

פרק י"ג

התחבורה

בשנת 1962 גדלה תפוקת ענף התחבורה בשיעור ריאלי של 17 אחוזים. שיעור זה הוא הגבוה ביותר בשש השנים האחרונות. שבהן הגיע הגידול השנתי הממוצע ל-12 אחוזים. במספר המועסקים חלה עלייה של 4 אחוזים בלבד, והתפוקה לעובד גדלה איפוא ב-12 אחוזים. בד בבד עם זאת גדל מלאי ההון בענף ב-17 אחוזים, ומלאי ההון למועסק — ב-12 אחוזים. הספנות והתעופה תרמו כמחצית מכלל הגידול בתפוקה. בספנות הוחש קצב הגידול בהרבה. אחת הסיבות העיקריות לכך היא, כנראה, השלמת קליטתן של האניות החדשות הרבות שבידי חברות הספנות. בתעופה, לעומת זאת, הואט קצב הגידול. גרמה לכך, בעיקר, הירידה בקצב גידולו של הביקוש לשירותי תעופה בשוק הבינלאומי, שמצאה את ביטויה גם בירידה התלולה בקצב הגידול בתנועת התיירות לישראל. מצבת המטוסים של "אל-על" גדלה, והדבר השתקף בעליית חלקם של המטוסים שבבעלותה העצמית בכלל פעילותה של החברה ובירידת חלקם של המטוסים החכורים.

לוח י"ג-1

השינויים בתפוקה הריאלית ושינוי המחירים בתחבורה, לפי ענפי המשנה, 1961 ו-1962

(אחוזים)

הענף	גידול התפוקה לעומת השנה הקודמת		עליית המחירים לעומת השנה הקודמת		המשקל בגידול כלל תפוקת התחבורה		הגידול השנתי הממוצע בתפוקה מ-1957 ל-1962
	1961	1962	1961	1962	ב-1962		
ספנות	17	32	8	* 50	36		16
תעופה	48	27	2	* 38	13		33
רכבות	—	18	1	8	6		8
אוטובוסים	5	6	14	12	10		10
כלי רכב אחרים,							
בעיקר משאיות	11	17	7	10	29		9
נמלים	—	9	—	* 21	6		8
כל הענפים **	11	17	8	21	100		12

* כאן הובאה בחשבון גם ההשפעה הישירה של הפיחות על המחירים הנקובים בל"י.

** השקלול מבוסס על אומדן הערך המוסף של ענפי המשנה בתחבורה, לפי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

בענפי המשנה בתחבורה היבשתית חלה עלייה בגידול התפוקה לעומת 1961. בייחוד בולטות העליות בתפוקת הרכבת והמשאיות. שני גורמים עיקריים פעלו כאן: הרחבת פעילותם של ענפי המשק האחרים, בעיקר ענף הבנייה (הובלת האבן לבניית הנמל באשדוד גרמה במישרין גידול בתפוקת הרכבת); וגידול בכמות המטענים שעברו דרך נמלי הארץ.

ברמת המחירים הממוצעת חלה ב־1962 עלייה של 21 אחוזים. עלייה זו נעוצה, בחלקה, בפחות, אשר, מחד, ייקר תשומות שונות, ומאידך, העלה באופן אוטומטי את מחיריהם, הנקובים בל"י, של שירותי הספנות והתעופה ושל חלק משירותי הנמלים. עליות אוטומטיות אלה קוזזו במידה מסוימת על־ידי הפחתת שיעורי המסים.

בהיקף ההשקעות חלה ירידה ריאלי של 11 אחוזים. ירידה זו נגרמה כולה על־ידי צמצום ההשקעה באניות, בעוד שברוב התחומים האחרים חלה עלייה; בעיקר מודגשת העלייה בהשקעות בנמלים ובמכונות מסחריות.

1. הספנות

בשנת 1962 גדל צי הסוחר הישראלי בשיעור נמוך בהרבה מאשר בשתי השנים הקודמות. נוספו 4 אניות משא — 3 מהן חדשות — במעמס כולל של 17,000 טון, ומאידך, נגרטה אניית משא ישנה במעמס של 5,200 טון. המעמס הכולל גדל ב־1962 14 אחוזים בממוצע לעומת 1961. במהירות הממוצעת של הצי לא חל שינוי, וכושר ההובלה שלו — מכפלת המעמס במהירות — גדל איפוא אף הוא ב־14 אחוזים.

לוח י"א-2

אניות הסוחר הישראליות, לפי סוג האנייה, התפוסה והמעמס, 1961 ו־1962

סוג האנייה	מספר האניות		התפוסה ברוטו (טונות)		המעמס (טונות)	
	1961	1962	1961	1962	1961	1962
אניות נוסעים	4	4	30,853	30,853	9,184	9,184
אניות מעורבות *	2	2	19,708	19,708	13,153	13,153
מיכליות **	8	8	130,747	130,747	203,006	203,006
אניות משא	56	59	308,341	316,838	427,085	438,785
סך הכל	70	73	489,649	498,146	652,428	664,128

* אניות המיועדות למשא ולנוסעים כאחת.

** כוללות גם 5 מיכליות הפועלות בדגל זר, בעלות תפוסה ברוטו של 98,930 טונות, ומעמס של 151,707 טונות.
המקור: משרד התחבורה, אגף הספנות והנמלים.

על אף השפל, שנמשך גם בשנה זו בענף הספנות בעולם¹, והתעריפים הנמוכים בשוקי ההובלה הימית חלה בספנות הישראלית התאוששות־מה, אשר התבטאה בין השאר, בעליית התפוקה ב־32 אחוזים במונחים ריאליים, לעומת עלייה של 14 אחוזים בכושר ההובלה הממוצע. בכך נפסקה מגמת הירידה בשיעור הניצול של צי הסוחר ששררה בשנים האחרונות. עליית שיעור הניצול

¹ לפי מדד המחירים של לשכת הספנות הבריטית חלה ב־1962 ירידה של 16.5 אחוזים בתעריפי הפלגות־נור בודדות ושל 20.2 אחוזים בתעריפי אניות חכורות לתקופת זמן.

נעוצה, כנראה, בחלקה בעובדה שבשנה הקודמת עבר שיעור הגידול בכושר ההובלה — 44 אחוזים — את אפשרויות הקליטה היעילה של האניות החדשות ; ב־1962 היה שיעור הגידול מתון בהרבה ואיפשר יתר יעילות בקליטת האניות ובניצולן.

בשל קצב גידולו המהיר של הצי מהווה גיוס כוח האדם את אחת הבעיות החמורות. הימאים הורים היוו 19 אחוזים מכלל הימאים שהועסקו על אניות הסוחר הישראליות בסוף 1962. עם ההרחבה הנוספת של צי הסוחר, הצפויה בשנים 1963 ו־1964, עלולה הבעיה עוד להחמיר, וכדי להתגבר עליה הורחבו פעולות ההכשרה של ימאים.

(א) הובלת מטענים

גם בשנת 1962 נמשכה מגמת העלייה בחלקן של האניות בדגל ישראל בכלל, הובלת המטענים לישראל וממנה. העלייה היתה בולטת בייחוד במטעני היבוא, שבהם עלה חלקה של הספנות הישראלית זו הפעם הראשונה מעל ל־50 אחוזים. ביצוא נמוך חלקה של הספנות הישראלית מאשר ביבוא, והוא מגיע ל־34 אחוזים בלבד.

לוח י"ג-3

ההובלה הימית לישראל וממנה*, לפי דגל האנייה, 1958 עד 1961

(אלפי טונות משקל)

השנה	יבוא		יצוא		סך הכל	
	כל האניות	האחוז באניות ישראליות	כל האניות	האחוז באניות ישראליות	כל האניות	האחוז באניות ישראליות
1958	1,648	30	773	26	2,421	29
1959	1,882	39	1,092	22	2,974	33
1960	2,035	41	1,179	25	3,214	35
1961	2,155	43	1,061	31	3,216	39
1962	2,402	51	1,106	34	3,508	46

* להוציא דלק כנשפך.

המקור: חברות הספנות וחלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

(ב) הובלת נוסעים

בתנועת הנוסעים לישראל וממנה דרך הים היה הגידול ב־1962 נמוך מאשר ב־1961 — 27 לעומת 41 אחוזים. במספר הנוסעים באניות ישראליות לא חל שינוי, ומשקלן בכלל תנועת הנוסעים לישראל וממנה ירד. שינוי חל במשקלם של הקחים השונים בספנות הישראליות: בעוד שבמספר הנוסעים בקווי הים התיכון חלה ירידה, עלה מספר הנוסעים בקו הטרנס־אטלנטי ; והודות לעלייה זו במרחק הנסיעה הממוצע חלה אפוא עלייה בתפוקת הספנות הישראלית בהובלת נוסעים על אף אי השינוי במספר הנוסעים. במספר האניות חכודות על ידי חברות ישראליות חלה ב־1962 עלייה תלולה מאוד.

הנוסעים * לישראל וממנה, לפי דרכי הכניסה והיציאה, 1958 עד 1962

השנה	מספר הנוסעים	י"ם			אח"י		סך-הכל	אח"י הגידול לעומת השנה הקודמת
		מספר האח"י מכלל הנוסעים	הגידול לעומת השנה הקודמת	מספר הנוסעים	האח"י מכלל הנוסעים	הגידול לעומת השנה הקודמת		
1958	77,110	37	—	133,700	63	—	210,810	—
1959	77,280	32	—	167,700	68	25	244,980	16
1960	97,680	31	26	219,100	69	31	316,780	29
1961	137,985	33	41	285,970	67	31	423,955	34
1962	175,730	36	27	311,000	64	9	486,730	15

* פרט לעולים.

ה מקור: הכרות הספנות והכרות התעופה.

2: התעופה

(א) התעופה האזרחית הבינלאומית

בשנת 1962 קיבלה "אל על" שלושה מטוסים חדשים — מטוס בואינג 707 ושני מטוסי בואינג 720 B — ובכך הושלמה תכנית הפיתוח הנוכחית שלה. בסוף 1962 מנתה מצבת המטוסים שלה 3 מטוסי בואינג 707, 2 מטוסי בואינג 720 B ו-4 מטוסי בריטניה. ההשקעה הכוללת במטוסים הסתכמה ב-1962 ב-17 מיליון דולר — עלייה של 40 אחוזים לעומת ב-1961.

הגידול בתפוקת "אל על" היה אמנם נמוך בהרבה מאשר ב-1961, אולם עמד על רמה גבוהה למדי — 27 אחוזים. הירידה נובעת בעיקר משני גורמים: (א) הירידה בשיעור הגידול של פוטנציאל ההובלה של החברה; (ב) האטה מסוימת בגידול הביקוש לשירותי תעופה בעולם — האטה שהשתקפה גם בירידה התלולה למדי בגידול של תנועת התיירות לישראל.

נתונים תפעוליים של "אל על", 1959 עד 1962 *

מספר הטיסות	שעות הטיסה	ק"מ טיסה (אלפים)	מרחק הטיסה הממוצע לנוסע (ק"מ)	מדד פוטנציאל ההובלה ***	אח"י הניצולת ****
1959	1,750	7,507	3,714	100.0	59.6
1960	2,065	8,599	3,709	118.8	63.3
1961	3,025	11,602	3,760	190.1	58.6
1962	2,978	12,357	4,062	250.0	56.0

* כולל טיסות רגילות ומיוחדות.

** להוציא טיסות מיוחדות.

*** נפרד לפי מושביק"ם הניתנים לניצול.

**** נוסעיק"ם בפועל לעומת מושביק"ם הניתנים לניצול.

ה מקור: "אל על".

מספר הטון-ק"מ שיוצרו על ידי "אל-על", לרבות המטוסים החכורים, גדל ב-34 אחוזים והגיע ב-1962 ל-187 מיליון לעומת 139 מיליון ב-1961. הגידול הניכר במצבת המטוסים שבבעלות החברה איפשר את צמצום מספר המטוסים החכורים. החלק המיוצר על ידי מטוסים חכורים ירד מ-20 אחוזים ב-1961 ל-7 אחוזים ב-1962. במספר הטון-ק"מ של המטוסים שבבעלות העצמית של "אל-על" חלה עלייה של 56 אחוזים.

בעוד שבעונת השיא של 1962 גדל הניצול היומי הממוצע של מטוסי "אל-על" במידה ניכרת — 10.2 שעות לעומת 8.5 שעות ב-1961 — חלה ירידה בעונת השפל מ-8.7 ל-7.4 שעות. בממוצע חל שינוי קל בלבד — 8.9 שעות ב-1962 לעומת 8.6 ב-1961.

הגידול במספר הטון-ק"מ שנמכרו (26 אחוזים) לא הדביק את הגידול במספר הטון-ק"מ שיוצרו (34 אחוזים), ושיעור הניצול הכולל¹ ירד ל-52 אחוזים לעומת 55 אחוזים ב-1961. הירידה חלה בקווים לאירופה ובקו לדרום-אפריקה, בעוד שבקו הצפון-אטלנטי חלה עלייה קלה — מ-52.4 ל-53.8 אחוזים ב-1962. שיעור הניצול בהטסת נוסעים בלבד ירד גם הוא מ-58.3 ל-55.8 אחוזים, וגם כאן חלה הירידה בקווים לאירופה ובקו לדרום-אפריקה, בעוד שבקו הצפון-אטלנטי חלה עלייה קלה. מספר הטון-ק"מ המיוצרים, לעומד², גדל ב-19 אחוזים, ומספר הטון-ק"מ הנמכרים, לעומד — ב-14 אחוזים. אולם יש לזכור שבשנה זו הכניסה החברה לשימוש ציוד משוכלל יותר, ודבר זה גורע ממשמעותן של השוואות אלה.

ירידת הניצולת במטוסי אל-על ב-1962 קשורה בגידול הרב בקיבולת מטוסיה ובכושר ההובלה שלה עם המעבר למטוסי סילון. ירידת שיעור הניצול בשנים האחרונות היא תופעה שכיחה בחברות התעופה בעולם; שכן הגידול הרב בכושר ההובלה האווירית עם הכנסת מטוסי סילון חדישים לשירות לא היה מלווה גידול מקביל בביקוש. ב-1962 נשאר שיעור הניצול הממוצע של החברות בקו הצפון-אטלנטי, שהוא מן הקווים הבינלאומיים החשובים ביותר, ברמה נמוכה — 50.9 אחוזים לעומת 50.3 אחוזים ב-1961.

בלי ספק, ניתן היה להגדיל את שיעור הניצול על-ידי הורדת מחירים, אולם חברות התעופה, המשתייכות לארגון הבינלאומי, הקובע את מדיניות המחירים, הגיעו לכלל מסקנה שהביקוש לשירותי תעופה הוא בלתי גמיש, והורדת המחירים לא תביא לגידול רב בכמות המבוקשת ותגרור ירידה בהכנסות.

בתנועת הנוסעים לישראל וממנה חל ב-1962 גידול מועט בהרבה מאשר בשנים הקודמות. האטה מודגשת חלה בגידול תנועת הנוסעים בדרך האוויר, שהגיע ל-9 אחוזים בלבד, בעוד שבתנועת הנוסעים בדרך הים חל גידול של 27 אחוזים. אולם ב"אל-על" הגיע גידול מספר הנוסעים ל-18 אחוזים, וחלקה בכלל הנוסעים דרך האוויר עלה מ-55 אחוזים ב-1961 ל-59 אחוזים ב-1962. עלייה זו מוסברת בחלקה בכך ש"אל-על" מועדפת על-ידי נוסעים יהודיים, והגדלת הקיבולת שלה עם הכנסת המטוסים הנוספים לשירות הביאה בעקבותיה לגידול במספר הנוסעים על אף עודף ההיצע בחברות התעופה, הפועלות בקווים מקבילים.

במצבה הכספי של "אל-על" חלה הרעה, ושנת 1962 הסתיימה בהפסד העולה על מיליון ל"י. ירידה חלה באחוז הערך המוסף, ומחיר הדולר שלו עלה. בתעריפי הטיסה לא חלו ב-1962 שינויים, אך עלה, כנראה, אחוז הנוסעים בטיסות חכורות, שבהן נמוכים יותר המחירים, ודבר זה כמוהו כירידת המחיר הממוצע. ביטוי לכך יש בעובדה שהפדיון, בשער חליפין קבוע, גדל ב-21 אחוזים בלבד, בעוד שהתפוקה הריאלית גדלה ב-27 אחוזים.

בסוף 1962 הושג בוועידת ארגון התעופה הבינלאומי הסדר על אישור טיסות קבוצתיות

¹ בהובלת נוסעים ומטענים כאחת.
² לרבות העובדים האדמיניסטרטיביים.

לישראל וממנה במחירים מוזלים, בתנאי שתבטלנה הטיטות החכורות. בתוקף הסדר זה ניתן יהיה להטיס במטוס אחד גם נוסעים רגילים וגם קבוצות מאורגנות, ועלידי כך יגדל שיעור הניצול של המטוסים. מכאן, שאפילו לא יביא ההסדר החדש לעלייה בפדיון הממוצע לנוסע־ק"מ, הרי תחול בעקבותיו ירידה בהוצאה הממוצעת לנוסע־ק"מ הודות לעלייה בניצולת.

(ב) התעופה האזרחית הפנים-ארצית

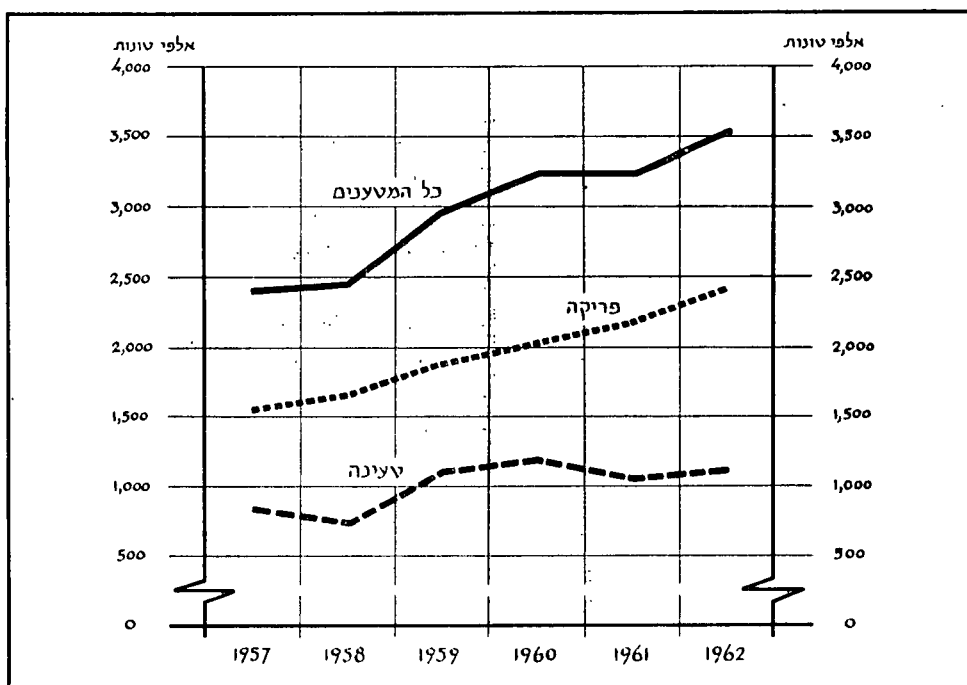
בשנת 1962 נמשכה ההאטה בשיעור הגידול של מספר הנוסעים בקווי התעופה הפנים-ארציים של חברת "ארקיע". שיעור הגידול הגיע ל-3 אחוזים בלבד לעומת 10 אחוזים ב-1961 ו-21 אחוזים ב-1960. בכמות המטענים חלה ירידה גדולה — 156 טונות לעומת 248 ב-1961. בשיעורי הניצול לא חלו שינויים: בקו אילת הוא נשאר 80 אחוזים, ואילו בקו ראש־פינה חלה ירידה קלה — מ-45 אחוזים ב-1961 ל-44 אחוזים ב-1962.

3. הנמלים

בשנת 1962 גדלה תפוקת הנמלים ב-9 אחוזים לעומת אי-גידול ב-1961 וגידול של 8 אחוזים ב-1960. היקף המטענים הגיע ל-3,508 אלף טון לעומת 3,216 אלף טון ב-1961. בפריקה היה שיעור הגידול גבוה יותר, כ-12 אחוזים, ובכך נמשכה מגמת העלייה של אחוז מטעני היבוא, והם היוו 68.5 אחוזים מכלל הפריקה והטעינה לעומת 67.0 אחוזים ב-1961 ו-63.0 אחוזים ב-1960. הירידה של

דיאגרמה י"ג-1

תנועת המטענים בנמלי הארץ, 1957 עד 1962



אחוז מטעני היצוא נובעת מהירידה הבולטת ביצוא המחצבים, ומהירידה המתונה יותר ביצוא המלט — מוצרים שהיוו חלק גדול מכלל הטונאז'.

בחלקם היחסי של הנמלים השונים לא חלו שינויים בולטים: כ-84 אחוזים מכלל המטענים עברו גם השנה דרך נמל חיפה, והיתר התחלק בשווה, פחות או יותר, בין נמלי תל-אביב, יפו ואילת. ברמה הממוצעת של התעריפים חלה ב-1962 עלייה תלולה ביותר — 21 אחוזים. שני גורמים פעלו כאן: (א) עלייה של 67 אחוזים בעקבות הפיחות באותו חלק של התשלומים המתקבל במטבע חוץ; (ב) העלאת התעריפים בכמה סעיפים בסוף 1961: שימוש בציור, מיון ושקילה, דמי שעות נוספות וסווארות. העלאות אלה הן במידה מסוימת חלק מתהליך התאמת התעריפים להוצאות, שהוחל בו עוד ב-1960. לאחר שנים רבות שבהן נשארו התעריפים ללא שינוי.

בנמל חיפה היה גידול היקף המטענים נמוך במקצת מן הממוצע והגיע ל-8.8 אחוזים. כל הגידול חל במטעני היבוא. בעוד שמטעני היצוא ירדו במידת-מה, ירידה קלה חלה בהיקף פריקת הגרעינים, ומאידך גדל בשיעור ניכר היקף מטעני היבוא האחרים: ברזל, עץ, מחצבים בצובר ומטען כללי. במטעני היצוא חלה עלייה בולטת בכמות ההדרים, וכנגדה ירידה בכמות המחצבים. האינדקטורים לרמת השירות מורים על שיפור מתמיד בתפעולו של נמל חיפה בשנים האחרונות. משך השהייה הכולל, משעת כניסתה של האנייה עד לתום הפריקה, הוסיף לרדת גם ב-1962, ובממוצע הפריקה ליום עבודה נמשכה העלייה. גם בטעינה חלו שיפורים, המתבטאים בקיצור זמן הטעינה, מחד, ובהגדלת הכמות הנטענת ביום עבודה, מאידך.

אחת הבעיות הקשות בתפעולו של נמל היא בעיית העונתיות. בעוד שבחודשי החורף, ינואר עד מארס, שבהם מתרכז יצוא פרי ההדר, נתונים נמלי הארץ בלחץ כבד והם עוברים את גבול

לוח י"ג-6

תנועת המטענים בנמלי הארץ, 1961 ו-1962

	פריקה			טעינה			כל המטענים		
	1961	1962	אחוז העלייה או הירידה (-)	1961	1962	אחוז העלייה או הירידה (-)	1961	1962	אחוז העלייה או הירידה (-)
	(אלפי טונות)	(אלפי טונות)		(אלפי טונות)	(אלפי טונות)		(אלפי טונות)	(אלפי טונות)	
חיפה	1,783	2,025	14	908	903	-1	2,691	2,928	9
תל-אביב	183	204	11	1	1	—	184	205	11
יפו	129	122	-5	41	63	54	170	185	9
אילת	60	51	-15	111	139	25	171	190	11
כל הנמלים	2,155	2,402	11	1,061	1,106	4	3,216	3,508	9
אחוזים									
חיפה	83	84		86	82		84	84	
תל-אביב	8	9		—	—		6	6	
יפו	6	5		4	6		5	5	
אילת	3	2		10	12		5	5	
כל הנמלים	100	100		100	100		100	100	

ה מקור: רשות הנמלים.

הקיבולת האופטימלית שלהם, שורר בחודשי הקיץ שפל, וחלק ניכר מגורמי הייצור מובטלים. עונתיות זו מעוררת בעיות בשני תחומים: כוח האדם; והמתקנים והציוד. בחודשי השיא מתקשים הנמלים בגיוס מלוא כוח האדם הנחוץ, ואילו בחודשי השפל אין התעסוקה מספיקה אף לעובדי הנמל הקבועים. תופעה זו בולטת בעיקר בנמלי הים התיכון.

בנמל אילת אין הפעילות נתונה לתנודות עונתיות, אולם היא סובלת מאי סדירות חריפה, המקשה על תכנון כוח האדם. לעתים מובטלים עובדי הנמל הקבועים, ברובם או כולם, ולעומת זאת יש שאניות ממתונות בנמל בגלל מחסור בידים עובדות. בדיקה העלתה שכדאי יותר להגדיל את מספר העובדים הקבועים, מאשר להחזיק את כוח האדם ברמתו הנוכחית ולשאת בהוצאות הכרוכות בהארכת תקופת ההמנחה של אניות. יש להניח שהגידול הצפוי במספר קווי האניות הקבועים לאילת והעלייה בהיקף המטענים יקחו את התנודות ויאפשרו העסקה מלאה יותר של צוות העובדים.

גם בציוד, ובעיקר ברציפים, מורגש מחסור בחודשי החורף, בעוד שבחודשי הקיץ הם פנויים בחלקם. המחסור בשטח רציפים בתקופת השיא מחייב שימוש בדוכרות ועבודה בשלוש משמרות ומייקר את תפעול הנמלים.

נוכח הלחץ על הנמלים, בעיקר על נמל חיפה, ונוכח הגידול הרב, הצפוי בתנועת המטענים בשנים הבאות, נעשות עתה עבודות המכוונות להגדלת הקיבולת של נמלי חיפה ואילת, ומוקם נמל חדש עמוק-מים באשדוד. ב-1962 הושקע בפיתוח סכום של 21 מיליון לירות; מזה 8.5 מיליון ל"י בנמלי חיפה והקישון, 1.3 מיליון ל"י בנמל אילת ו-12 מיליון ל"י בהקמת נמל אשדוד.

4. הרכבת

בשנת 1962 הגיע הגידול הריאלי בתפוקת הרכבת ל-18 אחוזים לעומת אי-גידול ב-1961 וגידול ממוצע של 6 אחוזים בחמש השנים 1957 עד 1961. הגידול חל הן בהסעת נוסעים והן בהובלת מטענים, והיה גבוה יותר באחרונה. בתשומה היה הגידול הריאלי נמוך בהרבה — 7 אחוזים. הפרש זה בין שיעורי הגידול של התפוקה והתשומה מלמד על השיפור הרב בתפעולה של הרכבת, אולם הוא לא השתקף במלואו במצבה הכספי, שכן מחירי התשומה עלו בשיעור רב יותר מאשר מחירי התפוקה.

בהשקעות הרכבת חלה ב-1962 ירידה של 45 אחוזים, והן הסתכמו ב-3.2 מיליון לירות. עיקר ההשקעות נעשו בציוד. בשנים האחרונות מצומצם היקף ההשקעות לעומת השנים 1955 עד 1957, שבהן חודש עיקר ציודה של הרכבת וחל המעבר מקטרי קיטור לקטרי דיזל. מספר העובדים הממוצע, לרבות הארעיים, נשאר ללא שינוי — 2270. בקירוב, והתפוקה לעובד גדלה איפוא ב-18 אחוזים, שהוא השיעור הגבוה ביותר בשנים האחרונות. תפוקת הרכבת בהסעת נוסעים, הנמדדת בנוסע-ק"מ, גדלה ב-1962 ב-11 אחוזים. במספר הנוסעים חל גידול דומה, ומרחק הנסיעה הממוצע נשאר ללא שינוי — 80 ק"מ, בקירוב. מרחק הנסיעה הממוצע ברכבת ישראל גבוה יותר מאשר ברוב ארצות אירופה, שכן בישראל פועלת הרכבת בעיקר בקווים הארוכים, בעוד שבקווים הקצרים פועלים, למעשה, שירותי האוטובוסים בלבד.

הגידול הניכר במספר הנוסעים ב-1962, מ-4.5 ל-5 מיליון, התרכז ברובו בחודשי הקיץ, והוא תוצאה של הגדלת מספר הרכבות ליום, שאיפשרה יתר התאמה של לוח הזמנים לצורכי הציבור. גורם נוסף, אשר פעל, אולי, להגדלת מספר הנוסעים, היתה הירידה במחיר היחסי של הנסיעה ברכבת. בעוד שדמי הנסיעה ברכבת עלו בשנה זו ב-8 אחוזים, בממוצע, הועלו דמי הנסיעה באוטובוסים בקווים המקבילים ב-12 אחוזים. בשיעור הניצול של רכבות הנוסעים (הנמדד על ידי היחס בין מספר הנוסע-ק"מ למספר

שירותי הרכבת, 1958 עד 1962

השנה	טון"ק"מ (מיליונים)	אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	נוסע"ק"מ (מיליונים)	אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת
1958	203.0	11.9	348.6	4.0
1959	218.4	7.6	364.4	4.5
1960	227.4	4.1	362.8	-0.4
1961	226.0	-0.6	364.8	0.6
1962	277.7	22.9	405.2	11.1

ה מקור: דינים וחשבונות של רכבת ישראל.

המושב"ק"מ המיוצרים) לא חל שינוי רב ב-1962, והוא נשאר נמוך מ-60 אחוזים, בממוצע. שיעור זה גבוה יותר מאשר ברוב ארצות אירופה. אי אפשר להגדיל את שיעור הניצול בלא שתיפגע רמת השירות, כיוון שהקצבת קרונות במספר מספיק לנסיעות הצפופות מחייבת הקצבת מספר גדול מן הדרוש בנסיעות אחרות באותם הקווים, שבהן הצפיפות נמוכה בהרבה.

התפוקה הריאלית בהובלת מטענים גדלה ב-1962 ב-23 אחוזים. עלייה זו בולטת בייחוד על רקע הירידה הקלה ב-1961. בחמש השנים האחרונות עמד שיעור הגידול הממוצע בהובלת מטענים על 6 אחוזים. הגידול הניכר ב-1962 נובע משני גורמים עיקריים: הובלת האבן לצורכי הקמת נמל אשדוד, והגידול בתנועת המטענים בנמל חיפה — בעיקר מטעני פרי ההדר, שעיקר הובלתם נעשית על ידי הרכבת.

במצבה הכספי של הרכבת חל שיפור ב-1962. הגרעון התפעולי, לרבות ההפרשה לגמלאות, ירד מ-2.0 מיליון ל"י ב-1961 ל-1.6 מיליון ל"י בשנה זו. בלא ההפרשה לגמלאות חלה עלייה מגרעון של 350 אלף ל"י לעודף של 370 אלף. לעומת זאת, עלה הגרעון הכולל מ-6.1 ל-6.5 מיליון ל"י.

ההכנסה מהסעת נוסעים גדלה ב-1962 ב-20 אחוזים, וההכנסה ממשאות עלתה ב-32 אחוזים. במשקל ההכנסה מנוסעים חלה איפוא ירידה. העלייה בהוצאות הגיעה ל-20 אחוזים בלבד. הוצאות השכר, לרבות גמלאות, עלו ב-19 אחוזים; הוצאות הפחת והריבית — ב-19 אחוזים, וההוצאות על חומרים ושונות — ב-30 אחוזים.

לשינויים במחירי התשומה והתפוקה היתה ב-1962 השפעה שלילית על גודל הגרעון: לעומת עלייה של 8 אחוזים במחירי התפוקה, הגיעה העלייה במחירי התשומה ל-12 אחוזים.

במחירי 1961 היתה הירידה בגרעון התפעולי גדולה מהירידה בפועל, ואילו בגרעון הכולל היתה חלה ירידה לעומת העלייה הקלה שחלה בפועל. עם זאת, נראה שחלק מן הגידול הריאלי בתפוקת הרכבת, נובע מכך, שעליית המחירים בה היתה קטנה מאשר באמצעי התחבורה האלטרנטיביים: האוטובוסים והמשאיות; העלאה רבה יותר של התעריפים היתה גורמת האטה בשיעור הגידול הריאלי של התפוקה, וקשה לקבוע איפוא מה היתה השפעתה על רמת ההכנסה הכוללת של הרכבת.

התפתחות השנה האחרונה משקפת למעשה את העובדה, שהרכבת נתונה במצב שבו הגדלת התפוקה מביאה לידי ירידה בהוצאה הממוצעת ליחידת תפוקה. אם הגידול הרב בתפוקה ב-1962

איננו נושא אופי קוניוקטוראלי, אלא מסמך מפנה, תוכל איפוא הרכבת לנצל בעתיד את היתרונות שבגידול ההיקף, ויעלה בידה לכסות את הוצאותיה התפעוליות במלואן.

לוח י"ג-8

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבת, 1961 ו-1962

(אלפי ל"י)

הגרעון		ההוצאות			ההכנסות				
כולל	תפעולי	סך הכל	פחת לריבית	תפעוליות *	סך הכל	שונות	מטענים	נוסעים	
6.133	2.029	18.394	4.104	14.290	12.261	515	6.869	4.877	1961
6.480	1.599	22.154	4.881	17.273	15.674	789	9.033	5.852	1962
אחוז העלייה									
או הירידה (-)									
מ-1961									
6	-21	20	19	21	28	53	32	20	ל-1962

* לרבות הפרשה לנמלאות.
המקור: דינים וחשבונות של רכבת ישראל.

5. בלי רכב ממונעים

(א) משאיות

התפוקה הריאלית של המשאיות גדלה ב-1962 ב-17 אחוזים — שיעור הגידול הגבוה ביותר בחמש השנים האחרונות. גידול ניכר זה הוא תוצאה של התרחבות רבה יותר מאשר בשנה הקודמת בענפי המשק האחרים (בעיקר בענף הבנייה) ובהיקף תנועת המטענים בנמלי הארץ, התרחבות אשר באה לידי ביטוי גם בפעילותה של הרכבת. מאחר שתפוקת הרכבת בהובלת מטענים גדלה בשיעור גבוה יותר — 23 אחוזים — חלה ירידה קלה בחלקן של המשאיות בתוך כלל ההובלה היבשתית. בסוף מארס 1962 מנתה מצבת המשאיות 25,331 משאיות — כ-9 אחוזים יותר מאשר שנה קודם לכן. גם ב-1962 נמשכה המגמה המציינת את השנים האחרונות: עלייה מהירה יותר במספר המשאיות הקטנות, שהביאה לירידה במטען המורשה הממוצע למשאית מ-3.3 טון ב-1960 ל-3.2 טון ב-1961 ול-3.1 טון ב-1962. המטען המורשה של צי המשאיות גדל פחות מאשר מספר המשאיות — בשיעור של 5.5 אחוזים בלבד.

במחירי ההובלה במשאיות חלה בשנת 1962 עלייה של 10 אחוזים. עלייה זו נעוצה בחלקה בהתייקרותן של תשומות שונות בעקבות הפיחות. גורם נוסף היה הגידול הרב בביקוש לשירותי הובלה, אשר הביא לעליית התפוקה בשיעור רב בהרבה מהעלייה בטונאז' המורשה — 17 לעומת 5.5 אחוזים.

בהרכב צי המשאיות מבחינת קבוצות המטען המורשה חל שינוי לכיוון גידול משקלן של קבוצות המטען הנמוך. הרכב זה קשור בהרכב מבחינת סוגי הדלק, למעלה מ-80 אחוזים מכלל המשאיות מופעלות על ידי בנוזל, והיתר על ידי סולר. אולם משקלן של שתי קבוצות אלה מבחינת היקף ההובלה הוא הפוך: עיקר ההובלות נעשות במשאיות דיזל, השייכות לקבוצות המטען המורשה הגבוה ופועלות בקווים הארוכים.

מצבת המשאיות, לפי קבוצות המטען המורשה, 1961 ו-1962

המטען המורשה (טונות)	מספר המשאיות (31 במארס 1961)	מספר המשאיות (31 במארס 1962)	אחוז העלייה או הירידה (-)
עד 2.4	13,734	15,323	11.6
2.5-4.9	5,394	5,457	1.2
5.0-7.9	2,660	3,058	14.6
8.0-14.9	864	912	5.6
15.0-19.9	127	108	-15.0
20.0 ומעלה	469	473	0.9
כל המשאיות	23,248	25,331	9.0

ה מ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

מבחינה כלכלית ניתן לחלק את המשאיות לשתי קבוצות: (א) משאיות העוסקות בהספקת שירות הובלה תמורת תשלום, ו-(ב) משאיות בבעלותן של יחידות כלכליות שונות, המועסקות במסגרת יחידות אלה בלבד. בעוד שרוב המשאיות נמנות עם הקבוצה השנייה, גדול יותר חלקה של הקבוצה הראשונה בכלל ההובלות (בטון"ק"מ).

מבחינת צורת הבעלות מתחלקת הקבוצה הראשונה לשתיים: (1) משאיות בבעלות פרטית ובבעלות שותפויות; (2) משאיות בבעלות חברות וקואופרטיבים. הראשונה מקיפה 80 אחוזים ממספר המשאיות, אך חלקה בכלל ההובלות בתשלום אינו עולה על 50 אחוזים. בכך משתקפת העובדה שהמשאיות שבבעלות חברות וקואופרטיבים הן גדולות יותר בממוצע, והן מועסקות בעיקר בהובלות בין-עירוניות ארוכות טווח, בעוד שהקבוצה הראשונה מתרכזת בהובלה עירונית ובהובלה בין-עירונית קצרת טווח.

מבחינת צורת הפעילות יש הבדל בולט בין המשאיות בבעלות של פרטים לבין המשאיות שבבעלות חברות וקואופרטיבים. בעוד שהראשונים נתונים בתחרות חריפה על השגת הובלות, המתבטאת בתנאי אשראי נוחים, באי קבלת תשלום תמורת המתנה ובהנחות ישירות, נהוגה בין החברות והקואופרטיבים חלוקה בחלק מן הקווים הארוכים, ומידת ההתחרות מצומצמת יותר. שנת 1962 הביאה לשיפור מסוים במצבם של המובילים, והגידול הרב בביקוש לשירותי הובלה השתקף בצמצום ממדי ההטבות, בעיקר בדרישת תשלום תמורת זמן המתנה.

בדיקת שיעור הניצול בקבוצות הגודל השונות מבליטה שתי עובדות: (א) אחוז הנסיעות הריקות קטן יותר במשאיות הקטנות; (ב) שיעור הניצול של המטען המורשה בנסיעות המלאות גבוה יותר אצל המשאיות הכבדות דווקא. התופעה הראשונה מוסברת בכך שהמשאיות הקטנות פועלות ברובן בתחומי הערים; והשנייה — בכך שהן נתונות בתנאי תחרות חריפה, ומוכנות לבצע כל הובלה שיש בה כדי כיסוי ההוצאות השוטפות. לעומתן פועלים החברות והקואופרטיבים בקווים קבועים, פחות או יותר, על יסוד חלוקת השוק, ויש ביכולתם להתאים את הפעלת המשאיות להיקף המטען. לא תמיד נעשית חלוקת הקווים בצורה המבטיחה ניצול יעיל של גורמי הייצור בענף. כך למשל, יש שחברה אחת מבצעת את ההובלות בכיוון אחד, וחברה אחרת — בכיוון ההפוך. אפשר להניח שאילו היתה מידת ההתחרות רבה יותר, היו מחירי ההובלות נמוכים יותר, לפחות בזמן הקצר.

בשל שיעור הניצול הנמוך, מחד, ואי-הדאגה להקצאת קרנות פחת, מאידך, החריפה בשנים האחרונות בעיית חידוש משק המשאיות, שגילו הממוצע עולה על 11 שנה. בעיה זו חמורה בעיקר

לגבי המובילים הפרטיים, שחלק גדול מפעולותיהם יש בהן כדי כיסוי ההוצאה השוטפת בלבד. על מנת לסייע בחידוש משק המשאיות תכנן משרד התחבורה הקמת קרן למתן אשראי, אשר תמומן בחלקה על ידי השתתפות המובילים, ובחלקה על ידי הממשלה.

אולם בשל התנאים בענף יש להטיל ספק בצידוק שבמתן תמיכה ממלכתית לחידוש משק המשאיות. שיעור הניצול הנמוך של כלי הרכב מלמד על קיום עודף היצע בענף, והעובדה, שאין במחירים כדי כיסוי הוצאות הפחת, היא תוצאה מפעולתו של מנגנון השוק, העשוי להביא בטווח ארוך ליציאת חלק מן המובילים מן הענף, עד להתאמת ההיצע לביקוש. מצד שני, ניתן להביא להורדת ההוצאות השוטפות על ידי ייעול השימוש במשאיות (למשל, בעזרת תיאום יתר בין החברות השונות שיביא לצמצום אחוז הנסיעות הריקות).

לתמיכה ממלכתית בענף יש מקום רק במקרה שהמחיר, שאותו מקבלים המובילים, אינו משקף את מלוא התועלת שמפיק המשק מפעולותיהם. קשה לראות על מה אפשר לבסס הנחה זו.

(ב) אוטובוסים

בתפוקת הקואופרטיבים להסעת נוסעים חל ב־1962 גידול ריאלי של 5.8 אחוזים לעומת 5.2 אחוזים ב־1961. במחירים שוטפים הסתכמה התפוקה ב־1962 ב־126 מיליון ל"י. מחירי שירותי האוטובוסים הועלו בראשית פברואר 1962 ובממוצע שנתי היו גבוהים ב־1962 ב־12 אחוזים מאשר ב־1961. ב־1962 הוענקה לקואופרטיבים סובסידיה בסך 2.2 מיליון ל"י, נוכח התייקרות התשומות בעקבות הפיחות, לאחר שב־1961 בוטלו הסובסידיות כמעט כליל, ובמחירים ליצרן היה שיעור העלייה גבוה איפוא מאשר בדמי הנסיעה.

ההשקעה באוטובוסים הסתכמה בשנת 1962 ב־15 מיליון ל"י, שהן ב־30 אחוזים יותר מאשר בשנת 1961. השקעה זו הגדילה את מספר האוטובוסים שלרשות הקואופרטיבים וכן את מספר מקומות הישיבה. גם השנה נמשכה מגמת הסטנדרטיזציה של כלי הרכב, המזילה את הוצאות התחזוקה.

גידול תפוקת האוטובוסים השתקף גם בסך הקילומטראז' — 165 מיליון ק"מ ב־1962 לעומת 153 מיליון ב־1961.

לוח י"ג-10

מספר האוטובוסים, ההוצאות לשירותי אוטובוסים, מספר מקומות הישיבה והקילומטראז', 1958 עד 1962*

(ממדים : 100 = 1958)

השנה	מספר האוטובוסים	ההוצאות לשירותי אוטובוסים**	מספר מקומות הישיבה	הפדיון למקום ישיבה***	הקילומטראז' השנתי	הכנסה לק"מ****
1959	106.8	110.1	108.9	101.1	115.6	94.2
1960	109.5	116.6	115.0	101.4	123.7	94.2
1961	113.9	122.7	120.4	101.9	132.4	90.1
1962	118.8	129.9	128.1	101.4	143.3	88.2

* הגתונים מתייחסים לשלושת הקואופרטיבים להסעת נוסעים: "אשר", "דן" ו"המקשר".

** במחירים קבועים, להוציא הבליות ושונות.

*** במחירים קבועים.

**** כלל פדיון החברות, במחירים קבועים.

ה מקור: נתוני משרד התחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והברות האוטובוסים.

6. ההשקעות בתחבורה

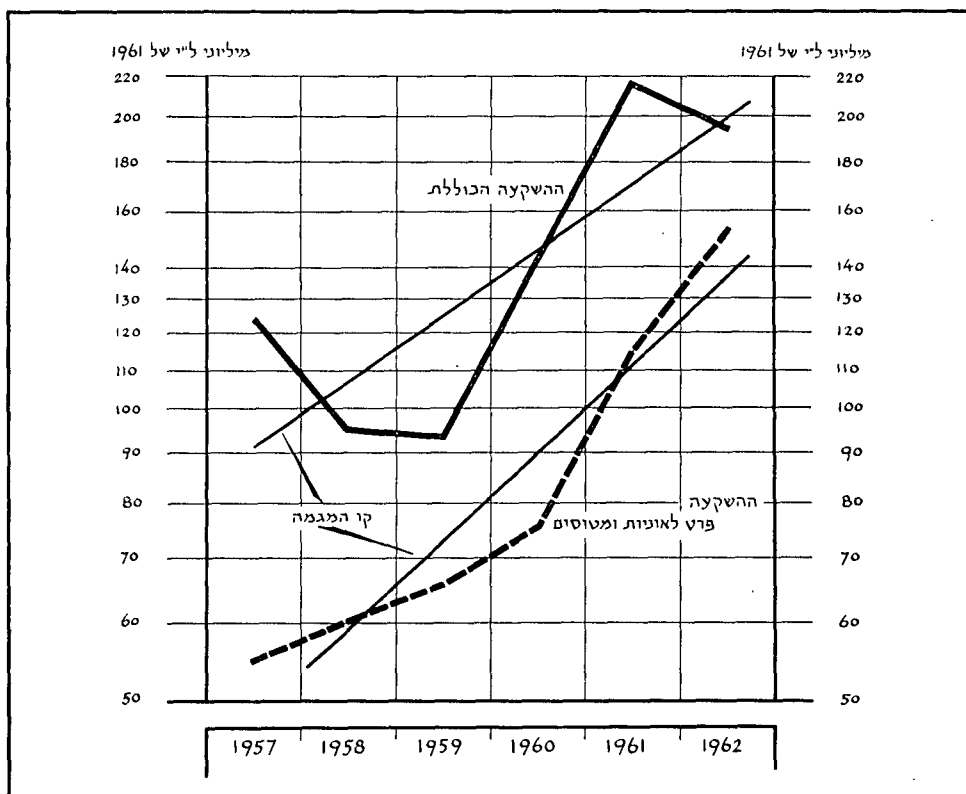
ההשקעה הגולמית בענף התחבורה¹ הסתכמה בשנת 1962 ב־244 מיליון ל"י, במחירים שוטפים. העלייה במחירי ההשקעות הגיעה ל־27 אחוזים, וההשקעה במחירים קבועים הסתכמה איפוא ב־192 מיליון ל"י לעומת 217 מיליון ב־1961. במונחים ריאליים ירדו ההשקעות בתחבורה ב־11 אחוזים בעוד שההשקעה במשק בכללה גדלה ב־10 אחוזים. ההשקעות בתחבורה ירדו מ־15 אחוזים מכלל ההשקעה במשק ב־1961 ל־12 אחוזים ב־1962. הירידה נובעת כולה מהירידה התלולה של ההשקעה באניות.

בין 1957 ל־1962 עלו ההשקעות בתחבורה בשיעור שנתי ממוצע² של 18 אחוזים, בה בשעה שכלל ההשקעה במשק גדל בשיעור ממוצע של 8 אחוזים, וההשקעה פרט לבנייה למגורים — בשיעור ממוצע של 9 אחוזים.

התנודות משנה לשנה בהיקף ההשקעות בתחבורה הן חריפות למדי (ראה דיאגרמה י"ג²) והן נעוצות בתנודות החריפות עוד יותר בסעיף ההשקעה באניות ומטוסים, שהוא בעל משקל רב

דיאגרמה י"ג²

ההשקעה הגולמית בתחבורה, 1957 עד 1962



* להוציא דואר וקווי נפט.

¹ להוציא דואר וקווי נפט.

² מקדם הרגרסיה הלוגריתמית.

ההשקעות בתחבורה, לפי ענף-המשנה, 1957 עד 1962

(מיליוני ל"י)

מחירי 1961						
1962	1961	1960	1959	1958	1957	
2.5	4.5	2.1	4.6	6.5	7.3	רכבת
18.2	9.7	8.2	4.8	2.8	2.6	נמלים
4.2	5.2	2.5	2.0	0.4	0.2	שדות-תעופה
						שירותי תחבורה של
2.3	2.3	0.4	5.2	3.1	3.2	רשויות מקומיות
9.9	80.4	67.3	24.2	23.4	46.5	אניות
29.9	21.4	—	3.6	11.8	22.3	מטוסים
99.0	66.7	43.3	30.4	30.1	25.0	מכוניות מסחריות
26.3	26.3	18.2	18.4	16.9	16.4	כבישים
192.3	216.5	142.0	93.2	95.0	123.5	סך הכל

ה מ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

בתוך כלל ההשקעות. בהשקעות, פרט לאניות ומטוסים, היו התנודות קלות הרבה יותר. גם שיעור הגידול השנתי הממוצע בין 1957 ל-1962 היה כאן גבוה בהרבה מאשר בהשקעות בתחבורה בכללה ובמשק בכללו, והגיע ל-23 אחוזים.

אשר להרכב ההשקעות לפי סוג הנכס, הרי הירידה מתרכזת כולה בהשקעות בציוד, שירדו מ-174 מיליון ל"י ב-1961 ל-144 מיליון ל"י ב-1962, בעוד שההשקעות במבנים ובעבודות עפר עלו מ-42 ל-48 מיליון ל"י. כיוון שהציוד הוא בעל מרכיב יבוא גבוה ביותר (80 אחוזים), בעוד שבמבנים גבוה מרכיב העבודה, הביא השינוי בהרכב ההשקעות בתחבורה להגדלת הביקוש לכוח עבודה ולגיאות בענף הבנייה. מצד שני קשור שינוי זה בהאטת גידול הגירעון במאזן התשלומים ב-1962.

בהשקעות בתחבורה מגיע משקל מרכיב היבוא ל-65 אחוזים לעומת 32 אחוזים בתוך כלל ההשקעה במשק. בגלל מרכיב יבוא גבוה זה, ובגלל העובדה שלגבי חלק ממנו — האניות והמטוסים — עמד השער האפקטיבי לפני הפיחות על 1.80 ל"י, נודעה לפיחות השפעה רבה על מחירי ההשקעות בתחבורה, והעלייה בהם הגיע ב-1962 ל-27 אחוזים לעומת עלייה של 20 אחוזים במחירי ההשקעות בכללם.

חלקו של המימון הציבורי בהשקעות נשאר כמעט ללא שינוי — 32 אחוזים לעומת 33 אחוזים ב-1961. כנגד הירידה בהשקעה באניות, שבהן יש למימון הציבורי משקל ניכר, חלה עלייה בהשקעות בסעיפים אחרים שמימונם בא ממקורות ציבוריים במלואו.

כשאנו עוברים מן המימון הציבורי במובנו הצר להגדרה רחבה יותר, המקיפה גם את המילדות שבערבות הממשלה, גבוה משקלו של המימון הציבורי בהרבה.

בהשקעה באניות חלה ירידה ריאלית של 88 אחוזים והיא הסתכמה ב-1962 ב-10 מיליון ל"י, בקירוב, במחירי 1961, לעומת 80 מיליון ל"י ב-1961. היקף ההשקעות ב-1962 היה הנמוך ביותר בשבע השנים האחרונות. אולם אין ליחס משמעות מיוחדת לירידה זו, הואיל ובחלקה היא תוצאה

של מקריות במועדי קבלת אניות מן המספנות הבונות אותן. ב־1963 צפויה שוב עלייה בהשקעה באניות, עם השלמתן של כמה אניות הנבנות עתה במספנות. לעומת הירידה בהשקעות בספנות גדלו ההשקעות בתעופה גם ב־1962 והגיעו ל־30 מיליון ל"י, במחירי 1961. זהו הסכום הגבוה ביותר שהושקע עד כה בתעופה במשך שנה אחת.

ההשקעות בנמלים הסתכמו ב־1962 ב־18 מיליון ל"י, במחירי 1961. ההשקעות בהקמת הנמל עמוק המים באשדוד הסתכמו ב־10 מיליון ל"י, וההשקעות בבניית הרציף החדש בנמל חיפה — ב־7 מיליון. שאר ההשקעות נעשו בנמלי אילת ויפו.

בתחבורה היבשתית — רכבת, מכוניות, כבישים, שירותי תחבורה של רשויות מקומיות — הושקעו ב־1962 130 מיליון ל"י, במחירי 1961, לעומת 100 מיליון ל"י ב־1961. השקעות אלה היוו 68 אחוזים מכלל ההשקעה בענף התחבורה לעומת 46 אחוזים ב־1961.

השקעות הרכבת היו קטנות לעומת השנים הקודמות והסתכמו ב־2.5 מיליון ל"י, במחירי 1961. בשנים 1955 עד 1957 הגיעו ההשקעות ברכבת להיקף ניכר עם חידוש חלק גדול מצידוד בכספי השילומים. חלק מההשקעות ב־1962 נועדו לאפשר הובלת אבן וחצץ לצרכי עבודות נמל אשדוד. ההשקעה הגולמית במכוניות מסחריות הסתכמה ב־99 מיליון ל"י, במחירי 1961, והיותה את סעיף ההשקעה הגדול ביותר. מסכום זה הושקעו 86 מיליון ל"י במשאיות (עלייה ב־52 אחוזים) ו־13 מיליון ל"י באוטובוסים. ההשקעה במכוניות מסחריות נמצאת בקו עלייה רצוף בשנים האחרונות. בחלקה מוסברת עלייה זו על ידי הרכב הגילים, המחייב חידוש של חלק ניכר ממצבת המכוניות.

בהשקעה בכבישים לא חל ב־1962 כל שינוי, והיא הסתכמה ב־26 מיליון ל"י. חלק מההשקעות נעשו במסגרת התכנית לשיפור רשת הכבישים, אשר לצורך מימונה נתקבל מלווה בסך 22 מיליון דולר מהבנק העולמי. תכנית זו מכוננת בעיקרה להרחבת כבישים קיימים, שבהם גדול עומס התנועה, ובחלקה לסלילת כבישים חדשים.