

התחבורה התקשורת והתיירות

1. קווי ההתפתחות העיקריים

בשנת 1972 נסתמנה האטה ניכרת בשיעור הגידול בתפוקת ענף התחבורה והתקשורת, ופדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם בלמעלה מ-4.9 מיליארד ל"י. שיעור הגידול בתפוקה הריאלית היה ב-1972 12 אחוזים בקירוב לעומת 18 אחוזים בקירוב בשנת 1971. גם בתוצר חלה האטה בשנת 1972 לעומת שנת 1971: 12 אחוזים בקירוב לעומת למעלה מ-14 אחוזים, בהתאמה¹. הירידה בשיעור הגידול בתוצר היתה מתונה יותר, בגלל שירידת קצב הגידול בתפוקה בלטה בענפי המשנה בתחבורה, שבהם מרכיב התוצר בתפוקה נמוך יחסית. ההאטה בתפוקה גובעת בעיקר מן הגורמים, שבשנת 1971 הביאו להאצתה: תנועת התיירות לישראל והשנויים בתפוקת הספנות הישראלית. לאחר האצה בלתי רגילה בתנועת התיירות בשיעור 49 אחוזים בקירוב בשנת 1971 חלה בשנת 1972 האטה בתנועת התיירות לישראל (שבלטה במיוחד במחצית השנייה של שנת 1972), ומספר התיירים עלה ב-11 אחוזים בקירוב. התפתחות זו גרמה לירידה בלמעלה מ-50 אחוזים בשיעור הגידול בתפוקת אל-על ושדות התעופה. כמו כן היתה לכך השפעה בכיוון האטה הגידול בתפוקת אותם סקטורים בתחבורה הפנים-ארצית, העוסקים בהובלת תיירים.

בהסעת נוסעים, הנובעת מביקוש מקומי, נסתמנה בשנת 1972 האצה בגידול התפוקה (למעט ההתפתחות בתעופה הפנים ארצית), המתאימה לכיוון השינוי באוכלוסייה, בפעילות הכלכלית, בהכנסה ובצריכה הריאלית הפרטית; לכך נתלווה גידול ניכר במצבת המכוניות הפרטיות — זו גדלה בשנים 1971 ו-1972 בקצב דומה של כ-15.5 אחוזים לשנה². למגמת הגידול בצי הרכב בארץ בשנים האחרונות השלכות תחבורתיות וכלכליות חשובות שתחייבנה בעתיד השקעות ניכרות בתשתית התחבורתית ובמיוחד בערים הגדולות.

קצב הגידול בתפוקת ענף הספנות הואט, והוא היה בשנת 1972 9—10 אחוזים לעומת 29 אחוזים בשנת 1971. ההסבר לכך נעוץ בעיקר בפעילות הספנות הקשורה בהובלת דלק גולמי. הכנסות הספנות הישראליות מפעילות זו כוללות הכנסות מהובלת הדלק ומהחכרת מכליות. יצויין שקצב הגידול בכוחש ההובלה של הספנות הישראלית ירד מ-40 אחוזים בשנת 1971 ל-20 אחוזים בשנת 1972. עם זאת יש לזכור, שבשנת 1971 הוכפל מספר המכליות שבבעלות ישראלית, ואילו כוחש ההובלה של המכליות גדל ב-116 אחוזים באותה שנה.

בתחום הובלת מטענים ביבשה — עיקרה הובלה במשאיות, היה הגידול בתפוקה הריאלית

¹ השינויים בתוצר מחושבים ע"י שקלול השינוי בתפוקת ענפי המשנה בענף בחלקם היחסי בתוצר ב-1968/69; לצורך זה נעשתה התאמה של נתוני תשומת-תפוקה לשנה זו.

² רמת המינוע (הנמדדת במיחוי מספר מכוניות פרטיות ל-1000 נפש) היתה בשנת 1972 61.7 לעומת 55.2 בשנת 1971 ו-49.2 בשנת 1970 (הנתונים לסוף השנה).

דומה בשנת 1972 לזוה שבשנת 1971. הגידול בתפוקה בשנה 1972 לא היה אחיד: על פי אנגדן היתה האצה בתפוקה הנובעת מהובלות הקשורות במכרות ומחצבים ותשומות לבנייה ועבודות עפר, וזאת בעקבות ההחלשה בהשקעות בבנייה ועבודות עפר שציננה את שנת 1972, והעלייה בהובלת מחצבים. האטה בגידול התפוקה ציינה את ההובלות לחלק מענפי התעשייה ובעיקר ל-חקלאות. כושר ההובלה, שהתפנה עם ירידת הביקוש להובלות מצד מערכת הביטחון, איפשר סיפוק הגידול בביקוש מצד ענפי המשק אף על פי שהיתה האטה ניכרת בגידול כושר ההובלה במשאיות.

בענף הדואר חלה האצה בגידול התפוקה — בעיקר תפוקת שירותי הטלפון; בשנת 1972 חל אמנם גידול ניכר במספר ההתקנות של מכשירי טלפון חדשים, לאחר ירידה בשנים 1969 עד 1971 אולם קצב התקנות הטלפונים לא הדביק את קצב הגידול בביקוש השוטף למכשירי טלפון שאיפיון את השנים האחרונות בעקבות הגידול בהכנסה הריאלית ובפעילות הכלכלית; על כן הואץ גם הגידול בעודף הביקוש המצטבר שהגיע ל-140 אלף טלפונים בקירוב.

מחירי התפוקה עלו בממוצע בשנת 1972 — בדומה לעליית המחירים במשק — בשיעור 13 אחוזים. במחירי התחבורה היבשתית בלבד היתה העלייה במחירים לעומת 1971 14 אחוזים בקירוב. המחירים בתחום הסעת נוסעים — מרביתם מחירים מבוקרים, ואלמלא הסובסדיה לתברות האווטובוסים, שהוגדלה בשנת 1972, היתה עליית המחירים ניכרת יותר.¹ בהובלת מטענים במשאיות לא מומשו במלואן עליות התעריפים הרשמיות, ושאושרו, ועליית המחירים הממוצעת בשנת 1972 נאמדת ב-11 אחוזים. בתחבורה הבין-לאומית היו עליות המחירים — לרבות השפעת פחות הל"י ב-1971 — 17 אחוזים בממוצע; 12 אחוזים בקירוב בתעופה ושידות תעופה ו-19 אחוזים בספנות ונמלים.

במספר המועסקים המקומיים בענף התחבורה (כולל אחסנה ותקשורת) חל בשנת 1972 גידול בשיעור 4.1 אחוזים לעומת 2.9 אחוזים ב-1971.²

ההשקעה הגולמית הריאלית בנכסים קבועים בענף התחבורה ירדה בשיעור 13 אחוזים, והיא הסתכמה ב-1,461 מיליון ל"י (במחירי 1971). הירידה נבעה מירידת ההשקעה באניות ומטוסים בשיעור 73 אחוזים, שקוזה חלקית ע"י ההאצה ב-27 אחוזים בתחבורה אחרת (לרבות כבישים ותקשורת) ובכלי רכב. מלאי ההון בתחבורה גדל במשך שנת 1972 ב-9 אחוזים, ובניכוי מלאי ההון באניות ומטוסים ב-10—11 אחוזים בקירוב.³

בשנת 1972 הגיעו לישראל 727.5 אלף תיירים, וההכנסות הישירות מהתיירות הסתכמו ב-213 מיליון דולר — 19.3 אחוזים יותר מאשר ב-1971. תרומת יצוא שירותי התיירות היתה ב-1972 20 אחוזים מכלל יצוא השירותים.

2. הובלה פנים ארצית

א. המשאיות⁴

ענף המשאיות הוא הענף בעל המשקל הגדול ביותר בפדיון התחבורה היבשתית, ומשקלו בשנת 1972 בסך פדיון התחבורה היבשתית היה 58 אחוזים בקירוב.

¹ עליות התעריפים בשירותי הסעת נוסעים חלו באוקטובר 1971 ובנובמבר 1972.

² נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה: סקר כח אדם וסקר משפחות בשטחים המחוזקים. יש להיזהר בשימוש בנתון מחמת טעות הדגימה הגבוהה שבו. יצוין, שמנתוני המוסד לביטוח לאומי על משרות שכירים מקומיים מתקבל שיעור גידול בשיעור 2.6 אחוזים ב-1972 לעומת 6.4 אחוזים בשנת 1971.

³ ראה גם הדיון והלוחות בפרק ה' לעיל.

⁴ בשל שיטת אימון ההתפתחויות בענף, המחושב על פי אינדיקטורים ולא על ידי מדידה ישירה, כולל כאן הענף את כל המשאיות, לרבות אלה שבבעלות עצמית של מפעלים ומשקים. הגדרה זו של הענף שונה מהמקובלת בחשבונות הלאומיים. התפוקה הריאלית מוגדרת כפדיון במחירים קבועים.

לוח י"ב-1

השינויים בתפוקה הריאלית, בתוצר ובמחירים בתחבורה לפי ענפי משנה, 1969 עד 1972
(אחוזים)

במחירים				בתפוקה				משקל בפדיון	
1972	1971	1970	1969	1972	1971	1970	1969	1971	
10.0	11.3	0.8	1.1	12.8	11.2	13.5	14.3	55.2	הובלה פנים ארצית
13.8	12.5	4.6	1.2	8.6	8.3	8.9	8.6	36.5	תחבורה יבשתית
19.0	15.7	5.5	—	8.2	10.7	2.6	6.7	10.2	אוטובוסים וכרמית
17.4	15.2	4.4	—	5.0	4.0	5.0	4.5	4.0	מוניות
11.0	10.0	4.0	2.0	9.8	8.9	12.9	10.6	21.3	משאיות
5.3	14.8	9.0	1.4	0.3 (—)	1.1 (—)	7.5	4.4	1.0	רכבה
3.3	8.9	—6.1	0.9	20.9	17.3	23.1	28.2	18.7	תחבורה אחרת
6.9	6.4	—55.2	9.8	43.0	54.6	105.7	4.2	1.9	קווי דלק וגז
18.0	10.0	8.9	1.1	2.6	17.7	7.1	48.3	0.7	תעופה פנים ארצית
2.3	9.2	3.5	—	19.1	14.0	14.2	30.6	16.1	דואר
16.7	8.9	3.9	4.5	10.1	26.5	13.5	6.5	44.8	הובלה בין-לאומית
18.6	5.9	6.9	6.6	8.8	25.0	12.8	6.5	32.8	ספנות וגמלים
20.2	10.5	9.0	7.6	9.4	29.1	13.4	4.7	26.8	ספנות
11.3	5.4	—0.1	3.3	6.2	10.0	10.8	12.7	6.0	גמלים
11.7	7.4	—3.7	—0.7	13.5	30.8	15.4	6.4	12.0	תעופה בין-לאומית ושדות תעופה
10.6	6.9	—4.2	—0.7	14.7	30.5	15.0	6.1	11.0	תעופה בין לאומית
28.4	13.2	3.3	—	12.0	39.3	20.9	11.0	1.0	שדות תעופה
13.0	10.2	2.1	2.5	11.6	17.7	13.5	11.0	100.0	סך כל התפוקה במחירי שוק
				11.7	14.3	13.5	12.7	—	אומדן השינוי בתוצר הענף

הערות:

- (1) נתונים 1969—1971 מתוקנים. נתוני 1972 — אומדנים.
- (2) סך כל התפוקה במחירי שוק כולל גביות בול-ביטחון באוטובוסים, ברכבת ובדואר ולמעט סובסידיות לאוטובוסים, לספנות, גירעון הרכבת ומסי נסיעה בתעופה ובספנות.
- (3) משאיות: לגבי אומדן התפוקה ב-1972 ובשנים קודמות נעשה שימוש במשקלים שחושבו, מסקר המשאיות, שערכה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. השינויים לגבי שנים קודמות נובעים משקלול במחירי 1970/71 שנתקבלו מסקר זה. אומדן התפוקה כולל גם משאיות שלא הובילו בתשלום.
- (4) קווי דלק: השינוי לגבי שנים קודמות נובע מחישוב ישיר של מדד המחירים. המדד הריאלי נגזר ממדד הפדיון ומדד המחירים.
- (5) ספנות: נתונים על פדיון כוללים גם הכנסות בין חברות ספנות ישראליות לבין עצמן.
- (6) גמלים: מדדי המחירים לשנים 1969—1970 חושבו בידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ואילו לשנים 1971—1972 נגזרו משינוי הפדיון ואומדני השינוי בתפוקה הריאלית.
- (7) פרטים נוספים הנוגעים לחישובים ולמקורות ללוח זה מופיעים בנספח לפרק זה.

בשנים 1969 עד 1972 גדלה תפוקת ענף המשאיות בממוצע שנתי של 10 אחוזים לשנה לערך בדומה לגידול הממוצע השנתי בתוצר הריאלי של כלל המשק בשנים אלה. התנודות העיקריות בקצב הגידול של תפוקת הענף בשנים אלה נבעו משינויי הביקוש של מערכת הביטחון וביקוש להובלות של ענפי הבנייה השונים ועבודות עפר. בשנת 1972 נאמד הגידול בתפוקת ענף המשאיות ב-9-10 אחוזים לעומת 8-9 אחוזים בשנת 1971.¹

בשנת 1972 הוצאה תפוקת המשאיות, הנובעת מהובלת מוצרים תעשייתיים – הנוטלת למעלה מ-70 אחוזים מכלל הטון-ק"מ, שמייצר ענף המשאיות. התפוקה הריאלית, הנובעת מהובלות אלה, עלתה ב-10 אחוזים בקירוב בשנת 1972 לעומת 7 אחוזים בשנת 1971.² ההאצה הכוללת ביותר היתה בתפוקה, הנובעת מהובלת מוצרי מכרות ומחצבים,³ בכללם מוצרים, המשמשים תשומות לענף הבנייה, כגון מוצרי מחצבה, זיפזיף וחול. ההחשה בהשקעות במבנים ועבודות עפר במשק, שציננה את שנת 1972 האיצה גם את הגידול בהובלות של מוצרים בענפי משנה נוספים בתעשייה, כגון מלט, מוצרי מלט, צינורות מתכת ואחרים. עם זאת נראה על פי נתונים חלקיים, שהירידה בביקוש מצד מערכת הביטחון למוצרי חלק מהענפים ועליית הביקוש האזרחי לאותם מוצרים לוותה גם בקיצור ניכר של קווי ההובלה; לפיכך, למרות העלייה המואצת בטונאז' חלק של ההובלות, חלה ירידה ניכרת בקילומטראז' של אותן הובלות. לכן קוונה, חלקית לפחות, ההשפעה על הטון-ק"מ המובל.⁴ בשנת 1972 הואט במידה ניכרת הטונאז' של מוצרים חקלאיים ותשומות לענף החקלאות שהוביל ענף המשאיות (בשיעור 5 אחוזים בקירוב לעומת 12 אחוזים ב-1971). תרמה לכך בעיקר הירידה בכמויות פרי ההדר לאחר האצה ניכרת בהם בשנת 1971. כתוצאה מכך הואטה גם תפוקת הענף הנובעת מהובלות בשביל החקלאות, הנוטלות כ-15 אחוזים מהטון-ק"מ של ענף המשאיות, והיא עלתה בשיעור 8-9 אחוזים ב-1972 לעומת למעלה מ-11 אחוזים בשנת 1971.

בצד ההיצע נמשכה בשנת 1972 ההאטה בגידול מצבת המשאיות, ובכל סוגי המשאיות היה הגידול 9.2 אחוזים לעומת 10.3 אחוזים בשנת 1971 ו-14.7 בשנת 1970. באותו כיוון היתה גם ההתפתחות בכושר ההובלה של הענף⁵ אשר עלה בשנת 1972 ב-4 אחוזים לעומת 7.7 ו-17.4 אחוזים בשנים 1971 ו-1970 בהתאמה. בסוף שנת 1972 מנתה מצבת המשאיות 79.5 אלף משאיות, ומוזה 14.9 אלף משאיות שמטענן המורשה עלה על 2.5 טון. יצויין, שכושר ההובלה אינו שתקף במידה מלאה במטען המורשה בשל ההובלה בתנאי עומס יתר הנפוצה בענף המשאיות.⁶ על הקשר בין השינוי בכושר ההובלה לבין השינוי בתפוקה ניתן ללמוד, במידת מה, מהשינויים

¹ נתוני סקר המשאיות לשנת 1970/71, שערכה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מדדי הייצור התעשייתי, השיווק החקלאי ומדדים אחרים, משמשים אינדיקטורים לאומדן התפוקה הריאלית של ענף המשאיות. נעשה גם שימוש חלקי בממצאים מוקדמים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתקבלו ממדגם משאיות, שפעלו בשנת 1972 (טרם פורסמו). בנתוני הסקר ונתוני המדגם קיימת טעות דגימה שטרם נמדדה. יודגש כאן, שבגלל שיטת החישוב, יש להיזהר בשימוש בנתוני התפוקה והפדיון.

² באומדן זה הובאו בחשבון הפדיון לטון-ק"מ וההערכות בדבר הקיצור הניכר בקווים בעיקר בהובלות בשביל עבודות עפר ובנייה.

³ ההובלות לענף מכרות ומחצבים תופסות למעלה מרבע מההובלות ענף המשאיות (במונחי טון-ק"מ).

⁴ מטעם זה, לצרכי אומדן השנויים בתפוקה, הוגח, שבחלק מסוגי ההובלות היה הקיוון מלא, משמע למרות העלייה במונחי טונות מובלים, לא היה כלל שינוי בטון-ק"מ.

⁵ במונחי מטען מורשה.

⁶ ההובלה בתנאי עומס יתר בשיעורים ניכרים מציננת את הובלות מוצרי מכרות ומחצבים, מלט ומוצרי חקלאות שונים. ההובלה בעומס מעל למותר המקצרת את חיי הרכב, היא בעלת השפעות סביב-תיות ובטיחותיות מזיקות; כן מחישה היא את בלאי הכבישים. מדיניות הממשלה היא לצמצם את עומס היתר המותר, אך בשל קשיים באכיפת התקנות נמשכת, למעשה, ההובלה בתנאים של עומס יתר מעל לקבוע בתקנות. שינוי המצב הקיים עשוי לגרום לעלייה בהוצאות ההובלה במשק ולעלייה בהשקעה בכלי רכב.

במחירים. נראה, שבשנותיים האחרונות מסתמן בענף עודף כושר ייצור, הנזון מגידול ניכר במצבה בשנים קודמות ומירידת ביקוש מערכת הביטחון בסוף 1971 וב-1972.

במחירי התפוקה הכוללת של הענף חלה בשנת 1972, לפי אמדון, עלייה בשיעור 11 אחוזים. שתי העלאות המחירים הרשמיות שאושרו בספטמבר 1971 בשיעור 18 אחוזים ובנובמבר 1972 ב-15 אחוזים נוספים לא מומשו במלואן בשל תנאי ההצע, קיום חוזי הובלה תקופתיים וגורמים אחרים, הקשורים במבנה הענף, שעמדנו עליהם בדוחות משנים קודמות. עם זאת, משאיות רבות התפנו מהובלה בשביל מערכת הביטחון ופניית המובילים למכרזים להשגת עבודות בסקטור האזרחי היתה ודאי הסיבה העיקרית לאי מימוש מלא של העלאות התעריפים הרשמיות. באותם תחומים, שבהם הענף התחרותי (בהובלות עפר, הקשורות בסלילה, לדוגמא), נרשמו אף ירידות מחירים.¹

במחירי התשומות לתפעול המשאיות חלה בשנת 1972 עלייה ניכרת, לאחר שחלה בהם עלייה רבה גם ב-1971. מבין אלה יצוינו מחיר הדלק (בלמעלה מ-30 אחוזים דוגמת 1971), חלקי חילוף ותיקוני רכב, שכר עבודה וביטוח.

ב. האוטובוסים²

בשנת 1972 הואט קצב הגידול בתפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים לאחר האצה ניכרת בגידול התפוקה בשנת 1971. הגידול בתפוקה בשנת 1972 היה 8.2 אחוזים לעומת 10.7 אחוזים בשנת 1971 ו-2.6 אחוזים בשנת 1970. פדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם בלמעלה מ-513 מיליון ל"י.

ההאטה הניכרת בגידול התיירות היא שנתנה אותותיה והשפיעה בכיוון ההאטה, שכן התפוקה הריאלית בענף הנסיעות המיוחדות והטיולים, המשרת במידה רבה את התיירים, גדלה בשנת 1972 בשיעור 19 אחוזים לעומת גידול בשיעור 47 אחוזים בשנת 1971. במקביל לשינויים בקצב הגידול בתיירות נרשמה ההאטה בגידול התפוקה, במיוחד ברבעונים השלישי והרביעי של 1972 (לעומת התקופה המקבילה בשנת 1971).

לעומת זאת, בתפוקה, הנובעת מנסיעות בקווים קבועים, חלה זה השנה השנייה ברציפות החשה בגידול התפוקה; בשנת 1972 גדלה התפוקה בשיעור 5.5 אחוזים לעומת 3.6 ו-1.9 אחוזים בשנים 1971 ו-1970 בהתאמה. מנתונים חלקיים על התפתחות המגמה בתפוקה בחלק זה של הענף במשך שנת 1972 נמצא, שהיא גדלה בשיעור 7-8 אחוזים. ההתפתחות בתפוקה הריאלית נקבעת ע"י התפתחות ההכנסה הריאלית והצריכה הפרטית, גידול האוכלוסייה ופיזורת הגיאוגרפי מחד גיסא, ומידת השימוש ברכב פרטי ובתחבורה אלטרנטיבית מאידך גיסא. נראה, שבסך הכול היתה השפעתם של גורמים אלה בשנותיים האחרונות בכיוון האצת התפוקה. יצוין כאן, שהסעתם של עובדים מן השטחים המוחזקים לישראל באוטובוסים נעשית מסוף 1971 במידה רבה בקווים קבועים — תופעה, שתרמה בוודאי להאצת התפוקה בחלק זה של הענף.

בשנת 1972 נמשכה מגמת ההאטה בגידול מספר האוטובוסים, ובממוצע חודשי גדל מספרם ב-4.3 אחוזים בלבד לעומת 9.7 אחוזים בשנת 1971 (ראה לוח נ"ב-1 בנספח לפרק זה).

¹ התיקון לחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים חל גם לגבי הובלה במשאיות, שמשקלן הכולל המותר מעל 10 טון והוא חל, למעשה, על המשאיות המאורגנות במסגרת מועצת המשאיות שהיתה מעוניינת בהמשך הפיקוח בתנאי השוק הקיימים במגמה למצות את אפשרויות העלאת המחירים בהובלות למען הממשלה, מוסדות וכו'.

² לרבות האוטובוסים במורח ירושלים והכרמלית ולמעט חברות האוטובוסים לתיור, שאינן קשורות בקווי פרטיים ואינן מכוסות מבחינה סטטיסטית בידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. כמו כן לא נסקרת כאן פעילות הקואופרטיבים לתחבורה, או חבריהם, בחברות הבת שלהם. בתפוקת הענף בכללותה גם ההכנסות מהובלת חבילות והכנסות אחרות; באלה חלה עלייה בתפוקה בשיעור 6.5 אחוזים.

במספר המועסקים (הממוצע) חל בשנת 1972 גידול דומה למספר האוטובוסים — 4 אחוזים. הפדיון במחירים קבועים למועסק ולאטובוס עלה בשנת 1972, ונתאפשר בין השאר, גם על ידי עליית מה במהירות המסחרית של האוטובוסים בשנת 1972 (למעט באזור ת"א). אינדיקטורים אלה מציינים עליית התפוקה לעובד ולאטובוס.

בהוצאות הייצור בענף האוטובוסים חלה בשנת 1972 עלייה ניכרת לעומת 1971 כתוצאה מעליית מחירי התשומות בשיעור 21.8 אחוזים, וזאת לאחר התייקרות התשומות בשיעור 18.9 בשנת 1971.¹

בחודש נובמבר 1972 הועלו תעריפי הנסיעה באוטובוסים, לאחר שהועלו באוקטובר 1971.² כתוצאה מכך עלתה רמת מחירי השירותים השונים שמספק הענף בממוצע שנתי ב-19 אחוזים (15.7 אחוזים בשנת 1971). העלייה במחירי התפוקה, הנובעת מנסיעות בקווים קבועים, היתה 19.3 אחוזים (16.5 אחוזים ב-1971), העלייה במחירי התפוקה, הנובעת מנסיעות מיוחדות וטיולים, היתה מתונה יותר — 17.5 אחוזים (11 אחוזים ב-1971), ואילו בשאר השירותים, לרבות הובלת חבילות — היתה התייקרות ב-16.5 אחוזים (13.8 בשנת 1971).

בגין התקופה ספטמבר 1971 — אוגוסט 1972 קיבלו חברות האוטובוסים סובסידיות, שהס-תכמו ב-68.8 מיליון ל"י (לעומת 49.5 מיליון ל"י בגין התקופה המקבילה ב-1971/70), מתוך סכום זה 24 מיליון ל"י ניתנו על חשבון הסובסידיה השוטפת, שמקבלים הקואופרטיבים, והנותר שולם לקואופרטיבים בגין פיצוי על דחיית העלאות התעריפים המוסכמות ופיצוי על ההתייקרות הממור-צעת של התשומות בין העלאות התעריפים. בעת העלאת התעריפים האחרונה בנובמבר 1972 סוכם, שהקואופרטיבים יקבלו נוסף על העלאת התעריפים סובסידיה שוטפת נוספת בשיעור 4 אחוזים.

ג. המוניות³

בשנת 1972 גדלה התפוקה הריאלית של הענף על כל צורות השירות שהוא נותן, על פי אומדן, ב-5 אחוזים. מצבת המוניות הפעילות בענף, גדלה בין סוף שנת 1971 לסוף 1972 ב-6.4 אחוזים ומנתה בסוף התקופה למעלה מ-3,700 מוניות (תוספת של 200 מוניות לערך)⁴. מרבית המוניות, שנוספו בשנת 1972, פעלו בתחנות העירוניות ובשירותים המיוחדים, שבהם הפדיון לק"מ גבוה, יחסית, והביקוש לשירותיהם גדל, יחסית, ורק חלק קטן מבין המצטרפים לענף פנה לתחום הנסיעות הבין עירוניות. ההאטה בגידול מספר התיירים ובמיוחד בחודשי הקיץ מנעה, כנראה, עלייה ניכרת יותר בתפוקה.

באוקטובר 1972 שונו במידה מסוימת התקנות בדבר הזכות לקבל רשיון להפעלת מונית, וזאת על ידי הקלות בתחום הדרישות לגבי ותק עבודתו של הנהג, המבקש רשיון, ורציפות עבודתו בענף. השינויים בתקנות, בתנאי ביקוש ניכר לרשיונות להפעלת מונית, אינם משנים מהותית את התופעה, שצמיחת הענף נקבעת בעיקר ע"י ההתפתחות בעבר של מבנה כוח האדם בענף, והיא רגישה פחות להתפתחויות בביקוש לשירותי הענף. במתכונת הנוכחית של התקנות, מדיניות ה-ממשלה לוויסות הענף על פי שיקולים כלכליים היא מוגבלת. אף כי בטווח הקצר מותנה קצב

¹ שכר העבודה (לשכירים בלבד) התייקר ב-24.3 אחוזים, בלשו העלויות במחירי דלק ושמונים ב-30.7 אחוזים, ורכב ב-32.3 אחוזים. סך כל החומרים והשירותים, המשמשים לתפעול האוטובוסים (למעט שכר), התייקרו בממוצע בשיעור 20.2 אחוזים.

² עליית תעריפי הנסיעות בקווים קבועים בקואופרטיבים לתחבורה בנובמבר 1972 היתה בשיעור 14 אחוזים. כבסיס להסכם העלאת התעריפים שימשו ממצאי ועדת קשתי, שדנה בסל התשומות וההתייקרויות בקואופ-רטיבים. המלצות ועדה זו שימשו בסיס לחישוב ההתייקרויות.

³ למעט מוניות תיור, השכרת רכב לנהיגה עצמית ורכב, שמפעילים סוכני התיירות.

⁴ אין בידינו, לפי שעה, נתונים על שינוי המצבה בממוצע שנתי. בשנים קודמות היה הגידול במצבה (לסוף השנה לעומת שנה קודמת): 2.4 אחוזים בשנת 1971, 6.6 אחוזים ב-1970 ו-13.3 אחוזים בשנת 1969.

הגידול של צמיחת הענף בקצב עבודתה של הוועדה הציבורית, הממונה על חלוקת הרשימות, ו- במבנה כוח האדם הקיים, הרי ושלטון ארוך יותר תיתכן כניסה בקנה מידה ניכר לענף. מחירי הרשיון למונית (המספר הירוק) בשוק החופשי הגיבו אמנם בסוף 1972 בירידה, אולם לא ניתן לקבוע, אם זו תוצאה של עליית ההצעה בשנת 1972 והציפיות לעלייתו הנוספת בעתיד, או של ירידת רוחניות לנוכח העלייה הניכרת בהוצאות התפעול בשנתיים האחרונות.

במקביל לעליות תעריפים בשירותי האוטובוסים בשנים 1971 ו-1972 עלו התעריפים גם בשיירות המוניות. בממוצע לגבי כל שירותי הענף עלו המחירים בשנת 1972 לעומת 1971 ב-17.4 אחוזים. השינויים בפעילות ובמחירים הביאו את הפדיון בענף, לפי אומדן, ל-190 מיליון ל"י.

ד. הרכבת

בשנת 1972 חלה ירידת מה בתפוקה הריאלית, הנמדדת בפדיון במחירים קבועים לאחר ירידה בתפוקה בשיעור שלמעלה מאחוז בשנת 1971. בתפוקה, הנובעת מהסעת נוסעים, חלה האצה בקצב הגידול מ-1.5 אחוזים בקירוב בשנים 1970 ו-1971 ל-5.3 אחוזים בשנת 1972, שהוא שיעור הגידול בתפוקה הריאלית, שאפיין גם את ענף האוטובוסים בנסיעות בקווים קבועים. אולם העלייה בתפוקה בענף הנוסעים (25-30 אחוזים מכלל הכנסות הרכבת) לא קיזזה את הירידה בתפוקה, הנובעת מהובלת מטענים, בשיעור 3.2 אחוזים (לאחר ירידה בשיעור 4.3 אחוזים בשנת 1971).

הירידה בטון-ק"מ מטען הואטה בשנת 1972, והיא היתה בשיעור 1.8 אחוזים¹. מבין המטענים העיקריים שמובילה הרכבת בולטת הירידה הניכרת בהובלת גרעינים בשל היבול המקומי הגבוה של גרעינים וצמצום יבוא הגרעינים בשנת 1972. צמצום בכמות ההובלה ציין גם את המלט (בגלל סדרי שיווק של המלט המיובא), תזקיית דלק (במידה מסוימת עקב הפעלת צינור הדלק לירי-שלים) ואשלג ליצוא, ואילו גידול חל בהובלות פוספטים, ברזל וצינורות וכן דלק גולמי ומוזט.

בסך הכול עלו מחירי תפוקת הרכבת בשנת 1972 בממוצע לעומת 1971 ב-5.3 אחוזים (19.1 אחוזים בהסעת נוסעים)². בשנת 1972 נמשכה, ואף התחזקה, ההאטה בגידול הכנסות הרכבת³ אלו עלו בשיעור 2 אחוזים בלבד; ההוצאות התפעוליות גדלו ב-13.4 אחוזים (לעומת גידול בשיעור 25.3 אחוזים בשנת 1971)⁴.

3. תעופה פנים-ארצית, דואר וקווי דלק

א. תעופה אזרחית פנים-ארצית⁵

לאחר האצה בגידול התפוקה הריאלית⁶ בחברת "ארקיע" ב-1971 בשיעור 18 אחוזים בקירוב, חלה בשנת 1972 האטה ניכרת, והתפוקה גדלה בפחות מ-3 אחוזים. להתפתחות זו תרמו ההאטה

¹ ראה לוח ג' י"ב-2 בנספח לפרק זה.

² שינוי תעריפי הנסיעה ברכבת חלו בדצמבר 1971 בשיעור 20 אחוזים ובנובמבר 1972 ב-18 אחוזים, ואילו תעריפי הובלת המטענים הועלו בספטמבר 1971 בשיעור 10 אחוזים ובדצמבר 1972 ב-15 אחוזים נוספים.

³ למעט גביית בול ביטחון, השתתפויות האוצר, הכנסות מאחזקת המסילה אשקלון — אל-עריש ולרבות הכנסות מהסעת חיילים חינם. ההכנסות מהובלת מטען (לרבות תעבורה) היו בשנת 1972 23.7 מיליון ל"י, ואילו ההכנסה מהסעת נוסעים היתה 11.2 מיליון ל"י.

⁴ סך כל ההוצאה (לרבות פחת וריבית) הסתכמה ב-63.3 מיליון ל"י, הגירעון התפעולי גדל מ-9.5 מיליון ל"י בשנת 1971 ל-15.1 מיליון ל"י ב-1972, והגירעון החשבונאי הכולל הסתכם בשנת 1972 ב-24.5 מיליון ל"י בקירוב (גידול בשיעור 32 אחוזים לעומת 1971). (ראה לוח ג' י"ב-3 בנספח לפרק זה).

⁵ בהעדר כיסוי סטטיסטי, עוסקת הסקירה בחברת "ארקיע" בלבד.

⁶ הנמדדת בפדיון במחירים קבועים.

בתיירות והירידה בביקוש מצד מערכת הביטחון; כן השפיעה סגירתו לתנועה של שדה התעופה בירושלים במשך 1972. במספר הנוסעים בטיסותיה הסדירות של החברה חלה אף ירידה בשיעור 2 אחוזים, ומספר הנוסעים הסתכם ב-352 אלף בקירוב. נראה, ושחלק מהצמצום במספר הנוסעים — ישראלים במיוחד — נבע גם מעליות המחירים בשנתיים האחרונות וההתחרות מצד חברות התעופה הקטנות. בהצע המושב-ק"מ (ללא טיסות חכורות) חל בשנת 1972 גידול ביעור 16.3 אחוזים¹ ואילו היצע הנוסע-ק"מ, שנמכר באותן טיסות, ירד בניגוד לציפיות החברה, ב-1.7 אחוזים, ועל כן ירדה התפוסה, זה השנה השנייה, מ-68.3 ל-57.8 אחוזים ב-1972.

בשנת 1972 עלו מחירי התפוקה בלמעלה מ-18 אחוזים לאחר עלייה בשיעור 10 אחוזים בשנת 1971. תעריפי הטיסות (למעט טיסות חכורות שלא בידי הממשלה) הועלו בספטמבר 1972 בשיעור ממוצע (משוקלל) של 21.5 אחוזים². הכנסות החברה הסתכמו ב-32.8 מיליון ל"י ולא ברור לפי שעה אם תסיים החברה פעילותה בשנת 1972 ברווח. בשנת 1971 היה ההפסד 0.8 מיליון ל"י³.

לוח י"ב - 2

פריון הדואר¹, 1969 עד 1972

העליה או הירידה (—) לעומת שנה קודמת						
1972	1971	1970	1972	1971	1970	
23.3	(אחוזים) 27.3	19.5	539.9	(מיליוני ל"י) 437.8	344.0	טלפונים
33.6	7.8	(—)13.2	29.4	22.0	20.4	מזה: דמי התקנה
22.8	28.5	22.4	510.5	415.8	323.6	שירותי טלפונים
18.6	23.2	12.1	148.5	125.2	101.6	שאר שירותי הדואר ²
18.0	10.2	21.7	77.9	66.0	59.9	עמליות משירותים ושונות
21.8	24.4	18.2	766.3	629.0	505.5	סך הכול

(1) למעט הכנסות בנק הדואר ולרבות גביות בול-ביטחון בשירותי הדואר והטלפונים. המספרים לשנים קודמות מתוקנים עפ"י נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

(2) כולל: שירותי דואר, השירות הבולאי ומברקים.

ה מ ק ו ר: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ מצבת המטוסים כללה 5 מטוסי הראלד ו-4 מטוסי ויקאנט; מן האחרונים הופעלו במשך כל השנה רק שלושה.

² בשנת 1972 נחתם הסכם בין הממשלה ל"ארקיע", לפיו הוסכם על סל הוצאות מוכר. כמו כן הוסכם על עיתוי קבוע לשינויי תעריפים ופיצוי על התייקרות באמצעות מערכת התעריפים.

³ בסוף 1972 רכשה "ארקיע" מחצית הבעלות על חברת "כנף" המפעילה מספר מטוסים קטנים. המטוסים של "כנף-ארקיע" יפעלו בקווים, שארקיע אינה פועלת בהם, או שלא יהיה כדאי לה להפעילם מחמת מיעוט נוסעים לטיסה. בכך צומצמה במידה ניכרת ההתחרות בטיסות "ארקיע". שתי החברות תפעלנה כחברות נפרדות.

בשנת 1972 הסתכמו הכנסות ענף התקשורת¹ ב-766.3 מיליון ל"י, והן גדלו בשיעור 21.8 אחוזים לעומת 1971 — שנה, שבה היתה העלייה בהכנסות 24.4 אחוזים; אולם בתפוקה הריאלית הנמדדת בפדיון במחירים קבועים היתה בשנת 1972 האצה בשיעור 19.1 אחוזים לעומת 14 אחוזים בשנת 1971. מדד מחירי תפוקת הדואר עלה בשנת 1972 ב-2.3 אחוזים בלבד לעומת 9.2 אחוזים בשנת 1971.

בהכנסות משירותי הטלפון שהקיפו בשנת 1972 70 אחוזים מהכנסות הדואר, חלה האטה — 23.3 אחוזים לעומת 27.3 אחוזים בשנת 1971, אך בניכוי השפעת השינויים במחירים היה הגידול בתפוקה הריאלית בשירותים אלה מואץ לעומת 1971, והוא היה בשיעור 22.8 אחוזים (18 אחוזים בשנת 1971)². ההאצה היתה הן בתפוקה הנובעת מהתקנת טלפונים והן בזו, הנובעת מדמי שימוש בהם. בהכנסות מהתקנה בלבד היה הגידול ניכר יותר בעקבות הגידול הניכר בשיעור 14 אחוזים במספר התקנות הטלפון החדשות לאחר שלוש שנים של ירידה מוחלטת במספרן. עם זאת, היה מספר הטלפונים שהותקנו ב-1972 דומה למספר ההתקנות ב-1968. העלייה בתפוקה הריאלית בשירותי הטלפון היתה ב-1972 גבוהה בהרבה מהעלייה בצריכה הריאלית הפרטית, בין השאר בשל הוזלתם היחסית של שירותי הטלפון. עם זאת יצוין, שהשפעת המחיר בצריכת שירותי הטלפון קטנה יחסית להשפעת ההכנסה. בהיות ענף הטלפונים שירות בקיצוב, נראה, שהתפוקה יכלה לגדול בשיעור ניכר יותר, אילו הותאם קצב ההתקנות לקצב עליית הביקוש לטלפונים. גם בשאר שירותי הדואר היתה האצה מסוימת בתפוקה הריאלית (אף כי לא בהכנסות) ובשנת 1972 היא עלתה ב-9.8 אחוזים.

במספר הבקשות להתקנת טלפון חדש היתה בשנת 1972 עלייה בשיעור 21 אחוזים לעומת 26 אחוזים בשנת 1971³ (ראה לוח י"ב-3). בתנאי עליות המחירים בשנתיים האחרונות במשק הוול, יחסית, הטלפון (לרבות הוצאות אחזקתו) גם למשקי הבית והעסקים, הנרשאים במלאה ההוצאה; כידוע, נותן משרד התקשורת גם הנחות שונות למנויים וכן נפוצה השתתפות מעבידים בהוצאות הטלפון של עובדיהם (תופעה, שוודאי סייעה לגידול הביקוש לטלפונים בשנתיים האחרונות)⁴. כאן יצוין, שעל פי אומדן רק רבע עד שליש מהקווים הישירים הם בבעלותם הבלעדית של משקי הבית, והנותרים — בידי הסקטור הציבורי, העסקים, וכן משקי בית ועסקים במשותף. נראה, שהמדיניות היתה להתקין מספר רב יותר של מכשירי טלפון מ-48.6 אלף המכשירים, שהותקנו בפועל בשנת 1972, אולם סכסוכי העבודה מחד גיסא וריבוי מספר העתקות קווים מאידך גיסא מנעו זאת. נסתמנה גם נטייה להתקין קווים חדשים ב-מקומות, ושהם התקנתם קלה, יחסית. בשנת 1972 הוחרף המחסור בכוח אדם לאתחולת המערכת הקיימת ולפיתוחה, ומגמת משרד התקשורת להעביר ביצוע עבודות לקבלני חוץ נתקלה בהתנגדות העובדים. העלייה במספר ההתקנות, על רקע המגבלה הכמותית של כוח העבודה ומצב יחסי העבודה, לוותה בירידה בטיב השירות, שהתבטאה בפיגורים בתיקונים ובהעתקות ובטיב הקשר בין המנויים בקווים הבין-עירוניים במיוחד. עודף הביקוש המצטבר לטלפונים⁵ היה בסוף 1972 קרוב ל-140 אלף — גידול בשיעור 60 אחוזים לעומת 1971. הקיבולת הבלתי מנוצלת של

¹ למעט הכנסות בנק הדואר ולרבות הכנסות מגביית בול ביטחון בשירותי הדואר והטלפון (ראה לוח י"ב-2).

² בשירותי הטלקומוניקציה (שירותי טלפון ומברקה) היה בשנת 1971/72 עודף ההכנסות התפעוליות על ההוצאות התפעוליות, לרבות תשלומי ריבית ותמלוגים, כ-110 מיליון ל"י.

³ אין ליחס חשיבות מרובה להבדל בסדר גודל זה בין שני שיעורי הגידול, כיוון שבסטטיסטיקה של בקשות שוטפות להתקנת טלפון, וכן של מלאי הבקשות הממתנות, קיימת כפילות בבקשות ואי רישום מדויק של ביטולים.

⁴ בשנים 1971 ו-1972 היו אף ציפיות לעליית תעריפי ההתקנה של מכשירי טלפון.

⁵ ראה ההגדרה המדויקת בהערה ללוח י"ב-3.

שירותי טלפון, 1967 עד 1972

סוף השנה	מספר קווים ישירים מחוברים *	מספר התקנות במשך השנה	מספר בקשות שנתקבלו במשך השנה	עודף ביקוש מצטבר **	העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת		
					מספר התקנות	מספר בקשות שנתקבלו	עודף ביקוש מצטבר
1967 ***	233.1	34.6	28.4	41.9	—6	8	..
1968	278.4	48.8	62.3	43.2	41	119	3
1969	321.3	45.4	64.6	53.5	—7	4	24
1970	361.0	43.7	61.9	64.5	—4	—4	21
1971	400.0 ****	42.8	77.9	87.3 ****	—2	26	35
1972	444.1	48.6	94.2	139.9	14	21	60

* קו ישיר מופעל מהמרכות למגוי (מגוי יכול להיות בעל מספר קווים). מספר קווים מחוברים בסוף השנה קודמת בתוספת התקנות אינו שווה למספר הקווים המחוברים בסוף השנה השוטפת בעיקר בגלל הסרות טלפונים וכן קיווים של התקנות חיצוניות.

** בקשות הממתנות משנים קודמות, בקשות שנתקבלו במשך השנה, לרבות הפרש שנתי של הודעות ביצוע שנשלחו למהנדסים אך טרם בוצעו ולמעט התקנות במשך השנה; כולל גם בקשות שבוטלו (בהיעדר דיווח עליהן). עד 1970 ההגדרה של עודף הביקוש היתה שונה. בהיעדר אינפורמציה לא תוקנו נהוגי 1967—1970 בהתאם להגדרה המופיעה כאן. לפי הערכות משרד התקשורת מספר הביטולים הוא 16—20 אחוזים ממספר הבקשות השנתי.

*** מיוני 1967 נכלל גם איזור מורה ירושלים. השטחים המוחזקים אינם נכללים.

**** נתונים מתוקנים.

ה מקור: הישובי בנק ישראל על פי נתוני משרד התקשורת.

דיאגרמה י"ב-1

קווי טלפון: מספר התקנות, עודף ביקוש מצטבר וקיבולת בלתי מנוצלת של מרכות (אלפים)



המרכות ירדה בעקבות התאצה בהתקנות וללא פיתוח מקביל של התשתית אל מתחת למקובל על פי סטנדרטים בין-לאומיים, והיא הצטמצמה בשנת 1972 ל-11.7 אחוזים לעומת 14.1 אחוזים בסוף 1971¹ (ראה דיאגרמה י"ב-1).

מבין עליות המחירים ב-1972 (בממוצע שנתי) יצוינו: 4.4 אחוזים בשירותי הדואר ו-14.9 אחוזים במברקים. בסך הכול היתה העלייה הממוצעת במחירי תפוקת הדואר 2.3 אחוזים².

¹ יש לציין, שרמת שירות נאותה מחייבת קיום קיבולת פנויה, וזו על פי סטנדרטים בין-לאומיים צריכה להיות 13 אחוזים לערך מקיבולת המרכות.

² בשנת 1972 נחנכה תחנת הלוויינים בעמק האלה, המצוידת באנטנה ו-200 אפיקים לשיפור והרחבת הקשר הבין לאומי והטלביזיה. ההשקעה בתחנה היתה 40 מיליון ל"י. 40 מיליון ל"י נוספות מוערכות להשקעה ברשת ובציוד, שיקשרו את התחנה למערכות הקשר הארציות.

בשנת 1972 נמשכה העלייה המהירה בתפוקת מערכת צינורות הדלק. התפוקה הריאלית גדלה בשיעור 43 אחוזים בשנת 1972 לאחר עלייה מואצת יותר בתפוקה בשנים 1970 ו-1971, שהיו השנים הראשונות להפעלת קו הנפט אילת-אשקלון; בשנים אלה גדלה התפוקה בשיעור 106 אחוזים ו-55 אחוזים בהתאמה. הגידול בתפוקה נבע מעלייה של למעלה מ-42 אחוזים בהורמת דלק גולמי מכל סוגיו ולכל יעדי, ובסך הכול הוזרמו בצינורות בשנת 1972 25.8 מיליון טון דלק גולמי. מתוך כמות זו 19.5 מיליון בקירוב הוזרמו בצינור אילת-אשקלון כטרנזיט (יבוא לשם יצוא), ובכך הוזרמו לייעוד זה למעלה מ-60 אחוז יותר מאשר בשנת 1971. ההורמה לבתי הזיקוק בחיפה לצריכה מקומית גדלה בשיעור נמוך יותר — 17 אחוזים. בעוד שבראשית שנת 1972 היה כושר ההורמה של הצינור אילת-אשקלון כ-24 מיליון טון, הרי שבשנת 1973 יגיע כושר ההורמה ל-40—45 מיליון טון בשנה. גידול זה מתאפשר הן הודות לפיתוח חוות המכלים, המעגן הימי באשקלון ותחנות השאיבה והן הודות להגדלת הניצולת של המעגנים הקיימים. בכמות תזקיית הדלק, שהורמה בשנת 1972 בצינורות מחיפה ומאשדוד, חלה השנה ירידה בשיעור 9 אחוזים בקירוב (הירידה כולה בקו חיפה-אשדוד)¹. ירידה חלה גם בהורמת גז בצינורות.

מדד מחירי ההורמה של דלק גולמי ותזקיקים עלה בשנת 1972 בשיעור של כ-7 אחוזים לעומת עלייה של למעלה מ-6 אחוזים בשנת 1971. העלייה במחירים בשנתיים האחרונות לא נבעה משינויי התעריפים אלא כתוצאה מפיתוח הל"י בשנת 1971 ומשינויי הרכב הדלקים השונים. פדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם ב-1972, לפי אומדן, בכ-115 מיליון ל"י.

4. תחבורה בינלאומית

א. הספנות²

בקצב הגידול בתפוקה הריאלית³ חלה בשנת 1972 האטה ניכרת מ-29 אחוזים בשנת 1971 ל-9.4 אחוזים בשנת 1972. עליית המחירים שהיתה, בשנת 1972 (לרבות השפעת פיתוח הל"י, שנעשה ב-1971) בשיעור של למעלה מ-20 אחוזים, אפשרה עלייה בהכנסות הספנות בשיעור כ-32 אחוזים בשנת 1972 לעומת כ-43 אחוזים בשנת 1971. הכנסות הספנות הישראלית הסתכמו בשנת 1972 ב-1,380 מיליון ל"י בקירוב⁴ (ראה לוח י"ב-4). ההאטה בקצב הגידול בתפוקה

¹ באמצע שנת 1972 נחנך צינור בין אשדוד לירושלים, אשר כושר הוזמתו 100 אלף טון לשנה בשלב הראשון והוא מתוכנן להזרמה של 300,000 טון דלק בשנה.

² נסקרת כאן פעילות חברות הספנות, המוגדרות כמפעל הובלה ימית ומקיימות את התנאים הבאים: א. החברה רשומה בישראל (אניותיה בבעלותה או שלא בבעלותה והן מניפות דגל ישראל או דגל זר). ב. רשומה בחוץ לארץ (במקרה של חברות בת) אך יש לה זיקה ישראלית מבחינת הבעלות, השליטה והניהול.

לא נסקרת כאן פעילותם של גורמים ישראליים, שאינם מוגדרים כחברות ספנות, כגון המועצה לשיווק פרי הדר, המפעילה אניות חכורות (35 בשנת 1972). אשר לחברה הימית להובלת פרי — נסקרת כאן רק פעילותן של 8 אניות קירור, המניפות דגל ישראל, ובמצבת האניות כלולות גם שלוש מהמכליות שבידי החברה. שאר האניות (קירור ומכל) מניפות דגל זר, ובשל דרך מימון אינן כלולות במצבת האניות בבעלות ישראלית, ותפוקת אניות אלה גם היא איננה כלולה בתפוקת הספנות הישראלית.

³ פדיון במחירים קבועים. השינוי בפדיון מנוכה באומדן השינוי במחירים, ובשל דרך חישובו של האחרון יש להתייחס למדידה בזהירות. יצוין, שהמדידה הקיימת של תפוקת הספנות רגישה מאוד לשינויים במבנה היחסים החוזיים בין גורמי הספנות (החכרה, חכירה, וזהות המשלם עבור שירותי הנמל), ועל כן, יש להיזהר בהשוואת השינויים בכושר ההובלה לשינויים בתפוקה, בפדיון ובניצולת.

⁴ אלה הן הכנסות ברוטו, הכוללות גם הכנסות מהחכרת אניות בין חברות ישראליות, ועל כן, בין השאר, השוני ביחס לנתוני מאזן התשלומים.

הריאלית מוסמרת בעיקר בהאטה בהתפתחות כושר ההובלה של הצי הישראלי מ-40.1 אחוזים בשנת 1971 ל-20.3 אחוזים בשנת 1972.

לוח י"ב-4

פריון הספנות הישראלית, 1970 עד 1972

העלייה או הירידה (—) ¹ לעומת השנה הקודמת						
1972	1971	1970	1972	1971	1970	
(אחוזים)			(מיליוני ל"י)			
33.1	29.5	32.0	1,010	759	586	הפדיון לפי סוגי הובלה : מטענים (לרבות דלק)
16.6	19.1	29.1	(384)	(330)	(277)	מזה : יבוא
20.3	13.6	16.9	(119)	(99)	(87)	יצוא
53.5	48.8	43.2	(507)	(330)	(222)	בין נמלים זרים
29.9	22.8	(—)55.0	16	13	10	נוסעים
22.8	104.9	11.0	332	270	132	החכרה
(47.0)	(83.2)	(21.7)	(184)	(125)	(68)	מזה : בין חברות ישראליות
223.6	(—)5.0	(—)25.7	20	6	6	שונות
31.5	42.7	23.6	1,378	1,048	734	סך הכול

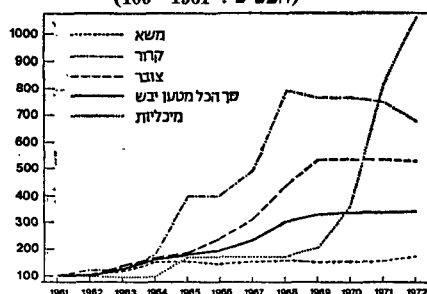
הערות : הנתונים לשנת 1972 — אומדן. הנתונים לשנים קודמות מתוקנים.
(1) החישובים לפני עיגול המספרים.
המקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

ההאטה בלטה במכליות הדלק, אשר כושר ההובלה שלהן גדל בשנת 1972 ב-37 אחוזים לעומת 116.3 אחוזים בשנת 1971. מכאן ההאטה הניכרת בקצב הגידול בתפוקה ובהכנסות, הנובעת מהפעלת צי המכליות ומהחזרתו (ראה לוח י"ב-5 ודיאגרמה י"ב-2).
השפל, ששרר בספנות הבין-לאומית בשנת 1971, נמשך ואף הוחרף גם במחצית הראשונה של 1972, והוא התבטא בירידות מחירים חריפות בספנות הנוד ובעלייה במספר האניות והמעמס המובטלים בעולם (בדרך כלל אניות קונבנציונליות קטנות ומישנות). במחצית השנייה של 1972 חלה התאוששות הדרגתית בספנות הבין-לאומית, והיא התחזקה במיוחד ברביע האחרון של השנה. ניתן למנות מספר סיבות להתאוששות הספנות ב-1972: בכמות המטענים בסחר הימי הבין-

לאומי חלה בשנת 1972 הכפלה של קצב הגידול לעומת 1971 — 8 אחוזים.¹ הביקוש לאניות צובר גדל בעקבות היקף הקניות הרחב של גרעינים בידי בריה"מ מארה"ב, קנדה ואוסטרליה. המחסור בדלק בארה"ב והגדלת מכסות היבוא אליה וכן עליית תצרוכת הדלק במערב אירופה ויפן לעומת 1971 הביאו להתאוששות בשוק הובלת הדלק (תופעה זו התחזקה בשל הירידה בהיקף ההפקה בונצואלה, לוב ועירק לאחר תלאת מתקני I.P.C. ביוני 1972 המעבר למקורות נפט רחוקים יותר, מהמפרץ הפרסי במיוחד).

להתפתחויות אלה היתה השפעה מוגבלת על הספנות הישראלית, כשם שגם השפל בשנת 1971 לא פגע בה. צים, הפועלת בעיקר בתנאי ספנות קווים ובמסגרת קונפרנסים ימיים, העלתה את תעריפי ההובלה בשיעורים ניכרים ללא קשר לגיאיות שצוינה ובמיוחד בראשית שנת 1972.² עליות התעריפים (במונחי דולרים) בקווי צים, בדומה לשאר חברות הקונפרנסים, נעה בין 7½ אחוזים בקווי הים התיכון ל-15 אחוזים בקווי אמריקה.³ נוספו לכך בתקופות שונות של השנה הטלי צפיפות בשיעורים גבוהים וכן הטלים להשוואת שערי המטבע. עם זאת הופחתו או אף בוטלו בקווים שונים הטלי דלק והטלי סיכוני מלחמה. בתחום ההחכרות בספנות הישראלית היו עליות מחירים מתונות ביותר (חוץ מהשפעת פיתוח

דיאגרמה "ב"ב"
מדד כושר ההובלה של צי הסוחר הישראלי,
1972—1961
(הבסיס: 1961=100)



ה מקור: חישובי בנק ישראל.

הל"י ב-1971), שכן מרבית האניות מוחכרות בחוזי חכירה לזמן ארוך ובינוני. עם זאת מספר חוזי החכרה, שחודשו בחודשים יולי-אוגוסט 1972, אכן נהנו מעליית המחירים בספנות הבינ"לאומית ובאניות צובר במיוחד. גם באניות הנוסעים הור" עלו המחירים (במונחי דולרים) ב-15 אחוזים. במחירי הובלת דלק חלה ב-1972 האטה בעליית המחירים לאחר עלייה מואצת בהם בשנת 1971 (כתוצאה מהקצאה שונה של מכליות וירידת הטלי סיכוני מלחמה).

בצד ההאטה בגידול כושר ההובלה של ענף המכליות, באניות בבעלות ישראלית נרשמה בשנת 1972, לראשונה לאחר מספר שנים, עלייה משמעותית בכושר ההובלה של אניות משא בשיעור 12.4 אחוזים. זוהי תוצאה של כניסת 4 אניות מכולה מודרניות, שתשרתנה ב"קו שלוש היבשות" של צים. קו זה מופעל בהדרגה החל במארס 1972.⁴ אניות אלה ונוספות. שהוזמנו, אמורות לאפשר לצים להשתלב בשינויים הטכנולוגיים בתחום שינוע מטענים בים ובנמלים המאפיינים בשנים ה" אחרונות את הספנות הבינ"לאומית. תהליך המעבר לאניות מכולה התרחב בשנת 1972, לאחר שגם בקווי אירופה הים התיכון פועלות אניות מכולה, ובקו לאנגליה פועלות אניות מכולה בלבד. במקביל לקליטת אניות אלה מכרה צים מספר אניות משא קונבנציונליות. תה" ליד חידוש הצי פעל בשנת 1972 גם בחברת אל"ים. בסך הכל היתה ההשקעה (למעט האניות שנמכרו) באניות בשנת 1972 49 מיליון דולר בקירוב. בשנת 1972 נמשכה מגמה

¹ בכמות הדלק הגולמי שהובל היתה העלייה 10 אחוזים ובגרעינים 11.8 אחוזים.

² כבר בדות בנק ישראל 1971 הוסבר הפער בין ההתרחשויות בשוק ספנות הנוד לאלה שבספנות הקווים. יודגש כאן שכל שגדלה ההתמחות בספנות קטנה מידת התחלופה האפשרית בין אניות קו ואניות נוד (בהתחלה לזמן ובהתחלה למסע), תופעה זו מקילה גם על הקונפרנסים הימיים להעלות מחירים מבלי לחשוש מהתחרות מצד אניות הנוד.

³ את העלאת המחירים הניכרת בקווי אמריקה נימקו הקונפרנסים ברצונם לכסות את ההפסדים שנגרמו להם עקב השביתות בנמלי ארה"ב בשנת 1971.

⁴ נראה, שבעקבות הפעלת אניות המכולה בקווים הבינ"לאומיים השתנה במידה ניכרת הרכב המטענים בכיוון הובלת מטענים בעלי ערך גבוה יותר, שלא הובלו באניותיה הקונבנציונליות של צים, וממילא צפויה גם הכנסה גבוהה יותר לטונה מובלת של מטען.

אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האנייה והמעמם, 1969 עד 1972

העלייה או הירידה (—) בכוסר ההובלה ² לעומת שנה קודמת			המעמס או מספר המקומות ¹			מספר האניות			סוף התקופה
1972	1971	1970	1972	1971	1970	1972	1971	1970	
			1,064	1,064	1,064	2	2	2	נוסעים
12.4	1.5	—0.9	393.5	352.1	346.8	53	57	57	משא כללי
—9.1	—2.3	—	89.7	89.7	101.2	11	11	13	קירור
—1.2	—	0.4	915.5	937.7	937.3	19	22	22	צובר
									סך הכול אניות מטען יבש *
1.4	—0.4	0.1	1,398.7	1,379.5	1,385.3	83	90	92	
37.0	116.3	76.9	2,037.2	¹ 1,886.9	³ 743.5	27	26	13	מכליות
									סך הכול (ללא אניות נוסעים)
20.3	40.1	18.1	3,435.9	³ 3,266.4	² 2,128.8	110	116	105	
									מוז : בדגל זר (במספרים מוחלטים)
			(2,548.3)	³ (2,348.3)	³ (1,205.0)	42	39	26	
			(74.2)	(71.9)	(56.6)				(באחוזים)

* ללא אניות נוסעים ומכליות.

** הנחונים לשנים 1969—1971 מתוקנים.

¹ מעמס באלפי טונות. באניות נוסעים — מספר מקומות.

² כוסר ההובלה חושב כמכפלת המעמס במהירות ובחלק של השנה, שהאנייה היתה בבעלות ישראלית.

³ לא כולל מכלית אחת שנכנסה לשירות בינואר 1970 ויצאה ממנו באפריל 1970 והוחזרה רק ב־1972. כלולה בחישובי כוסר ההובלה לשנת 1970.

ה ס ק ו ר : חישובי בנק ישראל על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, אגף הספנות והנמלים והברות ספנות.

ארוכת טווח בהתפתחות הספנות הישראלית, שהתבטאה בשנים האחרונות בתוספת ניכרת של אניות מתמחות (אניות צובר מודרניות, מכליות, ולאחרונה — גם אניות מכולה). אניות אלה מצטיינות ביחסי הון לעובד גבוהים בהשוואה לאניות הקונבנציונליות. תופעה זו לוותה בהשתחררות הדרגתית מאניות קונבנציונליות מיושנות. להתפתחויות אלה יש להוסיף את עליית משקל הפעילות בין נמלים זרים (לרבות הובלות דלק גולמי בטרנזיט) בתוספת לתפוקת ענף הספנות. בהקשר זה בולטת גם עליית הפרופורציה של אניות ישראליות, המניפות דגל זר. בסוף שנת 1972 תפסו אניות אלה למעלה מ־74 אחוזים ממעמס הצי בבעלות ישראלית, ובניכוי המכליות (שכולן מניפות דגל זר) הסתכם חלקן בלמעלה מ־36 אחוזים מסך כל המעמס. שימוש ב"דגלי נוחות" ובדגלי ארצות אחרות מקנה יתרונות כלכליים על ידי ניצול תנאי מימון נוחים, הקלות במס וחיסכון בהוצאות תפעול (בשכר הצוות במיוחד), ומקל על הפעילות המסחרית המופרעת לעתים

כתוצאה ממצבים מדיניים וביטחוניים. עם זאת נראה, שאחוז הערך המוסף בתפוקה נפגע בכל אלה. יצוין, שתופעת השימוש בדגלי נוחות איננה ייחודית לישראל. בהכנסות הספנות הישראלית מהובלת מטענים, לרבות דלק, חלה בשנת 1972 עלייה בשיעור אחוזים. בהכנסות מיבוא חלה האטה, ואילו בהכנסות מיצוא ובין נמלים זרים היתה האצה. בהכנסות מהובלת מטענים בין נמלים זרים כלולה ההכנסה מהובלת דלק לטרנזיט (יבוא לשם יצוא).

לוח י"ב - 6
התחלקות המטענים * (למעט דלק) בספנות הישראלית, 1970 עד 1972

העלייה או הירידה (—) לעומת שנה קודמת		**1972	1971	1970	
1972	1971				
(אחוזים)		(אלפי טונות)			
י ב ו א					
(—)1.0	2.7	1,476	1,491	1,452	באניות בבעלות
12.1	20.4	2,119	1,890	1,570	באניות חכורות ***
6.3	11.9	3,595	3,381	3,022	סך הכול
י צ ו א					
25.9	—	739	587	587	באניות בבעלות
(—)6.5	2.0	1,271	1,359	1,333	באניות חכורות ***
3.3	1.4	2,010	1,946	1,920	סך הכול
ב י ן נ מ ל י ם ז ר י ם					
46.2	(—)40.6	896	613	1,032	באניות בבעלות
(—)5.7	(—)3.6	230	244	253	באניות חכורות ***
31.4	(—)33.3	1,126	857	1,285	סך הכול
סך כל המטענים					
15.6	(—)12.4	3,111	2,691	3,071	באניות בבעלות
3.6	10.7	3,620	3,493	3,156	באניות חכורות ***
8.8	(—)0.7	6,731	6,184	6,227	סך הכול

* לא כולל הובלות באניות ישראליות שחכרו והובלות גורמים שאינם חברות ספנות (כגון המועצה לשיווק פרי הדר), נתוני 1970—1971 מתוקנים. בשנים 1971—1972 לא כלולים המטענים שהובלו באניות "החברה הימית. להובלת פרי", שכל אניותיה הוחכרו לחברה זרה.

** אומדן.

*** באניות החכורות כלולות גם אניות ישראליות שחכרו חברות ספנות ישראליות אחת מחברתה.

ה מ ס ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

על כיוון זה בהתפתחויות ניתן ללמוד גם מהתחלקות המטענים (למעט דלק), שהובילה הספנות הישראלית. כמויות היבוא עלו ב-6.3 אחוזים ב-1972 לעומת 11.9 בשנת 1971. בכמויות היצוא חלה החשה מ-1.4 אחוזים ב-1971 ל-3.3 אחוזים בשנת 1972. לאחר ירידה ניכרת בכמויות, שהובלו בין נמלים זרים בשנת 1971, חלה בשנת 1972 עלייה ניכרת — 31.4 אחוזים בעיקר הודות להפעלת אניות המכולה של צים¹ (ראה לוח י"ב-6).

בסך הכול עלתה כמות המטענים, שהובילה הספנות הישראלית (למעט דלק) בשנת 1972, ב-9 אחוזים בקירוב לאחר ירידה בכאחוז אחד בשנת 1971. חלקה של הספנות הישראלית (לרבות באניות חכורות) בכלל מטעני היבוא (בטונות) עלה מ-72.4 אחוזים ב-1971 ל-73.4 אחוזים ב-1972, ואילו בכמויות היצוא לא חל שינוי בחלקה של הספנות הישראלית, והוא היה 57.9 אחוזים².

בשנת 1972 יסתכמו, כנראה, רווחי צים בלמעלה מ-20 מיליון ל"י לעומת 12.4 מיליון ל"י רווח נקי הרשום בספרי החברה לשנת 1971. במאזן החברה ל-31.12.71 היה הון הבעלות והקרנות 174.9 מיליון ל"י, ואילו החוב לזמן ארוך (לרבות החוב לממשלת ישראל ובניכוי חלויות שוטפות) — 439.0 מיליון ל"י.

ב. הנמלים

בשנת 1972 הואט שיעור הגידול בתפוקה הריאלית של הנמלים, והוא היה 6.2 אחוזים לעומת 10 אחוזים בשנת 1971³. ההאטה כולה נבעה מהאטה בכמות מטעני היבוא. הכנסות הנמלים הסתכמו בכ-176 מיליון ל"י לעומת 233 מיליון ל"י בשנת 1972.

כמות המטענים, שעברו דרך נמלי הארץ בשנת 1972, הסתכמה ב-8.4 מיליון טון — גידול בשיעור 4.2 אחוזים לעומת 5.7 אחוזים בשנת 1971 (ראה לוח י"ב-7).

תנועת מטעני היבוא (בטונות) הואטה, ושיעור הגידול היה 4.9 אחוזים. תצוין הירידה בשיעור 10 אחוזים ביבוא גרעינים עקב היבולים הטובים בארץ וההאטה בכמויות המטען הכללי, שעלו בשיעור 8.6 אחוזים לעומת 10.8 אחוזים בשנת 1971.

בכמויות היצוא היתה האצה — 3.2 אחוזים בשנת 1972 לעומת 0.8 אחוזים בשנת 1971, וזאת הודות לגידול ביצוא המחצבים⁴ שקונו חלקית בירידה בכמויות ההדרים שיוצאו. בשנת 1972 חלה עלייה ניכרת בחלקו היחסי של נמל אשדוד בתנועת המטענים על חשבון נמל חיפה. אומדן השינוי במחירי התפוקה בנמלים בשנת 1972 הוא 11.3 אחוזים. השינויים העיקריים בתעריפים במשך שנת 1972 היו: מבנה אגרות חדש לניטול ואחסנת מכולות⁵, שונה מבנה אגרות האחסנה, והועלו ב-6.5 אחוזים אגרות הסבלות והסוורות לסוגי מטען שונים. יצוין, שבסוף 1972 ביטלה הממשלה את ההטל בשיעור 6 אחוזים מהכנסות משירותים, שתעריפם הועלה עם הפיחות באוגוסט 1971.

¹ האניות הן בנות 25 אלף טון מעמס האחת, והושקעו בהן קרוב ל-60 מיליון דולר. שתי אניות נוספות מאותו סוג תצטרפנה במשך 1973.

² בכמויות היצוא והיבוא כאחד היה חלקה של הספנות בשנת 1972 67 אחוזים לעומת 66.3 אחוזים ב-1971. ³ לגבי השנים 1971—1972 נאמד השינוי הריאלי בתפוקה על ידי שקלול המדדים הנמליים של קבוצת המטענים בחלקם היחסי בהכנסות הנמלים. מדד המחירים הוא מדד נגזר ממדדי הפדיון ומדדי התפוקה הריאלית. המדדים חושבו כאן שונים מאלה שחשבה הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

⁴ כמות הפוספטים, שיוצאה דרך כל נמלי הארץ, גדלה בכ-12 אחוזים (642 אלף טון בקירוב). ואילו כמות האשלג ירדה ב-3 אחוזים (806 אלף טון בקירוב).

⁵ בשנת 1972 חל גידול בתנועת המכולות בנמלים ונוטלו 59 אלף מכולות לעומת 40 אלף בשנת 1971. באוקטובר 1972 נקבעו אגרות מכולות ליחידות מכולה במקום ליחידות מטען, וזאת במטרה לעודד מעבר למכולות.

לוח י"ב-7

תנועת המטענים בנמלי הארץ, 1970 עד 1972

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת		1972				1971				אחוז מההכנסות בשנת התקציב *1971/72	
1972	1971	סך הכול	אילת	אשדוד	חיפה	סך הכול	אילת	אשדוד	חיפה		
(אחוזים)		(אלפי טונות)				(אחוזים)					
—10.0	3.2	1,447	—	—	1,447	1,607	1	—	1,606	11.6	פריקה
76.4	95.2	358	34	150	174	203	41	44	118	0.9	גרעינים בצובר
1.4	—3.6	140	1	—	139	138	—	1	137	0.7	מחצבים בצובר
8.6	10.8	2,955	275	1,125	1,555	2,721	256	1,012	1,453	63.7	שמן וכימיקלים (בנשפך)
4.9	9.6	4,900	310	1,275	3,315	4,669	298	1,057	3,314	76.9	מטען כללי
											סך כל הפריקה
—4.1	11.1	1,034	17	559	458	1,078	16	475	587	9.1	טעינה
2.0	—11.9	1,498	268	1,175	55	1,469	255	1,097	117	2.7	פרי הדר
100.0	—10.0	36	—	4	32	18	—	—	18	—	מחצבים בצובר
											שמן וכימיקלים (בנשפך)
13.3	17.4	904	122	341	441	798	117	271	410	11.3	מטען כללי
3.2	0.8	3,472	407	2,079	986	3,363	388	1,843	1,132	23.1	(כולל גרעינים ומלט)
											סך כל הטעינה
4.2	5.7	8,372	717	3,354	4,301	8,032	686	2,900	4,446	100.0	סך הכול כללי
											(פריקה וטעינה)

* למעט מדלק ומנוסעים.
המקור: דוחות חודשיים של רשות הנמלים.

גם בשנת 1972 נמשכו ההשקעות להכשרת התשתית לשינוע מכולות. חלק נכבד מתקציב הפיתוח בשנת 1972/73 (שהיה 67 מיליון ל"י) הושקע ברציפים ומסופים של מכולות ולרכישת ציוד מתמחה לשינוע. תהליך המעבר למכולות בנמלי הארץ, דוגמת הנמלים באירופה ובארה"ב, מחייב השקעות רבות מחד גיסא ויוצר בעיות חריפות בתחום יחסי עבודה מאידך גיסא, שכן הטכנולוגיה החדשה מאפשרת חיסכון ניכר בכוח אדם בעבודות הסוורות.

ג. תעופה בין-לאומית

בעקבות ההאטה בתנועת התיירות לישראל¹ בשנת 1972 הואט גם קצב הגידול בתפוקה הריאלית² של "אל-על" והוא היה 14.7 אחוזים לעומת 30.5 אחוזים בשנת 1971. גם הגידול בפדיון החברה הואט והוא הסתכם בשנת 1972 ב-547 מיליון ל"י בקירוב. בתפוקה הריאלית, הנובעת מהסעת נוסעים בלבד, היה הגידול 17 אחוזים לעומת 28.8 אחוזים בשנת 1971.

בתעופה העולמית הסתמנה בשנת 1972 התאוששות בתנועה לאחר השפל, שאפיין ענף זה במשך שנתיים. בחברות התעופה הסדירות של מדינות ארגון התעופה הבין-לאומי³ נרשמה בשנת 1972, על פי נתונים ארעיים, עלייה בשיעור 13.3 אחוזים בתנועה (במונחי נוסע-ק"מ), גם בתנועת המטענים חלה עלייה ניכרת — 18 אחוזים (במונחי טון-ק"מ). חברות יאט"א בקו הצפון אטלנטי הגדילו תפוקתן במונחי נוסע-ק"מ בשירותיהן הסדירים בשיעור 25 אחוזים לעומת 5 אחוזים בלבד בשנת 1971. חברות אלה גם העלו את אחוז התפוסה הממוצע במטוסיהן, מ-50 ל-60 אחוזים. החברות הסדירות נפגעו בשנים האחרונות מהאטה בביקוש, מעליית ההוצאות בעקבות האינפלציה העולמית ומעודפי הצע של ציוד טיסה (במיוחד עם כניסת מטוס הג'מבו). במאמציהן להגדיל את התנועה במטוסיהן מנסות חברות יאט"א לקבוע מחירים ותנאי טיסה, העשויים להתחרות בחברות הבלתי סדירות המפעילות טיסות שכר; חברות יאט"א אף הרחיבו פעילותן העצמית בשוק טיסות השכר במטרה לדחוק את החברות הבלתי סדירות ובמטרה למצוא שימוש לעודפי הציוד שברשותן.

במשך שנת 1972 נעשו ניסיונות לגבש מערך מחירים חדש לקו הצפון אטלנטי (שהוא קו התעופה החשוב בעולם), אולם ניגודי אינטרסים בין החברות האירופיות והאמריקאיות מנעו השגת הסכם על תעריפי טיסה.

לאירועים בתעופה העולמית היתה השפעה פחותה, יחסית, על "אל על" בהשוואה להשפעת ההאטה בתיירות לישראל, ובמיוחד מארה"ב, לאחר התנכלויות הטרור לתנועה האווירית לישראל, שאירעו בחודש מאי ובמחצית השנייה של 1972. סך כל הנוסעים בטיסות רגילות ובטיסות מיוחדות (לרבות טיסות עולים) עלה ב-1972 בשיעור 12.6 אחוזים לעומת 31.3 אחוזים בשנת 1971, והוא הסתכם ב-742.2 אלף נוסעים. בעוד שהעלייה בקווים של "אל על" מלוד ואליה היתה בשיעור 14.6%, היתה העלייה במספר הנוסעים בקו האטלנטי מתונה הרבה יותר — 5.1 אחוזים (ו-9 אחוזים בטיסות הסדירות בלבד). חלקה של אל-על בהצע המושבים בקווים מלוד ואליה, על פי נתונים מוקדמים, לא השתנה כמעט — 38.1 אחוזים, ואילו חלקה בתנועת הנוסעים ב-1972 ירד במקצת ל-44.5 אחוזים לעומת 45.0 אחוזים ב-1971 ו-49 אחוזים ב-1970. חלק מההסבר לתופעה זו נעוץ בוודאי בסכסוכי העבודה, שאירעו ב"אל-על" בשנת 1972, ואשר הסבו לחברה הפסדים כספיים והפסדי תנועה. בהיצע המושב-ק"מ בציוד החברה והחכור על ידיה, בכל קווי החברה, חלה עלייה בשיעור 21.8 אחוזים לעומת 18.6 בשנת 1971. ההאצה גובעת בעיקר מכך, שבמשך כל שנת 1972 היו ברשות החברה 2 מטוסי הג'מבו, וכן נוספו מושבים נוספים במטוסי הבואינג-707 בעקבות ביטול המחלקה הראשונה בהם; הגורם האחרון הביא גם לכך, שהצע הטון-ק"מ (נוסעים ומטען) עלה

¹ ראה להלן דיון מפורט יותר בתנועת התיירות בעולם ולישראל בעמוד 274.

² הנמדד כפדיון במחירים קבועים.

³ I.C.A.O.

לוח י"ב-8

התפוקה של ממוצי "אל-על", עד 1970

העלייה או הירידה בסך הכול לעומת השנה הקודמת			1972		*1971		1970		
1972	1971	1970	מזה בחכורים	סך הכול	מזה בחכורים	סך הכול	מזה בחכורים	סך הכול	
21.8	18.6	5.5	112,247	5,585,137	162,358	4,584,440	110,924	3,865,063	1. מושב — ק"מ מוצע
9.8	27.6	13.6	78,315	3,550,058	121,283	3,231,986	82,583	2,533,218	2. נוסע — ק"מ שנמכר
			70.0	63.6	74.7	70.5	74.5	65.5	(1)/(2) (אחוזים)
10.3	19.8	16.4	22,468	736,013	34,025	667,136	23,832	557,053	3. טון — ק"מ מוצע (נוסעים ומטען)
4.8	22.5	15.8	13,608	424,699	21,474	405,419	14,913	331,008	4. טון — ק"מ שנמכר
			60.6	57.7	63.1	60.8	62.6	59.4	(3)/(4) (אחוזים)

* נתונים מתוקנים.
הפ"ר: חברת "אל-על".

בשיעור מתון יותר — 10.3 אחוזים. קצב הגידול בהצע עלה על קצב הגידול בתנועה ועל כן בהסעת נוסעים בלבד ירד אחוז הנוסע-ק"מ שנמכר מתוך המושב-ק"מ שהוצע מ-70.5 אחוזים בשנת 1971 ל-63.6 אחוזים בשנת 1972, ואילו בהובלת נוסעים ומטען כאחד היתה ירידה באחוז הטון-ק"מ שנמכר מתוך הטון-ק"מ שהוצע למכירה¹ מ-60.8 בשנת 1971 ל-57.7 בשנת 1972 (ראה לוח י"ב-8).

במדד מחירי תפוקת "אל על"² חלה בשנת 1972 עלייה בשיעור 10.6 אחוזים³, ולנוסעים בלבד — 12.2 אחוזים. בהובלת מטען היתה עליית המחירים 4.9 אחוזים בלבד בשל עליית הפרו-פורציה של מוצרים חקלאיים ליצוא. אשר למדד מחירי התפוקה הנובעת מנוסעים, יש מספר הסברים לעלייה הנמוכה יחסית במחירים, שהתחייבה מהפיחות ומעליית חלק מהתעריפים באפריל 1972 בכ-6.5 אחוזים: ירידת משקל ארה"ב בתנועה ועליית משקלן של ארצות אירופה, שבהן ההכנסה לנוסע-ק"מ גבוהה יותר, ירידת משקל התנועה בקיץ מכלל התנועה (בקיץ המחירים גבוהים יותר), כמו כן פעלה גם המגמה ארוכת הטווח של מעבר נוסעים לנסיעה בתעריפים הזולים יותר⁴. כאן יצוין, שבשנת 1972 נפגע, כנראה, היתרון שהיה למערך תעריפי הטיסה לישראל, המבוסס במידה רבה על טיסות קבוצתיות וזולות, וזאת עם הופעת תעריפים דומים ליעדים באגן הים התיכון. כן נפתחו אפשרויות לטיסות אינדיבידואליות מארה"ב לאירופה, המהוות תחליף קרוב לתעריפי טיסות קבוצתיות. "אל-על" מתקשה כיום לשווק במסגרת תעריפים לבודדים מארה"ב, שכן היא מפעילה טיסותיה אך ורק מנקודה אחת בארה"ב — ניו-יורק, בעוד מתחרותיה הסדירות פועלות מנקודות רבות מארה"ב.

אף על פי שנתוני ההוצאה וההכנסה של "אל על" לשנת 1972/73 טרם מצויים בידינו, נראה שעל אף ההאטה בגידול ההכנסות, העלייה בהוצאות הייצור וההפסדים, שנגרמו עקב השביתות של עובדי החברה ונמל התעופה במשך 1972, תסתכם השנה ברווח הגדול מהרווח הנקי בשיעור 0.1 מיליון ל"י בקירוב, שגרשם בדוחות החברה לשנת 1971/72. ההון העצמי והקרנות במאזן "אל על" ביום 31.3.72 הסתכמו בכ-157 מיליון ל"י ואילו ההתחייבויות לזמן ארוך (למעט חלויות שוטפות) הסתכמו ב-255.9 מיליון ל"י.

שדות תעופה

ההאטה בתנועת התיירים לישראל ובסך כל הנכנסים בדרך האוויר לארץ התבטאה בירידה ניכרת בקצב הגידול בתפוקה הריאלית⁵ של שדות התעופה. קצב הגידול ירד מכ-39 אחוזים ב-1971 ל-12 אחוזים בשנת 1972. ההאטה היתה ניכרת במיוחד בתפוקה הנובעת ממתן שירותים לנוסעים, ומתונה יותר בתפוקה הנובעת ממתן שירותים למטען ולמטוסים. עליית המחירים (כולל השפעת פיחות הל"י) בשירותי שדות התעופה היתה בשיעור 13.4 אחוזים⁶.

בשנת 1972 עברו בנמל התעופה לוד 1,829 אלף נוסעים (נכנסים, יוצאים ובמעבר) — גידול בשיעור 16.7 אחוזים. ההאטה בשיעור הגידול בתפוקה אירעה במחצית השנייה של שנת 1972 (לעומת התקופה המקבילה ב-1971) — התנועה גדלה אז ב-4.6 אחוזים בלבד⁷. בכמות המטען

¹ הטון-ק"מ המוצע למכירה הוא פונקציה של מספר המטוסים, קיבולתם, תדירות הטיסות ומרחק הטיסה.

² מדד מחירים נגזר ממדד הפדיון במחירים שוטפים ומדד הפדיון במחירים קבועים.

³ כולל השפעת פיחות הל"י.

⁴ בשנת 1972 שונו גם מועדי ההתחלה והסיום של תעריפי החורף.

⁵ הנמדדת בפדיון במחירים קבועים.

⁶ כולל אומדן השינוי במחירים לזיכיונות, דמי שכירות וכו'.

⁷ בתנועה הפנים-ארצית, בכל שדות התעופה, חלה ירידה של 4.2 אחוזים בתנועת הנוסעים בשנת 1972; כמו כן היתה ירידה בשיעור 16.6 אחוזים בכמות המטענים, שפורקו והוטענו בשדות התעופה הפנים-ארציים.

העלייה או הירידה (—) בתנועת הנוסעים בישראל וממנה, 1969 עד 1972

סך הכול			דרך היבשה			דרך האוויר			דרך הים			
									מזה ביקור יומי	סך הכול	יוצאים	נכנסים
סך הכול	יוצאים	נכנסים	סך הכול	יוצאים	נכנסים	סך הכול	יוצאים	נכנסים				
(אחוזים)												
תיירים*:												
1969	—5.6	—5.9	—5.3	11.8	4.0	20.7	—4.0	—4.4	—3.7	—13.3	—16.0	—16.0
1970	6.9	5.9	7.9	320.0	325.0	315.1	7.1	6.0	8.1	—7.4	—11.8	—13.2
1971	49.8	50.8	48.8	77.3	76.6	77.9	49.1	49.8	48.3	76.5	48.5	51.7
1972	12.2	13.7	10.8	19.7	15.5	23.8	12.4	14.0	10.7	21.7	8.6	10.2
1972 (מספרים מוחלטים)	1,454,179	726,647	727,532	51,020	24,377	26,643	1,257,874	630,761	627,113	47,703	145,285	71,509
סך כל הנוסעים**												
1969	—0.7	—1.7	0.3	22.8	16.7	29.8	1.6	0.5	2.8	—13.3	—14.3	—15.0
1970	5.8	5.8	5.9	285.0	280.9	289.1	6.6	6.9	6.3	—7.4	—11.3	—14.8
1971	43.2	43.7	42.7	135.6	133.8	137.4	42.7	42.3	43.1	76.5	30.0	37.6
1972	14.6	15.2	13.9	46.4	50.4	42.4	14.3	14.6	14.1	21.7	5.6	8.3
1972 (מספרים מוחלטים)	1,980,256	973,957	1,006,299	85,660	43,721	41,939	1,713,204	842,080	871,124	47,703	181,392	88,156

* ללא ביקור יומי במטוס.

** לא כולל נוסעים במעבר, מספרם בשנת 1972 היה 116,168. מתוך סך כל הנכנסים ויוצאים לישראל וממנה היה חלקם של הנוסעים בדגל ישראל בשנת 1972 בים — לפי אומדן — 23—24 אחוזים, באוויר — 45 אחוזים.

ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והאגף לתקופה אזורית.

שפורק והוטען היתה האטה קלה — 15.4 אחוזים — לעומת גידול בשיעור 17.5 אחוזים בשנת 1971. הכנסות שדות התעופה, שגדלו בשנת 1972 בשיעור 27 אחוזים, הסתכמו ב-45.1 מיליון ל"י.

5. התיירות²

התיירות מושפעת מאוד מאירועים כלכליים, שהם אקסוגניים למשק הישראלי. כן מגיבה היא, מטבע הדברים, במיוחד להתפתחויות במישור הביטחוני והמדיני. ההתפתחויות בתיירות בשנת 1972 מבליטות את ייחודי אלה של הענף. לאחר האצה יוצאת דופן בתנועת התיירות לישראל בשנת 1971, הואטה תנועת התיירים לישראל בשנת 1972 והיא חזרה למגמת ההתפתחות של הטווח הארוך (ראה דיאגרמה י"ב-3). שיעור הגידול הממוצע במספר התיירים היה 10.8 אחוזים ב-1972 לעומת 48.8 אחוזים בשנת 1971. בשנת 1972 הגיעו לישראל 727.5 אלף תיירים; ההכנסות מהתיירות במטבע חוץ הסתכמו בשנת 1972 בכ-213 מיליון דולר — 19.3 אחוזים יותר מאשר בשנת 1971.³ ההכנסות משירותי תיירות הקיפו 20 אחוזים מכלל יצוא השירותים ב-1972 ו-10 אחוזים מסך כל יצוא הסחורות והשירותים, אולם יציון כאן, שחשיבותו היחסית של יצוא שירותי התיירות גבוהה יותר בהתחשב בתרומתו לערך המוסף (במטבע חוץ), הנובע מהיצוא, שכן שיעור הערך המוסף בהכנסות מתיירות נאמר בכ-80 אחוזים.

שיעור הגידול בתנועת התיירות בעולם כולו בשנת 1972 נאמד ב-9 אחוזים לעומת 8 אחוזים בשנת 1971.⁴ בתנועת התיירים לאירופה היה גידול ב-10 אחוזים, ואילו למזרח התיכון (למעט ישראל) היתה האטה ניכרת — 3 אחוזים לעומת 24 אחוזים בשנת 1971 אולם, ההאטה היא תוצאה של החלשת התנועה התוך אזורית בעוד שהתנועה הבין אזורית למזרח התיכון המשיכה, כנראה, להתפתח בקצב מהיר.

גאות ציינה את תנועת התיירות לישראל (על פי נתוני המגמה) לאחר מלחמת ששת הימים; הפרעות במגמה חלו בתקופת מלחמת ההתשה ובעקבות ההתנכלויות לתעופה האזרחית. מסוף 1970 חלה עלייה ניכרת במגמה, שנמשכה בקצב גובר עד נובמבר 1971. המגמה המשיכה לעלות בשנת 1972, אף כי בקצב איטי יותר עד אפריל. בחינת הנתונים מנוכי העונתיות במהלך שנת 1972 מורה על עלייה במספר התיירים בחודשים ינואר, פברואר ובדרך האוויר גם במארס. ירידה נרשמה במספר התיירים בחודש אפריל, והאצה ניכרת במספרם — בחודש מאי. בהשפעת האירועים הביטחוניים בלוד חלה ירידה ניכרת במספר התיירים בחודשים יוני ויולי, העלייה המסיימת בחודש אוגוסט לא שינתה כבר את התוצאות לגבי תיירות הקיץ בשנת 1972. בחודשים ספטמבר ואוקטובר נרשם שיפור ניכר ברמה (הנתונים כללו כנראה גם דחיות מסוימות מהקיץ). בחודש נובמבר התחדשה מגמת הירידה בתיירות והיא אף הותרפה בדצמבר. בחודשים ינואר ופברואר 1973 נסתמנה עלייה במספר התיירים מנוכה עונתיות. הנתונים המקוריים לתקופה ינואר-אפריל 1973 לעומת התקופה המקבילה ב-1972 מורים על ירידה בשיעור שלמעלה מ-3 אחוזים במספר התיירים. הירידה אפיינה את המגיעים בדרך האוויר — בשיעור של 8 אחוזים

¹ 21 אחוזים מהכנסות שדות התעופה הם הכנסות מדמי שכירות, זיכיונות וכו', שאינם קשורים ישירות בשירותים התעופתיים.

² הדיון עוסק בתיירות מחוץ לארץ אל ישראל ואיננו עוסק בתיירות פנים.

³ כולל את ההמרות בבנקים של תיירים זרים וכן את המרות מטבע חוץ של ספקי סחורות ושירותים לתיירים. כולל גם את הוצאות התיירים שמומנו ע"י המרות בישראל של מילווה העצמאות והפתוח. לא כולל הכנסות חברות התעופה והספנות הישראליות מדמי נסיעה.

⁴ אומדן ארעי על פי נתונים של 9 חודשים (לגבי מרבית הארצות), שפרסם ארגון התיירות הבין-לאומי (I.U.O.T.O.) בפברואר 1973.

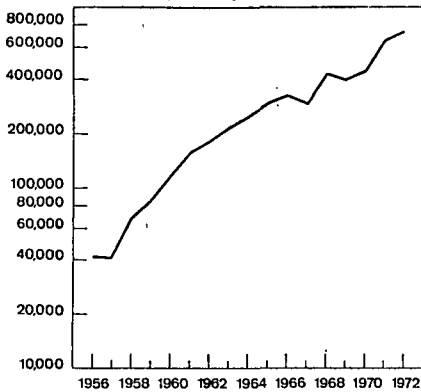
תיירים נכנסים לפי ארץ מגורים, 1961 עד 1972

סך הכול	העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת																ממוצע			ממוצע			ממוצע			חלקם בסך הכול																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	ממוצע																ממוצע			ממוצע			ממוצע			ממוצע																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	—1961 —1964 —1968																—1961 —1964 —1968			—1961 —1964 —1968			—1961 —1964 —1968			—1961 —1964 —1968																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
1972	1971	1970	1969	1968	1967	1966	1965	1964	1963	1962	1961	1960	1959	1958	1957	1956	1955	1954	1953	1952	1951	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941	1940	1939	1938	1937	1936	1935	1934	1933	1932	1931	1930	1929	1928	1927	1926	1925	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1918	1917	1916	1915	1914	1913	1912	1911	1910	1909	1908	1907	1906	1905	1904	1903	1902	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870	1869	1868	1867	1866	1865	1864	1863	1862	1861	1860	1859	1858	1857	1856	1855	1854	1853	1852	1851	1850	1849	1848	1847	1846	1845	1844	1843	1842	1841	1840	1839	1838	1837	1836	1835	1834	1833	1832	1831	1830	1829	1828	1827	1826	1825	1824	1823	1822	1821	1820	1819	1818	1817	1816	1815	1814	1813	1812	1811	1810	1809	1808	1807	1806	1805	1804	1803	1802	1801	1800	1799	1798	1797	1796	1795	1794	1793	1792	1791	1790	1789	1788	1787	1786	1785	1784	1783	1782	1781	1780	1779	1778	1777	1776	1775	1774	1773	1772	1771	1770	1769	1768	1767	1766	1765	1764	1763	1762	1761	1760	1759	1758	1757	1756	1755	1754	1753	1752	1751	1750	1749	1748	1747	1746	1745	1744	1743	1742	1741	1740	1739	1738	1737	1736	1735	1734	1733	1732	1731	1730	1729	1728	1727	1726	1725	1724	1723	1722	1721	1720	1719	1718	1717	1716	1715	1714	1713	1712	1711	1710	1709	1708	1707	1706	1705	1704	1703	1702	1701	1700	1699	1698	1697	1696	1695	1694	1693	1692	1691	1690	1689	1688	1687	1686	1685	1684	1683	1682	1681	1680	1679	1678	1677	1676	1675	1674	1673	1672	1671	1670	1669	1668	1667	1666	1665	1664	1663	1662	1661	1660	1659	1658	1657	1656	1655	1654	1653	1652	1651	1650	1649	1648	1647	1646	1645	1644	1643	1642	1641	1640	1639	1638	1637	1636	1635	1634	1633	1632	1631	1630	1629	1628	1627	1626	1625	1624	1623	1622	1621	1620	1619	1618	1617	1616	1615	1614	1613	1612	1611	1610	1609	1608	1607	1606	1605	1604	1603	1602	1601	1600	1599	1598	1597	1596	1595	1594	1593	1592	1591	1590	1589	1588	1587	1586	1585	1584	1583	1582	1581	1580	1579	1578	1577	1576	1575	1574	1573	1572	1571	1570	1569	1568	1567	1566	1565	1564	1563	1562	1561	1560	1559	1558	1557	1556	1555	1554	1553	1552	1551	1550	1549	1548	1547	1546	1545	1544	1543	1542	1541	1540	1539	1538	1537	1536	1535	1534	1533	1532	1531	1530	1529	1528	1527	1526	1525	1524	1523	1522	1521	1520	1519	1518	1517	1516	1515	1514	1513	1512	1511	1510	1509	1508	1507	1506	1505	1504	1503	1502	1501	1500	1499	1498	1497	1496	1495	1494	1493	1492	1491	1490	1489	1488	1487	1486	1485	1484	1483	1482	1481	1480	1479	1478	1477	1476	1475	1474	1473	1472	1471	1470	1469	1468	1467	1466	1465	1464	1463	1462	1461	1460	1459	1458	1457	1456	1455	1454	1453	1452	1451	1450	1449	1448	1447	1446	1445	1444	1443	1442	1441	1440	1439	1438	1437	1436	1435	1434	1433	1432	1431	1430	1429	1428	1427	1426	1425	1424	1423	1422	1421	1420	1419	1418	1417	1416	1415	1414	1413	1412	1411	1410	1409	1408	1407	1406	1405	1404	1403	1402	1401	1400	1399	1398	1397	1396	1395	1394	1393	1392	1391	1390	1389	1388	1387	1386	1385	1384	1383	1382	1381	1380	1379	1378	1377	1376	1375	1374	1373	1372	1371	1370	1369	1368	1367	1366	1365	1364	1363	1362	1361	1360	1359	1358	1357	1356	1355	1354	1353	1352	1351	1350	1349	1348	1347	1346	1345	1344	1343	1342	1341	1340	1339	1338	1337	1336	1335	1334	1333	1332	1331	1330	1329	1328	1327	1326	1325	1324	1323	1322	1321	1320	1319	1318	1317	1316	1315	1314	1313	1312	1311	1310	1309	1308	1307	1306	1305	1304	1303	1302	1301	1300	1299	1298	1297	1296	1295	1294	1293	1292	1291	1290	1289	1288	1287	1286	1285	1284	1283	1282	1281	1280	1279	1278	1277	1276	1275	1274	1273	1272	1271	1270	1269	1268	1267	1266	1265	1264	1263	1262	1261	1260	1259	1258	1257	1256	1255	1254	1253	1252	1251	1250	1249	1248	1247	1246	1245	1244	1243	1242	1241	1240	1239	1238	1237	1236	1235	1234	1233	1232	1231	1230	1229	1228	1227	1226	1225	1224	1223	1222	1221	1220	1219	1218	1217	1216	1215	1214	1213	1212	1211	1210	1209	1208	1207	1206	1205	1204	1203	1202	1201	1200	1199	1198	1197	1196	1195	1194	1193	1192	1191	1190	1189	1188	1187	1186	1185	1184	1183	1182	1181	1180	1179	1178	1177	1176	1175	1174	1173	1172	1171	1170	1169	1168	1167	1166	1165	1164	1163	1162	1161	1160	1159	1158	1157	1156	1155	1154	1153	1152	1151	1150	1149	1148	1147	1146	1145	1144	1143	1142	1141	1140	1139	1138	1137	1136	1135	1134	1133	1132	1131	1130	1129	1128	1127	1126	1125	1124	1123	1122	1121	1120	1119	1118	1117	1116	1115	1114	1113	1112	1111	1110	1109	1108	1107	1106	1105	1104	1103	1102	1101	1100	1099	1098	1097	1096	1095	1094	1093	1092	1091	1090	1089	1088	1087	1086	1085	1084	1083	1082	1081	1080	1079	1078	1077	1076	1075	1074	1073	1072	1071	1070	1069	1068	1067	1066	1065	1064	1063	1062	1061	1060	1059	1058	1057	1056	1055	1054	1053	1052	1051	1050	1049	1048	1047	1046	1045	1044	1043	1042	1041	1040	1039	1038	1037	1036	1035	1034	1033	1032	1031	1030	1029	1028	1027	1026	1025	1024	1023	1022	1021	1020	1019	1018	1017	1016	1015	1014	1013	1012	1011	1010	1009	1008	1007	1006	1005	1004	1003	1002	1001	1000	999	998	997	996	995	994	993	992	991	990	989	988	987	986	985	984	983	982	981	980	979	978	977	976	975	974	973	972	971	970	969	968	967	966	965	964	963	962	961	960	959	958	957	956	955	954	953	952	951	950	949	948	947	946	945	944	943	942	941	940	939	938	937	936	935	934	933	932	931	930	929	928	927	926	925	924	923	922	921	920	919	918	917	916	915	914	913	912	911	910	909	908	907	906	905	904	903	902	901	900	899	898	897	896	895	894	893	892	891	890	889	888	887	886	885	884	883	882	881	880	879	878	877	876	875	874	873	872	871	870	869	868	867	866	865	864	863	862	861	860	859	858	857	856	855	854	853	852	851	850	849	848	847	846	845	844	843	842	841	840	839	838	837	836	835	834	833	832	831	830	829	828	827	826	825	824	823	822	821	820	819	818	817	816	815	814	813	812	811	810	809	808	807	806	805	804	803	802	801	800	799	798	797	796	795	794	793	792	791	790	789	788	787	786	785	784	783	782	781	780	779	778	777	776	775	774	773	772	771	770	769	768	767	766	765	764	763	762	761	760	759	758	757	756	755	754	753	752	751	750	749	748	747	746	745	744	743	742	741	740	739	738	737	736	735	734	733	732	731	730	729	728	727	726	725	724	723	722	721	720	719	718	717	716	715	714	713	712	711	710	709	708	707	706	705	704	703	702	701	700	699	698	697	696	695	694	693	692	691	690	689	688	687	686	685	684	683	682	681	680	679	678	677	676	675	674	673	672	671	670	669	668	667	666	665	664	663	662	661	660	659	658	657	656	655	654	653	652	651	650	649	648	647	646	645	644	643	642	641	640	639	638	637	636	635	634	633	632	631	630	629	628	627	626	625	624	623	622	621	620	619	618	617	616	615	614	613	612	611	610	609	608	607	606	605	604	603	602	601	600	599	598	597	596	595	594	593	592	591	590	589	588	587	586	585	584	583	582	581</

* התחלקות מספר התיירים בשנת 1972, הכולל את אלה שהגיעו באניות סיור, הוא (באלפים): ארה"ב וקנדה — 305.6; הממלכה המאוחדת — 67.2; צרפת — 65.6; גרמניה — 43.7; סקנדינביה — 38.4; שאר ארצות אירופה — 104.5; יתר הארצות — 102.5.
הפסוק: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד התיירות.

דיאגרמה י"ב-3

תיירים נכנסים, 1956 עד 1972
(אלפים)

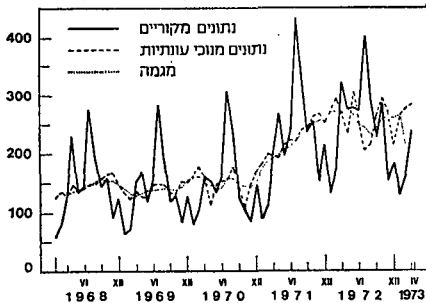


כיל חצי לוגרימתי.

ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

דיאגרמה י"ב-4

מדד תיירות חודשי, 1968 עד 1972
(הבסיס: ממוצע 1967=100)



ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

בקירוב. (ראה דיאגרמה י"ב-4). במספר התיירים שהגיעו בדרך הים (במיוחד באניות סויר) ובדרך היבשה חלה עלייה.

סיכום של השפעות וגורמים מסביר את ההיכרות והניכרות בתיירות לישראל ב-1972 ובמיוחד במחצית השנייה של השנה, אולם קשה, כמובן, להעריך כמותית את השפעתו של כל גורם מבין הגורמים, וקשה אף לקבוע את העתוי של ההשפעה כמצוין להלן:

הגידול המואץ והרמה הגבוהה במיוחד של 1971 שהיתה שנת רגיעה יחסית מבחינה ביטחונית; נראה, שב-1971 הגיעו תיירים רבים, שדחו את נסיעתם לישראל מ-1970. ב-1971, ובמיוחד בחודשי השיא בתנועת התיירות, הגיע ענף התיירות כמעט למיצוי אפשרויותיו בתחום האכסון וכוח האדם, והיה סביר להניח, ששיעור גידול כזה לא יוכל לחזור על עצמו ברציפות שנה לאחרי שנה, מה גם שבשנת 1971 היתה פגיעה ברמת השירות לתיירים, ועל כן חלק מההאטה שאפיינה את 1972 בא כתגובה לרמת השירותים שקיבלו התיירים ב-1971. השפעה ניכרת היתה לאירועים הביטחוניים כגון ההפרעות לתעופה האזרחית לישראל ופעילות הטרור באירופה. אשר להשפעות השינויים המונטריים — פיחות הדולר בסוף 1971 מחד גיסא והייסוסים של חלק מהמטבעות האירופיים מאידך גיסא היו צריכים להשפיע במיוחד על תנועת התיירות מארצות הברית לאירופה ושאר העולם בכללם לישראל; כארצות, שבוצע בהן פיחות (ארה"ב וקנדה).

פעלו בוודאי מגמות לחיפוש אלטרנטיבות, שתקזנה את השפעת ירידת כוח הקנייה של הדולר, כגון בחירת ארצות זולות יותר, קרובות יותר, פחות ארצות בסויר, קיצור משך השהייה, הסתפקות בסטנדרטים נמוכים יותר של שירות נסיעה שלא בעונות השיא, וכמובן — ביטול תכנית נסיעה לחו"ל. ביבשת אירופה עצמה היה כיוון ההתפתחות הפוך. אולם מנתונים מוקדמים על התפתחות התיירות מארה"ב לארצות שמעבר לים ובמיוחד לאירופה, נראה, שבשנת 1972 חלה דוקא עלייה ניכרת (נתונים אלה מקבלים חיזוק מנתוני התנועה בקו הטיסה הטרנס-אטלנטי). נראה, שהשפעת ההכנסה על תנועת התיירות מארה"ב שהיתה חיובית בשנת 1972, היתה חזקה יותר מהשפעת המחיר השלילית כתוצאה משינוי שער החליפין ומעליית מחירים אינפלציונית בארצות התיירות באירופה, גם בישראל חלה עלייה ניכרת בתעריפי השירותים לתייר; שירותי בתי המלון התייקרו ב-12—15 אחוזים, התייקרו גם דמי השירות בבתי המלון, שאינם כלולים בתעריף הבסיסי, התייקרו אף התחבורה ושירותי המסעדות. מהנתונים שבידינו קשה להעריך כמותית את התפתחות המחירים היחסיים לישראל—אירופה. כמו כן, כפי שצוין כבר בפרק העוסק בתעופה הבין-לאומית, נפתחו ב-1972 בפני תיירים מארה"ב ומאירופה אפשרויות טיסה בתעריפים זולים יותר מאלה שהיו קיימים ב-1971, וזאת ללא שינוי מקביל בטיסות לישראל.

בסך הכול ירד, כנראה, חלקה של ישראל בסך התיירות מארה"ב, אף על פי ששער החליפין בין הליי והדולר לא השתנה בשנת 1972, להבדיל מההתפתחות באירופה. למעלה מ-86 אחוזים מכלל התיירים הגיעו בדרך האוויר בדומה ל-1971 וקצת פחות מאשר ב-1970. הגידול במספר הנכנסים בדרך האוויר היה 10.7 אחוזים, במספר התיירים שנכנסו בדרך הים (פרט למבקרים באניות סויר) חלה ירידה בשיעור 12.1 אחוזים, עלייה בשיעור 21.7 אחוזים חלה במספר התיירים הבאים באניות סויר, ואילו במספר הנכנסים בדרך היבשה (כולל ביקורי קיץ מירדן ומסאצות ערב אחרות לירושלים) חל גידול בשיעור 23.8 אחוזים (ראה לוח י"ב-9). בשנת 1972, בעיקר מחמת האירועים הביטחוניים שצינו לעיל, נפגעה במיוחד עונת השיא הרגילה בתנועת התיירות: בעוד שבשנים 1968 עד 1971 הגיעו לישראל כ-37 אחוזים מכלל התיירים בחודשים יוני עד אוגוסט הרי שבשנת 1972 ירד השיעור ל-32 אחוזים.

ירידת קצב הגידול בתיירות מארה"ב ומקנדה (ללא אניות סויר) מ-51.5 אחוזים ב-1971 ל-7.7 אחוזים בשנת 1972 גרמה גם לירידת חלקה של צפון אמריקה בסך התיירים באותה שנה והוא היה 43.9 אחוזים, אך זו עדיין רמה גבוהה יותר מהרמה הממוצעת השנתית בשנות ה-60. (ראה לוח י"ב-10). במקביל לירידת חלקה של צפון אמריקה בכלל התיירים חלה עלייה בחלקה של אירופה. יצוין שיעור הגידול הניכר במספר התיירים מגרמניה ומסקנדינביה, הגבוה מהממוצע לגבי כל התיירות אף כי איטי לעומת 1971. שיעור גידול נמוך מהממוצע אפיין את הממלכה ה-מאוחדת, וירידה נרשמה במספר התיירים מצרפת¹. כאן יצוין, שירידה בחלקן של ארה"ב וצרפת בכלל מספר התיירים מתבטא כנראה, בירידת אחוז היהודים בכלל התיירים, אף ושלערכה זו אין ביסוס מספרי. נראה שלהתפתחות זו השפעה לכיוון קיצור השתות הממוצעת של תייר וירידה בהוצאה הממוצעת לתייר בישראל. משתנים אלה הושפעו גם מעובדת ירידת משקלם היחסי של הגילאים הצעירים מבין התיירים.

במספר הלינות של תיירים בבתי המלון המומלצים לתיירים בשנת 1972 היתה ההאטה ניכרת יותר מאשר במספר התיירים והיא היתה בשיעור 5 אחוזים לעומת 41 אחוזים בשנת 1971. מספר הלינות של תיירים בבתי מלון מומלצים לתיירים הסתכם בכ-5.1 מיליון מהם 2.9 מיליון בקירוב בבתי המלון בני 4 ו-5 כוכבים. מספר הלינות תלוי, כמובן, הן במספר התיירים והן במשך שהותם הממוצעת. השתות הממוצעת של התיירים השוהים בארץ עד שלושה חודשים נתקצרה לכדי 17 ימים לעומת 19 יום בשנת 1971 ו-18 יום בתקופה 1969-1970. ישראל מצטיינת, בהשוואה לארצות תיירות אחרות, במשך שהות ממוצע ארוך לתייר מסיבת היותה, יעד תיירות רחוק, הכרוך בהוצאות נסיעה גבוהות, יחסית. ההוצאה הממוצעת לתייר בשנת 1972 היתה 292 דולר — עלייה בשיעור 7.7 אחוזים (ראה לוח י"ב-11).

דיאגרמה י"ב-5
מדד רבעוני של לינות אורחי חוץ, הכנסות
מתיירים ומדד שנתי של חדרים בבתי מלון
מומלצים לתיירים.
(הבסיס: 1968=100)



כיוול חצי לוגריטמי.
המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה
ומשרד התיירות

בצד ההצע, במספר החדרים בבתי מלון המו-מלצים לתיירים חל ב-1972 גידול בממוצע שנתי בשיעור 9 אחוזים בקירוב לעומת תוספת של 7 אחוזים בשנים 1970 ו-1971. שיעור גידול זה הוא ברמה הנמוכה מהשנים 1968-1969 (ראה לוח י"ב-12 דיאגרמה י"ב-5). בבתי המלון בעלי שתי הדרגות הגבוהות היה שיעור הגידול גבוה יותר — 17.5 אחוזים. יצוין, שקיימת מגמה ארוכת טווח של עליית חלקם של החדרים בבתי מלון בעלי ה-דרגות הגבוהות בכלל החדרים. בסוף שנת 1972 היו 17.9 אלף חדרים בבתי הארחה המומלצים לתיירים, מהם 7.7 אלף בבתי הארחה בעלי 5 ו-4 כוכבים.

¹ כל אלה ללא תיירים באניות סויר.

לוח י"ב-11

לינות תיירים, שהות תיירים והכנסות מתיירות, 1961 עד 1972

העלייה או הירידה (—) לעומת השנה הקודמת								ממוצע ממוצע —1964 —1961 1967 1963		
1972	1971	1970	1969	1972	1971	1970	1969	1968		
(אחווים)										
מספר לינות אורחי חוץ										
בבתי מלון מומלצים לתיירים										
(אלפים)										
5.0	41.1	6.8	—5.5	5,084.5	4,842.5	3,431.6	3,214.1	3,400.4	..	..
מזה : בבתי מלון בעלי 4—5 כוכבים										
(אלפים)										
8.2	38.8	6.7	—3.8	2,862.1	2,644.3	1,904.6	1,784.6	1,854.6	..	..
שהות ממוצעת של התיירים										
עד חודש (ימים)										
				12	14	13	13	13	11	11
עד 3 חודשים (ימים)										
				17	19	19	18	17	..	..
עד שנה (ימים)										
				24	24	25	25	22	..	..
חציון שהות (ימים)										
				13	16	16	16	15	14	15
19.3	71.6	21.1	—10.6	212.7	178.3	103.9	85.8	96.0	54.9	39.8
הכנסות במטבע חוץ (מיליוני דולר)										
7.7	15.3	9.7	—3.4	292.4	271.5	235.4	214.5	222.0	187.8	209.3
הכנסה ממוצעת לתייר (דולר)										

המקור: הלשמה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד התיירות.

לוח י"ב-12

חדרים, תפוסה ומועסקים בבתי מלון, 1964 עד 1972

העלייה או הירידה (—) לעומת שנה קודמת						ממוצע 1964-1967						ממוצע 1964-1967					
1972	1971	1970	1969	1968	1967	1972	1971	1970	1969	1968	1967	1972	1971	1970	1969	1968	1967
(אחוזים)																	
4.8	5.2	4.9	..	..	..	20,624	19,683	18,717	17,846	*17,091	..	מספר חדרים בבתי מלון (ממוצע שנתי)					
8.9	7.0	7.0	10.0	16.0	12.2	17,124	15,719	14,685	13,730	12,486	*9,796	מזה : בבתי מלון מומלצים לתיירים					
(17.5)	(11.1)	(9.3)	(12.7)	(14.0)	(15.5)	(7,071)	(6,020)	(5,419)	(4,958)	(4,401)	(3,358)	מזה : בעלי שתי הדרגות הגבוהות					
						59.3	60.4	50.1	50.8	55.7	51.3	אחוז תפוסת מיטות בבתי מלון מומלצים לתיירים (אורחי חוץ ומקומיים)					
6.3	14.7	10.0	..	..	..	11,275	10,611	9,254	8,411	..	..	מועסקים בבתי מלון מומלצים לתיירים (ממוצע שנתי)					

הערות : מסוף 1967 כלולים החדרים במזרח ירושלים.

* מסוף השנה.

המקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומשרד התיירות.

על פי הנתונים המצויים כיום, צפוי, שבסוף שנת 1973 (לעומת סוף 1972) תהיה תוספת חדרים בשיעור של 25 אחוזים בקירוב. ובסך הכול יהיו בסוף השנה למעלה מ-22 אלף חדרים בבתי מלון מומלצים לתיירים. כמו כן מצויים בבנייה (בשלבם שונים) בראשית 1973 למעלה מ-10 אלפים חדרים.

תוספת החדרים המהירה הצפויה כפי הנראה בשנים הקרובות היא תוצאה של ציפיות אופטימיות באשר לעתיד התיירות מחד גיסא ומתנאי ההשקעה הנוחים מאידך גיסא. ההשקעות בבתי מלון, כמפעלים מאושרים, זוכות להלוואות ממשלתיות בשיעור 35—60 אחוזים מההשקעה ובריבית של 6.5—9 אחוזים — הכול לפי האזור ולפי דרגת בית המלון, לתקופה של 13 שנים. זאת נוסף על מעגקים והנחות במסים קשירים ועקיפים¹. מידת הסיכון שנוטל על עצמו המשקיע, גם בתנאים של תפוסה גבוהה בשנים הראשונות לפתיחת בית המלון, היא גבוהה יחסית לרווחי ההון הצפויים בשל התייקרויות במשק. במקרה זה קיים תמריץ להאצה בבניית בתי מלון מעבר למתחייב מקצב הגידול הצפוי בתיירות.

במספר המועסקים (בממוצע חודשי) בבתי מלון מומלצים לתיירים חל בשנת 1972 גידול בשיעור 6.3 אחוזים, שהוא שיעור גידול נמוך מזה של החדרים (יצוין, שמספר המועסקים הנדרש לחדר בבתי מלון בעלי הדרגות הגבוהות הוא גבוה יותר מאשר בדרגות הנמוכות של בתי המלון), אולם מספר העובדים בממוצע לחדר הוא, בין השאר, גם פונקציה של העונתיות בלינות ושל כמותן.

בתפוסת המיטות (הכוללת גם לינות ישראלים) בבתי המלון המומלצים לתיירים בכל הדרגות חלה ירידה קלה לעומת 1971, והיא היתה בשנת 1972 59.3 אחוזים (60.4 אחוזים ב-1971). זוהי עדיין רמת תפוסה גבוהה בהשוואה לשנים קודמות. תפוסת המיטות ירדה במיוחד בדרגות הגבוהות (גם הצע החדרים עלה כאן מהר יותר), ובולטת הירידה בתפוסת המיטות הממוצעת בתל-אביב, שבה גדל הצע החדרים בקצב גבוה מהממוצע ובה גם הפרופורציה של דרגות 5-7 כוכבים גבוהה, יחסית². התפוסה בת"א ירדה מ-75.8 אחוזים ל-69.0 אחוזים. השוואת התפוסה בחודש אוגוסט בשנים 1971 ו-1972 (לכל היישובים ולכל דרגות בתי המלון) מורה על ירידה מ-85.2 אחוזים ל-76.2 אחוזים.

¹ בתי מלון שהיו בשנת 1972 בבנייה ואשר סיימו בנייתם עד 31.3.73 (באילת עד 31.9.73) זכאים למענק מיוחד בסכום 2,000—3,000 ל"י לחדר, שינוכה מעלות ההשקעה לצורך קבלת ההלוואות המקובלות. כל אלה לצורך זירוז הגמר לקראת שנת הכ"ה. גם התשלום עבור הקרקע, במקרים של בנייה על קרקעות שהיו בבעלות הציבור הוא במקרים רבים פחות ממחיר השוק.

² בירושלים עלתה תפוסת המיטות מ-61.2 אחוזים ל-63.5 אחוזים תוך עלייה ניכרת בתפוסה במזרח העיר. ירידה במערכה. יצוין שבת"א היתה בשנת 1972 אף ירידה מוחלטת. במספר הלינות בבתי המלון לעומת 1971.