י"ד-10). היתה זו תוצאה ישירה מן המיתון ומן הירידה ביבוא גרעינים ארצה לאחר שנת הברכה שהיתה ביבול זה בארץ. היתה השפעה מסויימת גם למלחמה, אך נראה שזו השפיעה יותר בצד ההוצאות של הספנות. במחצית השנייה של השנה עלו במקצת ההכנסות מיבוא מטענים כתוצאה מעליית היבוא בעקבות ההתאוששות במשק ובמידה חלקית גם מעליית מחירים. עם זאת נראה, שההתאוששות במשק במחצית השנייה של השנה לא יכלה עדיין להשפיע במידה רבה באותה שנה על פעילות הספנות בשל הפיגור הקיים מאז התחדשות ההזמנות ליבוא ועד לביצוען<sup>2</sup>. עלייה

<sup>1</sup> חלקה של התיירות מאירופה ירד מ-46.6 אחוזים ל-45.8 אחוזים, ואילו חלקה של התיירות מצפון אמריקה עלה מ-36.4 אחוזים ל-39.6 אחוזים.

<sup>2</sup> הכמויות אשר הובלו לנמלי הארץ פחתו השנה בכ-8 אחוזים לעומת עלייה בשיעור 5.3 בשנת 1966 (הנתונים שונים מאלה בלוח י"ד-11 בשל שוני בהגדרות). במקביל ירד גם חלקה של הספנות הישראלית בהובלת מטענים ארצה מ-57 אחוזים ב-1966 ל-55.7 ב-1967. (כנראה בגלל היותן של אניות הספנות הישראליות יקרות יותר בתפעול).

אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האניה

| סוג האניה            | מספר האניות |      |      |      | המעמס או מספר המקומות <sup>2</sup> |         |
|----------------------|-------------|------|------|------|------------------------------------|---------|
|                      | 1964        | 1965 | 1966 | 1967 | 1964                               | 1965    |
| סוף התקופה           |             |      |      |      |                                    |         |
| נוסעים <sup>4</sup>  | 7           | 8    | 6    | 4    | 3,967                              | 4,509   |
| סך כל אניות מטען יבש | 78          | 84   | 84   | 89   | 696,229                            | 757,448 |
| מזה : משא כללי       | 59          | 62   | 60   | 62   | 364,791                            | 371,612 |
| קירור                | 6           | 9    | 9    | 10   | 24,340                             | 53,500  |
| צובר                 | 13          | 13   | 15   | 17   | 307,098                            | 332,336 |
| מיכליות              | 7           | 11   | 12   | 12   | 190,146                            | 333,674 |
| סך הכול              | 92          | 103  | 102  | 105  | —                                  | —       |

1 1964 עד 1966 מחושב מחדש.  
2 באניות נוסעים.  
3 כושר ההובלה חושב כמכפלת המעמס (באניות משא) במהירות ובחלק השנה שהאניה היתה בבעלות ישראלית. ובאניות נוסעים החישוב נעשה עפ"י ככפלת מספר המקומות בחלק השנה שהאניות היו בבעלות ישראלית.

ניכרת ציינה את ההכנסות מהובלת מטעני יצוא והיא נבעה כולה מהגידול במחצית השנייה של השנה <sup>1</sup>.

בהכנסות מהובלות בין נמלים זרים היתה ירידה, שהתרכזה במיוחד במחצית הראשונה של השנה בגלל סגירת מספר קווים (משיקולי רווחיות והתחרות מחירים) וירידה בפדיון במספר קווים חשובים אחרים. אותו חלק קטן של הספנות אשר לא היה קשור בתוזים לטווח ארוך, או שהשתחרר מחוזים אלה ברביע האחרון של השנה, נהנה במיוחד מן הגיאות ששררה בתקופה זו. גיאות זו נבעה מעליית הביקוש להובלות, והביאה לעליית מחירים חריפה, אף כי זמנית באופיה ולעליית ההכנסות מהובלות בין נמלים זרים במחצית השנייה של השנה. בענף הובלות הדלק לא נהנו החברות הישראליות בכלל מן הגיאות, שכן המחירים שהן גבו נקבעו בתוזים לזמן ארוך, ואילו את הכמויות קובע גורם חיצוני (ספיקת הצינור אילת-חיפה וכושר ההובלה של המיכליות) ההכנסות בענף זה אף ירדו בשל השבתת אחת המיכליות בחלק מן השנה. תכניות הפיתוח העיקריות או תכניות חכירה לזמן ארוך תכוננה, כנראה, בעתיד לאפיק זה של ההובלה, אשר עם הקמת הצינור הגדול יאפשר הפעלת צי מיכליות ענק. מיכלית הראשונה מסוג זה כבר הוזמנה בשבדיה.

<sup>1</sup> כמות מטעני היצוא עלתה בכ" 15 אחוזים ב" 1967 ועלה אף חלק הספנות הישראלית בהובלתה מ" 24.8 אחוזים ב" 1966 ל" 33.8 אחוזים ב" 1967.

עמם והגיל הממוצע, 1964 עד 1967 <sup>1</sup>

| גיל ממוצע |      |      |      | העליה או הירידה (-) בכומר<br>ההובלה השנתי <sup>8</sup> |                   |                   | המעמס או<br>מספר המקומות <sup>2</sup> |         |
|-----------|------|------|------|--------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------|---------|
| 1967      | 1966 | 1965 | 1964 | -1966<br>1967                                          | -1965<br>1966     | -1964<br>1965     | 1967                                  | 1966    |
| שנים      |      |      |      | (אחוזים)                                               |                   |                   |                                       |         |
| 8.2       | 4.9  | 5.3  | 4.8  | (-)11.4                                                | (-)1.3            | 10.7              | 2,256                                 | 3,863   |
| —         | —    | —    | —    | 16.1                                                   | 11.2              | 23.1              | 983,531                               | 828,818 |
| 7.4       | 6.4  | 7.0  | 6.3  | (-)4.6                                                 | 0.3               | 11.6              | 365,997                               | 342,846 |
| 4.1       | 2.9  | 1.9  | 2.2  | 15.7                                                   | 15.2              | 222.7             | 63,312                                | 53,500  |
| 4.5       | 4.5  | 4.7  | 3.3  | 35.5                                                   | 22.7              | 22.8              | 554,222                               | 432,472 |
| 6.6       | 5.6  | 4.5  | 5.4  | 0.3                                                    | 21.1              | 49.6              | 341,229                               | 341,229 |
| —         | —    | —    | —    | <sup>5</sup> 11.2                                      | <sup>6</sup> 14.0 | <sup>5</sup> 29.7 | —                                     | —       |

4 כולל אניות מעורבות להובלת משאות ונוסעים בשנים 1964 עד 1965, בשנת 1967 לא נכללה האניה "ג'מאיקה קווין" (לשעבר "נילי") שהינה בדגל ישראל אך לא בבעלות ישראלית.

5 למעט אניות נוסעים.

ה מקור: חישובי בנק ישראל.

לעומת עליית המחירים החריפה (אשר בפרק זמן מסויים הגיעה ליותר מ-800 אחוזים בהובלה הבין לאומית של הדלק) — היו עליות המחירים האחרות מתונות יותר. בספנות הקווים (Liners) סווגו תחילה העלאות המחירים בצורה של היטלי סיכון, היטלי מחירי דלק וכו', לרוב ללא צידוק אובייקטיבי פרט לגיאות העסקית שאיפשרה אותם. עליית המחירים הכוללת עלתה לעתים על 30 אחוזים, אולם בחלקה היא נבלמה לקראת סוף השנה. כל אלה עם השפעת פיתוח הלי"ש העלו את המחירים ב-6 אחוזים בממוצע שנתי, ובמחצית השנייה של השנה בכ-12 אחוזים. הארגעה שחלה בשוק המיכליות בשלהי הקיץ, הרגיעה גם את ספנות הצובר ואלו ספנות הקווים הושפעה מכך רק בשוליים. יצויין, שחלק ניכר מהצי הישראלי פועל בקווים.

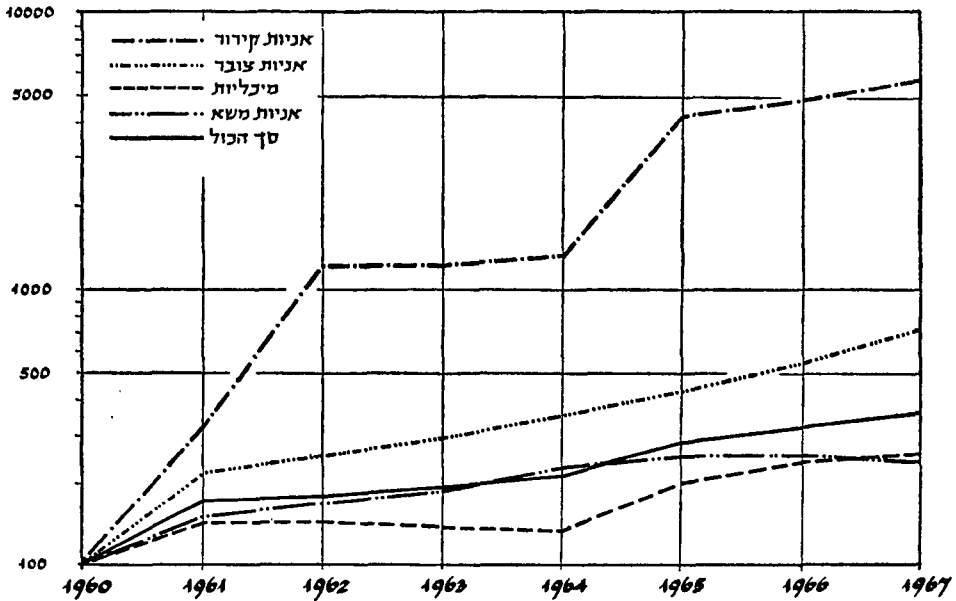
בספנות הנוסעים המשיכה הירידה גם בשנה זו. אנית הדגל "שלום" נמסרה לקוניה בסוף השנה ו"נילי" נמכרה. כך שבשירות החברות הישראליות לנמלי הארץ נשארו 2-3 אניות. תיירות הקיץ המגיעה דרך הים טרם הושפעה מן האפשרויות הגלומות באתרי הסיוור החדשים שבשליטת ישראל, ואילו המלחמה בתחילת העונה ביטלה את תכניתיהם של תיירים המגיעים בדרך זו. כתוצאה מכל אלה ירדו ההכנסות מהסעת נוסעים בכ-14 אחוזים.

הפיתוח בסוף השנה לא השפיע כמעט על הכנסות הספנות הישראלית בשנה הנסקרת. הדבר נבע מקוצר התקופה שבין מועד הפיתוח לסוף השנה וכן בשל העובדה, שהעונה שלגביה היה הפיתוח אפקטיבי הינה, בדרך כלל, עונת שפל, ובמיוחד השנה, משנתאחר יצוא ההדרים.

# דיאגרמה י"ד-5

מדד כושר ההובלה של צי הסוחר הישראלי, 1960 עד 1967

(הבסיס: 100=1960)



כיוול חצי לוגריתמי

## לוח י"ד-10

מדיון הספנות הישראלית \*, 1964 עד 1967

(מיליוני ל"י)

| ** 1967 | 1966 | 1965 | 1964 |                             |
|---------|------|------|------|-----------------------------|
| 365     | 367  | 353  | 297  | סך כל הפדיון במחירים שוטפים |
| מזה:    |      |      |      |                             |
| 260     | 277  | 246  | 211  | מהובלת מטענים (לרבות דלק)   |
| 33      | 42   | 54   | 49   | מהסעת נוסעים                |
| 66      | 43   | 53   | 37   | { מהחכרות * משונות          |
| 6       | 5    |      |      |                             |

\* כולל החכרות מחברה ישראלית אחת לשניה, בשנים 1966 ו-1967 הסתכם סכום זה ב-23.6 ו-25.5 מיליון ל"י בהתאמה.

\*\* אומדן.

ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לוח י"ד-11

התחלקות הכנסות הספנות הישראלית מהובלת מטענים \*, 1966 ו-1967

(אלפי ל"י)

| סך הכול שנתי   | מחצית ראשונה של השנה |         | מחצית שנייה של השנה |         | אחוז השינוי | 1967    | 1966    | אחוז השינוי |
|----------------|----------------------|---------|---------------------|---------|-------------|---------|---------|-------------|
|                | 1967                 | 1966    | 1967                | 1966    |             |         |         |             |
| יבוא           | 122,530              | 108,088 | (-)11.8             | 67,991  | 52,443      | 22.9(-) | 54,539  | 55,645      |
| יצוא           | 37,121               | 39,267  | 5.8                 | 22,584  | 22,581      | —       | 14,537  | 16,686      |
| בין נמלים זרים | 117,480              | 112,864 | (-)3.9              | 53,753  | 45,032      | (-)16.2 | 63,727  | 67,832      |
| סך הכול        | 277,131              | 260,219 | (-)6.1              | 144,328 | 120,056     | (-)16.8 | 132,803 | 140,163     |

הערה : אומדן התחלקות ההכנסות לשנת 1967 בין המחצית הראשונה והשנייה של השנה נעשה ע"פ נתונים ארעיים בלבד.  
\* לרבות דלק.

המקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לוח י"ד-12

תנועת המשענים והנוסעים בנמלי הארץ, 1966 ו-1967

| העלייה<br>או<br>הירידה (-) | 1967    |      |       |             |       | 1966  |         |      |   |             |                        |
|----------------------------|---------|------|-------|-------------|-------|-------|---------|------|---|-------------|------------------------|
|                            | סך-הכול | אילת |       | תל-אביב-יפו | אשדוד | חיפה  | סך-הכול | אילת |   | תל-אביב-יפו | אשדוד                  |
| (אחוזים)                   |         |      |       |             |       |       |         |      |   |             |                        |
| -14.6                      | 1,042   | 9    | —     | —           | 1,033 | 1,220 | —       | —    | — | 1,220       | פ ר י ק ה (אלפי טונות) |
| 12.9                       | 96      | —    | 10    | —           | 86    | 85    | —       | —    | — | 85          | גרעינים בצובר          |
| 43.8                       | 92      | —    | —     | —           | 92    | 64    | —       | —    | — | 64          | מחצבים בצובר           |
| -2.0                       | 1,188   | 58   | 411   | —           | 719   | 1,212 | 55      | 260  | — | 897         | שמן וכימיקלים בנשפך    |
|                            |         |      |       |             |       |       |         |      |   |             | מטען כללי              |
| -6.3                       | 2,418   | 67   | 421   | —           | 1,930 | 2,581 | 55      | 260  | — | 2,266       | סך הכול                |
|                            |         |      |       |             |       |       |         |      |   |             | ט ע י נ ה (אלפי טונות) |
| 19.9                       | 758     | 7    | 260   | —           | 491   | 632   | 8       | 139  | — | 485         | פרי הדר                |
| -15.7                      | 97      | 10   | —     | —           | 87    | 115   | 11      | —    | — | 104         | מלט                    |
| 12.4                       | 998     | 91   | 513   | —           | 394   | 888   | 77      | 99   | — | 712         | מחצבים בצובר           |
| -38.9                      | 11      | —    | —     | —           | 11    | 18    | —       | —    | — | 18          | שמן וכימיקלים בנשפך    |
| 17.3                       | 447     | 99   | 66    | —           | 282   | 381   | 53      | 25   | — | 303         | מטען כללי *            |
| 13.6                       | 2,311   | 207  | 839   | —           | 1,265 | 2,034 | 149     | 263  | — | 1,622       | סך הכול                |
| 2.5                        | 4,729   | 274  | 1,260 | —           | 3,195 | 4,615 | 204     | 523  | — | 3,888       | סך הכול כללי **        |
|                            |         |      |       |             |       |       |         |      |   |             | תנועת נוסעים (אלפים)   |
| -39.3                      | 70.4    | —    | 0.4   | —           | 70    | 116.0 | —       | —    | — | 116.0       | מגיעים                 |
| -41.5                      | 71.6    | —    | 0.6   | —           | 71    | 122.3 | —       | —    | — | 122.3       | מפליגים                |
| 40.4                       | 142.0   | —    | 1.0   | —           | 141   | 238.3 | —       | —    | — | 238.3       | סך הכול                |

\* כולל גם גרעינים בצובר.

\*\* למעט דלק.

ה מקור: דוחות חורשיים של רשות הנמלים.

חלקם של הנמלים בתנועת המטענים, 1965 עד 1967

(אחוזים)

| סך הכול             | אילת | אשדוד | יפ"ת"א | חיפה |      |
|---------------------|------|-------|--------|------|------|
| <b>פריקה</b>        |      |       |        |      |      |
| 100.0               | 2.2  | 0.8   | 9.1    | 87.9 | 1965 |
| 100.0               | 2.1  | 10.1  | —      | 87.8 | 1966 |
| 100.0               | 2.8  | 17.4  | —      | 79.8 | 1967 |
| <b>טעינה</b>        |      |       |        |      |      |
| 100.0               | 12.7 | 0.2   | 1.8    | 85.3 | 1965 |
| 100.0               | 7.3  | 12.9  | —      | 79.8 | 1966 |
| 100.0               | 9.0  | 36.3  | —      | 54.7 | 1967 |
| <b>טעינה ופריקה</b> |      |       |        |      |      |
| 100.0               | 6.6  | 0.6   | 6.0    | 86.8 | 1965 |
| 100.0               | 4.4  | 11.3  | —      | 84.3 | 1966 |
| 100.0               | 5.8  | 26.6  | —      | 67.6 | 1967 |

המקור: לוח י"ד-11

ב. הנמלים

בסך כל כמות המטענים שעברו את נמלי הארץ בשנת 1967 חלה האטה: גידול בשיעור 2.5 אחוזים לעומת עלייה בשיעור 7 אחוזים ב-1966.<sup>1</sup> עם זאת עלתה השנה התפוקה הריאלית (הנמדדת כפדיון במחירים קבועים) ב-5 אחוזים, לעומת ירידה בשיעור 3 אחוזים בשנת 1966.<sup>2</sup> ההסבר לתופעה זו נעוץ במשקלו המכריע של יבוא מטען כללי (בעיקר מוצרי תעשייה), בכלל הכנסות הנמלים. בשנת 1966 ירדה כמות המטען הכללי בכ-16 אחוזים כתוצאה מהמיתון וצמצום בתנועת העולים המגיעים ארצה, ב-1967 היתה הירידה בשיעור 2 אחוזים בלבד. סך כל מטעני היבוא ירד השנה ב-6.3 אחוזים, לעומת עלייה בשיעור 4.5 אחוזים ב-1966. ביבוא גרעינים בצובר היתה השנה הירידה בולטת במיוחד הודות ליבולים המבורכים השנה<sup>3</sup> (ראה לוח י"ד-12). במטעני היצוא היה הגידול בשיעור 13.6 אחוזים, לעומת 10.8 בשנת 1966. בכמות פרי ההדר ליצוא, שמשקלו מגיע לכ-30 אחוזים מסך מטעני היצוא, חלה השנה עלייה בשיעור 20 אחוזים בקירוב. עלייה בשיעור הגידול ציינה אף את מטעני היצוא של מחצבים בצובר. תעריפי שירותי הנמלים לא עלו השנה. חלק מהתעריפים הנקובים במטבע חוץ שמשלמים בעלי האניות, הורדו בעקבות הפיחות, כך שבל"י אין הם משלמים יותר. עם זאת, הביא הפיחות לעלייה בתשלומי

<sup>1</sup> דרך נמלי אשדוד וחיפה היה ב-1967 עד סוף חודש דצמבר יצוא של כ-100 אלף תיבות הדרים מרצועת עזה. היבוא של אונר"א בתקופה זו היה 50,000 טונות.

<sup>2</sup> בהעדר נתונים לשנה קלנדרית, נעשה שימוש בנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לשנים תקציביות. הנתונים על תנועת כמות המטענים הם לשנה הקלנדרית. נתוני 1966 מתוקנים.

<sup>3</sup> מכיוון שנתוני תפוקת הנמלים הם לשנה התקציבית 1967/68 יצויין שבשנה זו עלתה כמות המטען הכללי המיובא ב-18 אחוזים. כמות מטעני היבוא עלתה ב-2.3 אחוזים וסך כל כמות מטעני היבוא והיצוא — ב-5.9 אחוזים.

דמי הרציף הנגבים על בסיס ערך הסחורה המיובאת ס"פ בל"י. עליית המחירים הסתכמה השנה באחוז אחד בקירוב.

בשנת 1967 חל גידול ניכר בתפועלו של נמל אשדוד. חלקו של נמל זה בתנועת סך כל המטענים עלה ל-26.6 אחוזים, ואילו חלקו במטעני היצוא בלבד עלה ל-36.3 אחוזים. כמו כן עלה במידה פחותה חלקו של נמל אילת, ובמיוחד מאז המלחמה (ראה לוח י"ד-12).

### ג. תעופה בין לאומית

בשנת 1967 חלה עלייה בשיעור גידול התפוקה של חברת אל-על. הפדיון במחירים קבועים עלה בכ-13 אחוזים, לאחר האטה בשיעור הגידול שציינה את 1966. היתה זו תוצאה של הגברת תנועת הנוסעים באוויר לישראל לאחר מלחמת ששת הימים מאז חודש אוגוסט ואילך ובמידה פחותה בחודשים אפריל-מאי, שקוזה בחלקה בירידת התנועה ברביע הראשון של השנה ובחודשים יוני ויולי.

סך כל הנוסעים (למעט עולים) שהסיעה אל-על בשנת 1967 עלה אמנם ב-7.6 אחוזים לעומת 9.6 אחוזים אשתקד, והסתכם ב-340 אלף נוסעים, אך שיעור הגידול בקו הטרנס אטלנטי — המהווה מקור הכנסה עיקרי לאל-על עלה ב-19.3 אחוזים, לעומת ירידה ב-2 אחוזים ב-1961.<sup>1</sup> בכך עלה במקצת שיעור הגידול של אל על בקו זה של שאר החברות (על פי נתוני יאט"א, גדלה התנועה הכללית, ב-18.8 אחוזים). ההתפתחות החיובית בקו זה של אל-על, מוסברת בהתחזקות תנועת התיירים, מרביתם יהודים, שנהרה ארצה מצפון אמריקה החל מחודש יולי. התפתחות זו בולטת יותר על רקע צמצום פעילותה של חברת אל-על בקו זה בחודשים מאי-יוני כשעיקר המאמץ הופנה לפינוי זרים, להובלת מטענים ולהבטחת הקשר האווירי הסדיר לארץ וממנה. תוצאה נוספת של המלחמה היא קיצור הקו לדרום אפריקה, העובר עתה מעל מיצרי טיראן; התפתחות זו לוותה בעליית התנועה בקו.

בולטת במיוחד השנה העלייה החזקה בתנועת המטענים שהטיסה החברה ארצה, עלייה זו — בשיעור 44 אחוזים בממוצע שנתי — קשורה, כמובן, בגידול המיוחד בתחום זה בחודשים מאי-יוני. הגידול בתפוקת החברה התאפשר, מצד ההיצע, על-ידי עליית שיעור הגידול בטון-ק"מ המוצע (נוסעים ומטען)<sup>2</sup> שהיה 17.2 אחוזים, לעומת 2.1 אחוזים בלבד בשנת 1966 (ראה לוח י"ד-14). בניגוד לשנה שעברה, היתה תוספת בהיצע קשורה בהפעלת ציוד בבעלות החברה בלבד, בעוד שזה שהיא חכרה ירד במידה רבה לעומת 1966, והוא הוקצה בעיקר להובלת מטענים. התפתחות זו קשורה בשינויים במצבת ציוד החברה: בחודש פברואר השנה נמכר מטוס ה"בריתניה" האחרון שברשות החברה ונרכש מטוס "בואינג" שביעי בהשקעה בסך 21 מיליון ל"י בקירוב.

בטון-ק"מ שנמכר (נוסעים ומטען) במטוסי החברה והציוד שהיא חכרה חלה השנה עלייה בשיעור 20 אחוז לעומת 7.3 אחוזים ב-1966. כמו כן עלה חלק הטון-ק"מ שמכרה אל-על מתוך סך הכל הטון-ק"מ שהציעה מ-62.1 ל-63.6 אחוזים.<sup>3</sup> השינויים בניצול היומי הממוצע (בשעות) של מטוסי החברה, שהם אמת מידה ליעילות טכנית בהפעלה, היו בכיוונים שונים בסוגי המטוסים השונים (כמפורט בלוח י"ד-15).

מדד המחירים (לנוסעים ומטען) הגזר ממדד הפדיון וממדד הכמויות ירד בממוצע שנתי ב-2 אחוזים. הירידה נעוצה בעיקרה בירידת המחירים בהובלת נוסעים, שקוזה חלקית על-ידי עלייה ניכרת במחירי הובלת מטענים, בשל שנוי הרכב המטענים שהובלו, ובמידה פחותה גם עקב הפיחות, אשר בעקבותיו הועלו התעריפים, אף כי בפחות משיעור הפיחות. הפעילות המיוחדת בתקופת הכוננות והמלחמה ומיד לאחריה השפיעה על עליית ההוצאות

<sup>1</sup> בשנת 1966 היה הגידול בתנועה הכללית בקו הטרנסאטלנטי בשיעור 14.4 אחוזים.

<sup>2</sup> הטון-ק"מ המוצע הוא פונקציה של מספר המטוסים, קיבולתם, תדירות הטיסות ומרחק הטיסה.

<sup>3</sup> השיעור המקביל בקו הטרנסאטלנטי של אל-על בלבד עלה מ-61.4 אחוזים ב-1966 ל-64.0 אחוזים ב-1967.

לוח י"ד-14

התפוקה של מטוסי אל-על, 1965 עד 1967

| 1967            |                    |           | 1966            |                    |            | 1965            |                    |           | היחידות |                                   |
|-----------------|--------------------|-----------|-----------------|--------------------|------------|-----------------|--------------------|-----------|---------|-----------------------------------|
| בסך הכול השינוי | מזה במטוסים חכורים | סך הכול   | בסך הכול השינוי | מזה במטוסים חכורים | סך הכול    | בסך הכול השינוי | מזה במטוסים חכורים | סך הכול   |         |                                   |
| (אחוזים)        |                    |           | (אחוזים)        |                    |            | (אחוזים)        |                    |           |         |                                   |
| 14.7            | 29,245             | 2,605,832 | 2.1             | 235,945            | *2,272,224 | 22.9            | 195,363            | 2,225,955 | אלפים   | (1) מושב-ק"מ מוצע                 |
| 14.2            | 23,863             | 1,606,508 | 5.2             | 161,371            | *1,406,920 | 29.5            | 128,991            | 1,337,086 | אלפים   | (2) נוסע-ק"מ שנמכר                |
|                 | 81.6               | 61.7      |                 | 68.4               | 61.9       |                 | 66.0               | 60.1      | אחוזים  | $\frac{(2)}{(1)}$                 |
| 17.2            | 4,476              | 304,104   | 2.1             | 26,831             | 259,501    | 19.7            | 22,108             | 254,083   | אלפים   | (3) טו-ק"מ מוצע<br>(נוסעים ומטען) |
| 20.0            | 3,253              | 193,367   | 7.3             | 16,985             | 161,125    | 28.8            | 13,583             | 150,169   | אלפים   | (4) טו-ק"מ שנמכר                  |
|                 | 72.7               | 63.6      |                 | 63.3               | 62.1       |                 | 61.4               | 59.1      | אחוזים  | $\frac{(4)}{(3)}$                 |

\* מספרים מחוקקים.  
המקור: חברת אל-על.

לוח י"ד-15  
ניצול יומי ממדצק של מטוסי אל-על, 1966 עד 1967  
(בשעות)

| "בואינג"<br>720 B |      | "בואינג"<br>707/320 B |      | "בואינג"<br>707/420 |      |                 |
|-------------------|------|-----------------------|------|---------------------|------|-----------------|
| 1967              | 1966 | 1967                  | 1966 | 1967                | 1966 |                 |
| 7.4               | 9.0  | 10.7                  | 6.9  | 10.2                | 10.6 | ממוצע שנתי      |
| 9.2               | 11.5 | 14.2                  | 8.7  | 13.2                | 13.4 | ממוצע בעונת שיא |
| 5.1               | 5.8  | 6.3                   | 4.2  | 7.6                 | 7.5  | ממוצע בעונת שפל |

ה מקור: חברת אל-על.

וירידת ההכנסות בעת ובעונה אחת עקב ביטול טיסות בקווים הסדירים, ריבוי הוצאות מיוחדות בקשר למטענים, הטסת מתנדבים במחירים מוזלים וכן הירידה במספר התיירים בתקופה זו. אולם הודות לעליית מספר התיירים הבאים דרך האוויר במחצית השנייה של השנה, שנמשכה אף בחורף 1967/68 צפויה בשנת 1967/68 הכנסה של 190-195 מיליון ל"י ורווח של 4-5 מיליון ל"י<sup>1</sup>. חלקה של אל-על בתנועת הנוסעים עלה מ-50.6 אחוזים ב-1966 ל-51.7 בשנת 1967. בחודשים יוני-יולי היה חלקה של אל-על בין הנוסעים שהגיעו ויצאו 56-57 אחוזים. חלקה במטען שפורק והוטען בחודש יוני בלבד היה 73 אחוזים.

בעקבות המלצותיה של הוועדה לבדיקת מדיניות התעופה בישראל החליטה הממשלה באוקטובר 1967 להנהיג שינויים במדיניות התעופה, שלפיהם מותרות טיסות שכר מסקנדינביה וטיסות שכר לסטודנטים. עד מלחמת ששת הימים הותרו טיסות שכר לצליינים נוצריים מאירופה. הרשויות המוסמכות בישראל הגדירו צליין כנוסע אשר יציאתו, או כניסתו לישראל היא דרך האוויר, ואילו כניסתו או יציאתו האחרים, לפי הענין, הם בדרך היבשה, כלומר, היתנו את הזכות לטיסת שכר רק לצליין אשר מגיע ארצה בסיור משולב והמבקר לפחות בארץ שכנה אחת נוסף על ישראל<sup>2</sup> הגדרה זו, איבדה את משמעותה לאחר איחוד ירושלים, ומשנכללו בשלטון ישראל מרבית המקומות הקדושים לנצרות. על כן החליטה הממשלה לאפשר לצליינים נוצריים, אשר רוב זמנם מוקדש לביקורים במקומות הקדושים לנצרות, לבוא בטיסות שכר לישראל כבעבר. מוקדם עדיין להעריך השפעת השינויים במדיניות התעופה על התיירות ועל חברת אל-על.

#### ד. שדות תעופה

תפוקת שדות תעופה עלתה בשנת 1967 ב-2 אחוזים לעומת עלייה בשיעור 6 אחוזים בקירוב ב-1966. המחירים עלו בממוצע ב-3.5 אחוזים לאחר עלייה ניכרת — בשיעור של 19 אחוזים — ב-1966. הכנסות שדות התעופה הסתכמו ב-12 מיליון ל"י. בשנת 1967 הואץ קצב הגידול בתנועת המטוסים בשדה התעופה לוד והוא היה 16 אחוזים, לעומת 3 אחוזים ב-1966. במספר הנוסעים שהגיעו ללוד היה גידול בשיעור 13.1 אחוזים וסך הכל מספר הנוסעים שעברו בשדה התעופה היה כ-662 אלף, בולט במיוחד הגידול בשיעור 53.0 אחוזים במטען שפורק<sup>3</sup>. גידול זה נובע בעיקרו מהגידול שחל בתקופת הכוונות והמלחמה.

<sup>1</sup> בשנת 1966/67 היו הכנסות אל-על 155.5 מיליון ל"י, והרווח לאותה שנה הגיע ל-1.0 מיליון ל"י; ההון העצמי לתאריך זה היה 48.9 מיליון ל"י והתחייבויותיה לזמן ארוך (לרבות הלוואות ממשלת ישראל) 49.2 מיליון ל"י. סך כל המאזן היה 188.7 מיליון ל"י.

<sup>2</sup> הגבלה זו היתה קשורה בין השאר, לקיום מערך המחירים הקבוצתיים בטיסות מישראל ואליה.

<sup>3</sup> ס"ה מטען שפורק והוטען עלה ב-40.5 אחוזים וס"ה מטעני הדואר עלו ב-6.1 אחוזים.