

צי הסוחר הישראלי

הערכה כלכלית של הספנות הישראלית בשנים 1958 ו-1959¹

(א) גידול צי הסוחר הישראלי

צי הסוחר הישראלי הגיע עתה לבגרות. מראשית צנועה בקום המדינה הוא התפתח במהירות הן בממדיו והן בהיקף פעולותיו. בסוף 1960 כלל הצי 53 אניות: 3 אניות נוסעים, שתי אניות מעורבות (המיועדות למשא ולנוסעים כאחת), 40 אניות משא² ו-8 מיכליות. תפוסת אניות הנוסעים והאניות המעורבות הגיעה ל-42,750 טון, וכושר ההסעה — ל-2,264 נוסעים. כושר ההובלה של אניות המשא הגיע ל-286,000 טון מעמס, וזה של המיכליות — ל-180,000 טון. הממוצע המשוקלל של גיל אניות המשא עמד על 4.4 שנים בלבד, והאניות אשר עברו את גיל 10 השנים היוו רק 7.7 אחוזים מכלל הצי.

ההשקעה הכוללת באניות שבבעלות ישראלית הגיעה בסוף 1960 ל-123 מיליון דולר במחיר הקרן, מהם — 28 מיליון דולר, בקירוב, באניות נוסעים ובאניות מעורבות, 68 מיליון דולר, בקירוב — באניות משא, ו-27 מיליון דולר, בקירוב — במיכליות.

בין השנים 1957 ו-1960 רכשה ישראל 21 אניות משא חדשות במעמס כולל של 203,000 טונות. ההוצאה הממוצעת לטון מעמס הגיעה ל-228 דולר, והיא נעה בין 181 דולר בספינות בנות 15,000 טון ל-313 דולר בספינות בנות 4,000 טון.

במשך שנת 1960 הובילו האניות שהופעלו על-ידי חברות ישראליות (אניות בבעלות עצמית ואניות חכורות כאחת) 2.44 מיליון טון מטען יבש, מהן 1.68 מיליון טון לישראל וממנה, ו-0.76 מיליון טון — בין נמלים זרים. בהובלת מטען יבש לישראל וממנה הגיע חלקן של האניות שהופעלו על ידי ישראל ל-52.3 אחוזים; שאר 47.7 האחוזים הובלו על ידי אניות זרות. מספר הנוסעים לישראל וממנה באניות ישראליות הגיע בשנת 1960 ל-70,319, שהם 65.5 אחוזים מכלל הנוסעים לישראל וממנה בדרך הים.

(ב) ממדי שוק הספנות הישראלי וההכנסה הגולמית של הספנות הישראלית

ההכנסה הגולמית של חברות הספנות הישראליות והזרות, שנבעה מהובלה ימית לישראל וממנה בשנת 1959 — השנה האחרונה שלגביה מצויים נתונים מפורטים — נאמדת ב-70.5 מיליון דולר; 10.7 מיליון דולר מהובלת נוסעים, 50.6 מיליון דולר מהובלת מטענים ו-9.2 מיליון דולר מהובלת דלק במיכליות. בהכנסה הגולמית מהובלת הנוסעים לישראל וממנה הגיע חלקן של חברות הספנות הישראליות ל-85 אחוזים; בהכנסות מהובלת מטענים — ל-44.5 אחוזים; ובהכנסות

¹ עיקרי דברים של מחקר מפורט, העומד להתפרסם בקרוב על ידי מחלקת המחקר של בנק ישראל. המחקר נערך על ידי מר אמיל ארדרייך וד"ר ל. י. ובר בשיתוף עם מר אבנר ארבל ומר דוד יעקובוביץ.

² בסקירה זו אניית משא פירושה אנייה להובלת מטען יבש.

מהובלה במיכליות — ל-17.4 אחוזים. כלל הכנסתה הגולמית של הספנות הישראלית משוק זה הסתכמה ב-33.2 מיליון דולר.

לספנות הישראלית היתה הכנסה גולמית נוספת של 14.2 מיליון דולר מהובלות בין נמלים זרים: 1.5 מיליון דולר מהובלת נוסעים, 12.0 מיליון דולר מהובלת מטענים ו-0.7 מיליון דולר מהובלה במיכליות. ההכנסה הגולמית הכוללת של הספנות הישראלית ב-1959 הגיעה, אפוא, ל-47.4 מיליון דולר.

(ג) רווחיות הספנות הישראלית בשנים 1958 ו-1959

הניתוח המפורט של רווחיות הספנות הישראלית בשנים 1958 ו-1959 נעשה על יסוד נתוני שלוש חברות הספנות הגדולות. חברות אלה הקיפו במסגרתן את כל הובלת הנוסעים באניות ישראליות ו-95 אחוזים, בקירוב, מכלל הובלת המטענים באניות, שהופעלו על-ידי ישראל; ברשות שלוש חברות אלה נמצאו גם כ-95 אחוזים מכלל כושר ההובלה של אניות המשא שבבעלות ישראלית. כמות הדלק שהובלה במיכליות על-ידי חברות אלה היתה מבוטלת.

ההכנסה הגולמית של שלוש החברות הגיעה ל-40.1 מיליון דולר ב-1958 ול-45.6 מיליון דולר ב-1959, כלומר ל-91 ול-95.4 אחוזים מכלל ההכנסה הגולמית של כל חברות הספנות הישראליות, בהתאמה.

בלעדי הפרמיות על הערך המוסף מסתכמות פעולותיהן של שלוש חברות אלה, לאחר ניכוי הוצאות הפחת והריבית, בהפסד של 1.0 מיליון דולר ב-1958 ושל 1.3 מיליון דולר ב-1959, סכומים המהווים 2.5 ו-2.8 אחוזים מההכנסה הגולמית בשנים אלה, בהתאמה. בהובלת נוסעים הגיע ההפסד ב-1958 ל-11.2 אחוזים וב-1959 ל-6.3 אחוזים מההכנסה הגולמית. בהובלת מטענים יבשים, לעומת זאת, הסתכם ההפסד ב-1958 ב-0.8 אחוזים בלבד וב-1959 ב-1.1 אחוזים מכלל ההכנסה הגולמית.

לשלוש חברות אלה הוענקו באורח רטרואקטיבי פרמיות יצוא בסך 1.5 מיליון ל"י ב-1958, ובסך 5.8 מיליון ל"י ב-1959. כשאנו מביאים בחשבון פרמיות אלה, מגיע שיעור התמורה על כלל ההון המושקע (הנאמד ב-76.5 מיליון דולר ב-1958 וב-85.4 מיליון דולר ב-1959), לרבות הריבית על הון ההלוואות, ל-3.6 אחוזים ב-1958 ול-6.2 אחוזים ב-1959.

בפעולותיהן הביאו שלוש חברות אלה למשק חיסכון או רווח של 6.6 מיליון דולר במטבע חוץ ב-1958, ושל 6.4 מיליון דולר ב-1959, במחיר של 2.08 ו-2.16 ל"י לדולר, בהתאמה. בהובלת מטענים יבשים בלבד הגיע הערך המוסף במטבע חוץ ל-4.2 מיליון דולר ב-1958 ול-4.3 מיליון דולר ב-1959, במחיר של 1.90 ו-1.96 ל"י לדולר, בהתאמה. בהובלת נוסעים הגיע הערך המוסף במטבע חוץ ל-1.8 מיליון דולר, במחיר של 2.88 ל"י לדולר ב-1958, ול-2.0 מיליון דולר, במחיר של 2.41 ל"י לדולר ב-1959.

אומדן הערך המוסף במטבע חוץ מבוסס בחלקו על השוואה עם ההוצאות, שהיה על המשק לשאת בהן בהובלת נוסעים ומשאות לישראל וממנה באניות זרות. מחקר מיוחד על פעולותיהן של האניות הזרות, שביקרו בנמלי ישראל, מגלה שהוצאותיהן נטו בנמלים אלה הגיעו ל-8 אחוזים מכלל הכנסתן הגולמית ב-1958 ול-9.5 אחוזים — ב-1959. לצורך קביעת אומדן הערך המוסף יש לנכות אחוזים אלה מהכנסתה הגולמית של הספנות הישראלית.

על יסוד אומדן הערך המוסף במטבע חוץ, שנערך בדרך זו, מגיעה פרמיית היצוא הממוצעת, שהוענקה לשלוש החברות הנידונות, באורח רטרואקטיבי, ל-0.23 ל"י לדולר בשנת 1958 ול-0.92 ל"י לדולר בשנת 1959.

כל הממצאים שהובאו לעיל מבוססים על הריבית ששולמה בפועל, לפי נתוני שלוש החברות הישראליות. אם נניח ריבית תחשיבית של 6 אחוזים על ההון המושקע כולו, יהיו ההישגים

צנועים יותר. ההכנסות נטו במטבע חוץ הסתכמה ב־4.9 מיליון דולר ב־1958 וב־4.6 מיליון דולר ב־1959, במחיר של 2.78 ו־3 ל"י לדולר, בהתאמה. היחס השקעה־תפוקה־גולמית, הנמדד בעזרת כלל ההשקעה, מחד, וכלל ההכנסה הגולמית, מאידך, עמד בכל אחת משתי השנים על 1.9 לערך.

(ד) אומדן רווחיות הספנות הישראלית לאחר תיקון לגבי הירידה בתעריפי ההובלה בשנים 1958 ו־1959

בשנים 1958 ו־1959 עמדו תעריפי ההובלה בשוק הספנות העולמי ברמה הנמוכה ביותר שבכל התקופה שמ־1953 עד 1960. לפי אומדן היו התעריפים בשתי השנים הללו נמוכים ב־10 עד 15 אחוזים מהרמה הממוצעת במשך התקופה. עלייה של 15 אחוזים בהכנסה הגולמית באותם מתחומי הובלה מטענים יבשים, שנפגעו ביותר על ידי השפל בתעריפי ההובלה, היתה מתבטאת בגידול ההכנסה הגולמית של שלוש חברות הספנות הנידונות ב־2.5 מיליון דולר בשנת 1958 וב־2.6 מיליון דולר בשנת 1959.

גידול זה בפדיון היה מביא להגדלת התמורה להון המושקע בחברות אלה, ללא פרמיות יצוא, ל־5.8 אחוזים ב־1958 ול־5.5 אחוזים ב־1959. בתוספת פרמיית יצוא אחידה של 0.85 ל"י לדולר ערך מוסף היתה התמורה מגיעה ל־11.4 ול־10.4 אחוזים, בהתאמה. הערך המוסף במטבע חוץ של שלוש החברות היה מגיע בתנאים האמורים ל־9 מיליון דולר בערך בכל אחת משתי השנים, במחיר של 1.50 ל"י לדולר, בערך. בריבית תחשיבית של 6 אחוזים על ההון המושקע היה הערך המוסף במטבע חוץ נמוך יותר ומסתכם ב־7.4 מיליון דולר ב־1958 וב־7.2 מיליון דולר ב־1959, במחיר של 1.84 ו־1.92 ל"י לדולר, בהתאמה.

(ה) אניות בבעלות ישראלית ואניות חכורות, בהובלת מטען יבש

חכירת אניות להובלת מטען יבש (וכן להובלת דלק נוזל) היא דבר מקובל בחברות הספנות. הסיבות העיקריות לכך הן: (א) מחסור באניות בבעלות עצמית. (ב) עובדת המצאותה של אנייה מתאימה להובלת סוג המטען המסויים בקרבת נמל ההטענה. (ג) העובדה שהפעלת אנייה חכורה אינה מצריכה השקעה קבועה, אלא סכום מוגבל של הון חוזר בלבד. (ד) בתקופות שפל בהובלה הימית יורדים דמי החכירה במידה רבה יותר מאשר תעריפי ההובלה הימית, ודבר זה מגדיל את הכדאיות של העסקת אניות חכורות לעומת אניות בבעלות עצמית; מאידך, בתקופות גיאיות בהובלה, כשקיים מחסור באניות, עולים דמי החכירה ביתר מהירות מאשר תעריפי ההובלה, ואז נעשית העסקת אניות חכורות לפחות כדאית.

ההכנסה הגולמית של שלוש החברות הישראליות בהובלת מטענים הגיעה ל־28.5 מיליון דולר ב־1958 ול־33.9 מיליון דולר ב־1959. חלקן של האניות החכורות הגיע ל־33 ול־43 אחוזים מסכומים אלה, בהתאמה. בעוד שהפעלת אניות בבעלות עצמית בהובלת מטענים הביאה להפסד בשיעור של 3.5 אחוזים מההכנסה הגולמית ב־1958 ושל 10.8 אחוזים ב־1959, הביאה באותן השנים הפעלת אניות חכורות רווח בשיעור של 4.5 ו־11.6 אחוזים, בהתאמה. הערך המוסף במטבע חוץ בהפעלת אניות משא בבעלות עצמית הסתכם ב־3.2 מיליון דולר ב־1958 וב־2.1 מיליון דולר ב־1959, במחיר של 2.18 ו־3.60 ל"י לדולר, בהתאמה. לעומת זאת, הגיע הערך המוסף בהפעלת אניות חכורות ל־1.0 מיליון דולר ב־1958 ול־2.2 מיליון דולר ב־1959, במחיר של 1.0 ו־0.41 ל"י לדולר, בהתאמה.

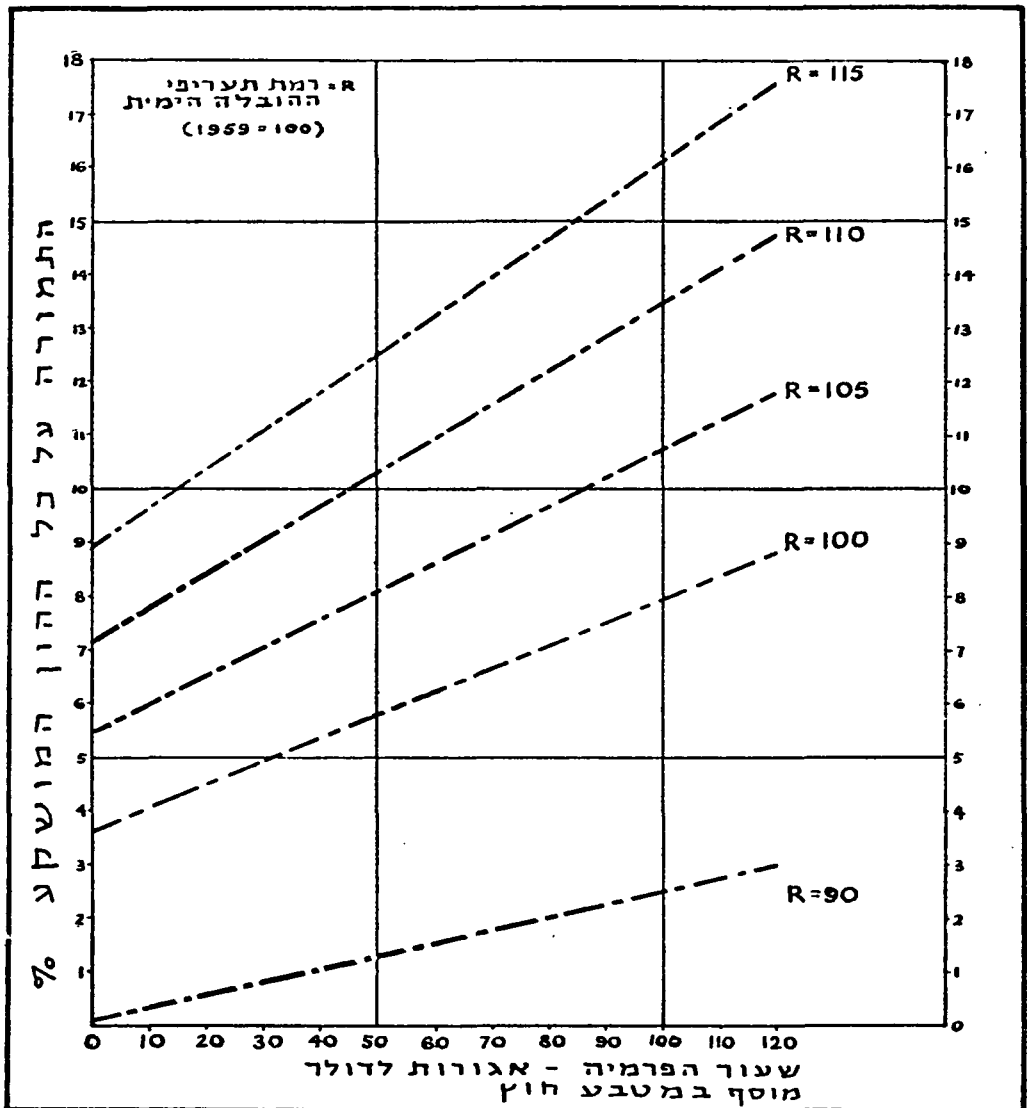
את התוצאות הטובות יותר בהפעלת האניות החכורות אפשר לייחס לשפל החמור בתעריפי החכירה בשנים 1958 ו־1959, שבהן נשארו הוצאות ההפעלה של אניות בבעלות עצמית ללא שינוי, בעוד שההכנסה הגולמית לטון פחתה בעקבות הירידה בתעריפי ההובלה.

(1) משקלם היחסי של תעריפי ההובלה, פרמיות היצוא ושערי הריבית בקביעת הרווחיות של הובלת מטען יבש

השפעתם של שינויים בתעריפי ההובלה, בפרמיות היצוא ובשערי הריבית על רווחיות ההובלה של מטען יבש שימשה נושא למחקר מפורט. מתוך מחקר זה מסתבר, שהשפעתם על הרווחיות של שינויים בתעריפי ההובלה גדולה במידה ניכרת מזו של שינויים בפרמיות או בשער הריבית. העלאה קטנה יחסית, בשיעור של 10 אחוזים, ברמת תעריפי ההובלה יש לה, בקירוב, אותה

דיאגרמה 1

היחס בין שיעור פרמיות היצוא לתמורה להשקעה הכוללת, ברמות תעריפי הובלה שונים (בהובלת מטען יבש), 1959

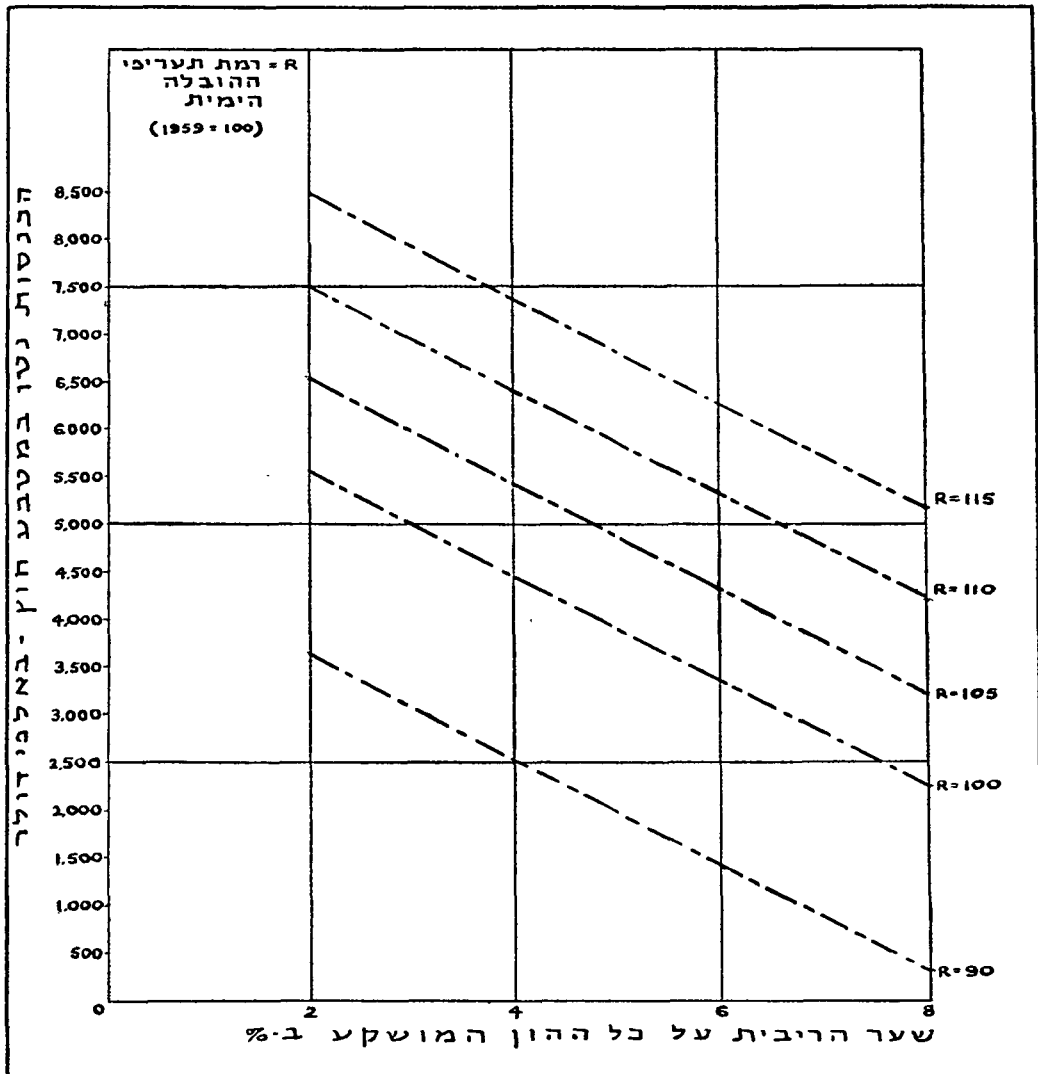


השפעה על התמורה להון המושקע כמו הגדלת פרמיות היצוא בלירה לדולר, הגדלה שיש בה משום שינוי ניכר במדיניות פרמיות היצוא. בדומה לכך, ירידה של 10 אחוזים בלבד ברמת תעריפי ההובלה תהיה לה כמעט אותה השפעה על הערך המוסף במטבע חוץ כמו עלייה של 4 אחוזים, בערך, בשער הריבית התחשיבית על ההון המושקע, שיש בה משום סטייה רבתי מהרמה המקובלת של שער הריבית.

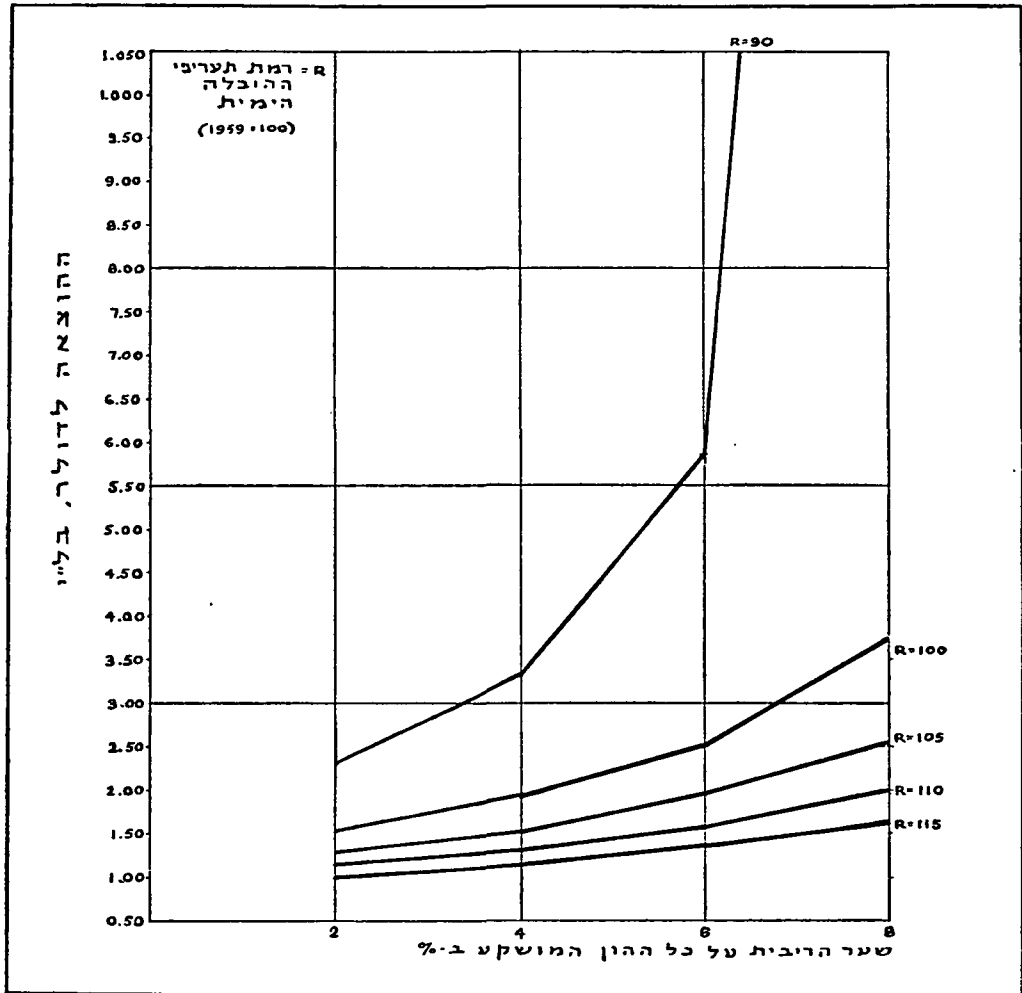
שני יחסי הגומלין, שצויינו לעיל, יש להם בשתי השנים הנחקרות אופי ליניארי. בלשון אחרת, היחס בין התמורה להשקעה הכוללת לבין גודל הפרמיה הוא ליניארי בכל רמה של

דיאגרמה 2

היחס בין שער הריבית והערך המוסף במטבע חוץ, ברמות תעריפי הובלה שונים (בהובלת מטען יבש), 1959



היחס בין שער הריבית ומחיר הדולר של הערך המוסף, ברמות תעריפי הובלה שונים (בהובלת מטען יבש), 1959



תעריפי הובלה — כשהתמורה להשקעה עולה, ככל ששער הפרמיה עולה, בדומה לכך גם היחס בין הערך המוסף במטבע חוץ לבין שער הריבית הוא ליניארי בכל רמה של תעריפי הובלה. ברם, כאן מלווה עלייה בשער הריבית בירידת הערך המוסף במטבע חוץ.

בולטת יותר היא השפעת השינויים בתעריפי הובלה על ההוצאות בל"י לדולר של ערך מוסף. עלייה קטנה, יחסית, בתעריפי הובלה יש לה השפעה דומה לזו של הפחתה ניכרת בשער הריבית. כאן אין היחס ליניארי, והעלייה בתעריפי הובלה, השקולה כנגד ירידה נתונה בשער הריבית, גדולה יותר, ככל ששער הריבית גבוה יותר. דיאגרמות 1, 2 ו-3 מציגות בצורה גראפית את יחסי הגומלין בין כל שניים מתוך שלושת הגורמים הנידונים, לגבי כלל האניות שהופעלו על ידי שלוש החברות בשנת 1959.

לשם הדגמת ההשפעה של עלייה בתעריפי ההובלה על רווחיות הובלת מטען יבש, מובאת בלוח 1 השוואה בין התוצאות של הפעלת אניות משא בבעלות עצמית בידי שלוש החברות במשך שנת 1959, לתוצאות, שאפשר היה לצפות להן, אילו היו תעריפי ההובלה גבוהים ב-15 אחוזים.

לוח 1

אינדיקאטורים לרווחיות הספנות ברמות שונות של תעריפי הובלה

בהנחה של עלייה של 15 אחוזים בתעריפי ההובלה	בתעריפי ההובלה שהיו בתוקף בשנת 1959	
2.723	-1.096	רווח בצירוף פרמייה של 0.85 ל"י לדולר של ערך מוסף (אלפי דולרים) התמורה על ההשקעה (לרבות ריבית על הון ההלוואות) (אחוזים)
9.5	1.9	ערך מוסף במטבע חוץ (אלפי דולרים)
4.689	2.090	ערך מוסף במטבע חוץ (אחוזים)
23.1	11.0	מחיר הדולר (ל"י)
1.61	3.60	

(ז) הרווחיות בהובלת מטען יבש בשוק המקומי המקומי ובשוקי חוץ

בשנים 1958 ו-1959 היתה הרווחיות לגבי הספנות הישראלית גדולה יותר בהובלת מטען יבש בין נמלים זרים מאשר בהובלה לישראל וממנה. ייתכן כי, בחלקה, קשורה תופעה זו בהבדל בין סוגי המטען המובל (בהובלות בין נמלים זרים גדול, מן הסתם, חלקם של מטענים בצובר מאשר בהובלות לישראל וממנה); שנית, קשורה תופעה זו בעובדה, שלעיתים היה צורך לקיים שירות סדיר לישראל וממנה גם בהתעלם משיקולים של רווחיות, בעוד שבפעולות בין נמלים זרים התעורר צורך כזה רק בקווים מעטים מאד; ושלישית, אפשר לתלות תופעה זו במשקלן הגדול של אניות חכורות בהובלות בין נמלי חוץ בהשוואה להובלות לישראל וממנה. כפי שצויין לעיל, היתה הפעלת אניות חכורות בשנים 1958 ו-1959 כדאית יותר מאשר הפעלת אניות בבעלות עצמית.

הואיל ואין ההשקעה באניות ניתנת לחלוקה בין השוק המקומי לשוקי חוץ, יכולת רווחיותם של שני השווקים מבחינת החברות להמדד רק בעזרת היחס בין הרווח או ההפסד נטו (לאחר ניכוי ריבית ובלאי) לבין ההכנסה הגולמית.

ההכנסה הגולמית של שלוש חברות הספנות הישראליות העיקריות בהובלת מטען יבש בין נמלים זרים הסתכמה ב-7.4 מיליון דולר ב-1958, וב-12.1 מיליון דולר ב-1959. הסכומים המקבילים לגבי הובלת מטען יבש לישראל וממנה היו 21.2 ו-21.8 מיליון דולר, בהתאמה.

הערך המוסף במטבע חוץ בהובלת מטענים בין נמלים זרים נאמד ב-1.3 מיליון דולר ב-1958 וב-1.9 מיליון דולר ב-1959; בהובלת מטענים מישראל ואליה היה הערך המוסף 2.9 מיליון דולר ב-1958 ו-2.5 מיליון דולר ב-1959.

הרווח בהובלת מטען יבש בין נמלים זרים עמד על 2.4 אחוזים (בלי פרמיות) מההכנסה

¹ צובר — Bulk

הגולמית ב-1958 ועל 2.7 אחוזים ב-1959. מאידך, הביאה הובלת מטען יבש לישראל וממנה, לפי חישוב דומה, להפסד של 1.3 ו-3.1 אחוזים באותן השנים. אחוז הערך המוסף במטבע חוץ בהובלות בין נמלים זרים גבוה במעט מאשר בשוק המקומי, בעוד שמחיר הדולר של הערך המוסף נמוך יותר. הערך המוסף במטבע חוץ בהובלת מטען יבש בין נמלים זרים היווה 17.9 אחוזים מההכנסה הגולמית ב-1958 ו-15.5 אחוזים ב-1959, בהשוואה ל-15.2 ו-12.6 אחוזים, בהתאמה, בהובלות לישראל וממנה. מחיר הדולר של הערך המוסף בהובלת מטען יבש בין נמלי חוץ היה 1.56 ל"י ב-1958 ו-1.49 ל"י ב-1959, בהשוואה ל-1.97 ו-2.29 ל"י, בהתאמה, בהובלת מטען יבש לישראל וממנה.

(ח) הרכב ההוצאות בהפעלת אניות נוסעים ואניות משא

יש מן העניין בהשוואת הרכב ההוצאות הכרוכות בהובלת נוסעים ובהובלת מטען יבש. הנתונים המובאים להלן הם לגבי שנת 1959, והם מהווים ממוצעים משוקללים לגבי כל אניות הנוסעים בכל הקווים, מצד אחד, ולגבי כל אניות המשא שבבעלות עצמית בכל הקווים, מצד שני. לאמיתו של דבר, רב למדי השוני בין קווי הנוסעים השונים לבין עצמם, וכן בין קווי המשא.

לוח 2

הרכב הוצאות ההפעלה של אניות נוסעים ואניות משא בבעלות עצמית, 1959

(אחוזים)

סעיף ההוצאה	אניות נוסעים	אניות משא
משכורות הצוות, לרבות מזון ותנאים סוציאליים	25.5	19.1
דלק, שמן ומים	8.9	11.1
הספקה לאנייה	6.7	3.5
תיקונים ואחזקה	4.7	2.4
הוצאות הפעלה אחרות	5.4	2.8
הוצאות אדמיניסטרטיביות כלליות	8.0	2.9
ביטוח	2.4	4.7
ריבית	7.2	9.5
בלאי	8.2	13.1
הוצאות נמל וסווארות	2.9	24.8
עמלות סוכנים	9.1	6.1
סך הכל	100.0	100.0

מן הראוי לציין שבהפעלת אניות נוסעים מהוות המשכורות לצוות את הסעיף העיקרי בהוצאות, בעוד שבהפעלת אניות משא ההוצאות הראשונות בגודלן הן הוצאות נמל וסווארות, ואילו משכורות הצוות הן שניות בדירוג.

הרכב ההוצאות באניות המשא החכורות אין ליחס לו אותה מידה של משמעות, שכן במקרים שונים נכללים בתוך דמי החכירה פריטים שונים — לעיתים אף דלק ושמני סיכה.

הרכב הוצאות ההפעלה של אניות החכורות על-ידי
חברות הספנות הישראליות, 1959

(אחוזים)

סעיף ההוצאה	
56.7	דמי חכירה
0.4	שכר שעות נוספות לצוות
2.2	הוצאות שונות
0.2	ביטוח
3.0	ריבית
10.9	דלק, שמן ומים
24.6	הוצאות נמל וסווארות
11.0	עמלות סוכנים
100.0	סך הכל

דמי החכירה מהווים, איפוא, את עיקר ההוצאות. סעיף זה וסעיף הוצאות נמל וסווארות יחד מהווים יותר מ-80 אחוזים מכלל הוצאות ההפעלה.

(ט) תעסוקה ושכר

הנתונים על התעסוקה והשכר הם ממקורותיהן של שתי חברות הספנות הגדולות בלבד. שתיהן יחד העסיקו בשנת 1959 2,679 עובדים, מהם 223 לא-ישראליים. 1,988 עובדים הועסקו באניות, והנותרים — במינהלה ובתפקידי יבשה, בישראל ובחוץ לארץ. השכר השנתי הכולל, ששולם על-ידי שתי החברות, הסתכם ב-1959 ב-9.5 מיליון דולר, ש-30 אחוזים מהם היו במטבע חוץ. חלקם של המועסקים הישראליים בשכר הכולל היה 91.7 אחוזים. שכר המועסקים באוניות הסתכם ב-6.8 מיליון דולר. השכר הממוצע השנתי למועסק הגיע ב-1959 ל-3,540 דולר. שכרם הממוצע של המועסקים באניות הגיע ל-3,410 דולר — לרבות הוצאות מזון, הנאמדות ב-420 דולר. השכר הממוצע השנתי של עובדי המינהל והיבשה הסתכם ב-3,630 דולר לגבי המועסקים בישראל, וב-4,350 דולר — לגבי המועסקים בחוץ לארץ. ב-1959 הסתכמה ההשקעה הממוצעת למועסק ב-30,200 דולר. ההשקעה למועסק באניות הסתכמה ב-41,800 דולר, וההשקעה למועסק ישראלי — ב-33,000 דולר.

(י) אומדן צורכי הספנות של ישראל בשנת 1965

1. אניות משא

בניתוח תנועת המטענים יש הכרח להפריד בין הובלה לישראל וממנה לבין הובלה בין נמלים זרים. אולם בעוד שאת נפח ההובלה לישראל וממנה הצפוי בשנת 1965 ניתן לאמוד בדרך זו או אחרת, הרי אין דרך להגיע לידי אומדן נפח ההובלה בין נמלים זרים, שיפול בחלקה

של הספנות הישראלית בשנים הקרובות. את תחזית צורכי הספנות יש לבסס, איפוא, במקרה זה על הנחות סבירות לגבי נפח ההובלה הצפוי.

על יסוד שיעור הגידול השנתי הממוצע של 8.8 אחוזים בשנים 1955 עד 1960 נאמד נפח ההובלה לישראל וממנה בשנת 1965 ב-4.5 מיליון טון, בקירוב. אם לדון מתוך נסיון השנים האחרונות, הרי קשה להניח, שחלקה של הספנות הישראלית יעלה על 55 אחוזים מכלל נפח ההובלה, או — 2.5 מיליון טונות. יש מקום להניח, כי 15 אחוזים, לפחות, מגנפח זה יובלו באמצעות אניות חכורות (בשנתיים האחרונות הגיע חלקן של האניות החכורות לשליש מכלל ההובלות של חברות הספנות הישראליות), ומותר לצפות, איפוא, שההובלה באניות בבעלות עצמית תסתכם ב-2.1 מיליון טון.

בקווים לישראל וממנה הובילו האניות בבעלות עצמית בשני הכיוונים 5.3 טונות מטען לכל טון מעמס ב-1958, ו-6.4 טונות לטון מעמס ב-1959. הואיל ובשנים אלה היה היבוא גדול במידה ניכרת מאשר היצוא, היתה הניצולת של מעמס האניות בהובלה מישראל נמוכה למדי. בתקופת השנים 1961 עד 1965 יש לצפות לגידול היצוא בקצב מהיר יותר מאשר היבוא, ומתוך כך — להגדלת הניצולת של האניות היוצאות את ישראל.

אם נצא מתוך הנחה, ששיעור היחס בין המטען המובל במשך השנה לבין המעמס יהיה 6, יסתכמו הצרכים במעמס אניות ישראליות לשם הובלת מטענים לישראל וממנה ב-350 אלף טונות (2.1 מיליון טון מחולקים ב-6). זהו מן הסתם, אומדן אופטימי.

בתקופת שלוש השנים ש-1958 עד 1960 הובילו האניות, שהופעלו על-ידי חברות הספנות הישראליות, מטענים בהיקף ממוצע של 820,000 טונות לשנה בין נמלים זרים. השיא הושג בשנת 1959, ועמד אז על 937,000 טונות. חלקן של האניות החכורות עלה בהתמדה, מ-31.2 אחוזים ב-1958 ל-67.5 אחוזים ב-1960.

היחס בין גודל המטענים למעמס באניות שבבעלות עצמית, אשר הופעלו בין נמלים זרים, היה 10.6 ב-1958 ו-7.2 ב-1959. יש להניח, כי בעקבות גידול אפשרי באורך הממוצע של קווי הנסיעה ירד יחס זה ב-1965 ל-6.

אם תצליח ישראל להגיע לנפח הובלה של 2.5 מיליון טונות בין נמלי הוץ ב-1965, הרי על יסוד ההנחה, שמחצית מכלל הטונאז' תובל באניות בבעלות ישראלית (שכן עצם השגת טונאז' זה ורווחיות הובלתו אינם בגדר ודאי), ידרשו כ-200,000 טונות מעמס באניות בבעלות עצמית. כלל צורכי הספנות באניות משא בבעלות עצמית להובלות הן לישראל וממנה והן בין נמלים זרים יגיעו איפוא, לפי האומדן, ל-0.5 מיליון טון מעמס, בקירוב.

בסוף שנת 1960 הגיע כושר הובלת המשאות של הצי הישראלי ל-285,000 טון. בחודשים ינואר עד יוני 1961 נכנסו לשירות 9 אניות נוספות, במעמס כולל של 128,400 טונות. בסוף חודש יוני 1961 נמצאו בתהליך בנייה 10 אניות משא, במעמס כולל של 86,800 טונות. הצרכים בהחלפת אניות מיושנות יסתכמו עד 1965, כפי הנראה, ב-15,000 טונות. משמע, שעם השלמת התכנית הנוכחית יכלול צי המשאות הישראלי 485,000 טונות מעמס — היקף השווה כמעט לכושר ההובלה שישראל תהיה עשויה לנצל בתנאים הנוחים ביותר ב-1965.

2. אניות נוסעים

עם תוספת שתי אניות נוסעים, הנמצאות עתה בבנייה — האחת לשירות טראנס-אטלנטי והשנייה לשירותים בים התיכון — ועם הוצאתה מהשירות של ספינה מיושנת יכלול צי הנוסעים הישראלי 4 אניות נוסעים ושתי אניות מעורבות, וכושר ההסעה הכולל שלו יגיע ל-3,800 נוסעים. התפוסה ברוטו של אניות אלה תגיע ל-75,750 טון.

נוכח התחרות האינטנסיבית מצד חברות ספנות זרות, אשר כמה מהן החלו לקיים שירות לישראל

רק לאחרונה, ועם התפתחות ההובלה האווירית, נראה, כי צי זה יש בו כדי סיפוק הצרכים בתחבורת נוסעים ימית, לפחות למשך השנים הקרובות.

3. מיכליות

צי המיכליות הנוכחי בן 180,000 הטונות עולה בגודלו במיד הניכרת על הצרכים השוטפים, ועתה מעיינים בהחלפת שתי מיכליות מיושנות בעלות מעמס כולל של 23,460 טונות בחדשות. לאחר שינויים אלה יגיע מעמס צי המיכליות הישראלי ל-190,000 טון, בערך. להוציא התפתחויות בלתי צפויות, הרי בתנאי השוק ובמקורות ההיצע של היום נראה, שכושר זה של צי המיכליות יש בו כדי סיפוק צורכי ישראל בהובלת דלק נוזל, לפחות בתקופה הקרובה.

(יא) מסקנות

התפתחותו של צי הסוחר הישראלי חלה תוך תקופה העולה במקצת על עשור אחד. תוך תקופה קצרה זו עלה בידי הספנות הישראלית לא רק לכבוש חלק ניכר מהובלת המיטענים והנוסעים לישראל וממנה, אלא אף לחדור, אם גם בקנה-מידה מוגבל לפי שעה, לשוק הספנות החיצוני, בו שוררת תחרות חריפה ביותר. בהתמדה נוספו קווים חדשים הורחב היקף שירותי הצי. אמנם, לא כל הקווים החדשים נתגלו ככדאיים, והפעלת כמה מהם גרמה הפסדים ניכרים; ברם, במשך כל השנים האלה נתונה היתה הספנות הישראלית, ובמידת מה היא עדיין כך עד היום, בשלב "הרצה"; ומטבע הדברים אין לצפות, שענף צעיר, השרוי בתנאי התרחבות מזוהזות בתחום שבו שוררת תחרות חריפה, יגיע לדרגת רווחיות גבוהה. התמורה הצנועה להון המושקע, שאליה הגיעה הספנות הישראלית בשנים 1958 ו-1959, משקפת, בחלקה, את הנשיאה בהוצאות ההרצה. ובכל זאת, ועל אף תעריפי ההובלה הירודים בשנים אלה, הפגינה הספנות הישראלית הישגים גדולים יותר, משניתן היה לצפות.

הספנות הישראלית הגיעה עתה לנקודת מפנה בהתפתחותה. בעבר היתה המטרה העיקרית של הרחבת צי הסוחר הישראלי חיסכון במטבע חוץ בהובלה לישראל וממנה, בעוד שהשגת תמורה נאותה להון המושקע נדחקה למקום שני במעלה. מכאן ואילך, עם שימת הדגש בהרחבת הספנות בין נמלי חוץ, מן הראוי להקדיש תשומת לב מרובה יותר לתמורה נאותה להון המושקע באניות החדשות.

בשוק הספנות העולמי שוררים תנאי תחרות חריפים והוא נתון לתנודות מחזוריות גדולות. כמעט בכל מדינה בעלת צי מסחרי מתעוררת לעיתים מזומנות הבעיה של מציאות כושר הובלה מובטל. החזקת אניות מובטלות או הפעלתן בתעריפי הובלה נמוכים עלולה להיות בלתי כדאית עד מאד, ומשום כך כרוכה ההשקעה באניות בסיכון רב.

כיוון שמספנות רבות מציעות היום מחירים נמוכים ותנאים נוחים במיוחד לבניית אניות, קיימת נטייה חזקה להרחיב את הצי שבבעלות עצמית. אולם יש להזהר מאוד כדיל המנע מכשלונות, העלולים להגרם על ידי הרחבה מהירה מדי של הצי.

כדי להבטיח יסודות מוצקים למדיניותה הפינאנסית של הממשלה בתחום הספנות ולצורך ניהול יעיל של השקעה המתקרבת כבר בהיקפה ל-200 מיליון דולר, יש הכרח בביצוע מחקר מקיף ובניהול סקירה שוטפת של ההתפתחות הכלכלית ושל אפשרויות הפיתוח של צי הסוחר הישראלי.