



دولة فلسطين

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني

مسح النقل - القطاع خارج المنشآت: 2012
دليل مستخدم البيانات

قائمة المحتويات

المفاهيم والمصطلحات

استمارة المسح

ربط الملفات

شمول مجتمع العينة

العينة والإطار

حساب الأوزان

حساب التباين

جمع البيانات

معالجة البيانات

معدلات الإجابة

فترة الإسناد

جودة البيانات

معدلات صرف العملات

المفاهيم والمصطلحات

الوحدة الإحصائية:

هي وحدة البحث التي تمارس النشاط الاقتصادي الذي يتم جمع البيانات الإحصائية عنها، والوحدة الإحصائية لهذا المسح هي المركبة.

النشاط الاقتصادي الرئيسي:

هو طبيعة العمل الذي تمارسه المؤسسة والذي قامت من أجله حسب التصنيف الدولي الموحد للأنشطة الاقتصادية (التفتيح الرابع) ويسهم بأكثر قدر من القيمة المضافة في حالة تعدد الأنشطة داخل المؤسسة الواحدة.

الإنتاج: (المخرجات)

يقاس الإنتاج خلال فترة زمنية محددة بقيمة المنتجات النهائية من السلع والخدمات المنتجة من قبل منشأة ما والتي يتم استخدامها من قبل وحدات أخرى لأغراض الاستهلاك ذاتياً أو لغايات التكوين الرأسمالي الثابت الإجمالي الذاتي. ويشمل الإنتاج فئتين: السلع النهائية، وما يسمى "بالمنتجات تحت التشغيل"، والأخيرة تعني المنتجات التي تستغرق وقتاً طويلاً لإنتاجها، مثل القطعان التي تربي للذبح والأعمال الإنشائية. وتقدر قيمة معظم السلع في اللحظة التي تكتمل فيها العملية الإنتاجية، غير أن عملية إنتاج بعض السلع قد تمتد لتتجاوز الفترة المحاسبية (كما هو الحال في المنتجات تحت التشغيل)، وهنا يتم تقدير قيمة هذه المنتجات وتسجيلها في تلك الفترة المحاسبية، مثال ذلك أعمال الإنشاءات والمحاصيل الزراعية الشتوية.

الاستهلاك الوسيط:

المدخلات المستخدمة أو المستهلكة أو المتلفة أو المحولة في العملية الإنتاجية. وهو يقاس خلال فترة زمنية محددة بشكل مشابه للإنتاج. ويتم تقييم الاستهلاك الوسيط بأسعار المشترين، والتي تعرف بأنها سعر المنتج مضافاً إليه هوامش النقل وهوامش تجارة الجملة والتجزئة. وتكون قيمة إجمالي الاستهلاك الوسيط على مستوى الاقتصاد الكلي هي نفسها سواء حسبت بأسعار المشترين أو أسعار المنتجين. أما على المستوى التفصيلي فهناك فرق بين التقييمين.

القيمة المضافة:

هي مفهوم أساسي يتعلق بالإنتاج ويشير إلى القيمة المتولدة لأية وحدة تمارس أي نشاط إنتاجي. ويعرف إجمالي القيمة المضافة بحاصل طرح الاستهلاك الوسيط من إجمالي الإنتاج.

تعويضات العاملين بأجر: (مؤشر)

يعرف بأنه مجموع الأجور النقدية والعينية، بما في ذلك المساهمات في الضمان الاجتماعي، والتي تدفع لأي مستخدم مقابل عمل يوديه.

العامل:

هو الفرد الذي عمره 15 سنة فأكثر والذي باشر عملاً معيناً ولو لساعة واحدة خلال الفترة المرجعية سواء كان لحسابه أو لحساب الغير، باجر أو بدون اجر أو في مصلحة العائلة أو كان غائب عن عمله بشكل مؤقت (بسبب المرض، عطلة، توقف مؤقت أو أي سبب آخر)، ويصنف العاملون حسب عدد ساعات العمل الأسبوعية إلى عاملين (1-14) ساعة،

عاملين 15 ساعة فأكثر وكذلك الأفراد الغائبون عن أعمالهم بسبب المرض، أو إجازة مدفوعة الأجر، أو إغلاق أو إضراب أو توقيف مؤقت وما شابه ذلك، يعتبر عاملين من 1-14 ساعة.

الضرائب على الإنتاج:

هي مدفوعات نقدية أو عينية إجبارية ودون مقابل يدفعها المنتجون إلى الحكومة العامة. وتتألف من ضرائب على المنتجات تدفع على السلع والخدمات عند إنتاجها أو بيعها أو تصريفها، ومن ضرائب أخرى على الإنتاج يدفعها المنتج المقيم نتيجة ممارسته لعملية الإنتاج.

فائض التشغيل:

يساوي إجمالي القيمة المضافة بالأسعار الأساسية مطروحاً منها إجمالي تعويضات العاملين (بما فيها التعويضات المدفوعة لغير المقيمين)، ومطروحاً منها الضرائب ناقص الإعانات على المنتجات.

الإهلاك:

هو قيمة الأصول التي يمكن إعادة إنتاجها والتي تم إهلاكها خلال العام محسوبة على أساس القيمة الاستبدالية الجارية.

السيارة الخاصة: (النقل خارج المنشآت)

هي المركبات الخاصة التي تمارس أنشطة النقل العام للركاب مقابل أجر.

سيارة أجرة (التاكسي):

هي كل مركبة آلية تستعمل لنقل الركاب (مقابل أجرة)، ولا تزيد حمولتها عن 9 ركاب (بما في ذلك السائق)، وموصوفة في رخصتها كتاكسي.

مركبات نقل البضائع:

هي الشاحنات بأنواعها الصغيرة والكبيرة التي تعمل في النقل العام للبضائع مقابل أجرة، ولا يشمل ذلك ما هو مملوك لمنشآت ذات عنوان ثابت، وكذلك بطبيعة الحال يستثنى من ذلك نقل المركبات التابعة لمنشآت ذات أنشطة اقتصادية بخلاف النقل والتي تعمل لخدمة المنشآت التابعة لها فقط.

استمارة المسح

لقد تم تصميم استمارة مسح النقل - القطاع خارج المنشآت 2012 لتشمل أهم المتغيرات الاقتصادية حول الظواهر المتعلقة بالأنشطة المغطاة بالمسح، وهي بذات الوقت تأتي لتلبية الاحتياجات من البيانات الاقتصادية الأساسية اللازمة لإعداد الحسابات القومية الفلسطينية. وتشمل الاستمارة ما يلي:

1. أسئلة حول بعض خصائص المركبة.
2. العاملون على المركبات وتعويضاتهم.
3. قيمة الإنتاج من نشاط النقل - خارج المنشآت
4. مستلزمات الإنتاج من السلع والخدمات المختلفة.
5. الرسوم والضرائب على الانتاج.

6. الأصول الثابتة وصافي الإضافات على هذه الأصول وإهلاكها خلال عام الإسناد 2012. وقد روعي أن تكون الاستمارة مبسطة بما ينسجم مع واقع توفر مثل هذه البيانات لدى المبحوثين في هذا المسح.

ربط الملفات

تتألف مجموعة البيانات المتوفرة على هذا ال CD من 7 ملفات والتي يمكن ربطها مع بعضها البعض بواسطة المتغير Q1 ويبين الجدول التالي مواصفات هذه الملفات:

اسم الملف	المحتوى	مفتاح الربط
البيانات التعريفية والعمامة	البيانات التعريفية	Q1: الرقم المتسلسل
العمالة والتعويضات	بيانات حول عدد العاملين وتعويضاتهم	Q1: الرقم المتسلسل
الإنتاج من النشاط الرئيسي والإيرادات الأخرى	بيانات حول الإنتاج من النشاط الرئيسي والإيرادات الأخرى	Q1: الرقم المتسلسل
مستلزمات الإنتاج السلعية	بيانات حول مستلزمات الإنتاج السلعية	Q1: الرقم المتسلسل
مصروفات الإنتاج الأخرى	بيانات حول مصاريف الإنتاج الأخرى	Q1: الرقم المتسلسل
الموجودات الثابتة	بيانات حول الأصول الثابتة	Q1: الرقم المتسلسل
الرسوم والضرائب على الإنتاج	بيانات حول الرسوم والضرائب على الإنتاج	Q1: الرقم المتسلسل

شمول مجتمع العينة

الشمول:

يعتمد الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني في تصنيف الأنشطة الاقتصادية على التصنيف القياسي الدولي لكافة الأنشطة الاقتصادية (التقني الرابع ISIC-4) الصادر عن الأمم المتحدة، وبالنسبة لمسح النقل - القطاع خارج المنشآت يغطي المسح الأنشطة الرئيسية التالية:

1. نقل الركاب غير المحدد بمواعيد (4922) .
2. النقل البري للبضائع (4923) .

مجتمع الهدف:

يشمل المجتمع المستهدف في هذا المسح نظريا المركبات التالية :

1. المركبات العمومية للركاب: هي عبارة عن المركبات التي ترخص كنقل ركاب عمومي من قبل وزارة النقل والمواصلات ويتم الحصول على أعداد المركبات حسب المحافظة من خلال استقصاء يتم فيه حصر جميع المركبات، ويستثنى من هذه المركبات ما هو مملوك لمنشآت ذات عنوان ثابت (مثل مكاتب التوكسي) واعتبار أن أنشطتها قد أدرجت في مسح القطاع المنظم، وأما المركبات التي تسجل في مكاتب التوكسيات مقابل عمولة فهي مشمولة في المسح، وبذلك يكون مسح النقل - خارج المنشآت يقتصر على المركبات الصغيرة (السيارات والباصات الصغيرة)، وأما الباصات الكبيرة فتتبع جميعها للقطاع المنظم .
2. المركبات الخصوصية للركاب: هي المركبات الخاصة التي تمارس أنشطة النقل العام للركاب مقابل اجرة .

3. مركبات نقل البضائع: هي الشاحنات بأنواعها الصغيرة والكبيرة التي تعمل في النقل العام للبضائع بمقابل، ولا يشمل ذلك أيضا ما هو مملوك لمنشآت ذات عنوان ثابت، وكذلك بطبيعة الحال يستثنى من ذلك نقل المركبات التابعة لمنشآت ذات أنشطة اقتصادية بخلاف النقل والتي تعمل لخدمة المنشآت التابعة لها فقط .

وقد استدعى الأمر إجراء استقصاء سابق لإعداد إطار المعاينة للمسح. وقد شمل نموذج الاستقصاء أسئلة عن المتغيرات التالية:

- وسائط النقل المشمولة للركاب والبضائع .
- التجمعات التي يخدمها الموقف سواء كان في نفس المحافظة أو في المحافظات الأخرى .
- نوع النقل للموقف: ويقصد بذلك نوع نشاط النقل للمركبات المتواجدة في الموقف ويمكن أن يكون:
 1. نقل ركاب.
 2. نقل بضائع.

العينة والإطار

إطار المعاينة:

عبارة عن قائمة المواقع (الخطوط) التي تم حصرها في الاستقصاء والتي بلغت (716) موقفاً (خطاً)، وشملت المواقع (الخطوط) مركبات نقل ركاب عمومي، نقل ركاب خصوصي، ونقل بضائع وذلك لفئتي سنوات التصنيع وهي (موديل 2003 فما دون، موديل 2004 فما بعد)، وقد بلغ عدد المركبات في الإطار (11,561) مركبة.

تصميم العينة:

العينة المستخدمة في المسح هي عينة طبقية عشوائية حصصية، أما آلية اختيار العينة فقد كانت على النحو التالي:

1. تشمل العينة كافة المواقع المشمولة في الإطار .
2. تم حصر شامل للمركبات في المواقع الصغيرة وهي (المواقف التي فيها عدد المركبات أقل من أو يساوي 5).
3. تم حصر شامل للمركبات في المواقع التي عدد المركبات بها 2 فأقل حسب طبقات التصميم من المواقع الكبيرة.
4. تم اختيار مركبتين من المواقع الكبيرة والتي عدد المركبات بها من 3-36 حسب طبقات التصميم.
5. تم اختيار عينة حصصية من المواقع المتبقية التي عدد المركبات بها 37 مركبة فأكثر حسب طبقات التصميم.

وأما توزيع المركبات في كل من الإطار والعينة على الطبقات حسب نوع المركبة وسنة تصنيع المركبة في كل المواقع فقد كانت كما يلي:

نوع النقل	ركاب عمومي		ركاب خصوصي		نقل بضائع		المجموع
	سنة الصنع 2003 فما دون	سنة الصنع 2004 فما بعد	سنة الصنع 2003 فما دون	سنة الصنع 2004 فما بعد	سنة الصنع 2003 فما دون	سنة الصنع 2004 فما بعد	
الإطار الإجمالي	4,063	6,305	622	119	294	158	11,561
العينة الإجمالية	805	1171	159	40	77	27	2,279

طبقات العينة:

تم تقسيم المركبات الى طبقات تشكل ثلاثة مستويات، الهدف من هذا التقسيم هو الحصول على نتائج أكثر دقة بالإضافة الى توفير عدد كاف من المركبات على مستويات قابلة للنشر.

المستوى الأول: مستوى التصنيف الجغرافي حيث صنف المركبات الى 16 محافظة.

المستوى الثاني: نوع النقل حيث يتم تصنيف المركبات في الموقف حسب طبيعة نشاطها إلى ما يلي:

1. مركبات خصوصية للركاب.
2. مركبات عمومية للركاب.
3. مركبات نقل بضائع.

المستوى الثالث: سنة صنع المركبة حيث تم تصنيف المركبات حسب سنة التصنيع إلى ما يلي:

1. مركبات سنة التصنيع 2003 فما قبل.
2. مركبات سنة التصنيع 2004 فما بعد.

حساب الأوزان

إن وزن المعاينة للمركبة هو المقلوب الرياضي لاحتمال اختيار تلك المركبة. إلا أن هذا الوزن قد تم تعديله بعد عملية جمع البيانات ليأخذ بعين الاعتبار نسب عدم الاستجابة وزيادة الشمول أو نقص الشمول الناجم عن عدم التطابق بين إطار المعاينة وبين الواقع - مجتمع المركبات - عند زيارة الباحثين لعمل المقابلات وتعبئة الاستمارات. وتتلخص آلية تعديل الأوزان بعمل طبقات بعد المسح على مستوى أعلى من مستوى الطبقات عند تصميم العينة بحيث تدمج الطبقات حسب المحافظة ونوع المركبة.

حساب التباين

لا بد أن يرافق أي رقم إحصائي يتم تقديره من خلال مسح بالعينة قياساً آخرًا يدل على مدى الدقة الموجودة في التقدير ويمثل أخطاء المعاينة (التباين) الحد الأدنى من الأخطاء الإجمالية التي ترافق أي مسح ميداني وهي النوع الذي يمكن قياسه اعتماداً على البيانات التي يتم جمعها في المسح.

لقد تم حساب التباين لعدة متغيرات وهي تعويضات العاملين، الإنتاج، الاستهلاك الوسيط، والقيمة المضافة باستخدام برنامج SPSS .

وتم في حساب التباين عمل التالي:

1 . تقدير المجموع للمتغيرات (Estimate): المجموع المقدر للمتغيرات، فقد يكون حسب مجال الدراسة والمجتمع الجزئي من المجتمع.

2. الخطأ المعياري (Standard Error): الخطأ المطلق الناجم عن كون المسح قد تم بالعينة وليس بالحصر الشامل.

3 . الخطأ النسبي (Coefficient of Variation) = $\frac{\text{الخطأ المعياري}}{\text{التقدير}}$

4. فئة حدود الثقة 95% (95% Confidence Interval): وتعني أنه لو تم إعادة المسح مرات عديدة فإنه في المحصلة 95% من المرات ستكون القيمة الحقيقية ضمن فئة حدود الثقة 95%.

5. أثر تصميم العينة (DEFF) = $\frac{\text{التباين الناتج عن استخدام تصميم عينة مركبة}}{\text{التباين الناتج عن استخدام عينة عشوائية بسيطة}}$

جمع البيانات

جمعت بيانات المسح بأسلوب المقابلة الشخصية لأصحاب أو سائقي المركبات بواسطة باحثين مؤهلين ومدرّبين تدريباً جيداً ولديهم المعرفة بجميع المفاهيم الخاصة بالبيانات الإحصائية المطلوبة وذلك باستخدام الإستمارة الخاصة بالمسح.

التدقيق الميداني:

يقوم الباحث ومن ثم المشرف بتدقيق الاستمارات حسب قواعد التدقيق المعدة مسبقاً.

التدقيق المكتبي:

تسلم الاستمارات المستوفاة والمدققة ميدانياً للمدقق المكتبي الذي يقوم بتدقيق الاستمارات تدقيقاً نهائياً، بحيث تراجع الاستمارات التي يشك بدقة أية معلومات بها مع المبحوث وتصحح الأخطاء لتكون الاستمارات جاهزة للترميز ومن ثم الإدخال.

الترميز:

بعد الانتهاء من عملية التدقيق تسلم الاستمارات للمرمز الذي يقوم بترميزها طبقاً لأدلة الترميز المعدة مسبقاً والمعمول بها في الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بحيث تكون جاهزة لإدخال بياناتها على الحاسوب ليتم استخراج النتائج.

معالجة البيانات

يتم إعداد البرامج اللازمة لمعالجة بيانات المسح، حيث يتم إعداد برامج الإدخال والتدقيق، تتم جدولة بيانات المسح عن طريق الإدارة الفنية للمسح.

تدريب مدخلي البيانات:

قبل البدء بإدخال البيانات تم تدريب عدد من مدخلي البيانات على إستعمال برامج الإدخال نظرياً وعملياً وتم تزويد كل منهم بدليل تعليمات الإدخال وبعد ذلك بوشر بإدخال بيانات المسح على الحاسوب.

إدارة وتنظيم عملية الإدخال:

يتم الإشراف على عملية الإدخال وإعداد التعليمات والنماذج والأدوات اللازمة لإدخال البيانات، ويتم تشكيل فريق إدخال البيانات من مشرف إدخال ومدخلي بيانات ومدقق إدخال.

تدقيق البيانات المدخلة:

تعد آليات خاصة لتدقيق البيانات المدخلة وفق قواعد التدقيق المتعلقة باتساق وشمول بيانات الاستمارات، وتتم عمليات التدقيق على مرحلتين:

- المرحلة الأولى: خلال عملية الإدخال نفسها حيث صممت برامج الإدخال بما يمنع إدخال بيانات مناقضة لقواعد التدقيق الخاصة بهذه المرحلة.
- المرحلة الثانية: وتشمل إعداد قوائم بالاستمارات التي تشمل أية أخطاء مناقضة للجزء الآخر من قواعد التدقيق

جدولة البيانات:

بعد الانتهاء من إدخال البيانات وتدقيقها وتنظيفها من أية أخطاء، يتم استخراج جداول أولية لنتائج المسح وذلك وفق نماذج الجداول المعدة مسبقاً لهذا المسح. وتدقق هذه الجداول وفق قواعد الاتساق والمعادلات الخاصة بها للوصول إلى الجداول النهائية للمسح

معدلات الإجابة

تعريف:

عدم الاستجابة، وتشمل الحالات التالية:

- المركبة غير متواجدة.
- حالات أخرى.

$$\text{نسبة عدم الاستجابة} = \frac{\text{مجموع عدد حالات عدم الاستجابة}}{\text{العينة}} \times 100\%$$

$$\text{نسبة الاستجابة} = 100\% - \text{نسبة عدم الاستجابة}$$

قيم معدلات الإجابة:

بلغت نسبة حالات عدم الاستجابة (1.5%).

نسبة الاستجابة : (98.5%).

فترة الإسناد

هي الفترة التي تجمع عنها البيانات، وفي مسح النقل - القطاع خارج المنشآت تعتبر سنة ميلادية كاملة تكون من 2012/01/01 إلى 2012/12/31.

جودة البيانات

• دقة البيانات

الأخطاء الإحصائية

إن بيانات هذا المسح تتأثر بالأخطاء الإحصائية نتيجة لاستخدام عينة وليس حصراً شاملاً لوحدة مجتمع الدراسة، ولذلك من المؤكد ظهور فروق عن القيم الحقيقية التي نتوقع الحصول عليها من خلال البيانات. وقد تم احتساب التباين لأهم المؤشرات حيث تبين انخفاض الخطأ النسبي لجميع مؤشرات المسح وبهذا تكون بيانات المسح ذات جودة عالية على هذه المستويات من النشر.

الأخطاء غير الإحصائية

أما الأخطاء غير الإحصائية فهي ممكنة الحدوث في كل مراحل تنفيذ المشروع، خلال جمع البيانات أو إدخالها والتي يمكن إجمالها بأخطاء عدم الاستجابة، وأخطاء الاستجابة (المبحوث)، وأخطاء المقابلة (الباحث) وأخطاء إدخال البيانات. ولتفادي الأخطاء والحد من تأثيرها فقد بذلت جهود كبيرة من خلال تدريب الباحثين تدريباً مكثفاً، وتدريبهم على كيفية إجراء المقابلات، والأمور التي يجب اتباعها أثناء إجراء المقابلة، والأمور التي يجب تجنبها.

كما تم تدريب مدخلي البيانات على برنامج الإدخال، وتم فحص برنامج الإدخال قبل البدء بعملية إدخال البيانات، وتم تجهيز برنامج الإدخال لاستمارة المسح بحيث يكون شاشة لكل صفحة من صفحات الاستمارة وتم تغذية برنامج الإدخال بقائمة من الشروط المرجعية للتدقيق الآلي من حيث التدقيق ومنطقية البيانات، كما كان يتم استلام ملفات بالبيانات المدخلة بشكل أسبوعي ليتم فحصها وتدقيقها وعمل كشوف بالملاحظات لتعمم على مراكز الإدخال لمعالجتها. ومن أجل الاطلاع على صورة الوضع والحد من أية إشكاليات، كان هناك اتصال دائم مع طاقم العمل الميداني من خلال الزيارات الميدانية المستمرة للاطلاع على سير العمل الميداني للمشروع، وتم عقد اجتماعات دورية مع الفريق الميداني خلال الزيارات الميدانية المختلفة، كذلك تم التطرق بشكل مستمر إلى المشاكل التي واجهها الباحثين أثناء العمل الميداني ووضع الحلول المناسبة لها من خلال إصدار التعليمات في حال عدم وضوح مفهوم معين أو في حال ظهور حالات في الميدان بحاجة إلى مزيد من التوضيح.

• مقارنة البيانات

تم مقارنة نتائج المسح مع نتائج السنوات السابقة لمسح النقل خارج المنشآت حيث أظهرت المقارنة منطقية وتجانس في النتائج. وعند مقارنة النتائج الرئيسية لعام 2012 مع نتائج عام 2011 لأهم المؤشرات الاقتصادية يلاحظ

أن هناك ارتفاعاً في عدد العاملين بنسبة 17.2%، وارتفاع في عدد المركبات بنسبة 13.4% وفي القيمة المضافة بنسبة 10.5%، وفي الانتاج بنسبة 3.6% بينما هناك انخفاض في الاستهلاك الوسيط بنسبة 1.5%.

• ملاحظات فنية

هناك مجموعة من الملاحظات الفنية الهامة والتي يجب أخذها بعين الاعتبار عند الاطلاع على هذا التقرير، وهي على النحو التالي:

1. انخفاض عدد المركبات الخاصة في قطاع غزة يعود الى تحويل جزء الى مركبات عمومية حسب نظام يعرف بالعمومي الداخلي لهذه السيارات.

• معدلات صرف العملات

تم اعتماد معدلات صرف العملات التالية، للتحويل إلى دولار أمريكي خلال عام الإسناد الزمني 2012:

دولار أمريكي / شيقل إسرائيلي جديد = 3.8551

دولار أمريكي / دينار أردني = 0.7090