

## שאלות האספקה בארץ-ישראל לשעת חירום

המתיחות הבינלאומית המחמירה והולכת מעמידה לפני הישוב ביתר שאת את שאלת ההספקה בשעת חירום. שאלה זו נדונה גם בארצות אחרות ושם נפתרה במידת מה בדרך של פעולה ממלכתית. ארץ ישראל שייכת לסוג הארצות התלויות הרבה באימפורט של צרכי מזון. ואין לחשוב על שנוי במבנה כלכלי זה במשך זמן קצר. יתר על כן, הישוב היהודי רגיש יותר משאר האוכלוסין לסכנות הנשקפות לתחבורה המקשרת את ארץ ישראל עם מקורות ההספקה. המשק הערבי מתבסס כמעט כלו על הספקה עצמית. בשעה שהישוב היהודי-מזונותיו מובאים בחלקם הגדול מחו"ל.

ברם, שאלה זו אין להפרידה מהקומפלקס של הפרובלימות הפוליטיות-צבאיות הקשורות בסכויי קיום התחבורה או הפסקתה. ארץ ישראל נמצאת על פרשת דרכים בסמוך להצטלבות דרכי התחבורה לאירופה, למזרח הקרוב ולמזרח הרחוק. עובדה זו קובעת את אפשרויותיה של הארץ ואת הסכנות הנשקפות לה. הספקתה תלויה בראש וראשונה בתנועה החפשית בים התיכון. בשביל הספקת הארץ יש למסילת-ים זו ערך בתור חיבור לאוקיינוס האטלנטי (אמריקה) מצד אחד ולתורכיה ורוסיה מצד שני, הואיל ובארצות האמורות ישנם עודפים מסויימים של חטה ומצרכים אחרים שאנו זקוקים להם. התחבורה דרך הים התיכון הפכה כיום צורך צבאי חיוני לאימפריה הבריטית, אם תרצה לקיים את הקשר עם בני כריחה במזרח אירופה. הצי הבריטי יהא מוכרח ללחום על ההגמוניה בים זה בימי חירום, אך אין זאת אומרת שלא תחולנה הפסקות זמניות. בקשרי התחבורה המסחרית בשטח זה, רצועת המים הצרה שבין גדות אפריקה הצפונית והאי האיטלקי המבוצר פֶּנְטַלְרִיָה, תהיה אולי קשה זמן מה למעבר. יתכן, שגם אם ידו של הצי הבריטי תהא על העליונה יתגלו קשיים חמורים בתחבורת בים התיכון מפאת סכנת הצוללות, והוא הדין בחופי הים התיכון המזרחי, כלומר במסילות המובילות לתורכיה, לרוסיה וכדומה. עלינו להביא בחשבון את האפשרות, שבדרך זו לא נוכל אולי להשיג את צרכי המזון שהארץ זקוקה להם במשך זמן מסויים - עד שיובטחו דרכים אלו על ידי השמדת הצוללות או על ידי מאורעות צבאיים מכריעים אחרים. מכל מקום עלינו להביא בחשבון את הצורך בהבטחת תצרוכת הארץ לששה חדשים בערך, מבלי להזקק לקשרי תחבורה אלו.

אמנם אין הים התיכון הדרך היחידה, המקשרת אותנו עם העולם החיצוני. הקו למזרח הרחוק, דרך קְצֶרְה, ואולי, גם דרך ים-סוף יכולים לשמש במידת-מה להספקת צרכי הארץ. בדרך זו נפתחים אופקים להבטחת המצרכים ההכרחיים ממקורות כגון אוסטרליה, זלנדיה החדשה, הודו ואפילו אמריקה. אולם, גם בדרך

זו אין בטחון גמור של תחבורה בלתי נפסקת. בראש וראשונה קיימת סכנת הצוללות בים סוף, שבו ישנם בסיסים ימיים לאיטליה וכן יהיו קשיים טכניים מרובים בהובלת צרכי מזון דרך המדבר מעיראק ואפילו מסואץ. המסילה היחידה מקנטרה תהיה עמוסה מטען צבאי, וכמות האוטומובילים שיעמדו לרשות הובלת צרכי הישוב האזרחי תהיה בודאי מוגבלת מאד.

לפי האמור נראה, שאמנם הארץ לא תשאר מבודדת ומנותקת זמן רב, הואיל ולפחות חלק מהמסילות המקשרות אותה עם העולם הגדול יחודש במשך תקופה קצרה. אם לא תפתח הדרך הראשית, הרי תפתח אחת הדרכים האחרות. ברם, זו היא שאלת זמן ובהתחשב עם זה על הישוב להבטיח לעצמו מלאי של ששה חדשים בערך.

כאן יש להזכיר עוד אפשרות אחת של הספקה לשעת חרום – האימפורט מהארצות השכנות. אין לזלזל בהקלה מסויימת גם בדרך זו, אולם האפשרויות הן מצומצמות מאד. העודפים של צרכי מזון בארצות הסמוכות אינם גדולים כל כך. יתר על כן, כפי שראינו בספטמבר 1938, מהרו הארצות הללו להטיל אסור על הוצאת צרכי מזון. מתפקידה של הממשלה יהיה איפא לדאוג להקלת תקופת המעבר גם בדרך זו.

נשאלת, כמובן, השאלה, אם אין זה מן הרצוי להבטיח את הספקת הארץ לא על ידי יצירת מלאי, אלא על ידי שנוי המבנה הכלכלי של הארץ, ע"י יצור מוגבר לשם הספקה עצמית, כלומר, ע"י מידה גדולה של אבטקציה. בקשר עם זה יש להביא בחשבון שני גורמים עיקריים:

(א) מעבר כגון זה אינו אפשרי בזמן קצר.

(ב) אם אמנם שנוי במבנה המשק החקלאי יהיה הכרחי בשעת חירום, עדיין עומדת השאלה אם כדאי ורצוי, מנקודת ראות פתוח המשק וקליטת העליה, לכוון גם בימי שלום את המשק החקלאי רק להספקה עצמית בלבד. שאלה דומה לזו הועמדה גם באנגליה. גם שם צפו הצעות של שנוי מבנה המשק בכיוון של הספקה עצמית. השאלה נחקרה באנגליה בכל היקפה, וביחוד טפלו בה בתשומת לב מיוחדת שני אקונומיסטים גדולים: סיר ארטור סלטר וג. מ. קיינס. חקירתו של סלטר הוכיחה ללא כל ספק שהפוליטיקה של מלאי היא הרבה יותר רציונלית, מאשר פוליטיקה אוטרקית של ייצור להספקה עצמית. ייצור להספקה עצמית גם בימי שלום, תובע קרבנות מרובים מהמשק. הוא מחייב לפעמים גדול קולטורות שאינן מכניסות, רק כדי להבטיח את ההספקה בשעת חירום. יחד עם זה הוא מקפח את אפשרויות ההתפתחות הבריאה המכסימלית והאופטימלית בימים כתיקונם. פתוח המשק לא בכיוון הניתן על ידי צרכי השוק והרנטביליות הגבוהה ביותר, אלא מתוך שאיפה קיצונית לאוטרקיה מקטין את פרינו של המשק ומצמצם את יכולתו לקלוט אנשים נוספים, – דברים המסוכנים במיוחד לנו בארץ ישראל. מאידך גיסא מהוות ההוצאות למלאי, הקשורות בריזיקה ידועה של מחיר, ברבית נוספת ובהוצאות ההחסנה, משא הרבה פחות כבד, מאשר סלוף התפתחותו של

הייצור הנורמלי לפי צו הצרכים הזמניים של שעת חירום. ג. מ. קיינס מרחיק לכת ורואה בהחזקת המלאי, אמצעי חדש לרגולציה של מחירים, הגורם ל"ישור" הקמטים החריפים של גאות ושפל. ע"י סדור מלאי הוא רוצה לזכות בשני יתרונות כאחד: בהבטחת מלאי לשעת חירום ובמכשיר לפוליטיקה משקית המאפשרת מהלך יותר נורמלי של החיים הכלכליים.

בשבילנו רצויה ומתאימה דרך המלאי בהבטחת ההספקה עוד משתי סיבות: (א) דרכי התחבורה שלנו מרובים יותר, ומתוך זה הבדוד הגמור הוא עוד פחות אפשרי מאשר באנגליה.

(ב) פתוח המשק לשם מכסימום של קליטה נוספת חשוב לנו ביותר מפאת הגורם המיוחד של העליה, שאינו קיים באנגליה. פתוח זה יקופח אם נכונן את מנגנון היצור גם בימי שלום לשם צרכי ההספקה לשעת חירום בלבד.

כאן עלינו להגדיר את הפרובלימה של המלאי במידותיה הכמותיות, כלומר, בסכומים הכספיים ובטוגי הסחורות.

הטבלא הבאה מראה לנו את סכומי האימפורט הדרושים לשם הספקה לשלשה חדשים. המדובר כאן הוא על תצרוכת של כל אוכלוסי הארץ, יהודים וערבים כאחד. מובן, שהובאו בחשבון רק הצרכים העיקריים:

350,000	תבואות (7 לא"י לטון)	לא"י
40,000	בשר קפוא (46 " " )	"
35,000	שמורי בשר	"
80,000	חמאה	"
60,000	סוכר	"
50,000	אורז בלתי מקולף	"
50,000	אגוזים טחונים (לשמן מאכל)	"
6,000	דגים	"
671,000		לא"י

הבאנו בחשבון את הכמויות רק למשך שלשה חדשים. הואיל ובארץ נמצא מלאי לשלשה חדשים בערך. הסכום הזה אינו גדול, אולם אפשר להקטינו עוד יותר. בשנות יכול נורמלי אפשר להפחית במידה ניכרת את הסכום הנקוב כאן בשביל תבואות. יתר על כן, הסכומים הנקובים לעיל אינם סכומים של הפסד, כי הסחורות הן העוברות לסוחר, והפרובלימה היא רק: א. הבטחת הריזיקה, הנובעת מתנודות המחירים, ב. הרבית של החזקת המלאי, ג. דמי ההחסנה. כאן נתונה אפשרות של פתרון, המתקבל על הדעת, ואינו חורג ממסגרת אפשרויותיה של הארץ בקנה מידה ממלכתי.

בנוגע למימון המלאי נוקטים בארצות שונות בשיטות שונות. באנגליה קונה הממשלה את המלאי על חשבונה ומחזיקה אותו במחסנית. יש ארצות, שבהן משאירה הממשלה את התפקיד הזה למסחר הפרטי והיא רק ערבה להיפרשים האמורים

במחיר, לרבות, לדמי ההחסנה. מכל מקום ברור שאין להשוות את ההפסד האפשרי הכרוך באופרציה כגון זו אל ההפסד הודאי של שינוי כל מבנה הייצור בימי שלום. ברשימה הנתונה לעיל חסר סעיף חשוב: הדלק. בעוד שגידול הבהמות וצרכי המזון ההכרחיים כגון: חלב, ביצים וכו' מובטחים על ידי הכללת המזון לבהמות ולעופות בסכום התבואות. הרי המחסור בדלק יכול לשתק את ההשקאה במשקים, את עבודת הטרקטורים והמכונות החקלאיות וכן את התחבורה בין המשקים והעיר. הבטחת הדלק לשלשה חדשים מחייבת השקעה נוספת של 100,000 לא"י בערך. אולם הפרובלימה של המלאי אינה פיננסית בלבד, היא מחייבת גם סדורים טכניים ידועים החסרים עדיין בארץ. החסנת תבואות היא קשה מאד, כמעט בלתי אפשרית בלי הקמת מקגורות (סילוס); החסנת הדלק מחייבת גפח טנקים נוסף בארץ; ברם, בצוע הסדורים האלה הוא קשה לפתרון בזמן הקצר העומד לרשותנו. מהדברים הללו, המכוונים לסדור מלאי, אין להסיק מסקנה על מעוט חשיבותו של הייצור החקלאי המקומי בשביל ההספקה בשעת חירום. החקלאות שלנו הולכת ומגדילה את ייצורה והיא מבטיחה לישוב את הספקת צרכי המזון החשובים ביותר, כגון: ביצים, חלב, ירקות וכיו"ב; היא תוכל להמשיך בתפקידה זה ולהרחיבו אם יומצאו לה חומרי הדלק והמזון לבהמות. אין זה מבטל את הצורך במלאי לתקופת מעבר, עד חידוש קשרי התחבורה של הארץ עם העולם כולו.

מוסדותינו הצבויים על ידי מו"מ עם הממשלה והרחבת המחסנים בעזרת אשראי למסחר הסיטוני, והאגירה הפרטית - משלימות זו את זו. על שני המכשירים להבטיח את המלאי ההכרחי לתקופת המעבר כדי להציל את הישוב ממצוקה חמורה ביותר.

## ל ק ט כ ל כ ל י

### התפתחות הצי המסחרי

סכומים מאלפים להתפתחות ציי המסחר של העולם ניתנים בהוצאה החדשה של הריניסטר הימי של לידים אשר הופיעה אך זה.

היריעה הרחבה של ההתפתחות במשך המאה העשרים מבליטה, כבר במבט הראשון, את התמורות העיקריות בעצמתן הימית של הארצות העיקריות.

המכלה הראשונה מעידה כי בריטניה ונרמניה טרם הספיקו לשוב לאיתן המלא לאתר הפסדי המוני העצומים בימי המלחמה הגדולה. פחות בולט ופחות קובע הדבר ביחס לצרפת. אנב, אין לשכות, כי הירידה היחסית

של ציי ארצות שונות איננה מעידה על ירידה באבסולוטיות בהיקף עולמי, להיפך; בין יוני

אחוז הטוני העולמי של אניות קיסור ואניות מנוע לפי הארצות

1939	1929	1914	1901	ה א ר צ
26.1	30.2	41.6	50.2	בריטניה ואירלנד
				ארצות הברית
13.0	16.6	4.5	4.2	(אניות ימיות בלבד)
8.2	6.3	3.8	2.2	יפן
7.1	4.9	4.3	3.4	נורבגיה
6.5	6.1	11.3	10.1	גרמניה
5.0	4.2	3.1	2.7	איטליה
4.3	5.0	4.2	4.4	צרפת
4.3	4.4	3.2	2.1	הולנד