

התחבורה והתקשורת¹

1. קווי ההתפתחות העיקריים

בשנת 1966 נשארה תפוקת התחבורה על רמת השנה הקודמת. היתה זו תוצאה של ירידה ניכרת בתפוקת התחבורה היבשתית הפנים ארצית ושל האטה בקצב העלייה של תפוקת התחבורה הבינלאומית.

מיתון הפעילות הכלכלית במשק הביא ב־1966 לצמצום בהובלת מטענים ונוסעים פנים ארצית והוא השפיע — בצד מגמות של השוק הבינלאומי — גם על ההאטה בתפוקת הספנות והנמלים. ההאטה בתפוקת התחבורה האווירית הבינלאומית נבעה בעיקר מהאטה בגידול ההיצע, שאינה קשורה בשוק המקומי. בסך הכול, נשארה תפוקת התחבורה על הרמה של השנה הקודמת (לאחר גידול בשיעור 10 אחוזים ב־1965 — גידול שהיה בבחינת האטה לעומת שיעור גבוה יותר בשנים שקדמו ל־1965). מחירי הענף עלו במידה מתונה מזו של אשתקד (6 ו־4 אחוזים בהתאמה) ופדיונו הסתכם ב־1.630 מיליון ל"י במחירים שוטפים. בהשקעה הריאלית בענף חלה ירידה ניכרת: בשיעור 24 אחוזים בקירוב.

בתחבורה היבשתית חלה ירידה בתפוקה בשיעור 5 אחוזים, והיא התבטאה בהובלת נוסעים ומטענים כאחד (ראה לוח י"ד-1). נתוני צריכת הדלק של התחבורה המוטורית האזרחית (למעט צריכת הרכבת), המשמשים אמת מידה לרמת הפעילות בענף התחבורה היבשתית, מורים על התחזקות מגמת הירידה במחצית השנייה של 1966. ירידה בשיעור 5 אחוזים חלה בתפוקה הנובעת מהובלת מטענים בשוק המקומי², לאחר שבשנת 1965 חלה בה עלייה בשיעור 6 אחוזים. בביקוש להובלות אלו נסתמן צמצום עוד ב־1965, עם סיומן של עבודות פיתוח גדולות היקף. מגמה זו נתחזקה ב־1966, מחמת הירידה בהתחלות הבנייה, ירידת ההשקעה בעבודות עפר, ירידת התוצר בחקלאות והאטה בקצב גידול הייצור התעשייתי. ירידת מחירים בשיעור 9 אחוזים בחלק זה הענף לא היה בה כדי למנוע את אבטלת חלק מכושר ההובלה. התפוקה הנובעת מהסעת נוסעים פנים ארצית³ פחתה ב־6 אחוזים, לאחר גידול בשיעור 2 אחוזים ב־1965. הירידה היתה מתונה יחסית בקווי האוטובוסים הסדירים ובנסיעות "שירות" במוניות, והיא היתה ניכרת יותר בנסיעות מיוחדות, הן באוטובוסים והן במוניות. שלא כדוגמת מחירי המטענים עלו מחירי הסעת הנוסעים — בעקבות עליית הוצאות הייצור ובהתאם להחלטות הממשלה. בספנות הישראלית הואט קצב הגידול בתפוקה בשנה הנסקרת לעומת 1965: 6 אחוזים ו־16 בהתאמה. בגידול כושר ההובלה של צי המטענים חלה האטה ניכרת ולראשונה חלה אף ירידה — בשיעור 5.2 אחוזים — ככושר ההובלה של צי המשא הכללי. סך כל הפדיון במחירים שוטפים עלה ב־4.5 אחוזים לעומת גידול בשיעור 19 אחוזים ב־1965. העלייה היתה בהכנסות ממטענים בעוד

¹ כולל: הובלה יבשתית, קווי דלק, תעופה פנים ארצית, דואר, ספנות וגמלים, תעופה ושרות תעופה.

² כולל: הובלת מטענים במשאיות, רכבת, תעופה פנים ארצית ואוטובוסים. הובלות אלו נוטלות 22 אחוזים מפדיון הענף במחירים שוטפים.

³ כולל: הסעת נוסעים באוטובוסים, מוניות, רכבת ותעופה פנים ארצית. אלה נוטלים 20 אחוזים מפדיון הענף במחירים שוטפים.

השינויים בתפוקה הריאלית ובמחירים בתחבורה, לפי ענפי משנה, 1965 ו-1966

העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת			
במחירים		בתפוקה	
1966	1965	1966	1965
(אחוזים)			
1. הובלה פנים ארצית			
א. תחבורה יבשתית			
אוטובוסים וכרמלית			
11	16	-5	2
מוניות			
15	* 11	-10	3
משאיות			
** -10	8	-5	6
רכבת (מטענים ונוסעים) ***			
12	22	-8	-2
סך הכול			
—	11	-5	4
ב. אחרת			
קווי דלק			
6	-2	7	14
תעופה פנים ארצית			
6	11	2	14
דואר			
37	7	2	14
סך הכול			
32	6	2	14
סך כל ההובלה הפנים ארצית			
7	10	-4	6
2. הובלה בין-לאומית			
א. ספנות ונמלים			
ספנות			
** -1	* 3	** 6	* 16
נמלים ****			
** 13	* 5	** 5	* 6
סך הכול			
2	3	5	14
ב. תעופה ושדות			
תעופה			
-5	-9	9	* 26
שדות תעופה ****			
19	1	8	28
סך הכול			
-4	-8	9	26
סך כל ההובלה הבינלאומית			
1	—	6	17
סך כל התפוקה במחירי השוק ****			
4	6	—	10

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

* מספר מתוקן.

** אומדן ארצי.

*** למעט הכנסות שונות והכנסות מביצוע עבודות לגורמי חוץ.

**** הנתונים הם לשנה תקציבית.

***** למעט סובסידיות לאוטובוסים וגירעון הרכבת, ולרבות גביות בול ביטחון באוטובוסים, רכבת ודואר.

שבהכנסות מנוסעים, החכרות ושונות חלה ירידה (ראה לוח י"ד-8). רפיון הפעילות במשק השפיע על הספנות, שכן ירדה הובלת מטען כללי אל ישראל וממנה, אולם, מאידך גיסא, פעלו על ענף זה מגמות מקוזות; בין היתר, עליית חלקה של הספנות הישראלית בהובלות אל ישראל וממנה ועלייה בהובלת גרעינים בצובר. במחיר הובלת מטענים חלה ירידה, בעוד שבמחירי הובלת נוסעים — עלייה (כתוצאה משינוי הרכב סוגי הנוסעים ולא משינוי במחירים). בתחום התחבורה האווירית הואט קצב הגידול. תפוקת אל-על עלתה ב-9 אחוזים לעומת 26 אחוזים ב-1965, תופעה שנבעה בעיקר מהאטה ניכרת בגידול היצע הטון / ק"מ הניתן לניצול של החברה.

2. הובלה פנים ארצית

ההובלה הפנים ארצית כוללת את התחבורה המוטורית האזרחית, התעופה הפנים ארצית, הדואר וקווי הדלק, והיא תופסת 60 אחוזים מפדיון הענף במחירים שוטפים. חלק ההובלה המוטורית (מטענים ונוסעים) בפדיון ההובלה הפנים ארצית הינו למעלה מ-70 אחוזים. בענף זה יש משקל גדול להובלת מטענים, הקשורה בקשר הדוק לשאר ענפי המשק, והוא רגיש לשינויים בפעילותם במידה רבה יותר משאר חלקי הענף. בעוד שהתפוקה הריאלית של כל ההובלה הפנים ארצית ירדה ב-4 אחוזים, ירדה תפוקת התחבורה המוטורית בלבד ב-5 אחוזים לאחר האטה בשנת 1965. מגמות אלה מצאו את ביטויין גם בשינויים בצריכת הדלק: צריכת הסולר בתחבורה המוטורית האזרחית (למעט הרכבת) ירדה בשיעור 2 אחוזים בערך, לאחר שעלתה ב-1965 ב-7 אחוזים. ירידה זו בצריכת הסולר מבטאת ירידה בפעילותם של האוטובוסים, חלקו הגדול של ענף המשאיות וחלק מהמוניות. צריכת הבנוין, המשמשת את הרכב הפרטי, חלק מהמוניות וחלק מהמשאיות, עלתה ב-4 אחוזים, לאחר האטה ניכרת עוד ב-1965. השפעת המיתון, עם זאת, בולטת יותר במחצית השנייה של שנת 1966 (ראה לוח י"ד-2).

לוח י"ד-2

השינוי בצריכת הדלק בתחבורה המוטורית האזרחית (למעט הרכבת), 1963 עד 1966

(אחוזים)

העלייה או הירידה (-)		
סולר	בנוין	
9.5	8.9	1963
5.1	16.2	1964
7.0	10.4	* 1965
-1.6	3.9	1966
8.6	9.9	ינואר עד יוני 1966 **
-11.7	-1.9	יולי עד דצמבר 1966 **

* השנה האחרונה להפעלת אוטובוסים בבנוין, אך גם ב-1964 היה משקלם של אלה קטן.
** לעומת התקופה המקבילה בשנה הקודמת.
ה ט ק ו ר : מינהל הדלק.

לאחר האטה ניכרת בשנת 1965, ירדה התפוקה הריאלית של ענף המשאיות ב־1966 בכ־5 אחוזים.¹ ירידה זו היתה מלווה בגידול בכושר ההובלה — אף כי גידול בשיעור איטי ביחס לאשתקד. גורמים אלה הביאו לירידת מחירים חריפה בשיעור כ־10 אחוזים במוצע שנתי.² הביקוש להובלה במשאיות ירד עוד במחצית 1965, עם סיומן של עבודות פיתוח גדולות היקף כמוביל הארצי, בניית נמל אשדוד א' ומפעלי פיתוח ים המלח. מגמת הירידה בביקוש נמשכה אף ב־1966 והיא נעוצה בעיקרה בירידה בכ־20 אחוזים בהובלות של חומרי כרייה ומחצבה — הובלות התופסות 25 אחוזים מהטון / ק"מ של הענף — כתוצאה מירידת התחלות הבנייה וירידת ההשקעה בעבודות עפר. ירידות מתונות יותר בהובלות חלו בחקלאות ובתעשייה, ומאידך גיסא, חלו עליות בהובלת מחצבים — הובלות שהינן כ־12 אחוזים מהטון / ק"מ של הענף. גורמים נוספים שפעלו השנה הביאו אף הם לירידת התפוקה, כגון ירידת ההובלה ממחצבות מרוחקות יותר וקיצור אורך קווי ההובלה צפונה — עם הפעלת הרכבות בקו דימונה-באר-שבע. מאידך גיסא, הגדילה הפעלת נמל אשדוד את חלקן של המשאיות בהובלת פרי על חשבון ההובלות ברכבת. יצויין, שאצל מובילי המשנה, היתה הירידה בתפוקה תלולה הרבה יותר והיא הגיעה ל־20-30 אחוזים. מובילים אלה קשורים בהסכמים עם ארגוני ההובלה הקיימים בענף, ועם צמצום ההובלות, היו הם הראשונים להיפגע.

עד שנת 1964 עלה קצב הגידול בביקוש לשירותי המשאיות על קצב הגידול בכושר ההובלה, לא מפליא אפוא, שעל רקע זה התפתחה קניית רכב קוניונקטוראלית, הן מצד ארגוני המשאיות והן מצד בודדים, שנכנסו לענף וגרמו בכך לעליית מספר מפעילי הרכב ולהזמנות רכב ספציפי. החל בשנת 1965 נסתמנה בענף מגמת האטה בביקוש, אך היצע המשאיות המשיך לעלות, אף כי בשיעור קטן, במיוחד בהזמנות חדשות (עוברת לעתים, תקופה של שנה וחצי מיום מסירת ההזמנה ועד לקבלת הרכב). כך ניתן להסביר חלק מהגידול במספר כלי הרכב בענף בשנת 1965 ובמידה פחותה אף ב־1966, על אף השפל בענף. בסך הכול, גדל היצע המשאיות (מעל 2.5 טון מטען מורשה) במשך השנים 1965/66 עד 1966/67 בכ־16-17 אחוזים.³ מן הראוי לציין, שעל אף עודף כושר ההובלה לא נעלמה כליל ההובלה בתנאי עומס יתר. ארגוני ההובלה הגדולים נטו להשבית חלק מהמשאיות (במיוחד את הקטנות) תוך הגדלת ניצולת הרכב במגמה לחסוך בהוצאות משתנות, בעוד שאצל המובילים הקטנים ירדה ניצולת הרכב והם נטו להוביל מטענים לעתים בתנאי רווחיות נמוכים ביותר.

על רקע הירידה בביקוש והעלייה בהיצע, החריפה התחרות בין המובילים ובמיוחד בין המובילים השוליים, שהובלותיהם אינן קשורות בהתקשרות מוסדית ואשר אינם "בעלי חזקות" על סוגי הובלה או אזורי הובלה. עובדה זו⁴ הביאה לירידת מחירים בשיעור 10 אחוזים במוצע שנתי לענף כולו. ירידת המחירים לא היתה אחידה: ירידה ניכרת חלה במחירי הובלות שבהן נערכו מכרזים — בשיעור 15-20 אחוזים — מאידך גיסא, חלו אף עליות קלות בסוגי הובלות אחדים. ירידת המחירים לא מנעה, עם זאת, הוצאות אבטלה בענף, ולפי אומדן משרד התחבורה (הלוקח בחשבון ירידה בפריזון) הקיפה האבטלה בסוף 1966 כ־13 אחוזים מכושר ההובלה. בשנת 1966 עלו מחירי התשומות בענף בשיעור 5-6 אחוזים; עלייה זו, נוסף על הירידה במחירים ובתפוקה, הביאה לירידת רווחיות הענף. תופעת לוואי לירידת הרווחיות היא הירידה בגריטת רכב מיושן. השנים האחרונות, שקדמו ל־1966, נתאפיינו בגריטת רכב, בפרט זו של רכב

¹ אומדן שנעשה בשיתוף עם משרד התחבורה.

² מן הראוי לציין, שבחישוב הירידה נכללה גם ההרעה בתנאי התשלום: עד כה ניתן האשראי במוצע לכ־3 חודשים, השנה הוא ניתן ל־6-7 חודשים.

³ בהעדר נתונים סופיים על מצבת הרכב נעשה שימוש בנתוני משרד התחבורה לשנים התקציביות.

⁴ על רקע התפתחויות אלה נוצר גם לחץ מצד המובילים לארגון הענף במסגרות קרטליות וקרטליות למחצה.

בנוזן מיושן והחלפתו במשאיות דיזל כבדות יותר, שרכישתן כרוכה בהשקעה גדולה. מגמה זו נחלשה, כנראה, השנה.

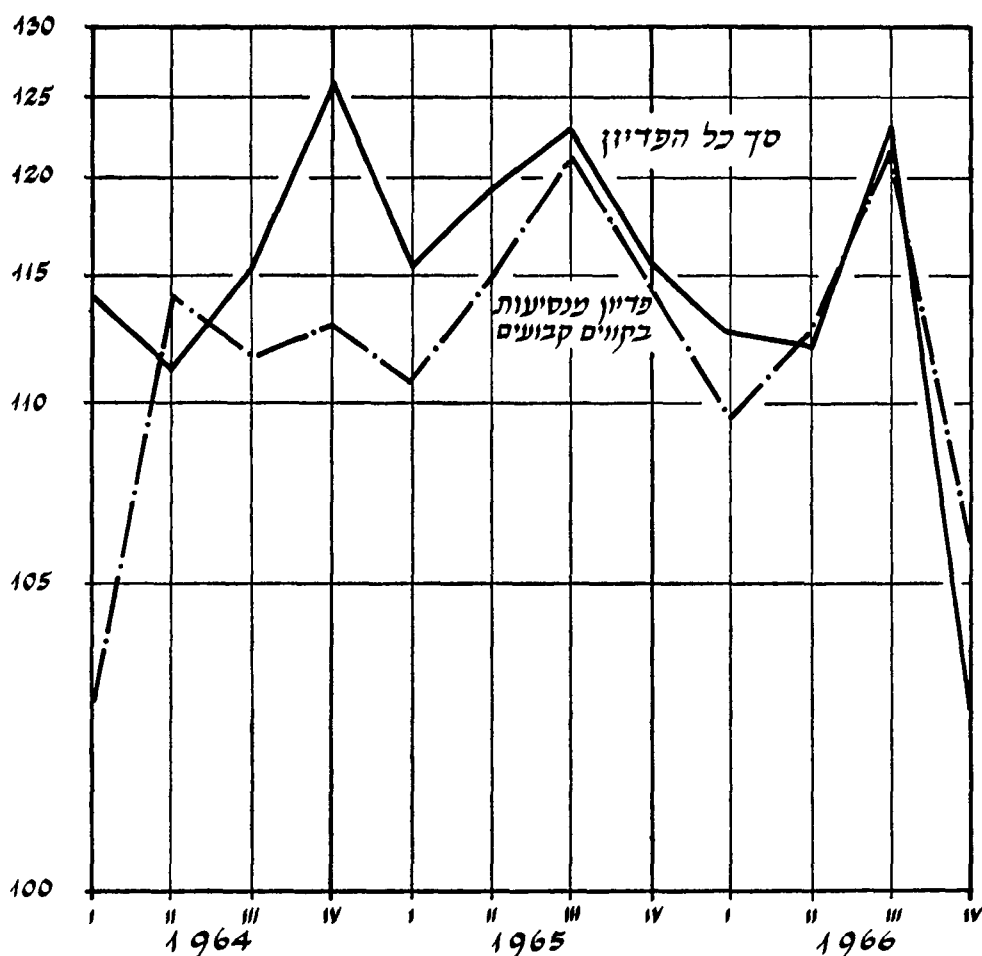
ב. האוטובוסים

התפוקה הריאלית של ענף האוטובוסים ירדה ב־5 אחוזים בקירוב¹ ב־1966, לאחר האטה ניכרת בשיעור הגידול ב־1965 — שנה שבה עלתה התפוקה ב־2 אחוזים בלבד — ולאחר גידול בשיעור 17 אחוזים ב־1964. המחירים עלו ב־11 אחוזים בממוצע שנתי, לעומת 16 אחוזים אשתקד. העלאות במחירים ב־1966 התרכזו בקווים קבועים בלבד. פדיון חברות האוטובוסים והכרמלית במחירים שוטפים הסתכם ב־226.8 מיליון ל"י.

דיאגרמה י"ד 1

מדד הפדיון בענף האוטובוסים, 1964 עד 1966

(הבסיס 1963 = 100)



כיוול חצי לוגריתמי.

ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

¹ בשירותי הכרמלית ירד מספר הנוסעים ב־9 אחוזים.

בקווים הקבועים היתה הירידה בתפוקה הריאלית בשיעור 3 אחוזים, במיוחד בולטת הירידה ברבעון הרביעי של שנת 1966 (ראה דיאגרמה י"ד-1). נראה, שחלק מהירידה נובע מצמצום הפעילות במשק ומירידת ההכנסות. בקווים הבלתי קבועים — נסיעות מיוחדות וטיולים — היתה הירידה בתפוקה בשיעור 21 אחוזים. הפדיון מנסיעות אלו (לרבות נסיעות קבועות של מפעלים ומוסדות המסיעים עובדיהם, הסעות של בודדים וקבוצות בטיולים וכן שירותי תיור לתיירים¹ היה ב-1966 8 אחוזים מכלל ההכנסות והסתכם ב-17.6 מיליון ל"י ובכך הוא ירד מהרמה של 1964 — 23.8 מיליון ל"י ו-13 אחוזים מכלל ההכנסות. לפי נתונים ראשונים, גדלה, כנראה, ההכנסה משירותים הניתנים לתיירים מחו"ל באופן מוחלט, וירדו ההכנסות מישראלים, הן בצורה מוחלטת והן יחסית להכנסות מזרים. בכיוון ירידת התפוקה בנסיעות מיוחדות וטיולים ב-1966, פעלו גם הירידה בביקוש להסעת עובדים למפעלי פיתוח (הסעות אלה נכללו בסעיף נסיעות מיוחדות וטיולים) מרוחקים שבנינם הושלם או צומצם וכן הביקוש הרב לסוג שירות זה בשנת הבחירות — 1965.

התעריפים בקווים הקבועים הועלו לאחרונה במאס 1966² — באגד — ב-10 אחוזים, בהמקשר — ב-11.5³ אחוזים ובדן — ב-14 אחוזים. עד 1966 קבעה את התעריפים רשות התעריפים, והם נקבעו בשיטת ה"cost plus", ולפיה הועלו המחירים בעקבות עליית הוצאות הייצור. שיטה זו תרמה להגדלה ניכרת בהוצאות, שבהן גבוה מרכיב השכר, תוך כדי יצירת גירעונות⁴, שכן הקואופרטיבים ציפו שגירעונותיהם יכוסו בהעלאות תעריפים או בכספי הממשלה. גירעונות אלה מומנו על-ידי חיסול הונם העצמי⁵ של הקואופרטיבים ושימוש מוגבר בהלוואות והם הביאו להרעת המבנה הפינאנסי שלהם.

ג. המוניות⁶

בשנת 1966 חלה ירידה בשיעור 10 אחוזים בתפוקה הריאלית של ענף המוניות. ירידה זו היתה מלווה בעליית היצע בענף. עם זאת, עלו המחירים בממוצע שנתי בשיעור 14-15 אחוזים⁷. סוג השירות שנפגע במיוחד מירידת הביקוש הוא ענף הנסיעות המיוחדות ("ספישל") שחלקו בפדיון הענף מגיע ל-40-50 אחוזים. ירידת התפוקה בשירות זה גבוהה בהרבה מן הממוצע, כתוצאה ממעבר נוסעים לשימוש באמצעי תחבורה תחליפיים.

צמצום הביקוש, מחד גיסא, וגידול בהיצע מאידך גיסא⁸, הביאו לירידת רווחיות הענף ובמידה רבה אף לשינויים בדפוסי העבודה בו — מוניות שנהגו לפעול בשירותי נסיעות מיוחדות נטו לעבור ל"שירות".

עליית ההוצאות עקב העלאת הבלו על בנוזין הביאה עמה העלאת תעריפים במאס 1966⁹. אך נראה, שהעלאת תעריפים זו לא מומשה במאה אחוזים ולא היה בה בכדי לקזז כליל את השפעת עליית ההוצאות¹⁰.

¹ הכנסות שלושת הקואופרטיבים משירותי תיור כלולים בענף התחבורה.

² תמורת דחיית העלאת המחירים בחודשים ינואר-פברואר 1966 קיבלו הקואופרטיבים 3.5 מיליון ל"י סובסידיה.

³ שני הקואופרטיבים אגד והמקשר התמזגו החל בינואר 1967.

⁴ הגירעונות המצטברים בשנת 1965/66 הגיעו ללמעלה מ-102 מיליון ל"י.

⁵ לדול קרנות הפחת ואי חידוש ציוד.

⁶ למעט מוניות תיור והשכרת רכב לנהיגה עצמית.

⁷ נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

⁸ אם בכל התקופה 1961/62-1964/65 עלה מספר המוניות ב-40, הרי בשנת 1965/66 בלבד נוספו כ-140 מוניות ובשנת 1966/67 נוספו כ-80 מוניות.

⁹ בשירות בין עירוני ב-10 אחוזים, במיוחדות — 18 אחוזים ובשירות עירוני ב-12 אחוזים.

¹⁰ מרבית מוניות הבנוזין פועלות בשירותי נסיעות מיוחדות ו"שירות" ולכן היתה עליית התעריפים בשירותים אלה גדולה יותר.

בשנת 1966 ירדה התפוקה הריאלית של שירותי רכבת ישראל (מטענים ונוסעים) בכ-8 אחוזים. שיעור הירידה היה דומה בנוסעים ומטענים¹, לאחר שבשנת 1965, ירדה התפוקה הריאלית בשיעור 2 אחוזים².

לוח י"ד-3

שירותי הרכבת, 1960 עד 1966

שנה	טון/ק"מ	אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	נוסע/ק"מ	אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת
	(מיליונים)			(מיליונים)
1960	227	—	363	—
1961	226	—	364	—
1962	278	23	405	11
1963	317	14	412	2
1964	331	4	402	-2
1965	321	-3	398	-1
1966	318	-0.9	368	-7.5

ה מקור : דוחות של הנהלת הרכבת.

במונחי טון/ק"מ היתה הירידה בהובלת מטענים בשיעור אחוז אחד. השינויים העיקריים בהובלת מטענים (בטון/ק"מ) היו ירידה בשיעור 33 אחוזים בהובלת פרי הדר, בעיקר בשל ירידת כמות ההדרים שהובלה על ידי הרכבת עם פתיחת נמל אשדוד³ (חלק הרכבת בהובלת פרי אל נמל אשדוד נמוך מחלקה בהובלה לנמל חיפה) וכן בשל ירידה קלה שחלה במרחק ההובלה הממוצע של ההדרים, הקמת בתי אריזה חדשים בריחוק מן המסילה וקשיים טכניים. נוסף על כך הוחרפה תחרות המשאיות ברכבת — תחרות זו מתריפה ככל שמתקצרים מרחקי ההובלה. ירידה ציינה אף את הובלות הדלק, חומרי הבנייה והמלט, עקב צמצום פעילות הבנייה וההשקעה במשק⁴. מאידך גיסא, חלה עלייה בכ-20 אחוזים בהובלת גרעינים (בסוג זה של מטענים יש לרכבת יתרון על פני אמצעי הובלה אחרים). חלה גם עלייה בשיעור 46 אחוזים בקירוב, בהובלת פוספטים ובשיעור 17 אחוזים בהובלת אשלג. הגידול בטון/ק"מ של מחצבי יצוא נבע בחלקו מעליית מרחק ההובלה הממוצע ברכבת. משקלם היחסי של מחצבי היצוא בסך הטון/ק"מ עלה ב-1966: מ-36 אחוזים ב-1965 ל-50 אחוזים בקירוב.

בהובלת נוסעים היתה הירידה בתפוקה (במונחי נוסע/ק"מ) בשיעור 7.5 אחוזים בהמשך למגמת הירידה המסתמנת משנת 1964. מספר הנוסעים ברכבת נתמעט עוד יותר

¹ בעבודה לגורמי חוץ, כגון: עבודות הנדסה, בניית שלוחות ועבודות בבתי המלאכה היתה עלייה ניכרת בתפוקה.

² השינוי בתפוקה הריאלית בהובלת מטענים נמדד על ידי השינוי בטון/ק"מ של המטענים השונים המשוקלל בחלקם היחסי בהכנסה מהובלת מטענים.

³ ב-1965 היה חלקו של נמל אשדוד ביצוא פרי הדר מבוטל.

⁴ בשנה זו נסתיימה כליל הובלת אבן וחצץ לאשדוד, שהיתה חלק חשוב מתפוקת הרכבת בשנים 1962/63-1964/65, והגיעה לשיא בשנת התקציב 1963/64 (בה היו ההכנסות מהובלה זו כ-22 אחוזים מהכנסות הרכבת).

ההכנסות * וההוצאות של שירותי הרכבת, 1964 עד 1966

הגירעון		ההוצאות			ההכנסות				
כולל	תפעולי	סך-הכול	פתח וריבית	תפעוליות ****	סך-הכול	שונות ***	מסענים **	נוסעים	
(אלפי ל"י)									
10,424	4,463	28,432	5,961	22,471	18,008	591	11,449	5,968	1964
14,328	8,304	37,366	6,024	31,342	23,038	2,289	13,439	7,310	1965
16,451	10,291	41,098	6,160	34,938	24,647	3,126	13,900	7,621	1966
אחוז העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת									
28	65	11	9	12	3	-37	10	-1	1964
37	86	31	1	39	28	287	17	22	1965
15	24	10	2	11	7	37	3	4	1966

* למעט גביות בול ביטחון.
 ** לרבות תעבורה.
 *** לרבות ביצוע עבודות לגורמי חוץ.
 **** לרבות הפרשה לגימלאות.
 המקור: דו"חות של הנהלת הרכבת.

וירד בכ"10 אחוזים. הירידה הבולטת ביותר במספר הנוסעים היתה בקו חיפה-ת"א (כ"13 אחוזים) — ההכנסות מנוסעים בקו זה הינן כ"65 אחוזים מסך כל ההכנסות מנוסעים. המחירים עלו בממוצע שנתי בשיעור 12 אחוזים בהובלת מטענים וב"13 אחוזים בהובלת נוסעים. תעריפי המשאות הועלו בצורה סלקטיבית: מ"25 אחוזים במטעני יבוא ועד 5 אחוזים במטעני יצוא. יש לזכור, שמחירי חלק ניכר מן ההובלות אינם מבוססים על שיקול רווחי או על חישובי העלות, אלא נקבעים על פי החלטות ממשלתיות. דרך זו של תמיכה בהובלות פוגעת ברווחיותה של הרכבת ומביאה לתעריפים שאינם משקפים תמיד את הכדאיות למשק. הכנסות הרכבת עלו ב"7 אחוזים, לעומת עלייה בשיעור 28 אחוזים ב"1965. חלה ירידה בכמות המטענים, שבהם ההכנסה לטון/ק"מ גבוהה מהממוצע (פרי הדר, עצים, לבידים ודלק), ועלייה בכמות המטענים, שבהם ההכנסה לטון/ק"מ נמוכה יותר (פוספטים, אשלג) — על אף הגידול בהובלת גרעינים. ההוצאות עלו בשיעור 10 אחוזים, ולפיכך עלה הגירעון הכולל ב"15 אחוזים והסתכם ב"16.4 מיליון ל"י. מן הראוי לציין, שלגירעון הרכבת אין משמעות כלכלית ברורה: וחשיבות מועטה יותר יש לשינויים בגירעון משנה אחת לשנייה. כך, לדוגמא, עלה הגירעון התפעולי של הרכבת ב"86 אחוזים ב"1965 בשל תשלום רטרואקטיבי של הפרשי שכר בעד שנת 1964, וממילא היה הגידול בגירעון ב"1966 לעומת 1965 קטן יותר.

3. תעופה פנים ארצית, דואר ודלק

א. תעופה אזרחית פנים ארצית

בשנת 1966 גדלה תפוקת הענף ב"2 אחוזים, לעומת 5 אחוזים בשנת 1965. עם זאת ירד מספר הנוסעים במטוסי ארקיע ב"2 אחוזים², ומספר הנוסעים השנה היה 177,000. המחירים בשנת 1966, עלו, דוגמת אשתקד, ב"6 אחוזים בממוצע. מחירי הובלת נוסעים בלבד עלו ביותר מ"8 אחוזים. פדיון הענף במחירים שוטפים הסתכם בלמעלה מ"6 מיליון ל"י. שיעור הניצול במטוסי ארקיע ירד מ"73 אחוזים ב"1965 ל"68 אחוזים, שכן חלה עלייה בשיעור 5 אחוזים בטון/ק"מ (נוסעים) הניתן לניצול וחלה ירידה, בשיעור 3 אחוזים, בטון/ק"מ (נוסעים) שנוצל.

ב. הדואר

פדיון שירותי הדואר בשנת 1966 הסתכם ב"244.3 מיליון ל"י — עלייה בשיעור 39.5 אחוזים, לעומת 1965. עליית המחירים היתה בשיעור 36.7 אחוזים בממוצע, ולפיכך עלתה התפוקה הריאלית בשיעור 2 אחוזים בלבד. העלייה בתפוקה בשנת 1965 לעומת 1964 היתה בשיעור 14 אחוזים. חלק הפדיון משירותי טלפון בכלל פדיון שירותי הדואר עלה בשנים האחרונות: בשנת 1965 היה הפדיון משירותי טלפון 68 אחוזים מכלל פדיון הדואר ועלה ב"72 אחוזים. במאסר 1966 הועלו דמי התקנת טלפון מ"450 ל"י ל"850 ל"י⁴ לאחר עלייה ב"100 ל"י בשנת 1964. נראה, שגמישות הביקוש לטלפון בתחום מחירים זה גדולה משיעור, שכן חלה ירידה במספר הבקשות להתקנת מכשיר טלפון ועלייה במספר הבקשות שבוטלו (ראה לוח י"ד-6). התפתחות זו הניעה את משרד הדואר במאסר 1967 לאפשר תשלום דמי ההתקנה בשיעורים, ולפי אינפורמציה ראשונית הביא הסדר זה לגידול במספר הבקשות.

¹ ראה בנק ישראל, דין וחשבון 1965, ירושלים, מאי 1966.

² חלה עלייה בשיעור 67 אחוזים בתנועת התיירים מחוץ לארץ, עלייה בשיעור 5 אחוזים בתנועת תושבי אילת וירידה ב"13 אחוזים בנוסעים אחרים, בסך הכול.

³ למעט הכנסות בנק הדואר והכנסות מעמליות משירותים, ולרבות הכנסות מגביית בול ביטחון.

⁴ אלה שהגישו בקשתם עד 15.2.1966 חויבו בתשלום 650 ל"י.

לוח י"ד-5

פריזן הדואר*, 1965 ו-1966

(אלפי ל"י)

שירותי הדואר	1965	1966	שיעור הגידול
שירותי הדואר	33,729	41,454	22.9
השירות הבולאי	5,003	7,628	52.5
טלפונים	118,931	175,641	47.7
מברקים	16,475	17,630	7.0
שוניות	960	1,945	102.6
סך הכול	175,098	244,298	39.5

* למעט הכנסות בנק הדואר ועמילות משירותים, ולרבות גביות בול ביטחון בשירותי דואר וטלפון.
המקור: משרד הדואר.

לוח י"ד-6

שירותי הטלפון, 1964 עד 1966

(אלפים)

(סוף התקופה)	מספר הקווים* המחוברים	מספר ההתקנות במשך השנה	מספר בקשות שנתקבלו במשך השנה	בקשות** שבוטלו	בקשות*** שטרם מולאו	העלייה או הירידה (-) לעומת השנה הקודמת	
						התקנות	בקשות
1963	111.3	21.1	42.6	—	50.7	—	—
1964	132.2	21.8	34.2	4.3	58.8	3	-20
1965	162.7	32.9	48.5	1.7	72.7	51	42
1966	197.5	36.9	26.4	10.4	51.8	12	-46

* קו פירושו קשר המופעל מן המרכז אל המנוי (למנוי אחד יכולים להיות מספר קווים).

** בקשות שאושרו אך טרם שולם עבורן.

*** הודעות לביצוע בידי המנהל, לרבות בקשות מהשנה הקודמת, שטרם מולאו, בקשות שנתקבלו במשך השנה ולמעט מספר ההתקנות במשך השנה ובקשות שבוטלו.

המקור: הישובי בנק ישראל על פי נתוני הדואר.

ג. קווי דלק

פדיון קווי הדלק נובע מהובלת דלק גולמי בקו אילת-חיפה והובלת דלק גולמי מחלץ וכן מהובלת מוצרי דלק מוגמרים בצינורות (בנוזין, קרוסין וסולר). בשנת 1966 גדלה תפוקת קווי הדלק ב-7 אחוזים. עליית התפוקה היתה מלווה בעליית תעריפי הובלה ב-6 אחוזים בממוצע שנתי. עליית התעריפים לא אפיינה את הענף כולו: בעוד שמחיר הובלת דלק גולמי מאילת ירד — עלו מחירי הובלת דלק גולמי מחלץ ומחירי הובלת מוצרי דלק מוגמרים.

4. התחבורה הבינלאומית¹

ההובלה הבינלאומית קשורה פחות מההובלה הפנים ארצית בביקוש המקומי שכן במסגרתה מובלים מטענים ונוסעים גם בין נמלים זרים ותיירים לארץ. משום כך היתה השפעת המיתון על ענף זה קטנה מהשפעתו על ענף התחבורה היבשתית. תפוקת ענף התחבורה הבינלאומית גדלה השנה, אם כי נסתמנה האטה ניכרת ביחס לאשתקד (גידול ב־6 אחוזים, לעומת 17 ב־1965).

הספנות העולמית נכנסה בשנת 1966 לשפל, אשר בא לאחר עלייה כמעט רצופה מאז 1962, והדבר התבטא במיוחד בענף הנוסעים והובלת דלק במיכליות². בספנות הקווים — הפועלת במסגרת קונפרנסים ימיים — מסתמנת מזה כמה שנים עלייה מתמדת במחירים. חלקה של ספנות הקווים בכלל התפוקה של צים הינו גדול (כשני שליש מכלל הפדיון).

בענף הנוסעים מסתמן מזה שנים אחדות מעבר מנסיעה דרך הים לנסיעה דרך האוויר, שכתוצאה ממנו נתפתח ענף הספנות בכיוון של "מלונאות צפה", כלומר שימת דגש על שירותי נופש ובידור בשעת ההפלגות. נסיונותיה של צים להשתלב בתהליך זה לא עלו יפה.

תפוקת התעופה העולמית, לרבות קווים פנים־ארציים המשיכה לגדול בשנת 1966 בשיעור ניכר, כהמשך למגמה שהחלה להסתמן ב־1964. אולם שיעור גידול זה הושג השנה על ידי עלייה מזרזת בהובלת מטענים. העלייה בתפוקת אל־על השנה היתה נמוכה מזו שנרשמה בשנת 1965, אף כי חלה עלייה בניצולת הטון/ק"מ הניתן לניצול.

מחירי הטיסות באל־על ירדו ב־1966 בשיעור 5 אחוזים, כהמשך למגמת הירידה בשנים האחרונות. ירידה שאפיינה את התפתחות מחירי התעופה בעולם. קליטת ציוד חדיש בשנים האחרונות, ומגמה לשכללו עוד יותר בעתיד, מאפשרים הורדת הוצאות הייצור לטון/ק"מ, אך מחייבים הגדלת מספר הנוסעים במידה רבה יותר. הגדלת התנועה היא תוצאה של מאמצי שיווק, שיפור תנאי השירות ובמיוחד הוזלת מחירים. במסגרת מדיניות התעופה הקיימת, האוסרת קיום טיסות שכר לישראל מארצות צפון אמריקה ואירופה (למעט תנועת צליינים בסירות משולבים לישראל ולארצות ערב), עשתה אל־על להורדת המחירים לטיסות קבוצתיות לארץ. קיימים עדיין חילוקי דעות בהערכת השפעת מדיניות התעופה הקיימת על תנועת התיירות לארץ ועל סך כל ההכנסות מהתיירות ומהתעופה למשק³.

השנה נסתמנה ירידה בשיעור הגידול במספר התיירים הנכנסים לישראל: 10.7 אחוזים לעומת 17.8 אחוזים אשתקד, ומספרם הגיע ל־328,000. במספר התיירים הנכנסים דרך האוויר לישראל חלה השנה האטה ושיעור הגידול היה 13.9 אחוזים, לעומת 15.7 אחוזים ב־1965; עם זאת, הודות לעלייה בשיעור הגידול במספר התיירים היוצאים דרך האוויר (כתוצאה מגידול מספר התיירים הנכנסים לישראל דרך היבשה והיוצאים באוויר), עלה שיעור הגידול של מספר התיירים היוצאים והנכנסים דרך האוויר (ראה לוח י"ד-7).

מתוך סך התיירים הנכנסים (למעט התיירים המגיעים באניה לביקור של יום אחד), באו 13.1 אחוזים דרך הים, 64.1 אחוזים דרך האוויר ו־22.8 אחוזים דרך היבשה.

א. הספנות

קצב הגידול בתפוקה הריאלית בספנות הישראלית הוא, ב־1966: מ־16 אחוזים ב־1965 ל־6 אחוזים ב־1966. התפוקה הריאלית בהובלת מטענים בלבד עלתה ב־11.4 אחוזים, בהכנסות שונות

¹ נכללים כאן ענף הספנות והתחבורה האווירית וכן נמלי הים והאוויר.

² ירידת מחירי הובלת הדלק לא השפיעה על צי המיכליות הישראלי.

³ בראשית שנת 1967 החלה לפעול ועדה לבדיקת מדיניות התעופה בישראל.

השינויים בתנועת הנוסעים לישראל וממנה, עד 1964

(אחוזים)

סך הכול כללי			דרך היבשה			דרך האוויר			דרך הים				
סך הכול	יוצאים	נכנסים	סך הכול	יוצאים	נכנסים	סך הכול	יוצאים	נכנסים	מזה ביקור יומי	סך הכול	יוצאים	נכנסים	
תיירים *													
16.0	16.9	15.2	33.4	33.5	32.8	15.8	18.4	12.8	9.3	10.1	11.1	8.8	1964
17.8	17.6	17.8	11.0	4.7	12.5	14.8	14.0	15.7	66.2	27.6	28.3	26.8	1965
11.5	12.3	10.7	19.6	13.0	21.3	17.4	20.3	13.9	4.6	-3.9	-4.3	-3.4	1966
תושבים													
-13.8	-13.4	-14.2	-0.7	-10.6	13.2	-12.8	-11.7	-14.0		-15.0	-15.4	-14.5	1964
9.1	8.4	10.0	-7.6	0.4	-16.3	20.8	20.8	20.9		-5.9	-7.8	-3.9	1965
18.6	19.3	17.8	25.2	19.9	32.2	29.4	28.6	30.3		0.5	3.3	-2.5	1966
סך כל הנוסעים **													
15.0	8.2	23.0	30.4	28.3	31.1	13.3	10.9	16.0		15.9	0.2	33.3	1964
12.0	15.5	8.9	6.5	-2.7	9.5	15.9	17.2	14.4		6.2	14.7	-0.8	1965
10.5	13.6	7.6	16.3	8.9	18.6	18.0	20.9	14.9		-7.1	-2.2	-11.9	1966

* ללא ביקור יומי במסוט.

** כולל: עולים, תושבים, בעלי רישיונות אורחיים, ישיבת ארעי, תיירים וביקור יומי במסוט.
ה פ ק ו ר : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

ובהכרות היתה ירידה בשיעור 9 אחוזים, ואילו התפוקה הריאלית של ענף הנוסעים (חלקו של ענף זה בפדיון צים עולה על 20 אחוזים ובכלל הפדיון של הספנות הישראלית הוא מגיע לכשביעית) ירדה ב־8 אחוזים. עליית הפדיון, כפי שנאמדה בשנת 1966, נבעה כמעט כולה מהפעלה רחבה יותר של ענפי הצי החדשים: בשנה האחרונה התרחבה מאוד ההובלה באניות קירור וחל גידול בהובלה בצובר, ובפרט בכימיקלים בצובר. בשנים האחרונות גדלה ההובלה בצובר, בממוצע שנתי ב־33.4 אחוזים, לעומת גידול בשיעור 22.7 אחוזים בכל אניות המשא. בשנת 1966 חלה האטה בשיעור הגידול בכושר ההובלה של צי המטענים והוא היה 7.7 אחוזים לעומת 26 אחוזים ב־1965 ו־16.4 אחוזים ב־1964. בצי המשא־הכללי בלבד חלה לראשונה ירידה בשיעור 5.2 אחוזים, לעומת עלייה בשיעור 12 אחוזים ב־1965 ועלייה בשיעור 27.8 אחוזים ב־1964. הדבר נעוץ במעבר הבולט להובלה בצובר והתיישנותן של מספר אניות שנרכשו לפני זמן רב ושאינן מתאימות עוד להפעלה בשווקים של הספנות הישראלית (ראה לוח י"ד-9 וכן דיאגרמה י"ד-2).

בהובלות מטענים אל ישראל וממנה נסתמנה עלייה בהכנסות מיבוא וירידה בהכנסות מהובלות מטעני היצוא. הכנסות הצי הישראלי מהובלת מטעני יבוא עלו ב־12 אחוזים, לעומת אי שינוי בהכנסות אלה אשתקד. המיתון הביא לירידת ההכנסות מיבוא מטען כללי, אך ירידה זו קוזה על ידי עלייה מזוהת ביבוא גרעינים, בעקבות הבצורת בחורף 1965/66 וכן על ידי עליית חלקה היחסי של הספנות הישראלית בכלל המטענים המיובאים ארצה. הכנסות הספנות הישראלית ממטעני יצוא ירדו ב־2 אחוזים בערך, לאחר עלייה ניכרת בהכנסות מהובלת מטעני יצוא בשנה הקודמת, זאת כתוצאה מהאטה ביצוא הדרים ומחצבים בצובר וכן מירידת החלק של הספנות

לוח י"ד-8

הפדיון ומדדי המחירים בספנות הישראלית, 1964 עד 1966

(במיליוני ל"י)

	1966 *	1965	1964	
סך כל הפדיון במחירים שוטפים	369	353	297	
מ ז ז ה :				
פדיון מהובלת מטענים (לרבות דלק)	274	246	211	
פדיון מנוסעים	47	54	49	
פדיון מהכרות ושונות	48	53	37	
מדדי מחירים (באחוזים)				
מטענים **	—	5		
נוסעים ***	-5	-5		
הכרות ****	—	—		
מדד מחירים כולל	-1	3		

* אומדן.

** מורכב במחציתו ממדד מחירים של קווים ובמחציתו — ממדד מחירי הכרות למסע. (הראשון עלה ב־1966 5 אחוזים לערך והשני ירד בערך בשיעור דומה).

*** השינוי נובע בעיקרו משינוי מתמיד בהרכב קבוצת המחירים ולא משינוי תעריפים.

**** הכרות לזמן קצר משמעותן הובלת מטענים. המחיר להכרות לזמן תלוי במועד התחלת ההכרה ולא בשנה בה נתקבל התשלום.

ה מקור : פדיון : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ; מחירים : הישובי בנק ישראל.

לוח י"ד-9

אניות בבעלות ישראלית לפי סוג האניה, המעמס והגיל הממוצע, 1964 עד 1966

סוג האניה	מספר האניות			המעמס או מספר המקומות*			העלייה או הירידה (-) בכומר ההובלה**		גיל ממוצע		
	1964	1965	1966	1964	1965	1966	1964 1965	1965 1966	1964	1965	1966
נוסעים***	8	8	6	3,977	4,527	3,881	15.1	-14.6	4.8	5.3	4.9
משא****	65	71	69	389,137	425,200	396,434	12.0	-5.2	5.9	6.1	5.8
צובר	13	13	15	312,162	322,418	432,554	8.5	30.9	3.3	4.4	4.3
מיכליות	7	11	12	190,258	333,674	341,229	79.1	1.9	5.3	4.4	5.4
סך הכול	93	103	102	—	—	—	26.0 *****	7.7 *****	—	—	—

* באניות נוסעים.

** כומר ההובלה מוגדר כמכפלת המעמס במהירות באניות משא ; ומספר המקומות במהירות באניות נוסעים.

*** כולל אניות מעורבות להובלת משאות ונוסעים בשנים 1964-65.

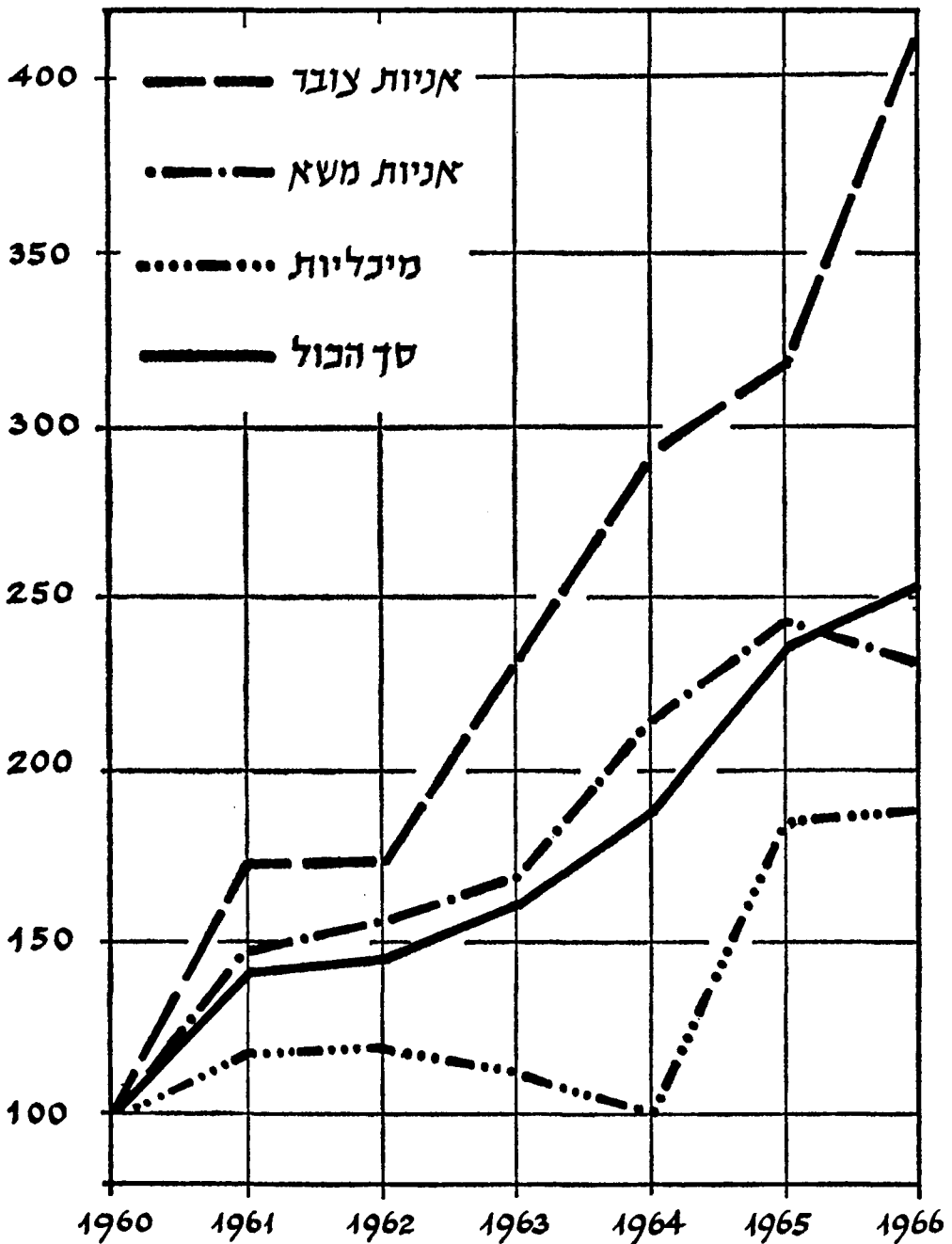
**** כולל אניות קירור.

***** למעט אניות נוסעים.

ה ס ק ו ר : חישובי בנק ישראל על פי דיווחי אנף הפננות והנמלים וחברות הפננות.

מדד כושר החובלה של צי הסוחר הישראלי, 1960 עד 1966

(הבסיס: ינואר 1960 = 100)



הישראלית בהובלת מטעני יצוא. חלה גם ירידה בשיעור הגידול בהכנסות מהובלת מטענים בין נמלים זרים (שהיו כ־42 אחוזים מסך כל ההכנסות מהובלת מטענים ב־1966). עם זאת, היה שיעור גידול זה, 16 אחוזים, הגבוה מבין שיעורי הגידול של ההכנסות השונות.

מחירי ההובלה בקווים אל ישראל וממנה עלו בממוצע בכ־10 אחוזים בסוף 1966. ההשפעה של עליית מחירים זו על המחזור הכספי של החברות קטנה, שכן היא חלה רק על חלק קטן מן השנה. במחירי ההובלה של מטעני היצוא העיקריים חלה עלייה בשיעור 5–8 אחוזים בשנה הנסקרת, אולם עלייה זו נפסקה בשנת 1967 והסכמים שנחתמו לשנה זו מורים על יציבות ואף על ירידת מה במחירים.

בשנת 1966 היו לחברת הספנות הלאומית, צים, קשיים חמורים, והממשלה, כאחד מבעלי המניות העיקריים, נאלצה להזרים כספים רבים להקלת המצב.¹ חברה אחרת — סומרפיין — הפסיקה את פעולותיה עקב סיבוכים פיננסיים. חברה זו היתה היחידה, פרט לצים, שעסקה בהובלת נוסעים, וכן יש ברשותה מיכלית דלק, אניית קירור קטנה וספינת דייג. לקראת סוף 1966 נתפסו כל אניות סומרפיין על ידי הנושים. החברה עצמה, על אף שלא פורקה עדיין, התרוקנה מכל תוכן. הקשיים שפגעו בשתי החברות נבעו, במידה רבה, מהמשבר בענף הנוסעים. התחזיות האופטימיות, הן של צים והן של סומרפיין, מראשית שנות ה־60 (עת הוזמנו אניות נוסעים) לא התממשו, ולשתי החברות היו הפסדים של עשרות מיליוני ל"י. במיוחד צברה האניה "שלוש" הפסדים גדולים, והנהלת צים החליטה למכור אניה זו ב־1967. מכשול נוסף העומד בדרכן של חברות הספנות הוא המבנה הפינננסי שלהן. נראה, שהבראת חברות הספנות תצריך הגדלה ניכרת של ההון העצמי שלהן.

ההכרתה של אנית נוסעים אחת ומכירתן של שתי אניות מעורבות (נוסעים ומשא) של צים והשבתתן של שתי אניות הנוסעים של סומרפיין פלטו מאות עובדים, בעיקר עובדי משק, שאין אפשרות להעסיקם באניות המשא האחרות במקום הימאים הזרים המועסקים שם. מרבית הימאים הזרים מועסקים בתפקידים טכניים, או בקווים שהעובדים הישראליים אינם נוטים לעבוד בהם, כך שלירידת התעסוקה באניות היתה בעיקר השפעה על שוק העובדים בענפי התיירות וההארכתה. כמו כן ניכרת ירידה בתחלופה של העובדים בים כתוצאה מהעדר מקומות עבודה אלטרנטיביים בחוף. עם זאת, העלו הימאים דרישות להעלאת שכר ובראשית 1967 נתמלאו חלקית דרישות אלה, עם העלאת שכר היסוד ב־6–7 אחוזים.

בשנת 1966 נוספו לצי הסוחר שתי אניות צובר, אנית משא ומיכלית בהשקעה של 12 מיליון דולר. באותה שנה נמכרו שתי אניות מעורבות (נוסעים ומשא) ושלוש אניות משא קטנות. חמש האניות נמכרו ב־6 מיליון דולר.

ב. הנמלים

התפוקה הריאלית בנמלים עלתה בכ־5 אחוזים בשנת 1966,² ואילו המחירים עלו בענף זה ב־13 אחוזים. בסך כל המטענים שעברו את נמלי הארץ חלה השנה האטה לעומת 1965 — 7 אחוזים השנה לעומת 11 אחוזים ב־1965. בעוד שבמטעני יבוא היה גידול בשיעור 4.5 אחוזים, לעומת ירידה קלה בשיעור 0.3 אחוזים בשנת 1965, היה שיעור הגידול ביצוא מטענים פחות ממחצית שיעור הגידול אשתקד — 11 אחוזים לעומת 30 אחוזים. ביבוא בולטות במיוחד העלייה בפריקת גרעינים בצובר, שהיו 47 אחוזים מכלל היבוא והירידה של 16 אחוזים במטען כללי, אשר ההכנסות ממנו הן חלק נכבד ביותר בסך הכנסות הנמלים.

¹ במשך השנה הוקמה ופעלה ועדה ציבורית לחקירת מצבה הפינננסי של צים. בעקבות פעולת ועדת צים המליצה ועדת השרים לענייני צים על שורת צעדים לשיפור מצב ההון העצמי של החברה. ביצוע המלצות אלה מותנה בעליית חלקה של הממשלה בבעלות על החברה.

² בהעדר נתונים לשנה קלנדרית — נעשה שימוש בנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה שהם לשנה תקציבית. הנתונים על תנועת המטענים הם לשנה קלנדרית.

לוח י"ד-10

תנועת המסענים והנוסעים בנמלי הארץ, 1965 ו-1966

העלייה או הירידה (-)	1966				1965				חִפּה
	סך הכול	אילת	אשדוד	חִפּה	סך הכול	אילת	אשדוד	תל-אביב-יפו	
(אחוזים)									
									פ ר י ק ה (אלפי טונות)
34.5	1,220	—	—	1,220	907	—	—	—	907
26.9	85	—	—	85	67	—	—	—	גרעינים בצובר
6.7	64	—	—	64	60	—	—	—	מחצבים בצובר
-15.7	1,212	55	260	897	1,437	54	19	226	שמן וכימיקלים בנשפך
									מטען כללי
4.5	2,581	55	260	2,266	2,471	54	19	226	סך הכול
									ט ע י נ ה (אלפי טונות)
1.6	630	8	137	485	620	8	4	33	575
475.0	115	11	—	104	20	12	—	—	8
8.4	877	65	100	712	809	146	—	—	663
-21.6	18	—	—	18	23	—	—	—	23
8.3	393	65	25	303	363	66	—	—	297
									סך הכול
10.8	2,033	149	262	1,622	1,835	232	4	33	1,566
7.2	4,614	204	522	3,888	4,306	286	23	259	3,738
									סך הכול כללי *
									תנועת נוסעים (אלפים)
-12.3	116.0	..	—	116.0	132.3	—	—	0.3	132
-2.3	122.3	..	—	122.3	125.1	0.1	—	—	125
									מגיעים
									מפליגים
-7.4	238.3	..	—	238.3	257.4	0.1	—	—	257
									סך הכול

* למעט דלק.

** כולל גם גרעינים בצובר.

ה מ ק ו ר : רויחות חודשיים של רשות הנמלים.

ביצוא חלה האטה בשיעור הגידול בטעינת פרי הדר ומחצבים ואילו במטען כללי, שעיקרו יצוא תעשייתי, עלה שיעור הגידול מ-6.8 ל-8.3 אחוזים בשנת 1966. בסוף שנת 1965 נפתח נמל אשדוד והופסקה הפעלתם של נמלי תל-אביב-יפו. מטען כללי החל לעבור בנמל זה רק באפריל 1966. בסך תנועת המטענים ניכרת ירידה קלה בחלקם של חיפה ואילת לטובת נמל אשדוד, אשר תפס את מקומם של נמלי תל-אביב-יפו.

לוח י"ד-11

חלקם של הנמלים בתנועת המטענים, 1965 ו-1966

(אחוזים)

סך-הכול	אילת	אשדוד	יפ"ת"א	חיפה	
					פ ר י ק ה
100.0	2.2	0.8	9.1	87.9	1965
100.0	2.1	10.1	—	87.8	1966
					ט ע י נ ה
100.0	12.7	0.2	1.8	85.3	1965
100.0	7.3	12.9	—	79.8	1966
					ט ע י נ ה ו פ ר י ק ה
100.0	6.6	0.6	6.0	86.8	1965
100.0	4.4	11.3	—	84.3	1966

המקור: לוח י"ד-10.

את נמלי חיפה ואשדוד פקדו משברים קשים בתחום יחסי העבודה: שביתת ההאטה בחיפה, הפסקת עבודת שעות נוספות בנמל זה ושביתה מוחלטת בנמל אשדוד. ארועים אלה גרמו לנזקים כבדים לנמלים ולגורמים אחרים במשק.¹

ג. תעופה בין לאומית

התפוקה הריאלית של אל-על, הנמדדת לפי הפדיון במחירים קבועים, עלתה ב-9 אחוזים, לעומת גידול של 26 אחוזים בשנת 1965. הסבר להאטה הניכרת בשיעור גידול התפוקה נעוץ, בעיקרו, בירידת שיעור הגידול בטון/ק"מ שניתן לניצול (נוסעים ומטען) הקשור במצבת המטוסים ובציוד החכור: בעוד שב-1965 עלה הטון/ק"מ לניצול² ב-19.7 אחוזים, עלה זה ב-1966 ב-2.1 אחוזים בלבד. הגידול הרב בשנת 1965 נבע מגידול ניכר ביותר בטון/ק"מ לניצול במטוסים חכורים. אותה שנה היה אף גידול של כ-10 אחוזים בטון/ק"מ לניצול בציוד החברה. קצב הגידול, הן בציוד עצמי והן בציוד חכור, ירד השנה במידה רבה. במשך שנת 1965 הפעילה החברה 5 מטוסי בואינג ושני מטוסי בריטניה וחכרה שעות טיסה של מטוס בואינג, כהכנה לקבלת מטוס בואינג שישי, שהיא הזמינה. בשנת 1966 הפעילה אל-על 5 מטוסי בואינג ומטוס בריטניה אחד בלבד, לאחר שהשני נמכר ונמסר באפריל 1966 לקונהו.

¹ עקב השביתה בנמל חיפה הטילו הקונפרנסים הימיים היטל על ההובלה לנמל זה.

² הטון/ק"מ לניצול הוא פונקציה של מספר המטוסים, קיבולתם, תדירות הטיסות ומרחקי הטיסה.

לוח י"ד-12

התפוקה והניצולת של מטופי אליעל, 1964 עד 1966

היחידות	1964			1965			1966		
	סך הכול	מזה במטופים חכורים	אתון העלייה	סך הכול	מזה במטופים חכורים	אתון העלייה	סך הכול	מזה במטופים חכורים**	אתון העלייה
מושב/ק"מ הניתן לניצול	1,811.251	8,028	10.8	2,225.955	195,363	22.9	2,272.204	235.945	2.1
נוסע/ק"מ שנוצל	1,031.783	5,928	15.6	1,337.086	128,991	29.6	1,406.908	161.371	5.2
הניצולת	57.0	73.8		60.1	66.0		61.9	68.4	
טון/ק"מ שניתן לניצול *	212.335	1,162	9.1	254.083	22,108	19.7	259.501	26.831	2.1
טון/ק"מ שנוצל	116.566	776	14.1	150.169	13,583	28.8	161.125	16.985	7.3
הניצולת	54.9	66.8		59.1	61.4		62.1	63.3	

* נוסעים ומטען.

** הנתונים אינם סופיים וכוללים טיסות מיוחדות.

ה פ ק ו ר : חברת אליעל.

ניצול יומי ממוצע של מטוסי "אליעל", 1964 עד 1966

בריטניה			בואינג 720 B			בואינג 707			בואינג 707 -320 B
1966	1965	1964	1966	1965	1964	1966	1965	1964	1966
(שעות)									
3.5	3.6	4.1	9.0	9.2	8.7	10.6	10.7	9.7	6.9
8.5	5.2	6.8	11.5	12.3	12.3	13.4	14.6	13.0	8.7
0.3	1.8	2.1	5.8	5.8	5.8	7.5	7.3	6.5	4.2
ממוצע שנתי									
ממוצע בעונת שיא									
ממוצע בעונת שפל									

ה מקור : נתוני חברת אליעל.

תכניות החברה להפעלת הבואינג השישי ב-1966 שובשו עקב אי סיום המשא ומתן עם צוותי האוויר, והמטוס שנתקבל הוחזר עוד בחודש ינואר לחברה זרה. מטוס זה הפעילה החברה רק באוקטובר 1966 ובתקופת הביניים חכרה אל-על שעות טיסה של מטוס דומה. הטון/ק"מ שנמכר (נוסעים ומטען) עלה ב-7.3 אחוזים לעומת 28.8 אחוזים בשנת 1965 והנוסע/ק"מ שנמכר עלה ב-5.2 אחוזים לעומת 29.6 אחוזים בשנת 1965. כתוצאה משינויים אלה בהיצע ובתפוקה עלתה ניצולת הטון/ק"מ שהופעל על ידי אל-על (מטוסי החברה וציוד חכור) מ-59.1 אחוזים ל-62.1 אחוזים (ראה לוח י"ד-12).

כמדד משלים לניצול הציוד משמש הניצול היומי של המטוסים. בממוצע שנתי ירד הניצול היומי של מטוסי אל-על (כמפורט בלוח י"ד-13) עקב הירידה בממוצע בעונת השיא ב-1966 לעומת 1965, עת הופעל הציוד בימי סוף השבוע להטסת הנוסעים מארה"ב לאירופה כמסבר להלן. יצויין, כאן, שהמגבלות על טיסות אל-על בשבתות ובחגים מביאות לצמצום אפשרויות ניצול הציוד, בהשוואה לחברות התעופה הבין-לאומיות.

מספר הנוסעים שהטיסה אל-על בטיסות רגילות וחכורות עלה ב-9.6 אחוזים ב-1966, לעומת גידול בשיעור 26.6 אחוזים ב-1965, והגיע ל-316 אלף. להאטה זו תרמה במידה רבה תנועת הנוסעים בקו הטרנסאטלנטי. העלייה הניכרת — בשיעור 25 אחוזים — במספר הנוסעים, בטיסותיה הסדירות של אל-על בקו זה, לא קיזזה את הירידה בשיעור 69.7 אחוזים במספר הנוסעים בטיסות חכורות ועל כן ירד סך כל הנוסעים ב-1966 ב-2 אחוזים לעומת 1965¹. יציין עוד שבשנת 1965 הטיסה אל-על בקו זה אלפי נוסעים מארה"ב ליוון. נוסעים אלה הוטסו בסופי שבוע במסגרת חוזה חד-פעמי. ירידת מספר הנוסעים בטיסות חכורות מוסברת בירידה בהקצאת ציוד טיסה של החברה וציוד שהיא חכרה לביצוע טיסות מסוג זה.

לקו הטרנסאטלנטי חשיבות גדולה בהיותו מקור לכ-60 אחוזים מהכנסות אל-על ולמעלה מ-50 אחוזים מהכנסותיה מהטסת נוסעים.

הרעה במצב התנועה חלה בקטע טהרן של הקו האפריקאי בו ירד מספר הנוסעים — בדומה לירידה אשתקד — ב-13.6 אחוזים; בקו זה ניתנו ב-1965 זכויות טיים לחברה זרה. הכנסות אל-על, המהוות יצוא שירותים ותחליף יבוא, הסתכמו בשנה המסתיימת בדצמבר 1966

¹ כל חברות התעופה הטיסו ב-1966 בקו הטרנסאטלנטי מספר נוסעים גדול יותר ב-13.6 אחוזים לעומת 1965. מתוך זה היה הגידול במספר הנוסעים בטיסות הסדירות 14.4 אחוזים ובטיסות החכורות 6.6 אחוזים.

בלמעלה מ-156 מיליון ל"י, מזה 38.4 מיליון דולר. הרווח הנקי של אל-על בשנת 1966 הסתכם ב-698 אלף ל"י.¹

חלקה של אל-על בתנועה האווירית של נוסעים לישראל ירד מ-52 ל-51 אחוזים בערך. חלקה בתנועת המטענים ירד מ-63.5 ל-62.7 אחוזים.

ד. שדות תעופה

תנועת המטוסים בשדה התעופה לוד גדלה בשנת 1966 ב-3 אחוזים בהשוואה ל-8 אחוזים בשנת 1965, גדל מספר הנוסעים שעברו בשדה התעופה ב-19 אחוזים וכמות המטען והדואר גדלה ב-15 אחוזים. מספר הנוסעים שעברו בשדה התעופה לוד הוא כ-620 אלף. הכנסות שדות התעופה עלו בשנת 1966² בכ-28 אחוזים והסתכמו ב-11.5 מיליון ל"י. תעריפי השירותים עלו במוצק ב-19³ אחוזים. לפיכך גדלה התפוקה הריאלית בכ-8 אחוזים.

4. ההשקעות⁴

ההשקעות הגולמיות בענף התחבורה והתקשורת הסתכמו בשנת 1966 בכ-452 מיליון ל"י, במחירים שוטפים, והיו כ-28 אחוזים מכלל ההשקעה הגולמית בענפי המשק (למעט השקעה במגורים).

בהשקעה הגולמית הריאלית התחזקה בשנת 1966 מגמת הירידה שנסתמנה גם ב-1965, והיא ירדה בכ-24 ו-10 אחוזים בהתאמה. השנה בלטה במיוחד הירידה בהשקעה הגולמית במכונות נוסעים ומכונות מסחריות — בשיעור 30 אחוזים — לאחר ירידה קלה בשיעור 3 אחוזים ב-1965. ירידות בהשקעה נרשמו אף באוטובוסים ובכבישים. סיום העבודות הגדולות בנמל אשדוד והפעלתו של נמל זה הביאו לירידת ההשקעה בנמלים, תוך כדי עליית חלק ההשקעה בציוד וירידת חלקן של ההשקעות במבנים.

הירידה בהשקעות בספנות נמשכה גם השנה והיתה בשיעור 70 אחוזים לעומת 46 אחוזים בשנת 1965. זוהי תוצאה של תוספת שתי אניות צובר, אנית משא אחת ומיכלית ומכירת שתי אניות מעורבות (נוסעים ומשא) ו-3 אניות משא קטנות. ההשקעה הגולמית הריאלית בתעופה הסתכמה ב-20 מיליון ל"י, בעיקר הודות לכך שחברת אל-על רכשה ב-1966 מטוס מטיפוס בואינג B 320-707, לעומת זאת, לא הגדילה החברה כלל את צי מטוסיה.

¹ בשנת התקציב 1965/66 היו הכנסות אל-על 149 מיליון ל"י והרווח לאותה שנה הגיע ל-1.8 מיליון ל"י. ההון העצמי לתאריך זה היה 47.3 מיליון ל"י והתחייבויותיה לזמן ארוך (ובכלל זה הלוואות ממשלת ישראל) 83.1 מיליון ל"י. סך כל המאון היה 181 מיליון ל"י. הנתונים על הרווח לשנת 1966 הם מתוך חשבון רווח והפסד ארצי.

² שנה תקציבית.

³ העלאות תעריפים היו ב-1.10.1965 וב-1.4.1966.

⁴ פירוט נוסף על ההשקעות בתחבורה מצוי בפרק ה' "ההשקעות במשק".