



دولة فلسطين

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني

مسح النقل - القطاع خارج المنشآت: 2017
دليل مستخدم البيانات

قائمة المحتويات

المفاهيم والمصطلحات والتعريفات

استمارة المسح

شمول مجتمع العينة

العينة والإطار

حساب الأوزان والتقديرات

حساب التباين

فترة الإسناد

جمع البيانات

معدلات الإجابة

جودة البيانات

معالجة البيانات

معدلات صرف العملات

المفاهيم والمصطلحات والتعريفات

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 (التتقيح الرابع) ويسهم بأكبر قدر من القيمة المضافة في حالة تعدد الأنشطة داخل المؤسسة الواحدة.

قيمة الإنتاج (مؤشر):

مؤشر يقيس قيمة المنتجات النهائية من الخدمات المنتجة من قبل قطاع النقل خارج المنشآت والتي يتم استخدامها من قبل وحدات أخرى لأغراض الاستهلاك ذاتياً أو لغايات التكوين الرأسمالي الثابت الإجمالي الذاتي.

الاستهلاك الوسيط:

يتكون من قيمة السلع والخدمات التي تستهلك كمدخلات لعملية الإنتاج، باستثناء الأصول الثابتة التي تقيد استهلاكها بوصفه استهلاكاً لرأس المال الثابت.

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.

قيمة تعويضات العاملين (مؤشر):

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

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 لقطاع النقل خارج المنشآت (مؤشر):

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 الانخفاض أثناء الفترة المحاسبية، في القيمة التاريخية لمخزون الأصول الثابتة المملوكة والمستخدم من قبل منتج نتيجة للتدهور المادي، والتلف الطبيعي أو الأضرار الطبيعية.

السيارة الخاصة (النقل خارج المنشآت):

هي كل مركبة آلية تستعمل لنقل الركاب (دون أجر) ولا تزيد حمولتها عن 9 ركاب (بما في ذلك السائق)، وموصوفة في رخصتها كمركبة خاصة، ولا يشمل هذا النوع الدراجات. (ولأغراض هذا المسح فان المركبة الخاصة التي يتم جمع بيانات عنها هي المركبات الخاصة التي تستعمل لنقل الركاب 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 (النقل خارج المنشآت):

هي الشاحنات بأنواعها الصغيرة والكبيرة التي تعمل في النقل العام للبضائع مقابل أجرة، ولا يشمل ذلك ما هو مملوك لمنشآت ذات عنوان ثابت.

القيمة السوقية للأصل بداية العام (مؤشر):

مؤشر يقيس إجمالي القيمة المقدرة للأصل في بداية العام.

القدس (J1):

ذلك الجزء من محافظة القدس الذي ضمه الاحتلال الإسرائيلي إليه عنوة بعيد احتلاله للضفة الغربية عام 1967.

استمارة المسح

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

1. أسئلة حول بعض خصائص المركبة.
2. العاملون على المركبات وتعويضاتهم.
3. قيمة الإنتاج (الإيراد) من نشاط النقل - القطاع خارج المنشآت.
4. مستلزمات الإنتاج من السلع والخدمات المختلفة.
5. الضرائب على الإنتاج.
6. الأصول الثابتة خلال عام الإسناد 2017.

وقد روعي أن تكون الاستمارة مبسطة بما ينسجم مع واقع توفر مثل هذه البيانات لدى المبحوثين في هذا المسح.

شمول مجتمع العينة

يعتمد الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني في تصنيف الأنشطة الاقتصادية على التصنيف القياسي الدولي لكافة الأنشطة الاقتصادية، (التنقيح 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).

ويشمل المجتمع المستهدف في هذا المسح المركبات الآتية:

- مركبات نقل الركاب العمومية: هي عبارة عن المركبات التي ترخص نقل ركاب عمومي من قبل وزارة النقل والمواصلات.
- مركبات نقل الركاب الخصوصية: هي المركبات الخاصة التي تمارس أنشطة النقل العام للركاب.
- مركبات النقل البري للبضائع: هي الشاحنات بأنواعها الصغيرة والكبيرة التي تعمل في النقل العام للبضائع مقابل أجر، 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.

العينة والإطار

إطار المعاينة:

- في الضفة الغربية تم حصر كافة مركبات نقل الركاب العمومية التي وصلت دوائر الترخيص التابعة لوزارة النقل والمواصلات خلال الفترة الزمنية من 2017/11/1 الى 2018/3/29، وقد تم الحصول على قائمة بالخطوط وعدد المركبات من قبل وزارة النقل والمواصلات لعام 2017، وتشمل خطوط مركبات نقل الركاب العمومية، وذلك لفئتي

سنوات التصنيع وهي (موديل 2008 فما دون، موديل 2009 فما بعد). وقد تم استخدام الاطار في توزيع المركبات العمومية.

- قائمة بالخطوط وعدد المركبات التي تشمل مركبات النقل (عمومي، خصوصي، نقل بضائع) بناء على الاطار الذي تم بناؤه و تحديثه في قطاع غزة في عام 2016.
- في القدس (J1) تم بناء الاطار بالاعتماد على الاستقصاء الذي تم تنفيذه قبل فترة جمع البيانات.

تصميم العينة:

- في الضفة الغربية، تم حصر كافة المركبات التي وصلت دوائر الترخيص التابعة لوزارة النقل والمواصلات خلال الفترة الزمنية من 2017/11/1 الى 2018/3/29.
- في قطاع غزة والقدس (J1)، العينة المستخدمة في المسح هي عينة طبقية عشوائية حصصية، أما آلية اختيار العينة فقد كانت على النحو التالي:
 1. تشمل العينة كافة الخطوط المشمولة في الإطار.
 2. يتم حصر شامل للمركبات في الخطوط الصغيرة وهي (الخطوط التي فيها عدد المركبات أقل من أو يساوي 3).
 3. يتم حصر شامل للمركبات في الخطوط التي عدد المركبات بها 2 فأقل حسب طبقات التصميم من الخطوط الكبيرة.
 4. يتم اختيار مركبتين من الخطوط الكبيرة والتي عدد المركبات بها من 3-29 حسب طبقات التصميم.
 5. أما الطبقات الكبيرة وهي الخطوط التي عدد المركبات فيها 30 مركبة فأكثر فيتم حساب حجم عينة كل طبقة بحيث تكون متناسبة مع حجم الطبقة.

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 الخط حسب طبيعة نشاطها.

المستوى الثالث: سنة صنع المركبة (الموديل) حيث تم تصنيف المركبات حسب سنة التصنيع.

حساب الأوزان والتقدير

إن وزن المركبة هو المقلوب الرياضي لاحتمال اختيار تلك المركبة. إلا أن هذا الوزن قد تم تعديله بعد عملية جمع البيانات ليأخذ بعين الاعتبار نسب عدم الاستجابة. وتتلخص آلية تعديل الأوزان بعمل طبقات بعد المسح حسب المحافظة ونوع المركبة وسنة الصنع للمركبة.

حساب التباين

لا بد أن يرافق أي رقم إحصائي يتم تقديره من خلال مسح بالعينة قياساً آخرأ 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) = الخطأ المعياري
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) = التباين الناتج عن استخدام تصميم عينة مركبة
التباين الناتج عن استخدام عينة عشوائية بسيطة

فترة الإسناد

هي الفترة التي تجمع عنها البيانات، وفي مسح النقل - القطاع خارج المنشآت تعتبر سنة ميلادية كاملة تكون من 2017/01/01 إلى 2017/12/31.

جمع البيانات

تم جمع بيانات المسح بأسلوب المقابلة الشخصية لأصحاب أو سائقي المركبات بواسطة مراقبي المرور في وزارة النقل والمواصلات في الضفة الغربية وباحثين مؤهلين ومدربين تدريباً جيداً ولديهم المعرفة بجميع المفاهيم الخاصة بالبيانات الإحصائية المطلوبة في قطاع غزة، وذلك باستخدام الاستمارة الخاصة بالمسح، حيث تم جمع البيانات في الضفة الغربية وقطاع غزة عن طريق الأجهزة اللوحية (Tablet). أما في القدس (J1) فقد تم استخدام الاستمارة الورقية.

الإشراف والتدقيق الميداني

تشكل فريق العمل الميداني من منسق للعمل الميداني ومنسقين للمناطق وفرق ميدانية، حيث ضم كل فريق مشرفاً وخمسة باحثين. حيث تتطلب مهمة الإشراف والمتابعة والتدقيق لمختلف فعاليات المشروع وجود مكاتب في المحافظات قريبة من مختلف مناطق العمل بحيث يتم استخدامها كمراكز لتجميع أفراد الفرق العاملة في الميدان قبل وبعد انتهاء العمل اليومي، حيث تمت عملية استلام وتسليم أدوات المسح المختلفة وتعبئة النماذج وكتابة التقارير ومراجعة وتدقيق حصيلة العمل اليومي، أما فيما يخص استيفاء الاستمارات على الأجهزة اللوحية (Tablet) فيتم تطبيق قواعد التدقيق على البرنامج.

التدقيق المكتبي:

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

الترميز:

بعد الانتهاء من عملية التدقيق تسلم الاستثمارات 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. أما الاستثمارات التي تدخل باستخدام الأجهزة اللوحية (Tablet) فلا تحتاج إلى ترميز، حيث يتم تحميل العينة على الجهاز وتطبيق قواعد التدقيق على البرنامج.

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%).

جودة البيانات

• دقة البيانات

أخطاء المعاينة

إن بيانات هذا المسح تتأثر بأخطاء المعاينة نتيجة لاستخدام عينة وليس حصراً شاملاً لوحدات مجتمع الدراسة، ولذلك من المؤكد ظهور فروق عن القيم الحقيقية التي نتوقع الحصول عليها من خلال البيانات. وقد تم احتساب التباين لأهم المؤشرات حيث أظهرت النتائج دقة عالية في المؤشرات وبهذا تكون بيانات المسح ذات جودة عالية على هذه المستويات من النشر .

أخطاء غير المعاينة

أما أخطاء غير المعاينة فهي ممكنة الحدوث في كل مراحل تنفيذ المشروع، خلال جمع البيانات أو إدخالها كأخطاء الاستجابة (المبحوث)، وأخطاء المقابلة (الباحث) وأخطاء إدخال البيانات. ولنفاذي الأخطاء والحد من تأثيرها فقد تم اتخاذ مجموعة من الإجراءات التي من شأنها تعزيز دقة البيانات من خلال عملية جمع البيانات من الميدان وعملية معالجة البيانات.

• مقارنة البيانات

تم اجراء مقارنة للبيانات مع السنوات السابقة، اضافة الى احتساب مجموعة من المعاملات، ومن أجل تقييم البيانات تم فحص الاتساق الداخلي كجزء من منطقية البيانات واكتمالها، حيث اظهرت المقارنة والفحص اتساق عالي.

معالجة البيانات

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

• تدريب مدخلي البيانات

قبل البدء بإدخال البيانات تم تدريب عدد من مدخلي البيانات في قطاع غزة على استعمال برامج الإدخال نظرياً وعملياً وتم تزويد كل منهم بدليل تعليمات الإدخال وبعد ذلك بوشر بإدخال بيانات المسح على الحاسوب، أما في الضفة الغربية فلا حاجة إلى عملية ادخال للبيانات بسبب استخدام الأجهزة الكفية (PC-Tablet)، حيث تم تدريب الباحثين الميدانيين على كيفية استخدام الاجهزة الكفية. ويتم تطبيق قواعد التدقيق الالي على البرنامج.

• إدارة وتنظيم عملية الإدخال

تم الإشراف على عملية الإدخال وإعداد التعليمات والنماذج والأدوات اللازمة لإدخال البيانات، وتشكل فريق إدخال البيانات من مشرف إدخال ومدخلي بيانات ومدققي إدخال.

• تنظيف البيانات

تعد برامج خاصة لتدقيق البيانات المدخلة وفق قواعد التدقيق المتعلقة باتساق وشمول بيانات الاستثمارات، تمت 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: شملت إعداد قوائم بالاستثمارات التي تشمل أية أخطاء مناقضة للجزء الآخر من قواعد التدقيق.

استخراج النتائج:

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

• ملاحظات فنية

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

1. تم الاعتماد على اطار المركبات العمومية المزود من وزارة النقل والمواصلات 2017 في الضفة الغربية، وكذلك تم بناء استقصاء لمركبات نقل البضائع في الضفة الغربية من قبل مراقبي المرور. أما في قطاع غزة تم الاعتماد على الاستقصاء الذي تم تنفيذه في عام 2016، والقدس (J1) فقد تم اجراء استقصاء وتحديث اطار المركبات لعام 2017.

2. في الضفة الغربية هناك تلاشي للمواقف الخاصة بالمركبات الخصوصية.

3. تم الاعتماد على نظام الحسابات القومية 2008 المقترح من الامم المتحدة (SNA ' 2008) للأعوام 2013-2017، وعليه فإن هناك بعض التغيرات في طريقة احتساب الاستهلاك الوسيط لمركبات النقل خارج المنشآت، حيث يشمل الاستهلاك الوسيط للمركبات حسب نظام الحسابات القومية 2008 المقترح من الامم المتحدة (SNA ' 2008) رسوم الخط (البيرمت) وكذلك رسوم الطوابع، وبالتالي نلاحظ ان بعض الفروق الطفيفة التي طرأت على كل من المصروفات والاستهلاك الوسيط وبند الرسوم والضرائب مقارنة بالأعوام الماضية التي كانت تعتمد على نظام الحسابات القومية 1993 المقترح من الأمم المتحدة (SNA ' 1993).

• معدلات صرف العملات:

تم اعتماد معدلات صرف العملات التالية خلال عام الاسناد الزمني 2017:

دولار أمريكي/ شيقل إسرائيلي = 3.6003

دينار أردني/ شيقل إسرائيلي = 5.0788