

התחבורה והתקשורת

1. קווי ההתפתחות העיקריים

האטה ניכרת בשיעור הגידול בתפוקה ציינה את ענף התחבורה והתקשורת, לאחר הקפיצה הגדולה בשיעור הגידול בתפוקה בשנת 1968. ההאטה בשיעור הגידול ציינה הן את ההובלה הפנים-ארצית והן את ההובלה הבין-לאומית. הגידול בתפוקה הריאלית של הענף היה בשנת 1969 9 אחוזים לעומת 25 אחוזים בשנת 1968. פדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם בשנת 1969 ב-2.5 מיליארד ל"י בקירוב¹, והעלייה במחירים היתה בשיעור של 2.2 אחוזים בלבד. גם בהשקעה הגולמית הריאלית בענף נרשמה האטה ניכרת, והיא גדלה בשנת 1969 ב-16 אחוזים לעומת 68 אחוזים בשנת 1968. גידול זה היה נמוך מהגידול הממוצע בשאר ענפי המשק. הגידול במלאי ההון הריאלי היה 13 אחוזים בדומה לקצב הגידול בשנת 1968, שיעור גידול זה היה גבוה מהגידול הממוצע בשאר ענפי המשק. בלטה במיוחד ההשקעה בקו הנפט מאילת לאשקלון, והעלייה בהשקעות ברכב ובמטוסים, לעומת ירידת ההשקעה באניות².

במספר המועסקים בענף היה גידול רב יחסית בשיעור 9.6 אחוזים³ בממוצע שנתי. בתחבורה היבשתית נמשך הגידול הרצוף בתפוקה שהחל לאחר מלחמת ששת הימים אף כי חלה האטה: שיעור הגידול היה 9.5 אחוזים לעומת 17.6 אחוזים ב-1968. הביקוש להובלת מטענים הוא ביקוש נגזר מהביקוש לתפוקת ענפי המשק (וההשקעות בהם) אך השינוי בתפוקה בתחום זה רגיש גם לשינויים במשקל הענפים בסך-כל הובלות המטענים. ההאטה בתפוקת ענף המשאיות נבעה בעיקר מהירידה בקצב הגידול בתוצר הלאומי מ-15 אחוזים ב-1969 ל-11 אחוזים ב-1968 והיא לוותה בהאטה בביקוש לשירותי ענף המשאיות. ההאטה בהובלות לתעשייה נבעה גם מהירידה במשקל ענפי המשנה שלהם משקל גדול בהובלות ענף המשאיות. כמו כן הואט במידה ניכרת ב-1969 הגידול בכמויות היבוא והיצוא. לקראת סוף השנה נסתמנה מגמת ירידה בתפוקת המשאיות, הקשורה, כנראה, בין השאר, בסיום העבודות בקו הנפט אילת אשקלון. גם בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים חלה האטה בשיעור הגידול בממוצע שנתי, והוא היה 6 אחוזים בקירוב. במחצית השנייה של 1969 היה הגידול ניכר יותר. חלק זה של הענף הושפע, בין השאר, מירידת התיירות לישראל ומההאטה הניכרת בתיירות הפנים ארצית בישראל ובשטחים המוחזקים. בשנת 1969 הואץ שיעור הגידול בתפוקת קווי הדלק והגז, ואילו בשיירותי הדואר והתעופה הפנים ארצית הואט שיעור הגידול בתפוקה, אף שהיה עדיין גבוה ביותר. בסך הכול גדלה התפוקה הריאלית של ענפי משנה אלה ב-21.8 אחוזים לעומת 36.3 אחוזים בשנת 1968. בתחבורה הבינלאומית — המושפעת הן מההתפתחויות הכלכליות במשק והן מגורמים חיצוניים למשק — חלה האטה ניכרת בשיעור הגידול: 3.7 אחוזים ב-1969 לעומת 27.9 אחוזים בשנת 1968.

¹ בשנת 1968 היה חלק התוצר הנקי במחירי גורמי הייצור מתפוקת הענף במחירים שוטפים למעלה מ-47 אחוזים.

² בתחום ההשקעות ראה גם פרק ה' — "השקעות" ובנספח לפרק זה.

³ נתוני סקר כוח אדם. יש להיזהר בנתונים אלה לגבי ענפים בודדים בשל טעות הדגימה בגדולה יחסית שיש בהם. לגבי תחום התעסוקה ראה גם פרק ט' לעיל.

לוח י"ג-1

השינויים בתפוקה הריאלית ובמחירים בתחבורה לפי ענפי משנה, 1967 עד 1969

(אחוזים)

העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת						המשקל בפדיון 1968	
במחירים			בתפוקה				
**1969	*1968	1967	**1969	*1968	1967		
הובלה פנים ארצית							
תחבורה יבשתית							
—	0.9	3.0	6.7	13.9	-5.1	12.0	אוטובוסים וכרמלית
—	—	2.0	4.5	14.0	-3.6	4.7	מוניות
2.0	10.0	7.0	12.0	21.0	-1.0	22.2	משאיות
-3.7	-0.4	1.7	10.7	13.8	-6.8	1.2	רכבת
1.0	5.6	4.8	9.5	17.6	-2.9	40.1	סך הכול
תחבורה אחרת							
-0.7	17.9	-2.7	31.6	26.0	4.2	1.9	קווי דלק וגז
0.2	-0.9	1.4	51.9	72.4	26.2	0.5	תעופה פנים ארצית
—	-12.7	7.4	19.5	36.6	3.1	14.5	דואר
-0.1	-9.7	6.2	21.8	36.3	3.5	16.9	סך הכול
סך הכול							
0.7	0.5	5.2	13.1	23.2	-1.1	57.0	הובלה פנים ארצית
הובלה בין לאומית							
ספנות וגמלים							
7.6	16.5	5.0	3.2	21.6	-3.4	23.5	ספנות
3.3	1.6	1.2	0.3	27.2	12.4	6.9	גמלים ***
6.6	12.7	4.0	2.5	23.0	0.1	30.4	סך הכול
תעופה ושדות תעופה							
-1.0	8.2	-1.4	6.4	40.9	12.9	11.9	תעופה בינ"ל
—	—	3.5	11.0	40.4	2.3	0.7	שדות תעופה
-0.9	7.6	-0.4	6.6	40.8	12.0	12.6	סך הכול
סך הכול ההובלה							
4.4	11.2	2.6	3.7	27.9	3.6	43.0	הבין לאומית
סך כל התפוקה							
2.2	4.9	4.2	9.1	25.1	0.6	100.0	במחירי שוק ****

הערה: פרטי החישובים והמקורות לנתונים בלוח זה מופיעים בנספח לפרק זה.

* נתונים מתוקנים.

** אומדן.

*** הנתונים הם לשנה תקציבית.

**** למעט סובסידיות לאוטובוסים וספנות, גירעון הרכבת, ולרבות גביות בול ביטחון באוטובוסים, ברכבת ובדואר.

בולטת בחשיבותה במיוחד הירידה הניכרת בקצב הגידול בפדיון הספנות הישראלית: 11 אחוזים בלבד, לאחר הגידול הנמרץ, בשיעור 41.7 אחוזים בשנת 1968.¹ מבין הסיבות לתופעה זו יש לציין את הירידה התריפה בקצב הגידול בכמות מטעני היבוא והיצוא בנמלי הארץ, ירידת משקלם של קווי אמריקה (בעיקר עקב שביתת הסווארים בנמלים במזרח ארה"ב שנמשכה קרוב לרבע שנה) וההאטה בגידול כושר ההובלה של הצי. כושר ההובלה של האניות בבעלות ישראלית (למעט מיכליות) חל גידול בשיעור 10.3 אחוזים. בעוד שחל גידול ניכר — 21 אחוזים — בענף אניות הצובר, הפועל, בדרך כלל, בתנאי החכרה ובין נמלים זרים, חלה ירידה בענף אניות המשא הכללי. גידול ניכר ציין גם את כושר ההובלה בענף המיכליות, הקשור לקו הנפט החדש, שכושר הקיבול שלו גדל בהרבה לעומת הקו הישן מאילת לחיפה.

גם בתחבורה האווירית היתה בשנת 1969 האטה ניכרת בשיעור הגידול. הוא היה 6.4 אחוזים לעומת 40.9 אחוזים בשנת 1968. ההאטה בענף היתה, כמצופה, בעיקרה עקב ירידת מספר התיירים שבאו לישראל ב־1969. ההאטה בולטת במיוחד על רקע הגיאות שפקדה ענף זה ב־1968, עת גדלה תנועת התיירים הבאים לישראל בדרך האוויר ב־73.2 אחוזים. למצבת המטוסים של אל־על נוספו השנה 2 מטוסי בואינג חדשים. האחד מהם מותאם להובלת מטענים, וצירופו בשנת 1969 הגדיל במידה רבה את תנועת המטענים בדרך האוויר. עליית ההיצע מעבר לעליית הביקוש לשירותי התעופה הקטינה את חלקו של הטון־ק"מ (נוסעים ומטען) שנמכר בכלל הטון־ק"מ המוצע.

בתחום המחרים היתה בשנת 1969 יציבות יחסית. רמת המחרים בענף בכללו עלתה, כאמור, ב־2.2 אחוזים בלבד. בשירותי האוטובוסים לא הועלו המחרים, הודות לסובסידיה שממנה נהנים הקואופרטיבים בשנים האחרונות. בענף המשאיות התמתנה עליית המחרים הממוצעת, ובעיקר בגלל עליית היצע המשאיות, ההאטה בביקוש לשירותי הענף והמבנה הארגוני שלו. אומדן העלייה במחירי הספנות הישראלית הוא 7.6 אחוזים¹, ואילו המחרים בתעופה ירדו באחוז אחד לאחר שעלו 1967 בעקבות הפיחות. עיקר הירידה במחרים היה בתחום הובלת מטענים באויר.

2. הובלה פנים ארצית

א. המשאיות²

ענף המשאיות פועל רובו ככולו בהובלת מטענים, והוא חרם בשנת 1969 למעלה מ־57 אחוזים מכלל פדיון התחבורה היבשתית. השינויים בפעילות ענף המשאיות משקפים את השינויים בפעילות ענפי המשק, ובמיוחד אלה שלהם משקל רב בהובלות הענף.

הגיאות שפקדה את הענף למן מלחמת ששת הימים, עת גדל הביקוש לשירותי הענף מצד ענפי המשק, ההשקעות ומערכת הביטחון, נמשכה אף בשנת 1969, אף כי שיעור הגידול בתפוקה היה קטן יותר מאשר ב־1968 — 12 אחוזים לעומת 21. ברבעון הראשון של שנת 1969 נאמדה העלייה בתפוקה (לעומת הרבעון הקודם בשנת 1968) ב־3 אחוזים, הגידול הואט ברבעון השני — 2.1 אחוזים, הואץ ברבעון השלישי — 4.7 אחוזים — ואילו ברבעון האחרון היתה ירידה בתפוקה ב־1.2 אחוז לעומת הרבעון השלישי³.

ההתפתחויות שהשפיעו על ההאטה בשיעור הגידול בתפוקת ענף המשאיות במשך שנת 1969 הן: ההאטה בגידול התוצר הלאומי מ־15 אחוזים ב־1968 לעומת 11 אחוזים בשנת 1969;

¹ הגידול בתפוקה הריאלית היה 3.2 אחוזים בלבד, לאחר גידול בשיעור 21.6 אחוזים בשנת 1968. גידול זה בתפוקה הריאלית חושב על ידי ניכוי מדד הפדיון באומדן השינוי במחרים. לאומדן זה יש להתייחס בזהירות בשל דרך החישוב. נראה שהשינוי במחרים שחושב מוטה כלפי מעלה ומותיר על כן גידול גמור מדי בתפוקה הריאלית.

² לרבות רכב הפועל בשכירות וכן רכב בבעלותם העצמית של מפעלים ומשקים.

³ הנתונים אינם מנוכי עונתיות.

ההאטה בהובלות לחדשת, המהוות 41 אחוזים מהטון-ק"מ המובל ע"י הענף (העלייה בהובלות אלו היתה בשיעור 13.3 אחוזים לעומת כ-35 אחוזים בשנת 1968) וההאטה בהובלות מחצבים וחמרי כרייה, המהוות 33 אחוזים מהטון-ק"מ המובל ע"י הענף. העלייה היתה 11.9 אחוזים ב-1969 לעומת 28.3 ב-1968, במוצרי מחצבה בלבד היה הגידול ב-1969 26 אחוזים (בקירוב) ¹ וההאטה בהובלות למרבית ענפי התעשייה, שלהם משקל ניכר בסך כל הובלות ענף המשאיות.

ההאטה ניכרת בכמויות היבוא והיצוא בשנת 1969 לעומת 1968 תרמה אף היא להאטת תפוקת המשאיות ואילו בהובלות לענפי החקלאות, כ-18 אחוזים מסך הטון-ק"מ, עלתה הכמות המובלת בדומה לעלייה בשנת 1968, ב-5 אחוזים בלבד (הגידול היה במחצית השנייה של השנה בעוד שבמחצית הראשונה היתה אף ירידה לעומת התקופה המקבילה ב-1968).

הגיאיות בביקוש לשירותי הענף מאז יולי 1967 ועודף הביקוש למשאיות שנתגלה בשנת 1968, הביאו לגידול ניכר בהזמנות של רכב חדש (מיבוא ² ומייצור מקומי) לצורך חידוש הרכב הישן ותוספת רכב. פעלו אף ציפיות להמשך הגיאיות בעתיד. בסוף 1969 היו כ-1,200 הזמנות של רכב מיובא ועוד כ-100 מייצור מקומי. אומדן השינוי במצבת המשאיות (דצמבר 1969 לעומת דצמבר 1968) הוא 15.8 אחוזים, אך ברכב בעל מטען מורשה של 8 טון ומעלה היה הגידול רב יותר והתבטא בתוספת (נטו) 700-750 משאיות דיזל שהיא כ-34 אחוזים. התוספת במחצית השנייה של השנה היתה גדולה יותר. יצויין, שההגבלות שהיו בעבר על יבוא המשאיות ויכולת הייצור המוגבלת של "ליילנד" עיכבו את חידוש הרכב ורק לקראת סוף 1969 חל שיפור בתחום זה עקב התרת היבוא.

בשנת 1969 היתה יציבות יחסית במחירי ההובלה. המחירים בענף עלו בממוצע שנתי ב-2 אחוזים לעומת 10 אחוזים בשנת 1968. בסוגי הובלות אחדים היתה העלייה ניכרת יותר — בהובלה לבנייה וסלילה 3-5 אחוזים, בהובלות במיכליות — 9 אחוזים (מיוני 1969), בהובלות הדירים — 5 אחוזים, בהובלת ציוד כבד 7 אחוזים (מספטמבר-אוקטובר 1969), ואילו בהובלות מהנמלים, הובלות למשרד המסחר והתעשייה ומשרד הביטחון והובלות מוצרי מזון לא היו שינויים במחירים. בעבודות שבוצעו דרך מכרזים היו עליות וירידות במחירים. לקראת סוף 1969 נסתמנה ירידה במחירי הובלות עפר. היציבות היחסית במחירים על אף הגידול בביקוש מוסברת בעליית המחירים הניכרת עוד ב-1968 וכן מגידול בהיצע המשאיות ועמו הגידול בתחרות בין המובילים. יצויין מבנה שוק ההובלות אשר חלק גדול ממנו פועל על פי הסכמי הובלה תקופתיים ובמסגרת "חזקות" ומנופולין בשטחי הובלה רבים. כאן ההתאמות במחירים, מטבע הדברים, בפיגור ואין בהם תנודות תכופות ³. ההתרחבות הניכרת במצבת הרכב, הגדילה חששות ארגוני המובילים לצפוי לרווחיות הענף בתנאי שפל ונמשכה תביעתם להתארגנות קרטליסטית ע"י הבטחת כניסה מבוקרת וסלקטיבית לענף וקביעת מחירי מינימום ומקסימום להובלות.

מדיניות הארגונים הקיימים של המובילים וקיום משרדי תווך להובלה היא המסייעת לכניסת מובילים חדשים לענף שכן מרבית ההובלות מתחלקות בין ארגוני ההובלה וכניסת המוביל החדש אפשרית בד"כ, בתקופת גיאיות, כמוביל מישנה של חברת הובלה גדולה, הגובה ממנו חלק מהפדיון כעמלה ומפסיקה ההתקשרות איתו בתקופת שפל. מדיניות ארגוני המובילים מכוונת, איפוא, בעיקר לדחיקת משרדי התיווך משוק ההובלה.

¹ יצויין שהובלת פוספטים, אשלג ומלט געשית במידה רבה באמצעות הרכבת. ככל שהמטענים מובלים בתנאי האחדה וליעדים מעטים יחסית, מהווה הרכבת מתחרה פוטנציאלי למשאיות.

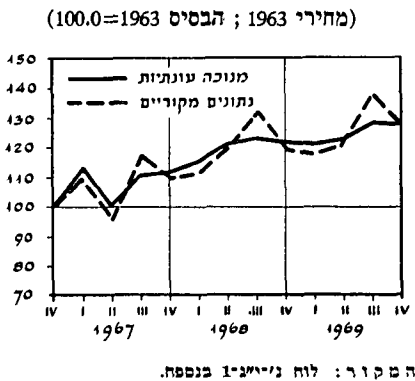
² ההגנה האדמיניסטרטיבית על מפעל "ליילנד" הוחלפה בהגנה פיסקלית בשיעור גבוה — שיעורי המכס הם 70 אחוזים על רכב דיזל קל ובינוני ו-35 אחוזים, אך לא פחות מ-35,000 אף ל"י, על רכב כבד.

³ נסתמנה עלייה בתוצאות הייצור והיא היתה עקב התייקרות השירותים במוסכים, ביטוח ושכר עבודה.

התפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים בשנת 1969 עלתה ב-6.7 אחוזים. זו היא האטה בגידול בתפוקת הענף לעומת שנת 1968, שבה עלתה התפוקה הריאלית ב-13.9 אחוזים, לאחר שנתיים של ירידת התפוקה. הפדיון במחירים שוטפים של חברות האוטובוסים בשנת 1969 הסתכם ב-287.4 מיליון ל"י.

במהלך שנת 1969 ניכרת העלייה בתפוקה בקווים הקבועים, (בנתונים מנוכי עונתיות), במיוחד ברבעון השלישי (5.1 אחוזים לעומת הרבעון השני) ברבעונים הראשון והשני נרשמה יציבות או עלייה זעירה, ואילו ברבעון האחרון היתה ירידה קטנה. במחצית השנייה של 1969 היה גידול רב יותר בתפוקה מאשר במחצית הראשונה. (ראה לוח נ"י-ג¹ ודיאגרמה י"ג-1). הגידול בתפוקה בקווים הקבועים היה בממוצע שנתי 4.4 אחוזים, וגם משקלם בתפוקת האוטובוסים ירד מ-85 אחוזים ל-83. הגידול בתפוקה הנובעת מנסיעות מיוחדות וטיולים היה בשנת 1969 18.5 אחוזים לעומת 41.9 בשנת 1968, תופעה המוסברת בעיקרה בגידול הניכר בתיירות מחו"ל ובישראל בשנת 1968 לעומת ירידתה בשנת 1969² ומהתחדשות מפעלי הפיתוח והשקעות בשנת 1968.

דיאגרמה י"ג-1
תפוקת האוטובוסים בקווים קבועים,
לפי רביעים, 1967 עד 1969



הגידול באוכלוסייה והפעילות הכלכלית משפיעים בכיוון של גידול הביקוש לשירותי ההסעה של האוטובוסים, ואילו עליית ההכנסה של משקי הבית דרך העלייה בדרגת המינוע (במונחי מספר מכוניות פרטיות ל-1,000 תושבים)³ מביאה לצמצום הביקוש לשירותי האוטובוסים. עליית דרגת המינוע, כלעצמה, ללא שיפור מקביל של מערכת הכבישים, מקטינה גם את אפקטיביות הגידול במספר האוטובוסים עקב הקטנת הסבב הממוצע שלהם. נראה, שהגידול הניכר במצבת הרכב הכללית היא מהגורמים להאטת הגידול בתפוקת האוטובוסים. מספר האוטובוסים גדל בממוצע שנתי בשנת 1969 ב-5.4 אחוזים, קצב גידול זה גדול מאשר בשנים 1967 ו-1968 אך קטן לעומת 1966. עודף ביקוש שנוצר לאוטובוסים נוספים ולחידוש המשק נתמלא במידה מסוימת בשנת 1969 על ידי יבוא של כ-150 אוטובוסים. המהירות המסחרית של

האוטובוסים, בממוצע ארצי של הקווים העירוניים, הפרברים והבין עירוניים ירדה בשנת 1969 ב-8.7 אחוזים (וב-6.6 אחוזים באיזור ת"א). עם זאת, גדלה תפוקת הענף כולו על הגידול בהיצע. בשנת 1969 לא עלו מחירי הנסיעה באוטובוסים. כתמורה לאי העלאת התעריפים, המשיכו

¹ לרבות האוטובוסים במזרח ירושלים והכרמלית, למעט חברות האוטובוסים לתיור שאינן קשורות לקואופרטיבים (הפדיון של חברות אלה מוערך כ-20 אחוז מתפוקת חלק זה של הענף). כמו כן לא נסקרה כאן פעילות הקואופרטיבים, או חבריהם בתחום מוניית הסיוור, השכרת רכב, בתי מלון ותחנות אוטובוסים.
² הסעת עובדים מן השטחים ואליהם בקנה מידה גדול, הסעות עובדים למפעלי פיתוח ומפעלים גדולים אחרים, איפשרו עלייה בתפוקת חלק זה של הענף יותר מאשר בתפוקת הקווים הקבועים שבהם השינויים בביקוש הם בדרך כלל קטנים יחסית.

³ בדצמבר 1968 היה מספר המכוניות הפרטיות ל-1,000 תושבים והאומדן לדצמבר 1969 הוא 44.8 מכוניות.

⁴ המהירות המסחרית של אוטובוס מוגדרת כמספר הק"מ אשר עובר הרכב משעת צאתו מתחנת המוצא ועד הגיעו לתחנת היעד, כולל עצירותיו בין שתי תחנות אלה בגלל סיבות כמו הורדה והעלאה של נוסעים, המתנה ברמזורים וכו'.

הקואופרטיבים לקבל סובסידיה ממשלתית בסך 2 מיליון ל"י לחודש, דוגמת הסכומים שקיבלו בשנת 1968 ובסוף 1967. ההסכמים המקוריים בין הממשלה והקואופרטיבים נועדו לאזן תקציביהם השוטפים של הקואופרטיבים בתקופה דצמבר 1967 – דצמבר 1968 על בסיס מחירי התשומה בנובמבר 1967. בשנת 1969 חודשו ההסכמים שנועדו לאזן את תקציבם השוטף בשנת 1969 על בסיס רמת מחירי התשומות באפריל 1969. לחברות האוטובוסים ניתן מונופולין המחייב פיקוח על טיב השירות ועל התעריפים על מנת לשמור על האינטרסים של הציבור. השינוי בתעריפים נעשה, בדרך כלל, על פי השינויים בעלויות הייצור, ומדידת אלה, לצורך שינוי התעריפים תלויה גם בהגדרת העלויות הרלבנטיות, שאלמלא כן יחוסל כל מגיע לייעול וצמצום בהוצאות הייצור של הקואופרטיבים.¹

ג. המוניות²

בשנת 1969 חלה עלייה בשיעור 4.5 אחוזים בתפוקת הענף. הגידול בתפוקה בשנת 1969 לווה בגידול בהיצע המוניות (בממוצע שנתי עלה מספר המוניות בכ-4 אחוזים ובסוף שנת 1969 הופעלו למעלה מ-3,000 מוניות) ובתפוקת השירות הבין עירוני. לא היה גידול בתפוקת שאר סוגי השירות (שירות מיוחד, שירות עירוני ופרברי) וברבעון האחרון של השנה נסתמנה אף ירידה בתפוקה בשירותים אלה.

הגידול בתפוקת השירות הבין עירוני היה אמנם בשיעור 17 אחוזים, אך חלקו של שירות זה בתפוקת סך כל הענף נמוך יחסית. שירות זה משמש במידה רבה כתחליף לנסיעות ברכב פרטי ובאוטובוסים וכנראה בשל השיפור בתנאי השירות הזה (רכב חדיש יותר, תדירות נסיעה גבוהה יותר וכו') אף עלה שיעור הגידול בתפוקה על זה של 1968. עליית הצפיפות בכבישים במיוחד באזור ת"א מונעת גידול רב יותר של התפוקה בשירות העירוני לסוגיו, גם שהדבר מתאפשר מצד הביקוש אולם בשנת 1969 נפגעו שירותים אלה במידה מסוימת גם מירידת מספר התיירים שהגיעו לישראל וגם מהגידול במספר מוניות התיור המשמשות לעתים כתחליף למוניות בנסיעות מיוחדות. בשנת 1969 לא עלו תעריפי הנסיעה במוניות, בדומה לתעריפי הנסיעות באוטובוסים, אף על פי כן נסתמנה עלייה במחירי התשומות עקב עליית מחירי החלפים, התיקונים במוסכים ומחירי הביטוח.³

ד. הרכבת

העלייה בתפוקה הריאלית⁴ של הרכבת (מהובלת נוסעים ומטענים) שנסתמנה בשנת 1968 נמשכה, אף כי הואטה, גם בשנת 1969 והיא היתה 10.7 אחוזים.⁵ בהובלת מטענים בלבד היה שיעור הגידול בתפוקה הריאלית 20.7 אחוזים, ואילו התפוקה הריאלית בהסעת נוסעים (במונחי נוסע-ק"מ) ירדה ב-4.9 אחוזים.⁶ לאחר שעלתה בשנת 1968 ב-4 אחוזים. כמות הטון-ק"מ הכללית של מטענים גדלה ב-9.1 אחוזים בלבד לעומת גידול ניכר בשנת 1968 בשיעור 34 אחוזים. מבין המטענים שמשקלם נכבד בטון-ק"מ הכללי עלתה הובלת המלט

¹ לפי שעה אינו קיים מדד מוסכם למדידת השינויים בהוצאת הייצור. יצויין, שחלק ממחירי התשומות קובעים במידה רבה הקואופרטיבים עצמם.

² למעט מוניות תיור והשכרת רכב לנהיגה עצמית.

³ מחיר ה"מספר הירוק" בשנת 1969 בשוק החפשי נע בין 50 ל-70 אלף ל"י לפי האזור, אולם יצויין שהמסחר ברשיונות אלה מצומצם, והכניסה לענף היא דרך קיצוב רשיונות ע"י משרד התחבורה. הנטייה של המשרד לאפשר כניסה מבוקרת לענף, בין השאר באמצעות תשלום עבור קבלת רשיון, הביאה לירידת מחירי "המספר הירוק" בראשית שנת 1970.

⁴ הנמדדת בפדיון במחירים קבועים.

⁵ בסעיף שונות ועבודות לגורמי חוץ חלה בשנת 1969 עלייה בתפוקה בשיעור 20.4.

⁶ מספר הנוסעים ירד ב-5.8 אחוזים המיצגים ירידה של כ-240 אלף נוסעים.

שירותי הרכבת, 1967 עד 1969

השנה	טון-ק"מ	העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	נוסע-ק"מ	העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת
	(מיליונים)	(אחוזים)	(מיליונים)	(אחוזים)
1967	287	-10	337	-8
1968	*383	*33	*349	*4
1969	418	9	332	-5

* נתונים מתוקנים.
ה מקור: דיווחות של הנהלת הרכבת.

(33.6 אחוזים), ברזל וצינורות (10.7 אחוזים) פוספטים (11.4), אשלג (12.9), גרעינים (כ"4 אחוזים). מבין המטענים שהובלתם פחתה: דלקים, גז, עצי אריזה וסוכר. בשנים האחרונות גוברת המגמה להחכיר לזמן ארוך מספר קרונות לגורמים המובילים כמויות גדולות, יוצא איפוא, שכלל שגדלה ניצולת קרונות אלה יורד המחיר הממוצע לטון-ק"מ מבלי שישתנו התעריפים. המחיר הממוצע לנוסע-ק"מ עלה ב"4.3 אחוזים ומדד המחירים המשותף להסעת נוסעים ומטענים כאחד ירד בשנת 1969 ב"3.7 אחוזים.

בהכנסות הרכבת (למעט עזה וסיני) חלה ב"1969 עלייה קטנה יותר, ב"7 אחוזים, והן הסתכמו ב"28.4 מיליון ל"י. בהוצאות התפעוליות היתה עלייה של אחוז אחד, ובצירוף הוצאות פחת וריבית (שעלו ב"12 אחוזים) הסתכמה ההוצאה ב"42.2 מיליון ל"י. לפיכך הצטמצם הגירעון התפעולי החשבונאי במידה רבה עד ל"5.4 מיליון ל"י, ואילו הגירעון הכולל החשבונאי הצטמצם ב"5 אחוזים והוא הסתכם ב"13.8 מיליון ל"י (ראה לוח נ"י-ג"2). הממשלה הגדילה את השתתפותה בתקציב הרכבת בשנת 1969 ב"1.3 מיליון ל"י על מנת לפצות את הרכבת על אי העלאת תעריפים, במקביל לסובסידיה הניתנת לחברות האוטובוסים. לפעולה זו אין, כמובן, משמעות כלכלית, שכן ממילא מכסה הממשלה את גירעון הרכבת.

3. תעופה פנים ארצית, דואר וקווי דלק

א. תעופה אזרחית פנים-ארצית²

בשנת 1969 נמשך הגידול המהיר בתפוקה הריאלית של חברת ארקיע אף כי הואט הגידול לעומת שנת 1968 — 51.9 ו-72.4 אחוזים בהתאמה. הדחיפה להתרחבות זו של החברה בשנים 1968 ו-1969 נבעה בעיקרה מגידול השירותים שנותנת החברה למערכת הביטחון ולמטרות סיוור ותיור בארץ ובשטחים. אלה היוו כ"55 אחוז מהפדיון במחירים שוטפים בשנת 1969 וגדלו באותה שנה ב"81.8 אחוזים לעומת 1968. פדיון החברה הסתכם בשנת 1969 ב"17.9 מיליון ל"י. גם בקויה הסדירים של ארקיע היה גידול ניכר בתפוקה הריאלית הנובעת מהובלת נוסעים ומטען —

¹ עליית ההכנסה מהובלת מטענים קיווה את הירידה בהכנסות מהסעת נוסעים. ההכנסות מהובלת מטענים (לרבות תעבורה) היו בשנת 1969 18.4 מיליון ל"י ואילו ההכנסות מהסעת נוסעים היו 7.6 מיליון ל"י.

² בהעדר אינפורמציה שוטפת נוספת, עוסקת הסקירה בחברת "ארקיע" בלבד. נוסף לחברת ארקיע פועלות בענף מספר חברות תעופה קטנות העיקריות ביניהן: כימאוויר ומרום — והמתמחות בעיקר בתעופה חקלאית ומחזורי לשנת 1969 נאמד ב"5-6 מיליון ל"י. יעף, אוירום ואלרום — הפועלות בתחום הסעת נוסעים ומטען, הדרכה והשכרת מטוסים, צילום ופרסום, אשר מחזורן בשנת 1969 נאמד ב"1.5 מיליון ל"י.

21.8 אחוזים — אך הגידול הואט לעומת 1968. עלייה קטנה במחירים ציינה את ענף הנוסעים וירידה ניכרת במחירים את ענף המטען; שני אלה לא נבעו משינוי תעריפים אלא משינויי הרכב. מספר הנוסעים בקווים הסדירים של ארקיע עלה בשנת 1969 ב-14 אחוזים, לעומת גידול בשיעור 39 אחוזים ב-1968 והיה כ-279 אלף נוסעים. הירידה בשיעור הגידול נבעה מירידת תנועת התיירים בקווים השונים ומהאטה בתיירות הפנים ארצית. אלה קוזזו חלקית ע"י הגידול בתנועת תושבי אילת ונוסעים הקשורים למפעלי הפיתוח באילת ודרומה לה. החברה הפעילה במשך השנה 6 מטוסי הראלד¹, עם זאת לא היה במשך השנה שינוי מהותי בהיצע במונחי מושב-ק"מ (למעט בטיסות חכורות) בשל הצורך לשפץ מטוסים מבלי יכולת להחליפם במטוסים חכורים. העלייה בהוצאות התפעול הותירה בשנת 1969 רווח נמוך יותר מאשר בשנת 1968 והוא היה על פי אומדן כ-350 אלף ל"י.

ב. דואר

בשנת 1969 עלו הכנסות הדואר² ב-19.5 אחוזים, בדומה לאחוז הגידול בשנת 1968. אולם בעוד שהתפוקה הריאלית³ בשנת 1968 — בה היתה ירידת מחירים בשיעור ניכר — עלתה ב-36.6 אחוזים — הואט הגידול בתפוקה הריאלית ב-1969, והוא היה 19.5 אחוזים ללא שינוי במחירים. הכנסות הדואר הסתכמו בשנת 1969 ב-385.4 מיליון ל"י. הגידול העיקרי בהכנסות הדואר נבע בשירותי הטלפון, והוא היה בשנת 1969 24.1 אחוזים לעומת 19.4 אחוזים ב-1968 על כן עלה גם משקל הכנסות אלה בכלל הכנסות הדואר מ-71.6 אחוזים ל-74.4 אחוזים. בעוד שההכנסות

לוח י"ג-3

פדיון הדואר*, 1967 עד 1969

העלייה או הירידה (-) ב-1969 לעומת 1968	1969	1968	1967	
(אחוזים)				(אלפי ל"י)
24.1	286,801	231,083	193,592	טלפונים
-5.4	23,452	24,796	16,278	מזה: דמי התקנת טלפונים
27.7	263,349	206,287	177,314	שירותים טלפוניים
7.8	98,631	91,531	76,898	שאר שירותי הדאר
19.5	385,432	322,614	270,490	סך הכול

* למעט הכנסות בנק הדאר ועמילות משירותים ולרבות גביות בול ביטחון בשירות הדאר וטלפון.
ה ס ק ו ר: דוחות של משרד הדאר. בול ביטחון — אנף המכס והכלו.

¹ אחד מהמטוסים חכור. לא כל המטוסים הופעלו במשך כל ימות השנה. לקראת סוף שנת 1969 נרכשו שני מטוסי טורבו — פרופ מסוג "ויקונט" (בני 76 מושבים) שהופעלו מסחרית מראשית שנת 1970. ההשקעה בכל אחד מהמטוסים היתה 204 אלף דולר.

² למעט הכנסות בנק הדואר והכנסות מעמילות משירותים ולרבות הכנסות מגביות בול ביטחון.

³ התפוקה הריאלית נמדדת כפדיון במחירים קבועים. בהעדר מדד מחירים אלטרנטיבי, מחושב מדד המחירים של הדואר על פי מרכיב הדואר במדד המחירים לצרכן ומשקלם של שירותי הדואר השונים הוא זה של מדד המחירים לצרכן. משקלם של השירותים השונים בהכנסות הדואר שונה. ההוזלה במחירי השירות לחו"ל לדוגמה; אינה מתבטאת כלל במדד המחירים לצרכן, כשם שלא התבטאה במדד המחירים עליית התעריפים למברקים וטלקס לחו"ל.

משירותים טלפוניים עלו ב־27.7 אחוזים, ירדו ההכנסות מדמי התקנת טלפונים ב־5.4 אחוזים (לאחר עלייה בשיעור 52.3 אחוזים בשנת 1968 בעקבות הורדת מחירי ההתקנה במידה ניכרת וגידול ניכר בהתקנות). בשאר שירותי הדואר נרשמה האטה בשיעור הגידול בהכנסות והוא היה 7.8 אחוזים, לעומת 19.0 אחוזים בשנת 1968 (ראה לוח י"ג-3).

גם בשנת 1969 היה גידול בבקשות להתקנת מכשירי טלפון — בשיעור 4 אחוזים. הגידול בשנת 1968 היה יוצא דופן — 119 אחוזים, וזאת בשל ההורדה במחירי ההתקנה בסוף 1967. כמו־כן ייתכן שחלק מהמבקשים שהתכוונו להזמין מכשיר טלפון בשנים הקרובות הבאות, הושפעו מהורדת

לוח י"ג-4

שירותי הטלפון, עד 1967

סוף התקופה	מספר הקווים הישירים המחבורים*	מספר ההתקנות במשך השנה	מספר הבקשות שנתקבלו במשך השנה	בקשות שבוטלו**	בקשות שטרם מולאו***	העלייה או הירידה (-)	התקנות בקשות
1967***	233.1	34.6	28.4	14.6	31.0	-6	8
1968***	278.4	48.8	62.3	10.9	33.6	41	119
1969***	321.3	45.4	64.6	10.5	42.3	-7	4

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

** בקשות שאושרו אך טרם שולם עבורן.

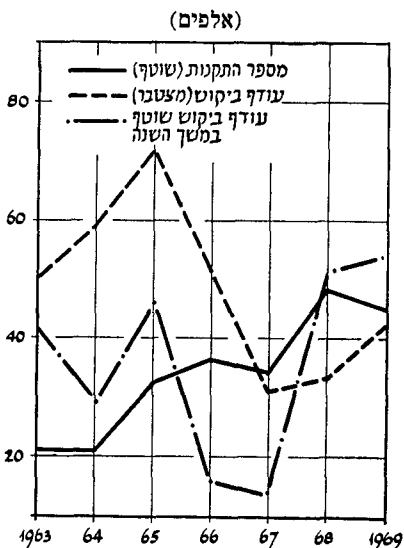
*** הודעות לביצוע בידי המהנדס (לרבות משנים קודמות), שטרם מולאו, בקשות שנתקבלו במשך השנה, ולמעט מספר ההתקנות במשך השנה ובקשות שבוטלו.

**** מיוני 1967 נכללת גם מרח ירושלים; השטחים המוחזקים אינם כלולים.

ה ב ק ו ר : הישובי בנק ישראל על פי נתוני הדאר.

דיאגרמה י"ג-3

מספר התקנות ועודף הביקוש לטלפונים, 1963 עד 1969



ה מקור : משרד הדואר.

מדד רבע שנתי לבקשות טלפון, 1966 עד 1969

(הבסיס : רבעון I 1966 = 100.0)

Quarter	Index
I 1966	100
II 1966	35
III 1966	38
IV 1966	42
I 1967	45
II 1967	42
III 1967	65
IV 1967	85
I 1968	165
II 1968	95
III 1968	110
IV 1968	105
I 1969	115
II 1969	125
III 1969	135
IV 1969	135

ה מקור : משרד הדואר.

פרק י"ג, התחבורה והתקשורת 217

המחיר, והזמינו בשנת 1968. מזמין טלפון לוקח בחשבון תקופת המתנה ממושכת ואינו מתחייב בתשלום כספי בעת ההזמנה, ועל כן קשה לאמוד את המגמות בביקוש ולהסבירן. מספר ההתקנות בשנת 1969 ירד ב-7 אחוזים לעומת עלייה ב-41 אחוזים בשנת 1968. כן עלה השנה עודף הביקוש (בקשות שטרם מולאו) ב-25.9 אחוזים, לעומת 8.4 אחוזים ב-1968. קיימים מספר גורמים ליירידת מספר ההתקנות: המגמה לצמצם במספר המתקנים המאולתרים שנועדים לספק מספר עורקי דיבור כדי להעלות טיב השירות; קיימת רוויה בציד המרכזות ובמיוחד באזור תל-אביב¹ והחמיר המחסור בכוח אדם מקצועי². שירות הטלפונים, בצד היותו שירות חיוני, הוא גם שירות רווחי (גם באופן מוחלט וגם יחסית לשירותי דואר אחרים בתוך הארץ). בהעדר השקעות מתאימות, גדל עודף הביקוש לטלפונים הקיים במשק ולא גדלה הרווחיות של הדואר, במידה שניתן לצפות מהפוטנציאל הקיים של הביקוש ושל ההשקעות בחלק מהמתקנים.

ג. קווי דלק

תפוקת קווי הדלק³ עלתה בשנת 1969 ב-31.6 אחוזים לעומת 26.0 אחוזים בשנת 1968 ו-4.2 אחוזים בלבד בשנת 1967.

בהובלת דלק גולמי ותזקיית דלק בצינורות לא היו בשנת 1969 שינויי מחירים ועליית התפוקה הריאלית בחלק זה של הענף היתה 32.5 אחוזים. בעוד שכמות הדלק הגולמי שהעברה ישירות ליצוא קטנה ב-11 אחוזים, עלתה כמות הדלק הגולמי שהועברה לבתי הזיקוק מאילת ב-38.9 אחוזים ומחלץ (משם מועברת כמות קטנה של נפט גולמי) ירדה הכמות ב-13.4 אחוזים⁴. גידול ניכר 43.1 אחוזים — ציין את כמות התזקיית שהועברו מבתי הזיקוק, ואילו כמות הגז הטבעי שהוזרמה בצינור גדלה ב-4.2 אחוזים⁵.

פדיון הענף במחירים שוטפים בשנת 1969 נאמד ב-56.7 מיליון ל"י לעומת 43.4 מיליון ל"י בשנת 1968. בשנת 1969 נסתיימה הנחת צינור הדלק הגדול (42 אינצ"ש) מאילת לנמל הנפט של אשקלון, ובאותה שנה הושקעו ישירות בקו הנפט כ-150 מיליון ל"י. בתחילת פברואר 1970 הוחל בהפעלת הקו, ומתעתדים להזרים בו 20 מיליון טון נפט גולמי לשנה, עם אפשרות להזרים יותר, 65 מיליון טון לשנה, בעתיד. התפתחות חשובה זאת של הענף משפיעה כבר עתה על ההתפתחות בתחום הובלת הדלק לישראל וממנה ועל מפעלי הזיקוק של דלק גולמי.

4. תחבורה הבין לאומית⁶ ותנועת התיירות לישראל

ההובלה הבין לאומית התפתחה בשנת 1969 בקצב איטי ביותר. הגידול בתפוקה הריאלית של חלק ענף זה היה 3.7 אחוזים בשנת 1969. קצב הגידול בפעילות הן בספנות והן בתעופה הגיע בשנת 1968 לרמה שניתן היה לצפות שלא תמשך, בהיותה קשורה ליציאה מן המיתון, חידוש המלאי, יבוא מערכת הביטחון והתגברות התיירות בעקבות מלחמת ששת הימים. כמו כן משפיעים על ענפים אלה ההתרחשויות בשוק הבין לאומי ובאירועים הפוליטיים. בשנת 1969 היה הגידול ביבוא מוצרים במחירים קבועים דרך הים והאוויר לישראל 12

¹ במחוז תל-אביב 61.1 אחוזים מהקווים המחוברים, 64.4 אחוזים מההתקנות בשנת 1969 ו-73.5 אחוזים מעודף הביקוש בסוף 1969.

² למרות שבשנת 1969 עלה מספר המועסקים בדואר (למעט העובדים בשטחים המחוזיים), ב-6.1 אחוזים.

³ כולל התפוקה מהוזרמת דלק גולמי בקו אילת-חיפה (לרבות הדלק הגולמי משדה חלץ) לצריכה מקומית ויצוא, מהוזרמת תזקיית דלק בצינורות והוזרמת גז טבעי בצינורות.

⁴ חלק מהשינויים בהזרמות נובע מאיכות הדלק המוזרמת לצורכי זיקוק. בעד כמות נתונה של דלק מוזקק דרושה כמות גדולה יותר של דלק גולמי כבד מאשר דלק גולמי קל.

⁵ היתה ירידה של 22 אחוזים במחיר הממוצע להולכת מ"ק של גז טבעי עקב שינוי הרכב הצרכנים.

⁶ נכללים כאן ענפי הספנות, התעופה, נמלי הים והאוויר.

לוח י"ג-5

השינויים (לעומת שנה קודמת) בתנועת הנוסעים לישראל וממנה, 1966 עד 1969
(אחוזים)

דרך הים			דרך האוויר			דרך היבשה			סך הכול כללי		
נכנסים	יוצאים	סך הכול	מזה ביקור יומי באניה	נכנסים	יוצאים	סך הכול	נכנסים	יוצאים	סך הכול	נכנסים	יוצאים
תיירים*											
1966	-3.4	-4.3	-3.9	4.6	13.9	20.3	17.4	21.3	13.0	19.6	10.7
1967	-36.3	-41.6	-39.1	-41.2	14.0	-2.7	4.8	-53.2	-40.2	-51.0	-11.3
1968	29.5	16.3	22.7	22.9	73.2	65.2	69.1	-92.2	-64.3	-86.9	48.4
1969	-16.0	-16.0	-16.0	-13.3	-3.7	-4.4	-4.0	20.7	4.0	11.8	-5.3
1969 (מספרים מוחלטים)											
52,951	49,269	102,220	23,996	353,109	348,156	701,265	2,914	2,811	5,725	408,974	400,236
סך הכול נוסעים**											
1966	-11.9	-2.2	-7.1	4.6	14.9	20.9	18.0	18.6	8.9	16.3	7.6
1967	-37.3	-41.0	-39.2	-41.2	12.0	1.5	6.4	-53.0	-43.8	-51.0	-9.2
1968	24.9	10.1	17.5	22.9	53.9	46.1	49.9	-92.2	-67.4	-86.9	38.1
1969	-13.6	-15.0	-14.3	-13.3	2.0	0.4	1.2	29.8	16.7	22.8	-0.2
1969 (מספרים מוחלטים)											
79,622	69,412	149,034	23,996	536,679	519,513	1,056,192	3,188	3,265	6,453	619,489	592,190
1,211,679											

* ללא ביקור יומי במסוט.

** כולל עולים, תושבים, בעלי רישיונות אורחיים, הנכנסים לישיבת ארצי וביקור יומי במסוט. מתוך סך כל הנוסעים הנכנסים ויוצאים לישראל וממנה היה חלקם של הנוסעים בדגל ישראל בשנת 1969: בים — 55.6 אחוזים; באוויר — 45.5 אחוזים.
המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

אחוזים בלבד לעומת 45 אחוזים בשנת 1968, ואילו ביצוא מוצרים היה הגידול 10 אחוזים בשנת 1969 לעומת 24 אחוזים בשנת 1968. בתפוקת התעופה העולמית היה הגידול בתפוקה הנובעת מהסעת נוסעים ב־1969 דומה לזה אשתקד — 12 אחוזים¹ שהוא שיעור גידול נמוך מאשר ב־1967, ואילו בתנועת המטענים היה גידול שיא בשיעור 27 אחוזים. נוכח התייצבות שיעור הגידול בתנועה נוצר אצל חברות התעופה עודף היצע של ציוד ועל רקע זה גדלה ההתחרות ואי השקט בתחום המחירים והיו אף ירידות מחירים ניכרות. הגידול בתפוקת אל־על בשנת 1969 לא הדביק את הגידול בתעופה העולמית בשל ירידת מספר התיירים שהגיעו לישראל בשנת 1969 לעומת 1968 שנה שבה היה גידול ניכר, חד פעמי באופיו, בתנועת התיירות לישראל. הירידה במספר התיירים שנכנסו לישראל היתה בשיעור 5.3 אחוזים ו־8.4 אחוזים ללא ביקור יומי באניות סוור, ומספרם הכולל הגיע ל־409 אלף בקירוב. הירידה במספר התיירים שהגיעו ארצה בדרך האויר היתה 3.7 אחוזים (לעומת גידול בשיעור 73.2 אחוזים בשנת 1968). מגמת הירידה במספר התיירים החלה עוד בחודש דצמבר 1968 והיא נמשכה עד לחודש מארס 1969. מאפריל 1969 נתחדשה העלייה במגמה והיא הגיעה לרמתה שבחודש דצמבר 1968 — בנובמבר 1969, ומאז המשיכה לעלות במידה ניכרת (גם בראשית שנת 1970).

ירידת מספר התיירים ב־1969 נגרמה, בין השאר, בשל הרמה הגבוהה של 1968 (בעקבות מלחמת ששת הימים וחגיגות 20 שנה לקום המדינה שהביאו עמם ביקורים חוזרים והקדמת ביקורים במיוחד של יהודים), המצב הבטחוני, ההתנכלויות לתעופה האזרחית וכן ביטול אירועים מיוחדים בישראל המושכים, בדרך כלל, תיירים, כגון מצעד יום העצמאות. העונתיות בתיירות ב־1969 היתה חזקה יותר מאשר ב־1968 ובעונת התיירות (מארס-ספטמבר) הגיעו ב־1969 — 71.3 אחוזים מהתיירים לעומת 70.9 ב־1968.

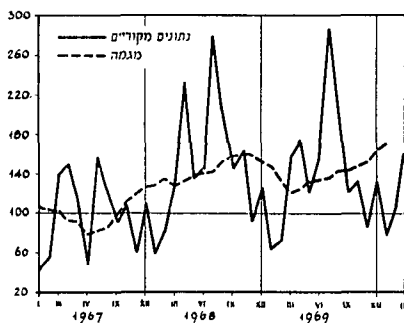
בשנת 1969 הקיפה הירידה במספר התיירים כמעט את כל ארצות המוצא, מלבד צרפת ומספר התיירים שהגיעו ממנה גדל ב־17.1 אחוזים (חלק נכבד מהם, כנראה, יהודים). צרפת הפכה למקור תיירות שני בחשיבותו (12.1 אחוזים מכלל התיירים)². יצויין, ש־18 אחוזים מן התיירים שבאו מצרפת הצהירו³, כי מטרת בואם בירור אפשרויות עלייה לישראל, ובכך היוו 23.5 אחוזים מכלל התיירים שבאו למטרה זו. משקל ארה"ב בסך התיירים — 38 אחוזים — לא השתנה בשנת 1969

אף שחלה ירידה במספר התיירים מארץ זו בשיעור 4.8 אחוזים. 54.7 אחוזים מבין התיירים שהגיעו לישראל בשנת 1969 הצהירו על יהדותם³, על פי נתוני אותו סקר היתה ההוצאה הממוצעת לתייר בשנת 1968 298 דולר, ואילו ההוצאה הממוצעת של תייר מארצות הברית 337 דולר. במאזן התשלומים גרשמה ירידה בהכנסות מתיירות (במיליוני דולר) מ־101.7 ב־1968

דיאגרמה י"ג-4

מדד תיירות חודשי, 1967 עד 1969

(ממוצע 1967=100.0)



ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ על פי אומדני האירגון האירגון הבין־לאומי לתעופה אזרחית (I.C.A.O.).

² עלייה ציינה גם את מספר התיירים שהגיעו מקנדה, דרום אפריקה, רומניה, טורקיה וקפריסין.

³ על פי נתונים מוקדמים של סקר התיירות 1969 של חברת "אותות".

ל-89.6 בשנת 1969 – ירידה בשיעור 11.9 אחוזים, שהיא גדולה מהירידה במספר התיירים.¹ התרומה הנקייה במטבע חוץ הנובעת מתיירות תלויה, כמובן באחוז הערך המוסף של המשק בשירותי תיירות (שהוא 75–80 אחוזים) וכן בתרומת התיירות להכנסותיהם של אל-על וציי"ם.

בתחום ההיצע של שירותי תיירות (והחשוב שבהם הוא בתי הארחה) חל גידול ב-9 אחוזים במספר החדרים המומלצים לתיירים (דצמבר 1969 לעומת דצמבר 1968) והוא היה 14,400 חדר, ומה 36 אחוזים הם בדרגות הגבוהות 1א ו-א. תפוסת בתי הארחה המומלצים לתיירים (ע"י תיירים ואורחים מקומיים) בשנת 1969 היתה 51 אחוזים לעומת 56 אחוזים בשנת 1968. הירידה בתפוסה נובעת מהירידה במספר הלינות ועליית מספר החדרים והמיטות. התופעה הבולטת היא, שכל שדרגת המלון גבוהה יותר, גבוה יותר שיעור התפוסה. חשיבות מירבית, מבחינת פיתוח התיירות, יש לאחוז התפוסה בבתי הארחה בערים ירושלים ות"א: בחודש השיא יולי היה אחוז התפוסה הממוצע לכל סוגי בתי המלון המומלצים לתיירים: 89.9 אחוזים בת"א ו-67 אחוזים בירושלים, ומה במזרח ירושלים 50.4.

א. הספנות²

לאחר שגדלה התפוקה הריאלית³ של הספנות בשנת 1968 ב-21.6 אחוזים נבלם הגידול בתפוקה בשנת 1969 והוא היה 3.2 אחוזים בלבד. הכנסות הספנות הישראלית עלו בשנת 1969 ב-11 אחוזים לעומת 1968, והן היו 585 מיליון ל"י. יצויין כאן, שהמדידה הקיימת של תפוקת הספנות רגישה מאוד לשינויים במבנה היחסים החוזיים בין גורמי הספנות (החכרה, חכירה, זהות המשלם בעד שירותי הנמלים המשלח או המוביל), ועל כן יש להיזהר בהשוואת השינויים בכומר ההובלה לשינויים בתפוקה ובתוצר וכן ממדידת פריזון וניצולת.

הגיאיות בספנות הבין-לאומית נמשכה גם בשנת 1969, אף כי המחירים של ספנות הנוד היו יציבים בדרך כלל, ואף היו ירידות מחירים במשך השנה, אולם לרמה שהיתה עדיין מעל המחירים של המחצית הראשונה של 1967. לקראת סוף השנה, נרשמה עלייה בחלק מן המחירים, אף שהסחר העולמי נחלש; וזאת, כנראה, בשל עלייה חזקה בביקוש לשירותי ספנות במזרח הרחוק. השפעה על המחירים בספנות הבין-לאומית היתה גם למצב הבטחוני והמדיני במזרח התיכון ולשביתה בנמלי ארה"ב. מצד ההיצע, פעלו הגורמים: המתוחות בשוק ההון, עליית מחירי הפלדה והתעסוקה המלאה שהיתה במספנות בעולם. כל אלה הביאו לשינויי מחירים בסקטורים אחדים של הספנות. נראה, שהענף המוביל במחירי הספנות הוא הובלת הדלק ומכיוון שקיימת תחלופה בין חלק מאגיות הדלק ואגיות צובר מועברות התנודות גם לענפי ספנות אחרים.

ספנות הקווים, המאוגדת, בדרך כלל, בקונפרנסים ימיים, מושפעת במידה קטנה מהתנודות, ובפיגור.

בספנות הישראלית עלתה רמת המחירים בממוצע שנתי ובממוצע לכל סוגי התפוקה, לפי אומדן, ב-8 אחוזים בקירוב. התעריפים עלו בקווי אמריקה בשיעורים של 5–10 אחוזים, וגם בקווי אירופה נרשמה עלייה בתעריפים. עם זאת, חלה עלייה בפדיון הממוצע לטונה בספנות הקווים, ב-15.5 אחוזים, במיוחד עקב שינוי הרכב מטענים ושינויים במשקלם היחסי של הקווים בטונאג'

¹ יצויין, שהרישום במאזן התשלומים הוא על פי המרות המטבע של התיירים וכן של אלה המורשים לספק שירותים לתיירים תמורת מטבע חוץ. בתנאים של ציפייה גוברת לפיחות ייתכן עיכוב בהמרות מסוג זה בד בבד עם ריבוי תשלומים דווקא במטבע חוץ.

² למעט פעילותם של גורמים ישראליים שאינם מוגדרים כחברות ספנות, כגון: המועצה לשיווק פרי הדר ואגרקסו המפעילים אגיות חכורות.

³ הנמדדת בפדיון במחירים קבועים. ביחס למדידת התפוקה הריאלית של ענף הספנות ראה גם הערה 1 בעמוד 211.

לוח י"ג - 6

פדיון הספנות הישראלית, 1967 עד 1969

העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת		1969	1968	1967	
1969	1968				
(אחוזים)		(מיליוני ל"י)			
6.8	28.2	427	400	312	הפדיון לפי הבעלות
24.4	111.7	158	127	60	מאניות בבעלות
11.0	41.7	585	527	372	מאניות חכורות
					סך הכול
11.5	48.3	435	390	263	הפדיון לפי סוג ההובלה
(5.1)	(33.8)	(287)	(273)	(204)	מטענים (לרבות דלק)
(26.5)	(98.3)	(148)	(117)	(59)	מזה : מאניות בבעלות
—	-30.3	23	23	33	מאניות חכורות
12.3	51.4	119	106	70	מנוסעים
12.5	33.3	9	8	6	מהחכורות *
(20.0)	(-)	(6)	(5)	(5)	משוגות
(-)	(200.0)	(3)	(3)	(1)	מזה : מאניות בבעלות
11.0	41.7	585	527	372	מאניות חכורות
					סך הכול

* כולל החכורות מחברה ישראלית אחת לשנייה.
ה ב ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לוח י"ג - 7

אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האניה והמעמס, 1967 עד 1969

העלייה או הירידה (-) בכושר ההובלה השנתי ³				המעמס או מספר המקומות ²			מספר האניות ¹			סוג האניה
1969	1968	1967	1966	1969	1968	1967	1969	1968	1967	סוף התקופה
(אחוזים)										
-3.3 ⁶	-23.3	-11.4	-1.3	2,227 ²	1,685	2,256	4	3	4	נוסעים ⁴
-8.1	3.6	7.1	0.3	343,286	376,121	365,022	56	64	61	משא כללי
-0.5	60.4	23.7	15.2	103,612	104,531	66,921	13	14	11	קירור
21.0	39.4	30.1	22.7	919,808	765,656	554,304	22	20	17	צובר
										סך הכול
10.3 ⁵	28.5 ⁵	20.3 ⁵	11.2 ⁵	1,366,706 ⁵	1,246,308 ⁵	986,247 ⁵	95	101	93	למעט מיכליות

(1) ב"י בדצמבר בכל שנה.

(2) באניות נוסעים.

(3) כושר ההובלה חושב כמכפלת המעמס (באניות משא) במהירות ובחלק השנה שהאניה היתה בבעלות ישראלית. באניות נוסעים החישוב נעשה על פי מכפלת מספר המקומות בחלק השנה שהאניות היו בבעלות ישראלית.

(4) בשנים 1967 ו-1968 לא נכללה האניה "ג'מאיקה קווין" (לשעבר "ניליו") שהינה בדגל ישראל, אך לא בבעלות ישראלית.

(5) למעט אניות נוסעים.

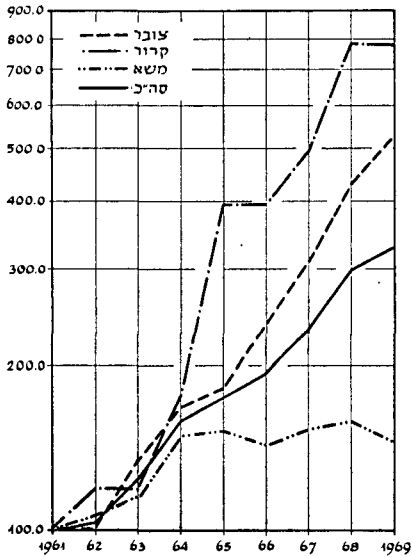
(6) לא כולל את האניה "היידרומה" שהיא בעלת 132 מיטות.

ה ב ק ו ר : חישובי בנק ישראל.

דיאגרמה י"ג-5

מרד כושר ההובלה של צי הסוחר הישראלי,
למעט דלק, 1961 עד 1969

(הבסיס: 1961=100.0)



כיוול חצי לוגריתמי.
המקור: חישובי בנק ישראל.

ובהכנסה, וכן בשל היטלים שונים הקשורים למצב הבטחוני ולצפיפות בנמלים¹. בשנת 1969 עלה כושר ההובלה של הצי בבעלות ישראלית (למעט מיכליות ואניות נוסעים) ב-10.3 אחוזים. נוספו 2 אניות צובר, אשר העלו את כושר ההובלה של האניות מסוג זה ב-21 אחוזים, ואילו מצבת אניות המשא הכללי קטנה ב-8 אניות וב-8.1 אחוזים מכושר ההובלה. האניות שמכרה צי"ם הן אניות ישנות ומכירתן היתה בשעה שבספנות שררה גיאור, כך שמכירתן נעשתה במחיר סביר. קוני האוניות קיבלו חוזה חכירה להובלת מטענים למשך מספר שנים. בענף הנוסעים נמכרה אנייה אחת והשנייה יצאה מן השירות במאוס 1970, ואילו האנייה "נילי" חזרה לבעלות ישראלית. הממשלה החליטה להפעיל את האניות "דן" ו"נילי", שהן אניות המעבורת שהיו בשעתן בבעלות סומרפין ופעלו בקווי הים התיכון². יצויין שענף ספנות הנוסעים בארצות רבות הינו ענף בלתי רווחי, הסובל מהתחרות התעופה. גידול ניכר חל בשנת 1969 בכושר ההובלה של צי המיכליות תופעה הקשורה כמובן, בהפעלת קו הדלק אילת-אשקלון. בסך הכול הסתכם יבוא האניות (נטו) ב-10.4 מיליון דולר.

אף שנמשך בשנת 1969 הגידול בתנועת

המטענים לישראל וממנה, הואט הגידול במידה ניכרת והשפיע על תפוקת הספנות. כמות מטעני היבוא לישראל (למעט דלק) שהובלה ע"י הספנות הישראלית פחתה בשנת 1969 ב-1.1 אחוזים (לעומת גידול ב-44 אחוזים ב-1968). הירידה במחצית הראשונה של השנה היתה ניכרת ביותר — 12.6 אחוזים — כנראה, עקב השביתה בנמלי מזרח ארצות הברית, ואילו במחצית השנייה של השנה נרשמה עלייה בשיעור 10 אחוזים בכמות מטעני היבוא. הירידה בכמות מטעני היבוא היתה באניות בבעלות, ובמקביל עלו במידה ניכרת הכמויות (וההכנסות) באוניות חכורות, בעיקר הודות למדיניות צי"ם במכירת אניות ישנות וחכירתן. בהובלת כמויות מטעני יצוא (בטונות) חלה האטה ניכרת — עלייה ב-15.7 אחוזים ב-1969 (לעומת 58.8 אחוזים ב-1968), וגם כאן חלה עלייה בחלקן של האניות החכורות ע"י הספנות הישראלית.

כמויות המטענים שהובלו בין נמלים זרים אמנם גדלו ב-13.9 אחוזים (לעומת ירידה בשנת 1968, שבה התחדשה העלייה הניכרת בהובלות מנמלי הארץ ואליה), אך ההכנסה מהם פחתה ב-2.3 אחוזים (ראה לוח י"ג-8 וכן לוחות י"ג-4 בנספח).

בסך הכול, עלתה כמות המטענים (למעט דלק) שהובילה הספנות הישראלית ב-7.9 אחוזים, ואילו ההכנסה מהם (לרבות הדלק) גדלה ב-11.5 אחוזים (לעומת 27.7 ו-48.3 אחוזים בהתאמה

¹ בגלל שיטת המדידה של המחירים מתקבל שינוי הרכב המטענים כשינוי במחירים ולא כשינוי בתפוקה כפי שצריך היה להיות אילו היתה המדידה נעשית יותר במפורט.

² האניות תופעלנה במסגרת חברת "צים קווי נוסעים" בבעלות משותפת של הממשלה וצי"ם. הפעלתן מחייבת קבלת סובסידיה בשיעור 3 מיליון ל"י לשנה אף שיחולו צמצומים בצוותות האניות ותוסכם שניתן יהיה להשביתן בעונות השפל. החברה הופעלה מ-1.1.70.

בשנת 1968¹, ההכנסה מהובלת דלק בלבד עלתה בלמעלה מ־12 אחוזים. בשנת 1969 בולטת הירידה בכמות המטענים ובחלק היחסי של קווי אמריקה בסך הכמויות המובלות בספנות הקווים. אולם בשל שינויי הרכב המטענים ועליות תעריפים בקווים אלה עלתה ההכנסה מהם. בקווי הים־התיכון ובקווי אירופה היתה עלייה ניכרת הן בכמויות והן בהכנסה. יצויין, שציי"ם נהנית ממעמד מונופולי בהובלות בקווי הים־התיכון, לאחר שבשנים האחרונות חברה או קנתה את אניות החברות הישראליות האחרות. במקביל לכך, עלה בשנת 1969 הפדיון הממוצע לטונה בקווים אלה בלמעלה מ־18 אחוזים. בשנת 1969 הואט גם קצב הגידול בהכנסות מהחכרת אניות, ותוא היה 12.3 אחוזים², בעיקר בשל ההאטה בגידול כושר ההובלה (למעט מיכליות) שמרביתו מופנית, בדרך כלל, להחכרות.

הכנסות ורווחי הספנות הישראלית הושפעו במידה ניכרת משביתת הסווארים בנמלי מזרח ארה"ב, שנמשכה מדצמבר 1968 עד ראשית מארס 1969 וגרמה לשיבושים בלוח ההפלגות, המתנה

לוח י"ג - 8

השינוי בהכנסות מהובלת מטענים (לרבות דלק) ובכמויות המטענים (למעט דלק) שהובלו ע"י הספנות הישראלית, 1969 לעומת 1968 (אחוזים)

1969 לעומת 1968						
מחצית ראשונה של השנה		מחצית שנייה של השנה		כל השנה		
בהכנסה	בכמות	בהכנסה	בכמות	בהכנסה	בכמות	
יבוא						
9.4	-30.3	14.1	-1.2	13.6	-15.9	באניות בבעלות
43.4	25.1	44.8	30.3	38.8	27.9	באניות חכורות
19.3	-12.6	23.1	10.0	21.3	-1.1	סך הכול
יצוא						
-0.6	18.5	27.3	-8.8	15.3	5.0	באניות בבעלות
5.4	44.9	35.3	5.3	17.0	22.8	באניות חכורות
2.4	33.6	31.8	0.1	16.2	15.7	סך הכול
בין נמלים זרים						
-0.9	66.3	-10.8	-30.3	-6.3	14.3	באניות בבעלות
-24.7	—	238.1	27.1	14.6	11.3	באניות חכורות
-8.1	55.8	4.1	-22.0	-2.3	13.9	סך הכול
סך הכול						
3.8	10.5	3.9	-12.4	5.0	-1.3	באניות בבעלות
9.0	31.9	58.3	16.9	26.5	23.9	באניות חכורות
5.5	18.1	17.6	-1.4	11.4	7.9	סך הכול

הערות: נתונים אלה אינם כוללים הובלות באוניות ישראליות שהוחזרו וכן הכנסות הספנות מהחכרת אוניות. הסקור: חישובי בנק ישראל, על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ חלקן של האניות הישראליות ביבוא מטענים לישראל ירד בהדרגה מ־57 אחוזים בשנת 1966 ל־42.7 בשנת 1969. ביצוא מטענים מישראל היה חלקן של האניות הישראליות 24.3 אחוזים ב־1966, 33.8 בשנת 1967, 28.5 בשנת 1968 ו־28.3 בשנת 1969.

² בניכוי ההכנסות מהחכרות בין חברות ישראליות היתה האטה גדולה עוד יותר.

בנמלים ועוד. גם השביתות בנמלי הארץ ובנמלי איטליה ואנגליה השפיעו לרעה. כמו כן הועלו במידה ניכרת תעריפי הביטוח נגד סיכוני מלחמה.

אומדן רווחי צי"ם לשנת 1969 הוא 18 מיליון ל"י (לאחר סובסידיה בשיעור 3 מיליון ל"י לענף הנוסעים) לעומת 19.8 מיליון ל"י רווח בשנת 1968. במאזן החברה ל-31.12.68 היה הון הבעלות והקרנות (למעט הפסד מצטבר בשיעור 8.7 מיליון ל"י) 78.1 מיליון ל"י ואילו החוב לזמן ארוך (לרבות החוב לממשלת ישראל ובניכוי חלויות שוטפות) היה 289.5 מיליון ל"י.¹

ב. הנמלים²

בשנת 1969 חלה האטה ניכרת בגידול בתנועת המטענים דרך נמלי הארץ³ בסך כל המטענים (בטונות, למעט דלק) שעברו דרך נמלי הארץ חל בשנת 1969 גידול ב-3.4 אחוזים בלבד, לעומת גידול בשיעור 33.4 אחוזים בשנת 1968 ו-2.5 אחוזים ב-1967. התפוקה הריאלית⁴ של הנמלים לא השתנתה ב-1969. ההאטה בגידול נסתמנה הן במטעני היבוא והן במטעני היצוא. ביבוא מטענים היה הגידול בטונות בשנת 1969 4.5 אחוזים בלבד, לעומת 40.9 אחוזים ב-1968. בולטת עוד יותר ההאטה בכמויות המטען הכללי המיובא – התורמות 67 אחוזים מהכנסות הנמלים – 7.1 אחוזים ב-1969 לעומת 69.1 אחוזים ב-1968. לכך תרם הגידול הניכר ביבוא מטענים בשנת 1968 לחידוש המלאי לענפי המשק והמלאי הבטחוני, ולראשונה יובאו (במשך כל השנה) מטען לאונר"א והשטחים. כמו כן יובאו בשנת 1968 כמויות ניכרות של ברזל לצינור הדלק אילת–אשקלון. למרות הירידה בכמות המיובאת של ברזל למטרה זו, עלתה הכמות המיובאת של הברזל לשימושים אחרים ב-1969 ב-3.2 אחוזים. יבוא עצים עלה ב-10 אחוזים בקירוב ושאר המטען הכללי המיובא (למעט מטען בשקים וחביות) – מרביתו מוצרי תעשייה וחומרי גלם לתעשייה – גדל ב-14.2 אחוזים.

גם ביצוא מטענים חלה בשנת 1969 האטה: כמות המטענים גדלה ב-2.2 אחוזים לעומת גידול של 25.6 אחוזים ב-1968. ביצוא מטען כללי (מרביתו יצוא תעשייתי) היה גידול ב-8.2 אחוזים, במחצבים 7 אחוזים, ואילו כמות ההדרים המיוצאת פחתה ב-5 אחוזים.

המחירים בשירותי הנמלים⁵ עלו ב-3.3 אחוזים עקב העלייה באגרות הרציף הנגבות על בסיס ערך הסחורות – 2 אחוזים מערך סחורות יבוא ו- $\frac{1}{4}$ אחוז מערך סחורות יצוא. רשות הנמלים המשיכה במדיניותה לעודד שיטות שינוע מודרניות ע"י מתן הנחות בתעריפי השינוע לאניות מתמחות, מכולות⁶, משטחים ומטענים המשונעים על גבי רכב ("גלגוע"), מאידך חלה עלייה בתעריפים למטען שניתן להאחדה ולא אוחד⁷. עם זאת, מהווה המטען האחד, על פי אומדן, 5 אחוזים בלבד מהמטען שאינו בצובר. ההיערכות של נמלי הארץ לקליטת מטען אחד בקנה מידה גדול היא חיונית לפיתוח הנמלים, והיא גם תקבע את סוגי האניות שיפקדו את נמלי הארץ בעתיד,

¹ בינואר 1970 שינתה חברת צי"ם את מבנה הבעלות שלה: 50 אחוזים ממניות החברה נמכרו ל"חברה לישראל", 26 אחוזים נותרו בידי ממשלת ישראל, ולסוכנות היהודית וחברת העובדים 12 אחוזים כל אחת (לחברת העובדים אופציה לקנות 16 אחוזים נוספים מאלה שבבעלות הממשלה).

² בהעדר נתונים כספיים לשנה קלנדרית נעשה שימוש בנתונים ארעיים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לשנים תקציביות. האומדן לגבי שנת 1969/70, מטה, כנראה, כלפי מטה.

³ בשנת התקציב 1969/70 היה הגידול בכמות המטענים (למעט דלק) 14 אחוזים, מזה גדלה כמות היבוא ב-20 אחוזים והיצוא ב-6 אחוזים.

⁴ הנמדדת כפדיון במחירים קבועים.

⁵ בהעדר נתונים חושוב ע"י הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה שינויי המחירים בדמי רציף – על פי הנתונים לחודשים אפריל–דצמבר 1969 לעומת התקופה המקבילה ב-1968.

⁶ Containers.

⁷ מטען אחד הוא מטען המובל במכולות, משטחים, חבקים ועוד.

תנועת המטענים והנוסעים בנמלי הארץ, 1968 ו-1969

1969					1968					המשקל בהכנסות הנמלים 1968/9	
העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	סך הכול	אשדוד	אילת	חיפה	סך הכול	אשדוד	אילת	חיפה	סך הכול		
(אחוזים)				(אלפי טונות)						(אחוזים)	
פריקה											
-0.8	1,185	—	—	1,185	1,195	—	—	1,195	11.5	גרענים בצובר	
-10.1	89	12	17	60	99	12	20	67	0.6	מחצבים בצובר	
28.8	134	—	1	133	104	—	3	101	0.7	שמן וכימיקלים בנשפך	
7.1	2,151	116	858	1,177	2,009	71	864	1,074	67.0	מטען כללי	
4.5	3,559	128	876	2,555	3,407	83	887	2,437	79.8	סך הכול	
טעינה											
-5.0	865	19	361	485	911	13	349	549	9.7	פרי הדר	
-43.5	39	3	—	36	69	7	*	62	0.3	מלט	
7.0	1,474	165	1,048	261	1,378	150	965	263	4.5	מחצבים בצובר	
—	19	2	—	17	19	—	—	19	0.03	שמן וכימיקלים בנשפך	
8.2	569	97	179	293	526	114	117	295	5.7	מטען כללי כולל	
2.2	2,966	286	1,588	1,092	2,903	284	1,431	1,188	20.2	גרענים בצובר	
										סך הכול	
3.4	6,525	414	2,464	3,647	6,310	367	2,318	3,625	100.0	סך הכול כללי, למעט דלק	
תנועת הנוסעים (אלפים)											
-13.5	77	—	—	77	89	—	—	89		מגיעים	
-15.2	67	—	—	67	79	—	—	79		מפליגים	
-14.3	144	—	—	144	168	—	—	168		סך הכול	

* כלול במטען כללי.

ה מקור: דיווחות הרשמיים של רשות הנמלים.

את רווחיות הנמלים ואת מחירי ההובלה מישראל ואליה. בשנת 1969 נמשכה העלייה בחלקו היחסי של נמל אשדוד בתנועת המטענים, דרכו עברו 24.6 אחוזים ממטעני היבוא ו-53.5 אחוזים ממטעני היצוא; עלה גם חלקו היחסי של נמל אילת (ראה לוח נ"י-ג-6). סכסוכי העבודה והשביתות לסוגיהן השונים נמשכו בנמלי הארץ גם השנה ושימשו, בדרך כלל, עילה להטלת היטלי צפיפות ע"י הקונפרנסים הימיים¹, כמו כן הסבו נזקים ישירים ועקיפים לנמלים, לספנות ולכלל המשק.

ג. תעופה בין-לאומית

בשנת 1969 היה שיעור הגידול בתפוקת² חברת אל-על 6.4 אחוזים לעומת 40.9 אחוזים בשנת 1968. בתפוקה הנובעת מנוסעים אף היתה ירידה קלה בשיעור 0.7 אחוז אשר קוונה ע"י גידול ניכר ביותר — 54.8 אחוזים, הנובע מהובלת מטענים.

¹ בשנת 1969 סווגו נמלי חיפה ואשדוד ע"י הקונפרנסים הימיים לדרגה 1 בדירוג הנמלים, אף כי נדרשת תוספת מסויימת על התעריף.

² התפוקה נמדדת בפדיון במחירים קבועים.

בתפוקה הנובעת מנוסעים חלה הירידה כתוצאה מירידת תנועת התיירים לישראל בדרך האוויר שהיתה בשיעור 3.7 אחוזים, לאחר עלייה ללא תקדים בשנת 1968 — בשיעור 73.2 אחוזים. הרמה הגבוהה של גידול התיירות לישראל בדרך האוויר בשנת 1968 לא היתה בבחינת שינוי מגמה, אלא קפיצה חד-פעמית כתוצאה ממלחמת ששת הימים. גם המעבר מכניסה דרך היבשה¹ לכניסה דרך האוויר השפיע על שיעור הגידול בתנועת האווירית במיוחד במחצית השנייה של 1967 ובשנת 1968.²

סך כל הנוסעים (למעט עולים ונוסעים שלא בתשלום) שהסיעה אל-על ירד בשיעור של 2.6 אחוזים (לעומת גידול בשיעור 36.3 אחוזים בשנת 1969) והסתכם ב-451.7 אלף נוסעים. הירידה במספר הנוסעים בקווים מלוד ואליה היתה 2.3 אחוזים, ומכיוון שמספר הנכנסים והיוצאים בדרך האוויר³ מלוד עלה בשנת 1969 ב-1.2 אחוזים, ירד איפוא חלקה של אל-על בתנועה מ-46.3 ל-45.6 אחוזים. ירידה זו נבעה מהגידול בתחרות של חברות זרות ומירידת חלקה של אל-על בהיצע המושבים בקווי לוד מ-39.7 ל-35.1 אחוזים (שהיא ירידה גדולה יותר מהירידה בתנועה).

בקו הטרנס-אטלנטי, שהוא מקור הכנסותיה העיקרי של אל-על, ירד מספר הנוסעים ב-1.7 אחוז, (לעומת עלייה בשיעור 40.7 אחוזים בשנת 1968) בעיקר כתוצאה מירידת התיירות מארה"ב לישראל. רק בקו למזרח ודרום אפריקה חלה עלייה במספר הנוסעים, ב-4.5 אחוזים, בעקבות גידול ניכר שהיה בקו עוד בשנת 1968, כשהחלו המטוסים לעבור במיצרי טיראן והסיעו נוסעים גם לניירובי. גידול ניכר מצוין את תנועת הנוסעים במחלקה ראשונה זו השנה השנייה, בעקבות מאמצי שיווק מיוחדים של אל-על. במטענים⁴ שהובילה אל-על בשנת 1969 חלה עלייה ניכרת — 39.2 אחוזים, שהוא שיעור גידול גבוה מזה שבתעופה העולמית. הגידול בהובלת מטענים קשור לשינויים בהיצע הצידוד המיועד למטרה זו ובביקוש מצד היצוא החקלאי והיבוא (לרבות מטענים שלא ניתן היה לייבאם מארה"ב דרך הים בעת השביתות בנמלים שם, ואשר התאימו להובלה באוויר)⁵ שיעורי הגידול הניכרים בהובלת מטענים בשנים האחרונות נבעו, בין השאר, גם בשל הכמויות הקטנות שהובלו בשנים קודמות.

בשנת 1969, שלא כבשנת 1968, עלה הגידול בהיצע על הגידול בביקוש. שיעור הגידול בטון/ק"מ (נוסעים ומטען) המוצע למכירה⁶ היה בשנת 1969 20.6 אחוזים, לעומת 30.4 אחוזים בשנת 1968. צי המטוסים של אל-על גדל בשנת 1969 בשני מטוסי בואינג 7. האחד מטיפוס B-707-320 שנתקבל בינואר 1969 והשני מטיפוס C-707-320, המתאם במיוחד להובלת מטענים שנתקבל בחודש מאי. מטוס הבואינג האחרון הופעל מסוף חודש ספטמבר כמטוס מטען בטיסות תדירות לאירופה וארה"ב (ולא בטיסות מעורבות של מטען ונוסעים). הפעלת מטוס זה מסבירה את הגידול הניכר בהובלות מטען. במקביל לקליטת המטוסים החדשים, ירד חלקן של הטיסות החכורות ומשקלן בטון/ק"מ המוצע למכירה ירד מ-17.3 ל-10.6 אחוזים. עלייה של 9.9 אחוזים חלה ב-1969 בטון/ק"מ שנמכר (נוסעים ומטען) במטוסי החברה ובציוד שהיא חכרה (לעומת 34.4 אחוזים בשנת 1968). עליית ההיצע מעל לעליית הביקוש גרמה לכך שחלק הטון/ק"מ שמכרה אל-על מתוך הטון/ק"מ שהציעה בכל הקווים ירד מ-65.5 אחוזים ל-59.7 אחוזים ובקו

¹ במעבר מנדלבאום בירושלים.

² אחרי שכבר בשנת 1968 היה אחוז התיירים הבאים דרך האויר, (למעט אלה הבאים לביקור יומי באניה) — 91 אחוזים. אחוז זה עלה בשנת 1969 ל-91.7 אחוזים והוא היה בשנת 1966 64.1 אחוזים.

³ כולל כל הנוסעים.

⁴ לרבות מטען נוסף של נוסעים.

⁵ במדינות I.C.A.O. היה הגידול בתנועת המטענים בשנת 1969 27 אחוזים גידול שיא לעומת השנים הקודמות.

⁶ הטון / ק"מ המוצע למכירה הוא פונקציה של מספר המטוסים, קיבולתם, תדירות הטיסות ומרחק הטיסה.

⁷ ההשקעה בהם היתה 15 מיליון דולר בקירוב. בראשית שנת 1970 נרכש הבואינג העשירי של החברה בו הושקעו 8.6 מיליון דולר.

לוח י"ג-10

התפוקה של מטוסי "אל-על", 1967 עד 1969

1969			1968			1967			היחידות	
העלייה או הירידה (-) בסך הכול (אחוזים)	מזה במטוסים חכורים	סך הכול	העלייה או הירידה (-) בסך הכול (אחוזים)	מזה במטוסים חכורים	סך הכול	העלייה או הירידה (-) בסך הכול (אחוזים)	מזה במטוסים חכורים	סך הכול		
7.4	307,389	3,663,202	30.9	*586,420	*3,411,584	14.7	29,245	2,605,832	(אלפים)	(1) מושב-ק"מ מוצע
-2.1	209,465	2,223,536	*41.4	*421,100	*2,272,017	14.2	23,863	1,606,508	(אלפים)	(2) גוסע-ק"מ שנמכר
	68.1	60.7		71.8	*66.6		81.6	61.7	(אחוזים)	(2) (1)
										(3) טון-ק"מ מוצע
20.6	50,722	478,441	30.4	*68,811	*396,678	17.2	4,476	304,104	(אלפים)	(נוסעים ומטען)
9.9	29,324	285,590	34.4	*46,145	*259,782	20.0	3,287	193,305	(אלפים)	(4) טון-ק"מ שנמכר
	57.8	59.7		*67.1	65.5		73.4	63.6	(אחוזים)	(4) (3)

* מספרים מתוקנים
המקור: חברת אל-על.

הטרנס-אטלנטי היתה הירידה מ-66.7 אחוזים ל-63.1 אחוזים, שהוא עדיין שיעור תפוסה גבוה מהממוצע בשאר החברות.¹

מדד המחירים של תפוקת אל-על ירד ב-1969 באחוז אחד. במדד המחירים לנוסעים בלבד לא היה שינוי משמעותי, ואילו מדד המחירים למטען ירד בכ-7 אחוזים. הירידה במחירי המטען נבעה בעיקר מההובלה של יצוא חקלאי במטוס המטען במחירים מוזלים. החל מחורף 1969/70 הוזלו מחירי הנסיעה בקווים מארה"ב לאירופה ולמזרח התיכון² ובכלל זה חלק ממחירי הטיסות באל-על.

הגידול האיטי בהכנסות ועליית הוצאות הייצור, הקטינו את רווחי החברה לשנת 1969/70 שהיו לפי אומדן 3.5 מיליון ל"י, לעומת הרווח בשנת 1968/69 שהיה 6.7 מיליון ל"י.³ בשנת 1969 הוצאו סכומים גיכרים לקליטת מטוס המטען וכן להכנת הקליטה של מטוס הבואינג 747.⁴ אומדן ההכנסות לשנת 1969/70 הוא 280 מיליון ל"י בערך. ההון העצמי והקרנות במאזן אל-על ל-1969.31 היו 89.9 מיליון ל"י וההתחייבויות לזמן ארוך⁵ הסתכמו ב-62.9 מיליון ל"י.

ד. שדות תעופה

בשנת 1969 גדלה תפוקת שדות התעופה ב-11 אחוזים לאחר עלייה של 40.4 אחוזים בשנת 1968. לא חלו השנה, כבשנת 1968, שינויים במחירי השירותים והכנסות שדות התעופה הסתכמו ב-18.6 מיליון ל"י.⁶ התפוקה משירותים לנוסעים גדלה ב-2.4 אחוזים (לעומת 51.9 אחוזים בשנת 1968); ההאטה הניכרת בשיעור הגידול נובעת מירידה מקבילה בתנועת הנוסעים בשדה לוד. התפוקה הנובעת משירות למטענים ושירותים אחרים למטוסים עלתה ב-15.2 אחוזים ו-12.2 אחוזים בהתאמה.

בנמל התעופה לוד עברו בשנת 1969, דוגמת 1968, למעלה ממיליון נוסעים.⁷ בכמות המטענים והדואר שפורקו והוטענו בלוד היה הגידול לעומת 1968 28.7 אחוזים ו-18.2 אחוזים בהתאמה. בהכנסות שדות התעופה ממתן זכיונות, דמי שכירות וכיו"ב היה הגידול בשיעור 30 אחוזים, ועלה, על כן, משקלן בסך כל ההכנסות ל-21.2 אחוזים.⁸

¹ גם ברמת הניצול היומי הממוצע (בשעות) של המטוסים נסתמנה בדרך כלל ירידה. מדד זה משמש אמת מידה לניצולת טכנית של המטוסים אף הוא איננו בלתי תלוי בביקוש לשירות הסעה (ראה לוח ב' י"ג-5).

² הירידה במחירים חלה בעקבות הוצאות "מצב מחירים פתוח" כתוצאה ממחירים נמוכים לטיסות שהציעה חברת אליטליה בניגוד לתעריפי יאט"א.

³ בשנת 1969 עלו גם ההוצאות הקשורות לביטוח ובטיחות של הציוד, הנוסעים והמטען בעקבות ההתנכלויות למטוסי החברה. הרווח שצוין הנו הרווח החשבונאי.

⁴ המטוס הראשון מסוג זה יתקבל בנובמבר 1971.

⁵ למעטה הלוואות שוטפות ולרבות הלוואות ממשלת ישראל.

⁶ בכלל זה 319 אלף ל"י הכנסות שדות התעופה הפנים ארציים (ירושלים, שדה דוב, מחניים והרצליה) הכנסה זו מבטאת גידול של 57.9 אחוזים לעומת ההכנסות בשנת 1968.

⁷ כולל נוסעים במעבר.

⁸ ההכנסות הללו הסתכמו ב-3.2 מיליון ל"י. יצויין, שנמל התעופה לוד מופעל כמפעל עסקי.