

התחבורה

התפוקה הריאלית של ענף התחבורה, גדלה, בשנת 1959, ב־13 אחוזים, בהשוואה לשנת 1958. גידול זה, שהוא הגבוה ביותר ב־5 השנים האחרונות, נובע מהרחבת הפעילות הכלכלית במשק, גידול התיירות, עליית רמת החיים והרחבת הפעילות של הספנות והתעופה הישראליים בשוק הבינלאומי. בשנים 1955 עד 1958, היה קצב הגידול הממוצע של תפוקת התחבורה כ־9 אחוזים לשנה. בשנת 1959 היתה התפוקה הריאלית של ענף התחבורה, גבוהה ב־47 אחוזים מרמתה ב־1955.

על אף המשבר שפקד את הספנות הבינלאומית, גדלה התפוקה הריאלית של הספנות הישראלית ב־12 אחוזים. גדל הטונאז' שהובל, נפתחו קווים חדשים וגדלו מרחקי ההובלה. מאידך, השפיע המשבר על ירידת התעריפים, ובעטייה ירדה ההכנסה לכל טונה שהובלה, דבר שהתבטא בגירעון תיפעולי, ירידת הערך המוסף ועליית מחיר הדולר הנחסף.

בשנת 1959, חל שיפור ניכר במצב התיפעולי והכספי של חברת "אל-על", שנבע מהפעלתם הסדירה של מטוסי "ברייטניה". על אף העובדה, שמספר המטוסים נישאר ללא שינוי, חל גידול בכושר ההובלה, עלה שיעור הניצול של הציוד וגדל שיעור התפוסה. כתוצאה מכך, גדלה התפוקה ב־31 אחוזים, השתפר מצב הרייחויות של החברה, עלה הערך המוסף ופחת מחיר הדולר הנחסף. לאחר מתן פרמיה על הערך המוסף, הסתכמו הפעולות של חברת "אל-על" ללא הפסד.

בתפוקת הרכבת חלה, בשנת 1959, עלייה של 6 אחוזים, לאחר ירידה של 6.5 אחוזים ב־1958. על אף גידול זה בתפוקה, לא חל שיפור במצב הכספי, והגירעון התיפעולי עלה ב־45 אחוזים. תפוקת הנמלים עלתה, בשנת 1959, ב־23 אחוזים. מאחר שעלייה ניכרת זו לא היתה מלווה בגידול כושר התפוקה, עלה משך השהייה של אניות בנמלים, וירד טונאז' הפריקה הממוצעת ליום עבודה. כדי להקל על העומס בנמלים, בהתחשב בגידול הצפוי בטונאז' היבוא והיצוא בשנים הקרובות, הוחל בתכנון נמל עמוק־מים נוסף באשדוד.

בתפוקת המשאיות חלה, בשנת 1959, עלייה של 11 אחוזים. גידול זה, שהוא הגבוה ביותר מאז 1955, נבע מן הגידול הגבוה בתפוקת התעשייה והחקלאות, ומן העלייה הניכרת בטונאז' היבוא והיצוא. מצב הרייחויות של המשאיות הקלות והמיושנות הורע ב־1959, כתוצאה מהחרפת התחרות, גידול אחוז ימי הבטלה ושיעור הנסיעות הריקות, וירידה קלה בתעריפים, על אף גידול ההוצאות.

במדד מחירי התחבורה חלה ירידה של 1.5 אחוזים, בהשוואה ל־1958. מקורה של ירידה זו הוא בירידת המחירים של שירותי הספנות בשיעור של 10 אחוזים, בעוד שביתר ענפי התחבורה היתה יציבות במחירים.

ההשקעות בתחבורה (פרט להשקעות בדואר) ירדו, בשנת 1959, ב־3 אחוזים, מ־180.0 מיליון ל"י ב־1958 ל־104.6 מיליון ל"י ב־1959. עיקר ההשקעות נעשו במכוניות (27 מיליון ל"י), אניות, ספינות וסירות (24 מיליון ל"י), קווי נפט (21 מיליון ל"י), כבישים (16 מיליון ל"י) ומטוסים (4 מיליון ל"י).

מדדי התפוקה הריאלית והמחירים של ענפי התחבורה, 1956 עד 1959

הענף	1956 (1955=100)	1957 (1956=100)	1958 (1957=100)	1959 (1958=100)
התפוקה הריאלית				
ספנות	133.2	112.8	109.0	111.8
תעופה	99.7	107.8	168.1	130.9
רכבות	127.5	129.0	93.5	106.3
אוטובוסים	97.9	113.7	114.9	109.7
כלי רכב				
אחרים *	106.8	106.5	107.7	110.7
נמלים	101.2	109.7	100.7	122.9
כל הענפים **	106.5	109.5	112.3	112.6
ה מחירים ***				
ספנות	108.6	112.8	94.9	90.4
תעופה	103.3	110.9	104.2	102.4
רכבות	107.1	108.1	104.3	100.0
אוטובוסים	112.4	105.7	100.0	100.0
כלי רכב				
אחרים *	104.5	102.3	100.2	100.0
נמלים	100.0	100.0	100.0	100.0
כל הענפים **	105.8	104.7	99.8	98.6

* בעיקר משאיות.

** השיקלול מבוסס על אומדן הערך המוסף של ענפי המשנה בתחבורה, שחושב על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

*** כולל מס נסיעות.

הירידה נבעה בעיקר מירידת ההשקעות במטוסים ב-66 אחוזים, ברכבת ב-23 אחוזים, ובמכוניות ב-14 אחוזים.

במספר המועסקים בענף התחבורה, חלה, בשנת 1959, עלייה של 6 אחוזים, בהשוואה ל-1958. עיקר הגידול חל במספר המועסקים בשירותי האוטובוסים בשיעור של 15 אחוזים, בספנות בשיעור של 10 אחוזים, ובנמלים בשיעור של 7 אחוזים.

ההכנסה הממוצעת לעובד, עלתה ב-3 אחוזים בקירוב. עלייה זו מוסברת בחלקה על-ידי הגידול בתוספת הווקר, ובחלקה על-ידי זחילת השכר, והגידול במספר שעות העבודה הממוצעת לעובד.

1. הספנות

השפל בספנות העולמית, שהתחיל בראשית שנת 1957, נמשך גם בשנת 1959. הטונאז' העולמי של האניות המבוטלות, בסוף 1959, הגיע, ל-9,433 אלף טונות, שהם 9 אחוזים מכלל הנפח העולמי.

במדד תעריפי ההובלה לחכירת אניות לתקופת זמן בשוקי הסחר הנודד¹, חלה עלייה של 2 אחוזים בהשוואה ל-1958, אך מדד זה היה עדיין נמוך ב-51.7 אחוזים בהשוואה ל-1957. רק ברבע האחרון של 1959 חלה התאוששות-מה, עם עלייה של 4.8 אחוזים בתעריפים, בהשוואה לרבע השלישי של השנה. נוסף לירידת התעריפים, התבטא השפל במכירת מספר רב של אניות לגרוטאות, באבטלת אניות ובתחרות חריפה להשגת מטענים. למרות השפל, עמדה הספנות הישראלית, ב-1959, בסימן התרחבות: מספר האניות גדל, התפוקה עלתה, נפתחו קווים חדשים וחל גידול ניכר במרחקי ההובלה. מאידך, נתן השפל את אותותיו באבטלת אניות, הפדיון במחירים שוטפים לא גדל, כמעט, על-אף הגידול בתפוקה, ומחיר הדולר הנחסף עלה. בשנת 1959 נוספו לצי הישראלי 5 אניות משא למטענים כלליים, אניית קירור אחת, מיכלית לגז ומיכלית ענק להובלת דלק, ונמכרו שתי אניות משא ומיכלית אחת. כן נמכרה לגרוטאות אניית הנוסעים "עלייה", שהיתה בת למעלה מ-40 שנה. בכך עלתה התפוסה ברוטו² של הצי ב-9.6 אחוזים, מ-224,186 אלף טונות תפוסה ב-1958, ל-245,668 אלף. טונות ב-1959. עיקר הגידול בתפוסה היה במיכליות, בשיעור של 68 אחוזים, לעומת גידול של 7 אחוזים בתפוסת אניות המשא. כושר הובלת הנוסעים ירד ב-27 אחוזים, מ-2,870 נוסעים ב-1958, ל-2,100 נוסעים ב-1959.

לוח י"ג

אניות הסוחר הישראליות לפי סוג האנייה, התפוסה והמעמס, 1957 עד 1959

(סוף התקופה)

סוג האנייה	מספר האניות			התפוסה ברוטו (טונות)			המעמס (טונות)		
	1959	1958	1957	1959	1958	1957	1959	1958	1957
אניות נוסעים									
ומעורבות *	6	6	5	53,745	53,745	42,730	27,038	27,038	20,338
אניות משא	24	31	35	104,341	135,914	145,086	197,720	154,641	210,645
מיכליות	4	4	**5	34,527	34,527	57,852	53,058	53,058	89,260
סך הכל	34	41	45	192,613	224,186	245,668	277,816	234,737	320,243

* משא ונוסעים.

** כולל 2 מיכליות שאינן מניפות דגל ישראל.

ח מ ק ו ר : משרד התחבורה, אגף הספנות והנמלים.

חלקן של האניות המיושנות (בגיל 20 שנה ומעלה) בסך התפוסה של הצי, ירד מ-23 אחוזים ב-1958, ל-13 אחוזים ב-1959. בכך ירד ה"גיל" הממוצע של הצי הישראלי, מ-10.7 שנים ב-1958, ל-7.5 שנים ב-1959.

¹ מדד תעריפי ההובלה ל"אניות טרמפ" של לשכת הספנות הבריטית.

² התפוסה ברוטו של אניות נמדדת במטרים מעוקבים, והיא כוללת גם את הנפח שאינו ניתן לניצול מסחרי (חדרי מגורים של הצוות, חדרי ניווט, חדרי מכוונות וכו').

התפוקה הריאלית של הספנות הישראלית בהובלת מטענים, גדלה, ב-1959, ב-15 אחוזים, בהשוואה ל-1958. בטונאג' שהובל, חל גידול של 3.6 אחוזים. פעילות אניות המשא, הנמדדת בטון / מיל, גדלה יותר מאשר הטונאג', עקב הגידול הניכר במרחקי ההובלה, כתוצאה מעליית חלקם של הקווים הארוכים, לאחר פתיחת תעלת סנט-לורנס. כושר ההובלה של אניות המשא, עלה ב-1959 ב-17 אחוזים¹. מאחר שלא חל כמעט גידול במהירות הממוצעת, נבעה העלייה בשנת 1959, מגידול המעמס בלבד, מממוצע שנתי של 179 אלף טונות² ב-1958, לממוצע שנתי של 208 אלף טונות ב-1959. הגידול בכושר ההובלה, שהיה גבוה ב-2 אחוזים מן הגידול בתפוקה, מורה על ירידה קלה בשיעור הניצול הממוצע של הצי.

בהובלת מטענים יבשים לישראל וממנה, על-ידי הספנות הישראלית, חלה ב-1959 עלייה ניכרת, של 41 אחוזים, לעומת ירידה של 4 אחוזים ב-1958. בכך עלה חלקה של הספנות הישראלית בהובלת מטענים לישראל וממנה ב-4 אחוזים, מ-29 אחוזים מסך כל המטענים ב-1958, ל-33 אחוזים ב-1959. חלקן של האניות הישראליות בהובלת מטעני היבוא והיצוא, הגיע, ב-1959, ל-52 אחוזים.

לוח י"ג-3

הובלת מטענים לישראל וממנה לפי דגל האנייה, 1955 עד 1959

(אלפי טונות משקל)

דלק	מטען יבש			הדגל והשנה
	סך הכל	יצוא	יבוא	
דגל ישראל				
217	576	175	401	1955
341	699	260	439	1956
211	732	216	516	1957
275	696	201	495	1958
—	984	241	743	1959
כל הדגלים				
1,458	2,165	640	1,525	1955
1,275	2,170	699	1,471	1956
1,727	2,402	862	1,540	1957
1,730	2,421	773	1,648	1958
—	2,974	1,092	1,882	1959
האחוז בדגל ישראל				
15	27	27	26	1955
27	32	37	30	1956
12	30	25	34	1957
1	29	26	30	1958
—	33	22	39	1959

ה מקור: חברות הספנות והעשבה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ השינוי בכושר ההובלה, נמדד על-ידי הכפלת השינוי במעמס, משוקלל לפי חודשים, בשינוי במהירות הממוצעת.
² מספר מחוקן.

חלקה של הספנות הישראלית בהובלת היצוא מישראל, ירד ב־4 אחוזים. ירידה זו מוסברת, בחלקה, על־ידי ירידת חלקו של הצי הישראלי בהובלת פרי הדר, מ־23.3 אחוזים ב־1958, ל־21.7 אחוזים ב־1959.

בחמש השנים האחרונות, חלה עלייה איטית בלבד בחלקה של הספנות הישראלית בהובלת מטענים לישראל וממנה, בשיעור ממוצע של 1.2 אחוזים לשנה. בממוצע הגיע חלקה של הספנות הישראלית בתקופה זו, ל־30.2 אחוזים מכלל היבוא והיצוא.

הסיבות לחלקו הנמוך, יחסית, של הצי הישראלי בהובלת היבוא והיצוא הן: מחסור באניות ישראליות, בעיקר בתקופת השיא בהובלות; ליקויים בתכנון המוקדם של היבוא והיצוא, המונעים ניצול מלא של כושר ההובלה בכל עונות השנה ובשני הכיוונים; וההסדר המחייב הובלת חלק ניכר מיבוא עודפי המזון מארצות הברית באניות אמריקאיות. כן מופעל לחץ על־ידי מדינות שונות, כמו אנגליה ומדינות צפון אירופה, הקונות את רוב פרי ההדר, להובלת מרבית הפרי באניותיהן.

כמות המטענים שהובלו על־ידי אניות ישראליות בין נמלים זרים, פחתה ב־29 אחוזים בהשוואה ל־1958, וזאת עקב המעבר של אניות ישראליות להובלות לישראל וממנה, וכן עקב גידול מרחקי ההובלה, כתוצאה מעליית חלקם של הקווים הארוכים, בעיקר לארצות הברית והאגמים הגדולים.

לוח י"ג-4

הובלת מטענים באניות ישראליות, 1955 עד 1959

(אלפי טונות־משקל)

סוג המטען והשנה	לישראל וממנה	בין נמלים זרים	סך הכל
מטען יבש			
1955	576	375	951
1956	699	350	1,049
1957	732	528	1,260
* 1958	696	528	1,224
1959	984	376	1,360
דלק			
1955	217	30	247
1956	341	21	362
1957	211	123	334
* 1958	275	351	** 626
1959	506	50	*** 556

* מספרים מתוקנים.

** לא נכללו 465 אלף טונות דלק, שהובלו מסוכריר לחיפה.

*** לא נכללו 28 אלף טונות דלק, שהובלו מסוכריר לחיפה.

ח מ ק ו ר : חברות הספנות.

מלבד האניות בדגל ישראל, מפעילות חברות הספנות הישראליות אניות זרות חכורות, במטרה להשלים את ההובלות שאין הספנות הישראלית יכולה לבצע, ולשם הבטחת קווים חדשים לאניות שהוזמנו וטרם נתקבלו. היקף הטונאז' שהובל באניות חכורות, בשנת 1959, היה, 1,043

אלף טונות, לעומת 634 אלף טונות ב־1958, כלומר, עלייה ניכרת של למעלה מ־65 אחוזים. עלייה זו מבטאת גם את הנטייה של חברות הספנות להפעיל אניות חכורות משיקולים של כדאיות. עקב תעריפי החכירה הנמוכים ששררו בשנת 1959, והרמה הנמוכה יותר של הוצאות על שכר עבודה וחומרים הניקנים בארץ, בהשוואה לאניות בבעלות עצמית.

(ב) הובלת נוסעים

מאז שנת 1957, לא נירכשו אניות נוסעים נוספות. בשנת 1959 פחת כושר הובלת הנוסעים של הצי הישראלי ב־27 אחוזים, בהשוואה ל־1958, עקב מכירת אניית הנוסעים הישנה "עלייה" לגרוטאות.

תנועת הנוסעים בדרך הים לישראל וממנה, שגדלה בשיעור שנתי ממוצע של 13 אחוזים בשנים 1955 עד 1958, לא גדלה ב־1959, ועמדה על 77,290 נוסעים. חלקן של האניות הישראליות

לוח י"ג-5

העולים * והנוסעים לישראל וממנה לפי סוג האנייה וקווי הנסיעה, 1955 עד 1959

סוג האנייה והשנה	נוסעים				עולים בקווי הים התיכון ***
	קווי הים התיכון **	קו אמריקה הצפונית	קו טורקיה ושונות	סך הכל	
אניות ישראליות ****					
1955	28,300	4,600	—	32,900	32,400
1956	33,900	5,800	—	39,700	45,900
1957	39,400	7,750	—	47,150	56,400
1958	44,570	11,000	—	55,570	9,220
1959	44,940	9,660	—	54,600	9,400
כל האניות					
1955	45,100	4,600	4,800	54,500	34,100
1956	43,400	5,800	7,400	56,600	47,200
1957	51,750	7,750	4,250	63,750	56,900
1958	61,840	11,000	4,270	77,110	11,060
1959	61,620	9,660	6,000	77,280	11,100
האחוז באניות ישראליות					
1955	63	100	—	60	95
1956	78	100	—	70	97
1957	76	100	—	74	99
1958	72	100	—	72	83
1959	73	100	—	71	85

* עולים, שהסוכנות היהודית שילמה את דמי נסיעתם. עולים, ששילמו בעצמם בעד כרטיס הנסיעה, נחשבים כנוסעים רגילים.
** בעיקר צרפת ואיטליה.
*** המספרים כוללים 9,500 עולים ב־1956 ו־26,800 עולים ב־1957, שהפלינו באניות חכורות על־ידי חברה ישראלית.
**** המספרים כוללים 600 נוסעים ב־1956 ו־1,400 נוסעים ב־1957, שהפלינו באניות חכורות על־ידי חברה ישראלית. בשנים 1958 ו־1959 לא נחכרו אניות להובלת נוסעים.
ה מקור: "צים", חברת השיט הישראלית.

בהובלת נוסעים אלה, ירד באחוז אחד, מ־72 אחוזים ב־1958 ל־71 אחוזים ב־1959. ירידה איטית זו, הנמשכת מאז 1957, מוסברת על־ידי ההתחרות הגוברת של חברות ספנות זרות, המפעילות אניות נוסעים עממיות בתעריפי נסיעה נמוכים יותר. במגמה לעמוד בתחרות זו, הוזמנה במיספנה צרפתית אניית נוסעים עממית, שתוכנס לשירות בשנת 1961.

בשנת 1959, בדומה לחמש השנים הקודמות, נימשכה המגמה של ירידת מספר חנוסעים באניות ביחס לנוסעים במטוסים. חלקם של הנוסעים, שהגיעו לישראל ויצאו ממנה בדרך הים, פחת מ־37 אחוזים ב־1958, ל־32 אחוזים ב־1959. ירידה זו, הנימשכת מאז 1956 בשיעור שנתי ממוצע של 3 אחוזים, מבטאת את הנטייה הקיימת בשנים האחרונות, בישראל ובארצות אחרות, להעדרת התחבורה האווירית על נסיעה באניות.

לוח י"ג-6

הנוסעים* לישראל וממנה לפי דרך הכניסה והיציאה, 1955 עד 1959

השנה	ים	אוויר	סך הכל
מספרים מוחלטים			
1955	54,500	77,400	131,900
1956	56,600	81,000	137,600
1957	63,750	95,260	159,010
1958	77,110	133,700	210,810
1959	77,280	167,700	244,980
אחוזים			
1955	41	59	100
1956	41	59	100
1957	40	60	100
1958	37	63	100
1959	32	68	100

* פרט לעולים.

חומר: חברות הספנות וחברות התעופה.

עד שנת 1958, הפעילה "צים" אניות נוסעים רק בקווים הקשורים בישראל, בקוו הים התיכון ובקוו אמריקה הצפונית. במגמה לאזן את תעסוקת הצי בעונות השנה השונות, ולנצל את עודף כושר ההסעה בתודשי החורף, הופעלה, בשנת 1958, אניית נוסעים להפלגה בקווים שאינם קשורים בישראל, במסגרת מסעות החורף שבין ארה"ב לאיי הים הקאריבי. מספר הנוסעים בקוו זה גדל, מ־700 ב־1958 ל־3,600 ב־1959.

(ג) מצב העסקים

פגיעתו של שפל הספנות העולמית בצי הישראלי, התבטאה בשנת 1959, בדומה ל־1958, בירידת התעריפים ובאבטלת אניות, ולא בירידת כמות המטענים. היות והעלייה בטונאז

ובמרחקי ההובלה קוזה על-ידי ירידת התעריפים, כמעט ולא עלה, ב-1959, הפדיון מהובלות, במחירים שוטפים. כן פחת הערך המוסף של הספנות, ועלה מחיר הדולר הנחסף.

תעריפי ההובלה הממוצעים של אניות הסוחר הישראליות, שפעלו בקווים קבועים, פחתו, בשנת 1959, בשיעור של 9 עד 10 אחוזים. התעריפים בקווים אלה היו נמוכים בשנת 1959, בלמעלה מ-20 אחוזים, בהשוואה לשנת 1957, שבה החל המשבר. בתעריפי אניות נוד, שפעלו בין נמלים זרים, חלה ירידה ניכרת יותר, הנאמדת בלמעלה מ-40 אחוזים, בהשוואה ל-1957. בחודשים אפריל עד דצמבר 1959, הושבתו בממוצע, כתוצאה מהמשבר, 4 אניות ישראליות מיושנות, במעמס של 27,538 טונות. חלקן של אניות אלה בכלל מעמס הצי, עולה על 8 אחוזים.

פגיעתו של המשבר בצי הישראלי, היתה פחות חמורה מאשר בציים אחרים, עקב גילו הצעיר של הצי, המעלה את כושר ההובלה, מפחית את ההוצאות לתיקונים והחזקה ומאפשר עדיפות בתחרות, כתוצאה מהשירות המהיר, וכן עקב חלקם הגדול, יחסית, של הקווים הקבועים בכלל פעולותיה של הספנות הישראלית, שניפגעו פחות מספנות הנוד. גם בספנות הנוד הישראלית היתה פגיעתו של המשבר חמורה פחות מן הממוצע העולמי, עקב הפעלת מרבית האניות הפועלות בתחום זה לפי חוזה חכירה ארוכי מועד, שנחתמו בתקופת הגיאוא, במחירים ששררו אז. כן נהנתה הספנות הישראלית מן הגיוון הרב בפעולותיה, המפזר את הסיכון ומגדיל את כושר התימרון, ומן העדיפות הניתנת בדרך כלל לדגל ישראל בהובלות לישראל וממנה, גם במקרה שמחירי ההובלה גבוהים ב-10 עד 15 אחוזים, בהשוואה לאניות זרות.

הספנות הישראלית עומדת בפני מספר מיגבלות, המשפיעות על תנאי התיפעול, כושר התחרות ומצב הריכוזיות של הצי. המיגבלות העיקריות הן:

(1) החרם הערבי וחסימת תעלת סואץ, הסוגרים בפני הספנות הישראלית את הנמלים השכנים, מקשים על תנאי ההובלה לארצות אסיה ואפריקה, ומאלצים את הספנות לפנות לקווים ארוכים ומרחקים ולפעילות בין נמלים זרים, במקום לרכז את הפעילות באזורנו, שהוא השוק הטבעי של הספנות הישראלית.

(2) הפער בין כמות היבוא והיצוא, וחוסר התיאום מבחינת המועדים, הגורמים לשיעור תפוסה נמוך, ולאחוז ניכר של נסיעות ריקות.

(3) הוצאות היתר על שכר עבודה ותשלומים סוציאליים, בהשוואה לחברות ספנות זרות. ההוצאות להחזקת הצוות באנייה בת 10,000 טון, מגיעות באנייה ישראלית ל-345 דולר ליום, לעומת 112 דולר ליום באנייה הולנדית, 197 דולר באנייה נורווגית ו-218 דולר ליום באנייה שוודית.¹

(4) קשיים הנובעים ממבנה ההון, והמתבטאים בחלקו הנמוך של ההון-העצמי בסך הנכסים, בשיעור גבוה של התחייבויות ובהעדר קרנות והצבר רווחים ברמה מספיקה. מבנה מאוזן לקוי זה, נגרם עקב ההיקף הניכר של השקעות בשנים האחרונות, שמומנו בעיקר על-ידי הלוואות, וכן כתוצאה מתקופת הפעילות הקצרה יחסית של הצי הישראלי, ומן השפל בספנות והעדר פרמיות על הערך המוסף, שמנעו צבירת רווחים. מבנה ההון הקיים, גורם להוצאות גבוהות על ריבית, פוגע בכושר האשראי ומגביר את רגישות הצי לתנודות מחזוריות במצב העסקים.

לפי נתונים כספיים ארעיים לשנת 1959, שניתקבלו מחברות הספנות, הכוללים הכנסות והוצאות גם מאניות חכורות, הסתכם המצב הכספי של הספנות, לאחר מתן פרמיה של 36 אגורות לדולר ערך מוסף, ברווח של כ-3 מיליון ל"י. ללא פרמיות היו פעולות חברות הספנות מסתכמות בהפסד של למעלה מ-3.1 מיליון ל"י, לעומת רווח של כ-2.8 מיליון ל"י ב-1958.

¹ מחושב לפי השערים הרשמיים. גם בשער של 2.65 ל"י לדולר, גבוהות ההוצאות להחזקת הצוות באנייה ישראלית ב-7 אחוזים, בהשוואה לאנייה שוודית.

**הפדיון, אומדן הערך המוסף במטבע חוץ ומחיר הדולר הנחסף
של צי הסוחר הישראלי*, 1958 ו-1959
(אלפי דולרים)**

1959	1958 **	
47.797	44.230	הפדיון (ללא מסים)
		ההוצאות במטבע חוץ
		ישירות
31.977	28.535	
36.400	32.386	עקיפות
11.397	11.844	הערך המוסף במטבע חוץ
23.619	18.477	חלק ההוצאות באלפי ל"י
2.07	1.56	מחיר הדולר הנחסף (ל"י)

* כולל אניות חבורות שהופעלו על-ידי חברות ישראליות. אינו כולל את חברת "סחר וספנות", שהפעילה ב-1959 רק אניות חבורות.
** מספרים מתוקנים.
ח מ ק ו ר : חברות הספנות.

עודף ההוצאות הישירות במטבע חוץ, על ההכנסות במטבע חוץ, הגיע, בשנת 1959, ל-5.5 מיליון ל"י בקירוב. דבר זה מבטא את הנטייה של חברות הספנות להרחבת הקניות בחוץ לארץ, עקב הוצאות היתר על קניות בארץ. הרעת המצב הכספי התבטאה גם בעליית מחיר הדולר הנחסף ב-33 אחוזים, מ-1.56 ל"י ב-1958, ל-2.07 ל"י ב-1959¹. על-אף הגידול בפעילות, חלה ב-1959 ירידה בערך המוסף של הספנות, בשיעור של 4 אחוזים.

2. התעופה

(א) התעופה האזרחית הבינלאומית

שנת 1959 היתה השנה הראשונה להפעלתם הסדירה של ארבעת מטוסי "בריטניה" של חברת "אל-על". בשנת 1958, שהיתה השנה הראשונה להפעלתם, עמדה החברה בפני בעיות ארגוניות ותיפעוליות של התאמה לציוד החדש ולהיקף הפעולות המוגדל, וכתוצאה מהן לא נוצלו המטוסים במלוא הכושר, חלו איחורים ושיבושים בלוח הזמנים, גדל הגירעון התיפעולי ועלה מחיר הדולר הנחסף.

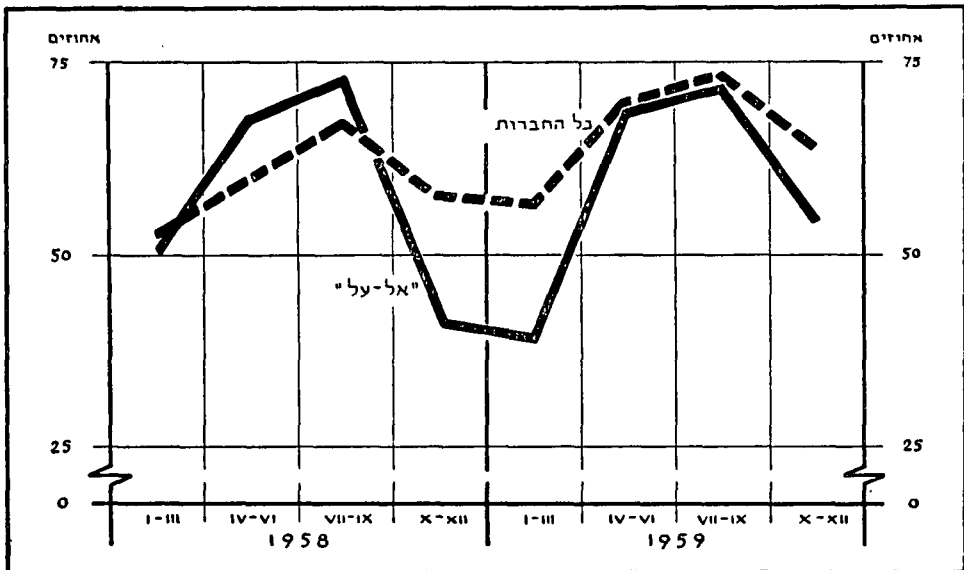
בשנת 1959 חל שיפור ניכר בנתונים התיפעוליים, וכתוצאה מכך גדלו ההכנסות, פחת הגירעון התיפעולי, עלה הערך המוסף וירד מחיר הדולר הנחסף.
על אף העובדה, שמספר המטוסים שהופעלו על-ידי החברה² לא גדל ב-1959, עלתה התפוקה

¹ חישוב מחיר הדולר הנחסף, כולל נוסף על אניות בבעלות עצמית, אניות חבורות, המופעלות על-ידי חברות ספנות ישראליות.

² 4 מטוסי "בריטניה" ו-4 מטוסי "קונסטלישן".

דיאגרמה י"ג-1

אחוז הניצול של מטוסים בקו הצפון אמלאנטי, 1958 ו-1959



ב-31 אחוזים, כושר ההובלה גדל ב-25 אחוזים וחלה עלייה של 26 אחוזים במספר הטיסות, ושל 8 אחוזים בשעות הטיסה.

עם הפעלתם של מטוסי "בריטניה" ב-1958, גדל כושר ההובלה של "אל-על" ביותר מ-100 אחוזים, אך הניצול הממשי של הציוד עלה רק ב-70 אחוזים. כתוצאה מכך, ירד שיעור התפוסה הממוצע מ-68 אחוזים ב-1957, ל-57 אחוזים ב-1958. בשנת 1959, היה הגידול בניצול הממשי

לוח י"ג-8

נתונים תיפעוליים של "אל-על", 1955 עד 1959

השנה	מספר הטיסות	שעות טיסה	מיל טיסה	מרחק טיסה ממוצע לנוסע (מיל)	מדר פוטנציאל ההובלה **	אחוז הניצול ***
1955	906	12,374	2,566,628	2,487	100.0	64.4
1956	889	11,984	2,529,736	2,283	103.4	60.9
1957	940	12,185	2,498,249	2,084	104.5	65.4
1958	1,236	13,420	3,541,695	2,421	210.3	57.3
1959	1,562	14,500	4,130,220	2,308	263.4	59.7

* כל הקווים. אינו כולל טיסות מיוחדות.
 ** נמדד לפי מקומות/מיל, הניתנים לניצול.
 *** נוסע/מיל למעשה, בהשוואה למקומות/מיל הניתנים לניצול.
 המקור: "אל-על".

¹ ראה לוח י"ג-8.

של הציוד, רב יותר מן הגידול בכושר ההובלה, ושיעור התפוסה הממוצע עלה מ־57 אחוזים ב־1958, ל־60 אחוזים ב־1959. שיעור זה עדיין נמוך משיעור התפוסה הממוצע בחברות תעופה בינלאומיות, הנע בין 64 אחוזים ל־69 אחוזים.

הניצול היומי הממוצע של מטוסי הברִיטניה, עלה מ־5.7 שעות ב־1958, ל־7.5 שעות ב־1959. בחודשי עונת התיירות, הגיע הניצול היומי הממוצע ל־9 שעות, לעומת 6 שעות ב־1958. השיפור בתנאים הטיפעוליים התבטא גם בירידת האיחורים של מטוסי "אל־על", למחצית שיעורם בשנה הקודמת, מ־145 אלף דקות איחור ב־1958, ל־75 אלף דקות ב־1959. עיקר הירידה חלה באיחורים מסיבות מיבצעיות, בדק וטיפול קרקע.

לוח י"ג-9

האיחורים של מטוסי "אל־על" לפי הסיבה, 1958 ו־1959

(דקות)

הסיבה	1958	1959	אחוז העלייה או הירידה (-) מ־1958 ל־1959
בדק	111,089	35,123	-68.4
סיבה מסחרית	4,204	4,499	7.0
מזג אוויר	9,358	8,881	- 5.1
מבצעים	8,034	2,209	-72.5
טיפול קרקע	5,770	2,809	-51.3
אחרת	6,862	21,747	216.9
סך הכל	145,317	75,268	-48.2

חומר מקור: נתוני "אל־על".

בשנת 1959, גדלה תנועת הנוסעים בדרך האוויר לישראל וממנה, ביותר מ־25 אחוזים, וחלקה של "אל־על" גדל מ־45 אחוזים ב־1958, ל־50 אחוזים ב־1959. חלקה של "אל־על" בהובלת הנוסעים שנוספו ב־1959, הגיע ל־71 אחוזים, לעומת 49 אחוזים ב־1958, ו־36 אחוזים ב־1955 ו־1956. חלקן של מרבית חברות התעופה הזרות הגדולות, בהובלת נוסעים לישראל וממנה, ירד במעט, ואילו חלקן של החברות הקטנות והבינוניות עלה.

גם בשנת 1959, חל עיקר הגידול בפעילותה של "אל־על" בקו הטרנס־אטלנטי. מספר הנוסע / מיל בקו זה גדל ב־32.4 אחוזים, בהשוואה ל־1958, לעומת עלייה של 29 אחוזים בקו האירופי. הרחבת הפעילות בקו הטרנס־אטלנטי, הגדילה את חלקה של "אל־על" בסך כל התנועה מעל לאוקיאנוס האטלנטי, מ־1.8 אחוזים ב־1958, ל־2.2 אחוזים ב־1959.

ההפעלה הסדירה של המטוסים, והשיפור בנתונים הטיפעוליים של "אל־על", נתנו את אותותיהם במצבה הכספי. הגירעון (אינו כולל פרמיות על הערך המוסף) פחת מ־7.7 מיליון ל"י ב־1958 ל־3.9 מיליון ל"י ב־1959/60. לאחר פרמייה על הערך המוסף, בשיעור של 85 אגורות לדולר, מסתכמים הנתונים הכספיים של חברת "אל־על" בשנת 1959/60 ללא הפסד. שיפור זה במצב הריזיוניות, נובע מעלייה של 30 אחוזים בערך בהכנסות, שהיתה מלווה בירידה של 6 אחוזים ביציאות לטון/מיל. הערך המוסף גדל ב־64 אחוזים, בהשוואה ל־1958/59, ומחיר הדולר הנחסף ירד מ־4.30 ל"י לדולר ל־2.69 ל"י לדולר.

שירותי התעופה האזרחית בישראל*, 1955 עד 1959

עולים **	מטענים ודואר (טונות)	נוסעים	
מטוסים ישראליים ***			
634	708	31,400	1955
3,446	720	33,800	1956
4,222	890	41,800	1957
8,056	1,212	60,506	1958
8,491	1,731	84,568	1959
כל המטוסים			
634	1,416	77,400	1955
3,446	1,530	81,000	1956
4,222	1,730	95,260	1957
8,056	2,236	133,700	1958
9,613	2,903	167,700	1959
האחוז במטוסים ישראליים			
100	50	41	1955
100	47	42	1956
100	51	44	1957
100	54	45	1958
88	60	50	1959

* אינו כולל את התנועה דרך שדה התעופה בחיפה.

** הנדרת "עולים" ניתנת בהערה * ללוח י"ג-5.

*** כולל מטוסים חכורים על-ידי "אל-על".

ה מק ו ר : דינים וחשבונות של חברת "אל-על".

עיקר הקשיים של "אל-על", נובעים מן הרמה הגבוהה של הוצאות קבועות ליחידת תפוקה, כתוצאה מחוסר אפשרות להגדיל את התפוקה במידה ניכרת, עקב תלותה של החברה בהיקף זכויות החנייה, הניתנות למטוסיה בשדות תעופה מרכזיים, ועקב הפוטנציאל המוגבל של ההובלות לישראל וממנה. כן ניפגעת "אל-על" מריחוקו של בסיס החברה ממרכז פעולותיה הנמצא באירופה, הגורם לקשיים ארגוניים ותיפעוליים ולגידול ההוצאות, ומפיצול תנועת הנוסעים, העוברת דרך ישראל, בין מספר רב של חברות המתחרות ב"אל-על".

ההתפתחות הטכנולוגית המהירה, העוברת בשנים האחרונות על ענף התעופה, גורמת לעלייה ניכרת במרכיב ההוצאות הקבועות, ומגדילה את תדירות החלפת הציוד.

בתנאים אלה פוחת כושר ההתחרות של חברת תעופה, ככל שהיקף פעולותיה קטן יותר. מאידך, המבנה המיוחד של שוק התעופה בעולם, המונע תחרות במחירים ובמספר הטיסות והמצמצם את התחרות בין החברות לכל הקשור ברמת השירות, מחייב גם את החברות הקטנות להסתגל להתפתחות הטכנולוגית, אם רצונן להמשיך להתקיים כחברות מסחריות.

כתוצאה מהפעלת מטוסי סילון כשנתיים לפני המועד החזוי, קוצרה תקופת העדיפות, שהיתה ל"אל-על" עם הפעלת מטוסי "בריטניה", במידה ניכרת.

**הפדיון, ואומדן הערך המוסף במטבע חוץ ומחיר הדולר הנחסף
של "אל-על", 1958/59 - 1959/60**

(אלפי דולרים)

1959/60	1958/59	
21.139	16.300	הפדיון
		ההוצאות במטבע חוץ
		ישירות
16.069	13.000	
16.706	637	עקיפות
4.433	2.700	הערך המוסף במטבע חוץ
11.929	11.600	חלק ההוצאות באלפי ל"י
2.69	4.30	מחיר הדולר הנחסף (ל"י)

המקור: בנק ישראל, על יסוד נתוני "אל-על".

(ב) התעופה האזרחית הפנים ארצית

בשנת 1959 הפעילה חברת "ארקיע" 6 מטוסים, וכן 2 הליקופטרים, שהוכנסו לראשונה לפעילות מסחרית. מספר הנוסעים עלה ב-1959 ב-14 אחוזים, בהשוואה לעלייה של 4 אחוזים בלבד ב-1958. כ-65 אחוזים מהנוסעים ב"ארקיע", היו נוסעים שלא למטרת טיול, ו-23 אחוזים היו תיירים ומטיילים. הגידול בתנועת הנוסעים, נובע בעיקר מארגון נסיעות משולבות, הכוללות טיסה, סיור ואירוח, וכן מפתחת קווים חדשים וקיצור זמן הטיסה. מספר מקומות הטיסה שעמדו לרשות "ארקיע", הגיע בשנת 1959 ל-154, לעומת 146 ב-1958. בשיעור הניצול של המטוסים חלה עלייה, מ-75 אחוזים ב-1958, ל-88 אחוזים ב-1959. כתוצאה מהעברת בסיס הפעולות של החברה לשדה דוב, וכן עקב החלפת המנועים של מטוסי הדקוטה במנועים חדשים וחזקים יותר, חל היסכון בהוצאות הטיפעוליות וקוצר זמן הטיסה.

**הנוסעים והמטענים בשירותי התעופה
הפנים ארצית, 1955 עד 1959**

השנה	נוסעים	מטענים (טונות)
1955	11,700	350
1956	23,300	360
1957	66,000	380
* 1958	68,700	129
1959	78,300	199

* מספרים מתוקנים.

המקור: דינים והשבונות של חברת "ארקיע".

השיפור בתנאים הטיפעוליים נתן את אותותיו במצב הכספי, ושנת 1959 נסתיימה ברווח, לעומת הפסד של למעלה מ-90 אלף ל"י ב-1958.

תפוקת התעופה החקלאית גדלה ב-1959 ב-30 אחוזים. מספר המטוסים הגיע בסוף מארס 1960 ל-19, לעומת 10 בסוף מארס 1958. מטוסים אלה הועסקו בריסוס, איבוק וזיבול, וכן במלחמה בארבה ובמלריה. השטחים המרוססים גדלו ב-35 אחוזים, מ-1,370 אלף דונם ב-1958/59, ל-1,850 אלף דונם ב-1959/60.

3. הנמלים

תפוקת הנמלים גדלה בשנת 1959 בשיעור של 23 אחוזים, שהוא הגידול הניכר ביותר ב-5 השנים האחרונות, והגיעה לרמה של כ-3 מיליון טונות פריקה וטעינה, מהם כ-2.8 מיליון טונות בנמלי הים התיכון וכ-130 אלף טונות בנמל אילת. הגידול בטונאג' הטעינה והפריקה גדול במידה ניכרת מן הגידול בערכי היבוא והיצוא. עובדה זו מצביעה על מגמה של גידול משקלן היחסי של הסחורות הכבדות והזולות בסחר החוץ הישראלי, כתוצאה מהעמקת הייצור, עליית חלקם של חומרי הגלם והסחורות הבלתי מוגמרות ביבוא, וגידול ביצוא המחצבים והמלט. כמות המטענים בנמל חיפה, הגיעה בשנת 1959 לרמה הגבוהה ביותר מאז קום המדינה: 1,496 אלף טונות פריקה ו-930 אלף טונות טעינה, גידול של למעלה מ-21 אחוזים בהשוואה ל-1958. בטונאג' הטעינה חל גידול של 37 אחוזים, לעומת עלייה של 13 אחוזים בטונאג' הפריקה. בתנועת האניות חל גידול של 7 אחוזים, מ-1,071 אניות ב-1958, ל-1,145 אניות ב-1959. מספר הנוסעים שעברו דרך נמל חיפה, נישאר כמעט ללא שינוי.

בטונאג' הפריקה והטעינה של נמלי תל-אביב ויפו, חלה עלייה של 14 אחוזים, בהשוואה ל-1958, אך חלקם של נמלים אלה בסך כל טונאג' הפריקה והטעינה, ירד מ-15 אחוזים ב-1958 ל-14 אחוזים ב-1959. תנאי העבודה בנמלי תל-אביב ויפו, הפועלים כנמלים פתוחים, גורמים להוצאות פריקה וטעינה, הגבוהות ב-8 ל"י לטונה מאשר בנמל חיפה. כן גבוהות יותר בנמלים אלה ההוצאות על השתיית אניות, כתוצאה מתלות בתנאי מזג האוויר. הוצאות אלה מגיעות בממוצע ל-1.5 ל"י לטונה.

לוח י"ג-13

תנועת המטענים בנמלי הארץ, 1957 עד 1959

הנמל	אלפי טונות									אחוזים		
	פריקה וטעינה			פריקה (יבוא)			טעינה (יצוא)			כל המטענים		
	1959	1958	1957	1959	1958	1957	1959	1958	1957	1959	1958	1957
חיפה	2,021	1,998	2,427	81	80	79	90	87	85	84	83	82
תל-אביב	172	186	218	11	11	12	—	—	—	7	8	7
יפו	168	178	198	7	7	7	8	9	7	7	7	7
אילת	41	59	131	1	2	2	2	4	8	2	2	4
כל הנמלים	2,402	2,421	2,974	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ה מקור: מנהלות הנמלים.

בשנת 1959, הגיע מספר האניות שפורקו והוטענו בנמל אילת ל-42, לעומת 32 ב-1958. בשנים 1957 עד 1960, הושקעו למעלה מ-3 מיליון ל"י בפיתוח נמל אילת, נירכש ציוד לטעינה ופריקה, הוקם מזח חדש בקיבולת של עד 7,000 טונות, הורחב שטח הנמל והושלמה הקמת בתי משרדים וסדנא. טונאג' הפריקה והטעינה הגיע, בשנת 1959, ל-131 אלף טונות, לעומת 58 אלף טונות ב-1958, ובכך עלה חלקו של נמל אילת בסך כל הטונאג' בנמלים, מ-2 אחוזים ב-1958 ל-4 אחוזים ב-1959. בעוד שבשנת 1958 היה טונאג' הטעינה שווה לטונאג' הפריקה, הגיע שיעורו ב-1959, לכפליים מטונאג' הפריקה. מטעני היצוא העיקריים שהוטענו בנמל-אילת, היו מלט (51.4 אחוזים), פוספאטים (23.4 אחוזים) ואשלג (16.1 אחוזים). בין מטעני היבוא, ניפרקו בעיקר גרעינים (27.6 אחוזים), קמחים (20.8 אחוזים) וקפה (9.0 אחוזים). הנמלים, פרט לנמל אילת, הגיעו בשנת 1958 לכושר התפוקה האופטימאלי, של 2.4 מיליון טונות מטענים. עקב העלייה הניכרת בטונאג' הפריקה והטעינה בשנת 1959, מבלי שגדלה הקיבולת, נוצלו הנמלים מעל לכושר תפוקתם, בשיעור הנאמד בלמעלה מחצי מיליון טונות, וכתוצאה מכך עלו הוצאות הפריקה והטעינה, גדל זמן ההמתנה ונוצרו עיכובים בהובלת משאות לנמלים ומהם, בעיקר בעונות השיא. ההמתנה הממוצעת לאנייה בנמל חיפה, גדלה מ-0.87 ימים ב-1958, ל-1.28 ימים ב-1959. מספר ימי ההמתנה של אניות שהביאו גרעינים בתיפוזרת, גדל מ-2.9 ימים ב-1958, ל-5.4 ימים ב-1959. כן חל גידול במשך השחייה הממוצעת בנמל מיום בוא האנייה עד יום גמר הפריקה, וירדה הפריקה הממוצעת לאנייה ליום עבודה.

לוח י"ג-14

המתנת אניות בנמל חיפה מיום בואן עד יום התחלת הפריקה*, 1958 ו-1959

כל האניות		יתר האניות		אניות שהביאו גרעינים בתפוזרת		
1959	1958	1959	1958	1959	1958	
702	708	629	639	73	69	מספר האניות שהגיעו
1,358	1,247	641	612	717	635	המטען שהובא (אלפי טונות)
902	615	505	417	397	198	מספר ימי ההמתנה
1.28	0.87	0.80	0.65	5.44	2.87	ממוצע ימי המתנה לאנייה

* כולל שבתות וחגים.
ח מ ק ו ר : משרד התחבורה, מנהלת נמל חיפה.

לפי אומדנים ארעיים, הגיעה ב-1959 תוספת ההוצאות, כתוצאה מעליית משך ההמתנה בנמל חיפה, לשיעור של למעלה מחצי מיליון דולר¹. אומדן זה אינו כולל הוצאות נוספות, של המתנת מכונות משא.

כדי להקל על העומס בנמל חיפה, ולהכשירו לקראת הגידול הצפוי בסחר החוץ בשנתיים הבאות, הוחל בהארכת הרציף הראשי ב-528 מטרים, דבר שיגדיל את קיבולת הנמל ב-500 אלף טונות נוספות, בהשקעה שתסתכם ב-10 מיליון דולר. בהתאם למתוכנן, תושלם העבודה עד לקיץ 1961. כן מורחבים בנמל חיפה בתי הממגורות, וניבנים מחסנים נוספים לפרי הדר ולמטענים כלליים.

¹ מחושב על בסיס הוצאה יומית בנמל, של 1,500 דולר לאניית גרעינים ו-1,000 דולר לאניות משא אחרות.

שהיית אניות בנמל חיפה מיום בואן עד יום גמר הפריקה ופריקה ממוצעת לפי גודל המטען, 1956 עד 1959

פריקה ממוצעת (טונות ליום עבודה בפועל)				שהייה ממוצעת (מספר הימים)				גודל המטען (טונות)
1959	1958	1957	1956	1959	1958	1957	1956	
152	158	158	159	3.0	2.5	2.5	2.6	עד 500
260	279	276	264	4.3	3.9	3.7	4.1	עד 1,000
365	406	409	361	6.0	4.9	4.9	5.9	עד 2,000
486	508	471	497	6.6	6.6	7.0	6.6	עד 3,000
597	624	568	571	9.5	8.0	8.8	8.9	עד 5,000
704	931	922	701	10.8	10.1	9.0	10.7	עד 8,000
1,696	1,976	1,985	2,005	12.5	9.0	7.6	8.5	עד 12,000
1,824	1,975	2,350	2,549	14.1	9.7	9.0	8.0	עד 12,001 ומעלה
סך הכל								
585	649	595	539	5.1	4.3	4.5	4.8	מוחלט
109	120	110	100	106	90	94	100	מדד

* כולל שבתות וחגים.
המקור: מנהלת נמל חיפה.

תוכניות השקעה אלה, וכן השקעות קטנות יותר בנמלי אילת, יפו ותל-אביב, יאפשרו פעולה סדירה של הנמלים עד סוף שנת 1962, בהיקף קיבולת של 3.4 מיליון טונות בערך. החל בשנה זו צפוי מחסור בקיבולת, שיגיע ב־1965 ליותר מ־1.85 מיליון טונות, מתוכן כ־1.3 מיליון טונות בנמלי הים התיכון וכ־550 אלף טונות בנמל אילת. עיקר המחסור הצפוי, הוא בקיבולת הדרושה לטיפול במטענים כלליים, אשלה, פוספאטים ופרי הדר.

כדי לקדם את המחסור הצפוי בקיבולת הנמלים, לאור תחזיות היבוא והיצוא לטווח ארוך יותר, יש צורך בהקמת נמל עמוק־מים נוסף. כמקום המתאים לכך ניבחר חוף אשדוד, עקב מבנהו הטופוגרפי, קירבתו למרכזי הצריכה ולמקומות הייצור של מוצרי היצוא, בעיקר מחצבים והדרים, וכן עקב תנאי גישה נוחים ואפשרות תכנון הנמל ללא מיגבלות של מבנים קיימים. מחסור בשטח וצפיפות אוכלוסייה. כן משתלב מיקום הנמל עם מגמות פיזור האוכלוסייה ותוכניות הפיתוח לטווח ארוך של הדרום והנגב.

4. הרכבת

בשנת 1959 חלה התאוששות בהיקף הפעילות של הרכבת, לאחר ירידה של 6.5 אחוזים בתפוקה הריאלית בשנת 1958.

הגידול בתפוקה הריאלית בשנת 1959, בשיעור של 6.3 אחוזים, התבטא הן בהובלת משאות, בשיעור של 7.6 אחוזים, והן בהובלת נוסעים, בשיעור של 4.5 אחוזים. השיפור בנתונים התיפעוליים לא היה מלווה בשיפור המצב הכספי, כתוצאה מגידול ההוצאות בשיעור גבוה יותר מן הגידול בהכנסות.

בכמות המשאות שהובלו על-ידי הרכבת, חלה עלייה של 16 אחוזים, מ-1,681 אלף טונות, ב-1958/59, ל-1,942 אלף טונות, ב-1959/60. עיקר הגידול היה בטונאג' ההובלה של חומרי בניין, מלט, מטעני תיפוזרת ופרי הדר, לעומת ירידה של כ-36 אחוזים בכמות הדלק, שנבעה מן המעבר להובלת דלק בצינורות. הגידול במספר הטון/ק"מ בשנת 1959/60, היה קטן מן הגידול בטונאג' ¹, וזאת עקב הירידה במרחקי ההובלה של הרכבת, מממוצע שנתי של 122 ק"מ ב-1958/59, לממוצע שנתי של 116 ק"מ ב-1959/60.

במספר הנוסעים ברכבת חלה עלייה של 3 אחוזים, שיעור גבוה במקצת מן הממוצע בשלוש השנים האחרונות, אך עדיין במימדי גידול האוכלוסייה.

לוח י"ג-16

שירותי הרכבת, 1955/56 עד 1959/60

השנה	משאות		נוסעים	
	טונות (אלפים)	טון/ק"מ (מיליונים)	מספר (אלפים)	נוסע/ק"מ (מיליונים)
1955/56	1,377	136.7	3,391	246.1
1956/57	1,534	174.6	4,565	327.3
1957/58	1,838	237.0	4,657	332.7
1958/59	1,681	204.5	4,706	348.3
1959/60 *	1,942	225.1	4,837	365.0

* כולל אומדן לחודשים פברואר ומארס.
חמקור: דינים וחשבונות של רכבת ישראל.

הגידול במספר הנוסע/ק"מ ב-1959, היה ניכר יותר, והגיע ל-5 אחוזים בקירוב, בהשוואה ל-1958, דבר הנובע מגידול מרחקי הנסיעה הממוצעים.

עיקר הגידול במספר הנוסעים, בשנת 1959/60, חל בקו חיפה-תל-אביב, בשיעור של 10 אחוזים, לעומת גידול של 3 אחוזים בקו לוד-באר שבע, וירידה של 7 אחוזים בקווים חיפה-לוד ולוד-ירושלים. בשנת 1959/60, נימשכה המגמה של ירידה ניכרת בשיעור הניצול של רכבות הנוסעים, הנימשכת מאז 1957/58. בעוד שבשנת 1957/58 היה האחוז הממוצע של המקומות התפוסים 77.2, ירד האחוז ל-66.6 ב-1958/59, ול-58.5 ב-1959/60. הירידה בשיעור הניצול ב-1959/60 בהשוואה ל-1957/58, היתה בכל הקווים פרט לקו לוד-באר שבע.

למרות הגידול בתפוקה, גדל הגירעון הכספי השוטף של הרכבת ב-40 אחוזים, מ-1.8 מיליון ל"י ב-1958/59, ל-2.5 מיליון ל"י ב-1959/60. הנתונים הכספיים, הכוללים נוסף על הוצאות התיפעול גם פחת וריבית, מסתכמים בגירעון של 6.5 מיליון ל"י ב-1959/60, לעומת 4.5 מיליון ל"י ב-1958/59.

¹ ראה לוח י"ג-16.

ההכנסות וההוצאות של שירותי הרכבת*, 1957/58 עד 1959/60

(אלפי ל"י)

השנה	ההכנסות	הוצאות התיפעול	הוצאות התיפעול בתוספת פחת **	הוצאות התיפעול בתוספת פחת וריבית תחשיבית ***
------	---------	----------------	------------------------------	--

אלפי ל"י

1957/58	9,650	11,250	12,150	13,360
1958/59	10,190	11,950	12,900	14,690
1959/60	10,938	13,500	14,575	17,475

ההוצאה ביחס להכנסה

1957/58	100	116.6	125.9	138.4
1958/59	100	117.3	126.6	144.2
1959/60	100	123.4	133.3	159.8

* מספרים מתוקנים.

** פחת על ערך הציור, לאחר ניכוי ערך ההשקעות שאינן מתבלות וערך הנדירות. מחושב ל-40 שנה לפי 2.5 אחוזים לשנה.

*** הריבית חושבה לפי שלושה שערים: 6 אחוזים לציור מתבלה; 3 אחוזים לעבודות עפר בסוללות, נשרים ומעבירי מים; ו-7 אחוזים על מלאי במחסנים. הריבית על ציור מתבלה חושבה לאחר ניכוי הפחת. המקור: דינים וחשבונות של רכבת ישראל ואגף התקציבים של האוצר.

הגורמים העיקריים לגידול הגירעון, היו ירידת שיעור התפוסה ברכבות נוסעים, העלאות בשכר ותשלומי פיצויים, וירידה בכמויות הובלת הדלק, בעוד שלא היתה אפשרות לשימוש אלטרנטיבי בקרונות המיכל.

עיקר הגירעון של הרכבת נובע מהובלת מטענים, הן עקב המשקל הגדול של הובלת מטענים בכלל פעולות הרכבת, והן עקב כך, שהפער בין ההוצאות לבין ההכנסות ליחידת תפוקה, גבוה בהובלת מטענים, בהשוואה להובלת נוסעים. בשנת 1959/60, היתה ההוצאה השוטפת הממוצעת לטון מטען/ק"מ 30.2 פרוטות, לעומת הכנסה של 27.7 פרוטות. ההוצאה הממוצעת על נוסע/ק"מ הגיעה ל-12.4 פרוטות, לעומת הכנסה של 11.7 פרוטות¹.

הפער בין ההכנסות וההוצאות ליחידת מטען, מוסבר בחלקו, על-ידי אי עליית התעריפים של הובלת המטענים מאז 1956, פרט לשינויים קלים, על-אף העלייה שחלה בהוצאות ובמחירי התשלומות.

נוסף על גורמים אלה, שפעלו במיוחד ב-1959, מושפע מצב הריווחיות של הרכבת מגורמים נוספים, המקשים על איוון תקציבה. היקף התפוקה של הרכבת תלוי במידה רבה במערכת המסילות הקיימות, שבחלקן אינן מתאימות עוד, מבחינת המיקום, לצורכי המשק. כן סובלת הרכבת מניתוקה מרשת מסילות הברזל של המדינות השכנות, המונע ממנה הכנסות מהובלות טרנזיט.

¹ ההוצאות אינן כוללות פחת, ריבית, הפרשה לגימלאות ופיצויים והוצאות שונות.

גורמים אלה, וכן התחרות מצד הרכב המוטורי בקווים הקיימים, מאלצים את תרכבת לפעול ברמת תפוקה נמוכה יחסית, דבר המתבטא בחלקן הגבוה של ההוצאות הקבועות ליחידת תפוקה. כן מושפע המצב הכספי של תרכבת ממרכיב גבוה של תשומת עבודה ליחידת תפוקה, בהשוואה לארצות אחרות, ומהפסד הכנסות, כתוצאה מהפחתת דמי ההובלה של מוצרי יצוא, בעיקר הדריים ומחצבים, והנחות לסוגים מסויימים של נוסעים.

קשיים נוספים באיזון תקציבה של תרכבת, נובעים מהחזקתו של ציוד בלתי מתאים. לאחר ניסיון של 4 שנים בהפעלת 12 מערכות הקרנועים, הסתבר שחוסר הגמישות באפשרויות הפעלתם, עקב צמידות הכוח המניע לקרונות, וכן ריבוי הקילקולים, גרמו להוצאות תיפעול והחזקה גבוהות, לשיעור ניצול נמוך, ולמספר רב של ימי שהייה במוסכים. ציוד אחר, שרכישתו הוכחה כבלתי כדאית, הם 22 קרונות המיכל, ששיעור ניצולם ב-1959 היה נמוך ביותר, עקב המעבר להובלת דלק בצינורות.

5. כלי רכב ממונעים

מאז שנת 1955, חל גידול במספר כלי הרכב הממונעים, בשיעור של למעלה מ-30 אחוזים. הגורמים העיקריים שהשפיעו על גידול זה, הם הגידול באוכלוסייה, ריבוי התיירות הפנימית והחיצונית, התרחבות הייצור, עליית רמת החיים ופיזור האוכלוסייה והייצור. המגמות שאיפיינו את המשק המוטורי בתקופה זו, היו נטייה לאחידות בסוגי הרכב, חידוש המשק והחלפת חלק ניכר מהרכב המוטורי בדגמים חדשים, והעדפת מנועי דיזל על מנועי בנזין באוטובוסים וברכב כבד של למעלה מ-8 טון, עקב רמת היציאות הנמוכה יותר ליחידת תפוקה.

בשנת 1959, חל גידול של 4.5 אחוזים במספר כלי הרכב הממונעים, פרט לאופנועים. עיקר הגידול היה במספר המכוניות הפרטיות, בשיעור של 9.5 אחוזים, לעומת גידול של 1.4 אחוזים במספר המשאיות. במספר המוניות, בדומה לשנים הקודמות, לא חל שינוי.

(א) משאיות

בשנת 1959 גדלה תפוקת המשאיות ב-11 אחוזים, והגיעה לרמה של כ-232 מיליון ל"י, לעומת כ-209 מיליון ל"י ב-1958. שיעור גידול זה, שהוא גבוה ב-3 עד 4 אחוזים משיעור הגידול השנתי בשנים 1955 עד 1958, מוסבר בעלייה שחלה בטונאג' ההובלה, בשיעור של 11 אחוזים, כתוצאה מן הגידול בתפוקת התעשייה והחקלאות, והעלייה הניכרת בטונאג' היבוא. 51 אחוזים מההובלות, שבוצעו על-ידי ענף המשאיות בשנת 1959, נבעו מענף התעשייה, לעומת 12 אחוזים מענף החקלאות, 10 אחוזים מענף הבנייה ו-9 אחוזים מהובלת נכסי תצרוכת לזמן ארוך שלא מתפוקת השנה, ושירותי עזר לתצרוכת מסחר ושירותים¹.

חלקה של התעשייה בהובלות, ירד מ-54 אחוזים ב-1958, ל-51 אחוזים ב-1959. בחלקם של יתר מקורות ההובלה בסך כל תפוקת המשאיות, חל גידול מאוזן של אחוז אחד בערך, פרט לחלקה של החקלאות, שנשאיר ללא שינוי.

¹ מבחינת מצב הריכוזיות, ניתן לחלק את ענף המשאיות לשתי קבוצות עיקריות: בקבוצה הראשונה כלולות משאיות קלות, עד 8 טון, המונעות ברובן בבנזין. חלק הארי של משאיות אלה מופעל על-ידי מובילים בודדים או ארגוני הובלה קטנים, והן מבצעות בעיקר הובלות לשירותי עזר למרחקים קטנים, בתחום העירוני והבין-עירוני. בקבוצה השנייה כלולות משאיות כבדות,

¹ ראה לוח י"ג-18.

אומדן התפוקה בענף המשאיות לפי סוג הרכב והמקור, 1958 ו-1959

מחירי 1958					
אחוזים		מיליוני ל"י			
1959	1958	1959	1958		
				סוג הרכב	
38.0	38.0	88.0	79.4	טנדרים ומשאיות עד 4 טון	
62.0	62.0	143.6	129.8	משאיות מעל 4 טון	
100.0	100.0	231.6	209.2	סך הכל	
				המקור	
30.6	32.8	70.9	68.6	תעשייה: תפוקה	
20.2	21.6	46.7	45.2	שירותי עזר	
9.1	8.7	21.1	18.3	חקלאות: תפוקה	
3.2	3.1	7.5	6.5	שירותי עזר	
8.2	7.3	19.1	15.2	יבוא	
8.2	7.4	19.1	15.4	דלק	
9.5	8.7	21.9	18.2	בנייה*	
				שירותי עזר לצריכה,	
9.4	8.9	21.7	18.7	מסחר ושירותים**	
1.6	1.5	3.6	3.1	אשפה ופסולת	
100.0	100.0	231.6	209.2	סך הכל	

* כולל בעיקר עפר, אדמה, פסולת בבנייה וכבישים, קרשים וברזל לפינומים, וכן פועלים. אינו כולל חומרי בנייה הכלולים בתעשייה.

** כולל נכסי תצרוכת לזמן ארוך, שלא מתטות השנה (רהיטים וכו').

של יותר מ-8 טון, שמהן כ-85 אחוזים מונעות בדיוול. מכוניות אלה מופעלות ברובן על-ידי קואופרטיבים וחברות הובלה גדולות, להובלות בתחום הבין-עירוני למרחקים גדולים. מכלל 18.7 אלף המשאיות, הכלולות בקבוצה הראשונה, למעלה מ-67 אחוזים הן מיושנות, בגיל 10 שנים ומעלה. כתוצאה מכך, סובל חלק זה של ענף המשאיות מרמה גבוהה של הוצאות לטון/ק"מ, משיעור נמוך של תפוקה למכונית. כן ניגרמים קשיים בטיפול הרציונאלי במכונית, כתוצאה מריבוי התוצרים והדגמים, וניפגעת רמת השירות ללקוחות, עקב אי התאמתו של הרכב רמת הריווחיות של משאיות אלה, ירדה במידה ניכרת בחמש השנים האחרונות, הן כתוצאה מן הגורמים הנזכרים, והן עקב ירידה בביקוש לשירותיהן, שנבעה משינוי בהרכב המטענים, ירידה ביבוא סחורות מוגמרות וגידול ביבוא חומרי גלם, התארכות מרחקי ההובלה, גידול בטונאג' הממוצע למשלוח, ושינויים בצורת השיווק. גורמים אלה הביאו להעדפת רכב בעל טונאג' גדול יותר, המונע בדיוול, וכן רכב להובלות מיוחדות, כגון תיפוזרות או קירור. קשיי מימון, הנובעים מאי צבירת קרנות פחת, רמה נמוכה של ריווחיות בשנים האחרונות, וכן הפער הניכר בין מחיר הרכב החדש והתקבולים בעד הרכב הישן, מונעים מבעלי המשאיות, המשתייכות לקבוצה זו, את חידוש הרכב. בשלוש השנים האחרונות ניכרת מגמה של חרפת התחרות בין בעלי משאיות אלה, המתבטאת בהורדת מחירים, אי גביית תשלומים בעד זמן המתנה, תנאי אשראי נוחים ללקוחות, וגידול במספר הימים של חוסר עבודה ובשיעור הנסיעות הריקות.

במצב הריווחיות של המשאיות, המשתייכות לקבוצה השנייה, לא חלה הרעה בשנים האחרונות, על-אף העובדה שתעריפי ההובלה נשארו כמעט ללא שינוי מאז 1955, ולמרות העלייה במחירי התשומות. תופעה זו מוסברת על-ידי תהליך הדיזליזאציה וחידוש הציוד, שעבר על חלק זה של הענף, ועל-ידי השיפורים הארגוניים וייעול תהליכי העבודה, שגרמו לירידת היציאות ליחידת תפוקה.

לוח י"ג-19

אומדן מדדי הכמויות שהובלו במשאיות לפי המקור, 1954 עד 1959

(1954 = 100)

השנה	תעשייה	חקלאות	יבוא	דלק	שירותי עזר לצריכה, מסחר ושירותים	עפר, אדמה ופסולת בבנייה *	סך כל הכמויות המוב- לות **	תפוקת המשאיות ***
המשקל ב-1958	53.7	11.9	8.1	7.2	10.4	8.7	100.0	
1954	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1955	113.4	102.0	106.2	108.0	104.1	105.2	109.4	107.3
1956	126.1	123.8	95.4	63.4	109.0	100.6	118.4	114.6
1957	144.0	140.3	102.4	39.9	115.0	124.2	130.0	122.0
1958	157.8	148.6	117.0	62.3	118.3	124.2	139.5	131.4
1959	176.3	167.4	134.2	68.9	121.6	134.7	154.8	145.5

* כולל מכונות וכלי עבודה, קרשים וברזל לפינזים, וכן אנשים. אינו כולל חומרי בנייה הכלולים בתעשייה.
** משוקלל לפי המשקלים ב-1958. נמדד בטונות משקל.
*** נמדד בטון/ק"מ.

חלק ניכר מן המובילים המשתייכים לקבוצה זו, בניגוד למשאיות הקלות, נהנים מהתמחות בסוגים מסויימים של הובלות, לפי חוזים לטווח ארוך, ומריכוז ההובלות בקווים קבועים. כן עומדים לרשות חלק זה של הענף, מקורות מימון נוחים יותר לחידוש הציוד.
לפי נתונים שניתקבלו מ-5 חברות הובלה גדולות, המפעילות רכב של למעלה מ-8 טון בכל סוגי ההובלה, הגיע חלקם של ימי העבודה של המשאיות בסך כל הימים בשנת 1959, ל-70 אחוזים, לעומת 69 אחוזים ב-1958. ימי חוסר העבודה הגיעו ל-6 אחוזים בשתי השנים, לעומת ירידה של אחוז אחד במספר הימים של שהייה במוסכים, ב-1959.¹

מספר ימי חוסר העבודה של מכוניות הבנוין שניבדקו, היה גבוה ב-1959 ב-89 אחוזים, ממספר ימי חוסר העבודה של מכוניות דיזל. כן היה מספר ימי השבת והחג של מכוניות הבנוין, גבוה ב-20 אחוזים מן הממוצע הכללי, דבר שמבטא את הנטייה לניצול מכסימאלי של מכוניות הדיזל, עקב הוצאות הטיפעול הנמוכות יותר ואי-התאמתן של מכוניות הבנוין לסוגים מסויימים של הובלות.

כתוצאה משיעור גבוה של ימי שהייה במוסך, ימי חוסר עבודה וימי שבת וחגים, הגיע מספר ימי העבודה של מכוניות הבנוין ל-62 אחוזים ב-1959, שיעור הנמוך ב-11 אחוזים מהממוצע הכללי.

שיעור חוסר העבודה של מכוניות דיזל מעל ל-10 טון וסמי-טריילרים, הגיע ל-6 אחוזים ב-1959, לעומת 4.5 אחוזים ב-1958.

¹ ראה לוח י"ג-20.

ימי עבודה בשנה של המשאיות לפי הסוג, 1958 ו-1959

(אחוזים)

סוג המשאית והשנה	מספר המשאיות	ימי עבודה	ימי שהייה במוסך	ימי חוסר עבודה	ימי שבת וחג	כל ימי השנה
1958						
בנוזין	60	65	8	9	18	100
דיוז עד 10 טון	51	71	9	6	14	100
דיוז מעל 10 טון	99	69	11	5	15	100
סמי טריילר	36	72	10	4	14	100
סך הכל	246	69	10	6	15	100
1959						
בנוזין	26	62	10	10	18	100
דיוז עד 10 טון	71	73	9	4	14	100
דיוז מעל 10 טון	99	69	10	6	15	100
סמי טריילר	35	72	8	6	14	100
סך הכל	231	70	9	6	15	100

ח מ ק ר : נתונים שנתקבלו מ־5 חברות הובלה גדולות, המפעילות רכב של למעלה מ־8 טון, בכל סוגי החובלה של רכב זה.

נתונים מדויקים על חלוקת הימים של חברות הובלה קטנות יותר ובודדים, המפעילים רכב קל, אינם בנמצא. על יסוד בירורים ואומדנים שנתקבלו ממובילים אלה, ניתן לקבוע, שאחוז ימי חוסר העבודה של המשאיות המופעלות על ידם, וכן אחוז ימי השהייה במוסכים ואחוז הנסיעות הריקות חזרה, היו גבוהים יותר.

על־אף הפער בין הגידול בביקוש להובלה במשאיות, שעלה ביותר מ־46 אחוזים מאז 1954, לבין הגידול בפוטנציאל ההובלה, שעלה ב־38 אחוזים בלבד, ועל־אף העלייה במחירי התשומות, לא עלה, כמעט, תעריפי ההובלה במשאיות. תופעה זו ניתנת להסבר, על־ידי השיפורים הטכנולוגיים והארגוניים הניזכרים, שחלו ברכב הכבד, ועל־ידי עודף ההיצע של המשאיות הקלות. הגידול בביקוש לרכב הכבד, אוון על־ידי ירידת היציאות ליחידת תפוקה, דבר שמנע עליית מחירים בחלק זה של הענף. מצד שני, עודף ההיצע של המשאיות הקלות, שניגרם על־ידי השינוי הניזכר בהרכב המטענים, וכן הגיל הגבוה של מרבית המשאיות הקלות, המונע את הצורך בניכויי פחת וריבית, גרמו ללחץ על המחירים כלפי מטה. לחץ זה לא הצטמצם למשאיות הקלות בלבד, והתפשט גם למשאיות בינוניות, עקב התחרות בין שני הסוגים.

(ב) הקואופרטיבים להובלת נוסעים

התפוקה הריאלית של הקואופרטיבים להובלת נוסעים, עלתה, בשנת 1959, ב־9.7 אחוזים, שיעור נמוך משיעור הגידול השנתי בשנתיים האחרונות. קילומטראג' הנסיעה של האוטובוסים, גדל מ־115 מיליון ב־1958, ל־133 מיליון ב־1959.

ההיצע של שירותי האוטובוסים בשנים האחרונות, גדל יותר מן הביקוש לשירותיהם. וכתוצאה מכך עלתה רמת השירותים, גדלה תדירות הנסיעות וירדה הצפיפות באוטובוסים.

לוח י"ג-21

**מדדי מספר האוטובוסים, ההוצאות לשירותי האוטובוסים,
מספר מקומות הישיבה והקילומטראג', 1955 עד 1959**

(1955 = 100)

השנה	מספר האוטובוסים	ההוצאות לשירותי אוטובוסים *	מספר מקומות הישיבה	הפדיון למקום ישיבה **	הקילומטראג' השנתי	ההכנסה לק"מ **
1955	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1956	100.4	92.7	102.9	101.3	97.9	105.9
1957	105.7	108.0	114.2	112.3	111.3	115.7
1958	113.6	122.1	128.5	113.8	127.9	113.7
1959	121.3	130.8	140.0	111.0	147.9	105.9

* נמדד לפי ההוצאות על שירותי אוטובוסים, במחירים קבועים. אינו כולל נסיעות מיוחדות וחבילות.
** מחירים שוטפים.

ח פ ק ו ר : נתונים שנתקבלו ממשרד התחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והכרות האוטובוסים.

בתקופה 1955 עד סוף 1959, חל גידול של 31 אחוזים בביקוש לשירותי אוטובוסים, לעומת גידול של 40 אחוזים במספר מקומות הישיבה ושל 21 אחוזים במספר האוטובוסים¹. תפוסת האוטובוסים גדלה יותר מן הגידול שחל במספר מקומות הישיבה, עקב עלייה בחלקם היחסי של מקומות העמידה באוטובוסים החדשים, הפועלים בקווים עירוניים.

גידול ההיצע של מקומות הישיבה, בשיעור רב יותר מהביקוש, מתבטא גם בירידת ההכנסה הממוצעת לק"מ, בשיעור של 8.5 אחוזים בהשוואה ל-1957, כתוצאה מירידת שיעור התפוסה למכונית. ירידה זו נובעת גם מפתיחת קווים חדשים וארוכים לאזורי פיתוח, בהם שיעור התפוסה נמוך יחסית.

תהליך הדיזליזאציה והסטנדרטיזאציה של סוגי הרכב, נמשך גם ב-1959. בעוד שבשנת 1955 הונעו במנועי בנזין 63 אחוזים מכלל האוטובוסים, הגיע שיעורם ב-1959, ל-24 אחוזים בלבד. דבר זה התבטא בירידה של כ-20 אחוזים בתצרוכת הבנוזין, על-אף גידול הקילומטראג' ב-15 אחוזים, לעומת עלייה של כ-29 אחוזים בתצרוכת הסולר.

במגמה להגיע ליתר סטנדרטיזאציה של סוגי הרכב, נירכשו מרבית האוטובוסים החדשים גם בשנת 1959 משני בתי חרושת: שוסון וליילאנד. חלקם של דגמים אלה בצי המכוניות של הקואופרטיבים, הגיע בשנת 1959 ל-85 אחוזים ויותר.

¹ ראה לוח י"ג-21.

**ההכנסות, ההוצאות והסובסידיות בשלושת הקואופרטיבים להובלת נוסעים,
1958/59 ו-1959/60**

(מיליוני ל"י)

השנה	ההכנסות	ההוצאות	הסובסידיות	אחוז הסובסידיות מכלל ההכנסות
1958/59	68.6	76.6	8.0	11.6
1959/60	74.8	85.2	*10.4	13.9

* טרם אושר סופית.

ה מקור : משרד התחבורה.

תעריפי הנסיעה באוטובוסים, שנשארו ברמה יציבה מאז ספטמבר 1956, לא הועלו גם בשנת 1959, וגרעונות הקואופרטיבים, שנבעו מעליית מחירי התשומות, כוסו על-ידי סובסידיה ממשלתית, שהגיעה ל-12 אחוזים בערך, מהוצאות הקואופרטיבים.