



دولة فلسطين
وزارة النقل والمواصلات

دراسة حول:
"الواقع والاثر الاقتصادي والجغرافية لاستيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية"



اعداد : ليندا جادالله

دائرة الدراسات / الادارة العامة للتخطيط والدراسات

2016

باشراف :

أ.غادة الوحيدي مدير عام التخطيط والدراسات

1/1/2016

المشاركين في اعداد الدراسة

تم اعداد هذه الدراسة بناء على طلب من الاخوة في الادارة العامة للشؤون الفنية، بهدف العمل على تقييم الوضع الحالي لسوق المركبات ومستوردي المركبات الجديدة والمستعملة في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية):

اعداد الدراسة :

ليندا جاد الله - دائرة الدراسات الادارة العامة للتخطيط والدراسات

- فريق المعلومات والبيانات :

- أ. رنا ابو قرع - مدير دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات
- رهن فتوح - رئيس قسم البرمجة - الادار العامة للحاسوب .
- أ. باسل الديك - الادارة العامة للجمارك والمكوس - وزارة المالية .
- دائرة الابحاث والسياسات النقدية - سلطة النقد الفلسطينية .
- دائرة احصاءات التجارة الخارجية - الجهاز المركزي للاحصاء الفلسطيني- بيانات غير منشورة
- ا. لينا غبيش - هيئة سوق راس المال

- اعداد معادلات التنبؤ والتقدير:

ليندا جاد الله - دائرة الدراسات الادارة العامة للتخطيط والدراسات

اعداد التقرير النهائي:

ليندا جادالله مدير دائرة الدراسات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات

الاشراف والمراجعة والتدقيق:

أ. غادة الوحيدي - مدير عام التخطيط والدراسات

فهرس المحتويات

الرقم	العنوان	الرقم
12-2	ملخص تنفيذي	
	1- الفصل الاول :	
13	1-1: المقدمة:	
13	2-1 : أهداف الدراسة:	
14	3-1: الاهداف الفرعية للدراسة:	
14	4-1: منهجية العمل:	
15	5-1: مبررات الدراسة:	
20-17	2- الفصل الثاني : موجز عن الاقتصاد الفلسطيني.	
17	2-1: التركيبة السكانية ونموها:	
17	2-2 : الناتج المحلي الاجمالي	
17	3-2: نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي	
18	4-2: سوق العمل	
18	5-2: الصادرات والواردات:	
18	6-2: الاسعار	
20-18	7-2: تنبؤات وسيناريوهات الاقتصاد الفلسطيني.	
24-21	3- الفصل الثالث: الجوانب القانونية لتجارة المركبات في الاراضي الفلسطينية.	
21	3-1: متطلبات الجانب الاسرائيلي:	
21	3-2: المتطلبات الفلسطينية لاستيراد المركبات الجديدة عبر الوكلاء:	
22	3-3: أأ المتطلبات الفلسطينية لاستيراد المركبات المستعملة:	
23	4-3: الالتزامات المالية على مستوردي السيارات	
27-25	4- لفصل الرابع : السياسات العامة والتدابير الخاصة باستيراد المركبات في الأراضي الفلسطينية.	
25	4-1: السياسات العامة والتدابير التي اتخذتها وزارة النقل فيما يخص استيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية ولحماية كل من المواطن والمستورد:	
26	4-2: السياسات العامة التي تتبعها وزارة النقل والمواصلات:	
42-28	5- الفصل الخامس : سوق المركبات في الاراضي الفلسطينية	
28	5-1: ملامح حول حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية :	
29	5-2: اسباب الارتفاع في حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية):-	

30	3-5: الطلب على المركبات خلال السنوات 2010-2015 بناء على نوع الاستيراد:
31	4-5: تقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام 2016-2022:
32	5-5: عرض المركبات في الاراضي الفلسطينية :
	اولاً: وكلاء المركبات الجديدة:
	ثانياً: مستوردي المركبات المستعملة:
62-43	6- الفصل السادس: سيناريوهات تقدير حجم الطلب على المركبات والعوامل المؤثرة بحجم الطلب على المركبات واثارها
43	1-6: الحالة الاولى: تقدير حجم الطلب على المركبات خلال السنوات 2016-2022 المسجلة في الاراضي الفلسطينية في حال استمرار الوضع على حاله مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة(سيناريو سنة الاساس):
44	2-6: تقدير عدد المركبات التي تسير على الشارع في الاراضي الفلسطينية:
46	3-6: العلاقة بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات واثرها على كثافة المركبات على شبكة الطرق الخارجية والكلية والازدحامات المرورية:
50	4-6: العلاقة بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات واثرها على الحوادث المرورية :
52	5-6: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات واسعار المحروقات وكمية استهلاك الوقود في الاراضي الفلسطينية
55	6-6: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وقوة وحجم الماتور في الاراضي الفلسطينية:
56	7-6: استهلاك الوقود من قبل قطاع النقل في الاراضي الفلسطينية:
57	8-6: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وعدد من العوامل الخارجية وخاصة المؤشرات الاقتصادية الاخرى:
57	اولاً : العلاقة بين حجم الطلب على المركبات و نصيب الفرد من الدخل القومي الـ GNDI (الدخل القومي المتاح الاجمالي) :
59	ثانياً: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات ومتوسط الاجور في الاراضي الفلسطينية:
61	ثالثاً: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وعدد رخص السياقة الصادرة:
69-63	7- الفصل السابع : واردات المركبات الى الاراضي الفلسطينية وقيمة مساهمتها من اجمالي الواردات خلال السنوات 2008-2014
63	1-7 : قيمة مساهمة واردات المركبات من الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية:
64	2-7: التذبذب في قيمة واردات المركبات خلال الاعوام 2008-2014 :
64	3-7: قيمة واردات المركبات بناء على بلد المنشأ:
65	4-7: قيمة واردات المركبات من اسرائيل ونسبتها من اجمالي قيمة واردات المركبات:
65	5-7: قيمة واردات المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي الى الاراضي الفلسطينية من اجمالي قيمة واردات المركبات :
66	6-7: المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي :

68	7-7: العلاقة بين قيمة واردات المركبات والعجز في الميزان التجاري السلعي في الاراضي الفلسطينية :
77-70	8- الفصل الثامن: اثر التسهيلات البنكية وشركات الرهن التمويلي على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية
70	8-1: القيمة والتسهيلات الائتمانية الممنوحة لشراء المركبات خلال السنوات السابقة 2008-2015 ونسبتها من قيمة التسهيلات الائتمانية الممنوحة للقطاع العام والخاص:
72	8-2: المركبات المرهونة للبنوك من اجمالي حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية(الضفة الغربية) للاعوام 2008-2015:
73	8-3: نسبة التغير النسوي في الطلب على رهن المركبات من اجمالي حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية :
74	8-4: شركات التأجير التمويلي :
76	8-5: الاسباب الرئيسية لارتفاع في قيمة القروض الموجهة لشراء المركبات:
81-78	9- الفصل التاسع: الضرائب المفروضة على استيراد المركبات ونسبة مساهمتها من اجمالي قيمة الرسوم الجمركية على السلع في الاراضي الفلسطينية :
78	9-1: نسبة ضريبة الشراء على المركبات من اجمالي قيمة ضريبة الشراء على السلع :
79	9-2: قيمة ايرادات جمارك المركبات خلال الاعوام 2010-2015:
83	9-3: تأثير ضريبة الشراء على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية :
95-82	10- الفصل العاشر: النتائج والتوصيات:
91- 82	10-1: النتائج الرئيسية للدراسة:
94-92	10-2: التوصيات :
95	المراجع

ملخص تنفيذي :

نتج عن قدوم السلطة الى الاراضي الفلسطينية واستلام زمام الامور في الضفة الغربية وقطاع غزة استقراراً اقتصادياً وسياسياً في الاراضي الفلسطينية حيث تطورت ونمت العديد من القطاعات الاقتصادية والخدمات، وادى وجد السلطة الى نمو في الناتج المحلي الاجمالي والواردات السلعية والصادرات ، بالإضافة الى تطور ونمو عجلة التقدم الاقتصادي خاصة خلال الخمس سنوات الاولى، وكغيره من القطاعات تطور قطاع النقل من حيث الخدمات المقدمة ومن حيث اعداد المركبات والطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية ، بالإضافة الى نمو مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي، والتأثيرات المباشرة وغير المباشرة للقطاع على واقع الاقتصاد الفلسطيني، بالإضافة الى نمو في اعداد وكلاء المركبات واعداد مستوردي المركبات في الاراضي الفلسطينية وارتفاع حدة المنافسة بينهم.

ومع كل هذا التطور والاستقرار الاقتصادي نما حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية بشكل كبير ، خاصة خلال الاعوام 1995-2000 مع قدوم السلطة واستقرار الاوضاع السياسية في الاراضي الفلسطينية وخلال الاعوام 2007-2015 مع وجود استقرار سياسي واقتصادي في الاراضي الفلسطينية حيث يعد الاستقرار السياسي المؤشر الاول لارتفاع الطلب على المركبات.

ونظرا لكبر الحقبة الزمنية منذ قدوم السلطة وتوالي الاحداث خلال السنوات السابقة بين مد وجزر من حيث الواقع والاستقرار السياسي واثرها على الاستقرار الاقتصادي، تم الاكتفاء بالفترة الحالية للسنوات الخمس الاخيرة لقياس اسباب الارتفاع في حجم الطلب على المركبات وتأثيره على عدد من الجوانب، لما لهذه الفترة من تأثيرات على كافة الاطر خاصة فيما يتعلق بالازدحامات والسلامة المرورية .

حيث تبين من خلال الدراسة ارتفاع الطلب على المركبات الخصوصية بلغت نسبة المركبات الخصوصية (76.9%) من اجمالي عدد المركبات المسجلة والمرخصة في الاراضي الفلسطينية حتى نهاية عام 2015 .

و تآثر الطلب على المركبات الخصوصية والعمومية في الاعوام الخمس الاخيرة بالاضعاف الاقتصادي والسياسي للاراضي الفلسطينية.

حيث ارتفع الطلب على المركبات بشكل ملحوظ خلال الاعوام 2010-2015، وارتفع الطلب خلال العام 2015 وخاصة الطلب على المركبات المستوردة مستعملة ليصل الى (10,504) مركبة بنسبة ارتفاع بلغت (52%) عن عام 2014، في حين انخفض الطلب على المركبات الجديدة (الوكالة) خلال العام 2015 بنسبة (8%) عن عام 2014. حيث سجلت (5,979) مركبة جديدة ، في حين بلغ عدد المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي (2,591) مركبة مرتفعة بنسبة (12%) عن عام 2014.

ويعزي الارتفاع في الطلب الى عدة اسباب منها: استمرار قرار خفض الجمارك على المركبات بنسبة 25%، فتح باب القروض على المركبات من قبل البنوك، سياسات وزارة النقل الجديدة وقراراتها بتحديث اسطول النقل ومنها قرار تمليك الارقام العمومي ، تقلييل حجم التحويل من اسرائيل، رفع اعمار المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي، ارتفاع عدد مستوردي المركبات وكلاء المركبات في الاراضي الفلسطينية وارتفاع العروض والخيارات لدى المواطنين وحدة المنافسة بين المستوردين والوكلاء، الاستقرار السياسي و الاقتصادي في الاراضي الفلسطينية خاصة خلال الاشهر الاولى من السنة، استمرار التسهيلات الممنوحة من قبل البنوك على المركبات الجديدة

والمستعملة، اتجاه المواطنين لشراء المركبات من خلال شركات التمويل التأجيري وارتفاع عددها الى 14 شركة مسجلة، فتح اسواق غزة امام مستوردي المركبات سواء في الضفة او غزة والسماح بأدخال مركبات الى قطاع غزة.

كما اثرت عوامل اخرى متعلقة بوسائل النقل وتصميم الطرق داخل المدن على الارتفاع في حجم الطلب على المركبات منها (سوء توزيع وسائل النقل العام، عشوائية رحلات النقل العام وتكلفة الرحلات للأفراد والأسر، عدم تنظيم رحلات النقل العام بشكل يخدم الشريحة الأكبر من المجتمع، عدم توفر وسائل نقل عام لكافة المناطق سواء داخل المحافظات وفي نفس التجمع، النقل العام قائم على استثمارات فردية، الازدحامات المرورية داخل المدن تمنع توفر وسائل النقل العام عند الطلب لها خاصة في ساعات الذروة، عدم تنظيم دخول الحافلات ولمركبات التجارية داخل المدن يؤدي الى الازدحامات المرورية، عدم توفر حافلات نقل مريحة وحديثة ومنظمة بناء على مواعيد محددة).

كما اتضح من خلال دراسة حجم الطلب على المركبات للاعوام 2004-2015 بأن السلسلة الزمنية للطلب على المركبات تصاعدي في حال بقاء العوامل الاخرى ثابتة ولم يحدث تغييرات او تأثيرات اقتصادية او سياسية، و يتأثر بما نسبته 48% بالاضاع السياسية وما نسبته 27% بالعوامل الاقتصادية ، و 25% عوامل اخرى تتعلق باشباع السوق والعروض على المركبات والمنافسة بين التجار وغيرها.

اما من حيث الطلب على المركبات بناء على نوع الاستيراد والحصة السوقية للمستثمرين، فقد تركز الاستيراد على نوعين من انواع الاستيراد (الجديد والمستعمل) بلغت نسبة المستعمل 54% من حجم الطلب على المركبات تلاها الطلب على المركبات الجديدة (الوكالة) وشكلت 31% من حجم الطلب كما سيتم تفصيله لاحقاً .

حيث تراجعت الحصة السوقية لوكلاء المركبات خلال السنوات السابقة ويعزي هذا التراجع الى عدة اسباب منها (زيادة عدد مستوردي المركبات المستعملة، اعتماد البنوك لمنح تسهيلات بنكية اكبر للمركبات المستعملة ، التراجع في العروض على المركبات الجديدة محدودة عدد المواطنين الراغبين باقتناء مركبات جديدة ذات الخصائص التكنولوجية الحديثة، ارتفاع اسعار المركبات الجديدة، وارتفاع الخسارة الناتجة عن امتلاكها حيث ان المركبة الجديدة تخسر ما بين 10%-15% من ثمنها تسجيلها في دوائر الترخيص، وجود سياسات الشراء المباشر من خلال الشيكات بين تجار المركبات المستعملة والمعارض والمواطنين، عدم وجود رقابة على استيراد المركبات المستعملة، ارتفاع اعداد باعة المركبات المتجولون في المحافظات وعدم وجود رقابة على بيع المركبات).

الا ان الحصة السوقية لوكلاء المركبات ارتفعت خلال فترة محددة نتيجة سياسة وزارة النقل المستمرة بمنع تحويل المركبات الخصوصية الى الاراضي الفلسطينية، والعمل على رفع عدد الرخص الممنوح للوكلاء لشراء مركبات عمومية (تكسي)، اعتماد المؤسسات الاهلية والاجنبية على شراء المركبات الجديدة الوكالة وخاصة من خلال التمويل التأجير، فتح عدد كبير من الوكلاء لشركات تمويل تأجيري ادى الى سهولة حصول المواطنين على تسهيلات مباشرة من خلال وكلاء المركبات، سياسة وزارة والمواصلات بدعم استيراد المركبات الجديدة وخاصة المركبات العمومية من خلال قرار تمليك رخص التشغيل (حيث يعطى من يحضر مركبة وكالة جديدة خصم من قيمة الرقم).

مستوردي المركبات المستعملة هم التجار الذين تم منحهم رخصة استيراد مركبات مستعملة ذات عمر اقل من ثلاث سنوات عدى سنة الانتاج، حيث تزايد عدد مستوردي المركبات من (148) مستورد خلال العام 2010 ليصل الى 212 مستورد خلال العام 2015، وللعمل على تنظيم قطاع استيراد المركبات المستعملة عملت وزارة النقل والمواصلات على وضع عددا من الشروط للتقدم للحصول على رخصة استيراد مركبات مستعملة من الخارج منها (رفع قيمة رأس المال المستثمر الى 300 الف دولار امريكي)، بالإضافة الى وضع عدد من التعليمات والقيود والشروط التي يجب ان يتقيد بها المستورد عند الاستيراد من الخارج يتم تحديد هذه القيود واضافة قيود او ازالة قيود سنويا" بناءً على تعليمات الوزير وبالاتفاق و بشكل يخدم مصلحة المستوردين والمواطنين.

ويشكل حجم الطلب على المركبات المستعملة خلال العام 2015 ما نسبته (54%) من حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية بنسبة ارتفاع بلغت 11% عن عام 2014. اتضح من خلال بيانات وزارة المالية الادارة العامة للجمارك انه تم جمركة ما عدده (16,836) مركبة، منها ما نسبته 25% حول الى قطاع غزة بعدد (4,269) مركبة، في حين سجل في الضفة الغربية ما نسبته 62% من المركبات المجرمة، وبقي 13% فائض عرض.

تركز مستوردي المركبات المستعملة وبنسبة (46%) في المحافظات الشمالية خاصة في محافظة جنين، وما نسبته (34%) في المحافظات الوسطى للضفة الغربية خاصة رام الله والبيرة ، و (18%) في المحافظات الجنوبية خاصة الخليل.

تركز حجم الطلب على المركبات خلال السنوات السابقة وبنسبة 36% في محافظة رام الله والبيرة ثم في كل من محافظة نابلس والخليل بنسبة (14.7%) ثم محافظة جنين بنسبة (10.8%) ومحافظة بيت لحم بنسبة (8.2%) ومحافظة طولكرم (5%).

وخلال السنوات السابقة تذبذب حجم الطلب على المركبات المستعملة حيث ان الاتجاه العام للسلسلة الزمنية اخذ بالزيادة بالرغم من تأثر حجم الطلب على المركبات بعدد من العوامل منها: عوامل سياسية نتيجة لانتفاضة القدس والتي ادت الى انخفاض الطلب على المركبات المستعملة خلال العام 2015 بسبب عدم وجود استقرار سياسي وتزايد وتيرة العنف، ارتفاع حدة المنافسة بين التجار نتيجة للارتفاع في عدد مستوردي المركبات وخاصة المنافسة السعرية، بدأ منح التسهيلات الائتمانية على المركبات فتح سوق غزة كسوق جديدة للمركبات المستعملة للمستوردين خاصة خلال عام 2015 ، تزايد الطلب على شريحة المركبات قليلة التكلفة بسبب نمو عدد السكان الذين يرغبون في المركبات ذات التكلفة الاقل وخاصة المركبات المستعملة، اصدار عدد من القرارات والتعليمات والتي تحد من حجم التحويل من اسرائيل ادى الى فتح الافاق امام مستوردي المركبات المستعملة وفتح سوق جديد لهما، اما الانخفاض الطفيف في الحصة السوقية فيعود الى ربط حصول المستوردين على اذن استيراد مركبات مستعملة باحضار كتاب من وكيل المركبات بالمواصفات الفنية للمركبات المستوردة، كما ادى ارتفاع العروض على المركبات الجديدة الى انخفاض الطلب على المركبات المستعملة.

ومن خلال افتراض عدد من السيناريوهات المتعلقة بالتنبؤ بحجم الطلب على المركبات للاعوام القادمة فقد بلغ معدل التغير السنوي في حجم الطلب على المركبات ما نسبة 19.3% خلال الاعوام السابقة 2004-2015 ،

وفي سيناريو سنة الأساس وبقاء الأوضاع والعوامل الاقتصادية كما هي دون تغيير يقدر ان يصل عدد المركبات المسجلة لأول مرة خلال العام 2022 حوالي (28,770) مركبة.

ومن خلال تحليل السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات تبين الطلب على المركبات يتأثر بنسبة 48% بالعوامل السياسية وعدم الاستقرار السياسي في الأراضي الفلسطينية، حيث تبين ذلك من خلال قياس نسبة التغير السنوي خلال الاعوام 2004-2000 و 2006-2007 ، بالمقارنة مع الاعوام التي شهدت استقرار اقتصادي في الأراضي الفلسطينية .

واثر الارتفاع في حجم الطلب على المركبات على كثافة المركبات على شبكة الطرق الكلية والخارجية والمحلية و ارتفاع حدة الازدحامات المرورية داخل المدن خاصة في ساعات الذروة، وبالاعتماد على السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات خلال الاعوام السابقة 2004-2015 تم تقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام 2016-2022 ، وبالاعتماد على حساب عدد المركبات المنتهية الترخيص والمركبات الملغاة تم تقدير عدد المركبات التي تسير على الشارع خلال العام 2015 بحوالي (222,604) مركبة وتقدير عدد المركبات التي تسير على الشارع للاعوام القادمة 2016-2022، حيث قدرت كثافة المركبات على الطرق الخارجية بحوالي (68) مركبة/كم خلال العام 2015 مرتفعة بمتوسط نسبة تغير (8.5%) عن عام 2010 (45) مركبة /كم ، وقدرت ان تبلغ خلال العام 2016 حوالي (74) مركبة /كم ، ويقدر ان يصل عدد المركبات التي تسير على الشارع مع حلول العام 2022 الى حوالي (396,106) قدرت كثافتها بحوالي 121 مركبة /كم في الطرق الخارجية (اذا ما استمرت الأوضاع على ما هي دون تغييرات سياسية او اجراءات وقوانين وتعليمات جديدة حول استيراد المركبات او اي تغييرات على اطوال شبكة الطرق الخارجية خاصة فيما يتعلق باستلام زمام الامور واقامة الدولة).

في حين على شبكة الطرق الكلية قدر ان تصل كثافة المركبات بحوالي 22 مركبة /كم خلال العام 2015 لترتفع لتصل الى (24) مركبة/كم خلال العام 2016، ويقدر اذا ما استمر الوضع على ما هو ان يصل عدد المركبات الى حوالي 40 مركبة /كم خلال العام 2022 على الشبكة الكلية للطرق (9,963) كم في الضفة الغربية.

اما شبكة الطرق المحلية والاقليمية فقدرة كثافة المركبات خلال العام 2015 بحوالي (26) مركبة /كم ، لتصل الى 28 مركبة /كم خلال العام 2016 ، ويقدر ان تصل مع استمرار الأوضاع على كما هي الى حوالي 46 مركبة /كم خلال العام 2022.

وتبين من خلال دراسة العلاقة ما بين الارتفاع في اعداد المركبات في الأراضي الفلسطينية واثرها على الحوادث المرورية وجود علاقة طردية قوية وبنسبة (96%) بين الارتفاع في اعداد الحوادث والارتفاع في اعداد المركبات، حيث بلغت اعداد الحوادث المرورية في الأراضي الفلسطينية خلال العام 2015 (8,985) حادث بنسبة زيادة بلغت (18%) عن عام 2014، وعند تقدير عدد الحوادث للاعوام القادمة قدر ان يصل عدد الحوادث خلال العام 2016 بناء على معادلة النمو الطبيعي في اعداد الحوادث قدر ان يصل عدد الحوادث خلال العام 2016 الى 9,532 حادث ، في حين قدر للعام 2022 ان يصل عدد الحوادث حوالي 13,298 حادث (مع استمرار الأوضاع على ما هي).

ومن خلال ربط الحوادث بالارتفاع في الطلب على المركبات فقد ان يرتفع عدد الحوادث ليصل الى 9,493 حادث خلال العام 2016 وحوالي 15,448 حادث خلال العام 2022 (بناء على تقديرات النمو في حجم الطلب على المركبات) .

كما تبين ان حجم الطلب على المركبات يتأثر بالإضافة الى العوامل السابقة بعدد من العوامل الاقتصادية الغير مباشرة والمتعلقة بالنمو الاقتصادي للدولة والتي تؤثر وتنعكس على القدرة الشرائية للمواطنين ومن هذه المؤشرات معدل الاجر اليومي للعاملين بأجر في الاراضي الفلسطينية، نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح الـ GNDI ، والتي اثرت بشكل طردي في الطلب على المركبات، نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي بالإضافة الى ضريبة الشراء على المركبات.

ويعبر مؤشر نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح على مستوى النمو الاقتصادي أو الرفاهية الاقتصادية فزيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل يعني زيادة مستوى النمو أو الرفاه الاجتماعي والعكس صحيح، حيث بلغ نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح بالاسعار الجارية خلال العام 2014 (4,444.1) دولار امريكي ، مرتقاعاً بمعدل (4.6 %) عن عام 2013، تبين وجود علاقة طردية قوية بنسبة (0.77) بين حجم الطلب السنوي على المركبات ونصيب الفرد من الدخل القومي الاجمالي، اي انه كلما ارتفع نصيب الفرد من الدخل القومي ارتفع الطلب على المركبات.

ومن خلال الربط العمل على ربط العلاقة بين متوسط الاجر الشهري للعاملين بأجر في فلسطين (الضفة الغربية) والطلب على المركبات، كأحد مؤشرات القدرة الشرائية للمواطنين خاصة للعاملين بأجر تبين وجود علاقة طردية قوية بلغت 81% بين حجم الطلب على المركبات ومعدل الاجر الشهري للعاملين بأجر في الاراضي الفلسطينية، ويفسر معدل الاجر اليومي ما نسبته (66%) من الارتفاع في حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، بنسبة خطأ معاينة بلغ (2%)، اي انه كلما ارتفعت معدل الاجر اليومي كلما ارتفع الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) .

حيث يبلغ معدل الاجر اليومي في الضفة الغربية للعاملين بأجر (113.2) شيكل ، ويبلغ معدل ايام العمل 22.5 يوم عمل خلال العام 2014 و ارتفع معدل الاجر الشهري خلال العام 2014 بنسبة (3%) عن عام 2013، حيث تبين

اما حول تأثير الارتفاع في عدد رخص السياقة الشخصية الصادرة واثرها على حجم الطلب على المركبات تبين وجود علاقة ارتباط طردية و بنسبة (97%) بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات وحجم الطلب على رخص السياقة، بنسبة خطأ معاينة بلغ (5%)، اي انه كلما ارتفع حجم الطلب على الرخص الشخصية برخصة واحدة ارتفع حجم الطلب على المركبات بمقدار (0.57) مركبة لكل رخصة سياقة، ومن خلال العمل على تقدير عدد رخص القيادة الشخصية الصادرة للاعوام 2016-2022 بناء على معدل النمو الطبيعي للرخص فقد قدر ان يصل عدد الرخص الصادرة خلال العام 2016 حوالي (32,047) رخصة و يقدر ان يصل خلال العام 2022 الى حوالي (42,769) رخصة ومن خلال عملية ربط العلاقة بين الطلب على المركبات ورخص القيادة من خلال معادلة الانحدار ($y = 0.57x$) فقد قدر ان يصل حجم الطلب على المركبات (18,267) مركبة خلال العام 2016، و (24,378) مركبة خلال العام 2022.

اما العلاقة ما بين قيمة واردات المركبات واثرها على قيمة الواردات السلعية والعجز في الميزان التجاري السلعي، فقد تبين انه قيمة واردات المركبات ما نسبته 3.5% من قيمة الواردات السلعية خلال العام 2014، الا ان قيمة واردات المركبات تراجعت بشكل كبير من ما نسبته (6.2%) خلال العام 2009 لتصل الى 3.5% خلال العام 2014، حيث بلغت قيمة الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية خلال العام 2014 (3,820.2) مليون دولار امريكي، 2014، في حين بلغت نسبة العجز في الميزان السلعي (2,533.1 -) مليون دولار.

امامان حيث بلد المنشأ فقد تركزت قيمة واردات المركبات خلال عام 2014 على المركبات المانية المنشأ بنسبة 37%، والمركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي بنسبة 19%، في الوقت الذي بلغت فيه قيمة الواردات السلعية من اسرائيل ما نسبته حوالي 69.6% من قية الواردات السلعية، شكلت واردات المركبات من اسرائيل ما نسبته 1% فقط خلال العام 2014 من قيمة الواردات السلعية من اسرائيل، في حين تراجعت قيمة واردات المركبات من الواردات السلعية من 27.9% عام 2008 الى 19% عام 2014، وذلك نتيجة لسياسة وزارة النقل والمواصلات لتقليل تحويل المركبات من اسرائيل.

وتبين وجود علاقة عكسية ضعيفة بين قيمة واردات المركبات والعجز في الميزان التجاري السلعي، حيث بلغ معامل الارتباط 10.5% اي انه كلما ارتفعت قيمة واردات المركبات ارتفع العجز في الميزان التجاري.

اما حول اثر التسهيلات الائتمانية الممنوحة لشراء المركبات على الارتفاع في حجم الطلب على المركبات، فقد بلغت نسبتها 3.4% من قيمة التسهيلات الممنوحة للقطاعين العام والخاص خلال عامي 2014-2015 وبالرغم من تدني هذه النسبة الا انها تشكل عبئاً مالي على كاهل المواطنين وتؤثر سلباً على مدخرات المواطنين وشعور المواطن بالاستقرار الاقتصادي، ومن خلال دراسة السلسلة الزمنية للتسهيلات الائتمانية الممنوحة لشراء المركبات تبين انها سلسلة زمنية اخذ بالارتفاع وينسب متفاوتة خلال السنوات السابقة وتركز الارتفاع خلال عامي 2009 و 2014 بنسبة 50% 27% على التوالي .

وتعد التسهيلات الائتمانية احد انواع حماية المواطن من المخاطر المالية خاصة مع تشديد بيان المركز المالي للمواطن عند القيام بشراء المركبة من خلال البنوك، الا انه اتشر نوع اخر من المتاجرة بين المواطنين والتجار من خلال البيع بالشيكات والتي تعد من الطرق الخارجة عن الرقابة المالية من قبل سلطة النقد والقانون وتشكل احد اكبر المخاطر على المواطنين.

ومن الجدير بالذكر انه بلغت نسبة المركبات المرهونة للبنوك من اجمالي اعداد المركبات المسجلة خلال العام 2015 حوالي 37% منها 90% خصوصية و 10% مركبات اخرى، وتشير السلسلة الزمنية لنسبة اعداد المركبات المرهونة من اجمالي اعداد المركبات المسجلة خلال الاعوام السابقة 2008-2015 انها ارتفعت من المركبات 24% عام 2008 لتصل الى 43% خلال العام 2014.

كما كان لظهور وارتفاع اعداد شركات التأجير التمويلي للمركبات (والتي بدأت كسياسة عامة انتهجها وكلاء المركبات الجديدة كألية جديدة لتسويق لمركباتهم) اثراً في الارتفاع في حجم الطلب على المركبات خاصة المركبات الجديدة (الوكالة)، خاصة خلال العام 2014-2015 حيث ارتفع اعداد شركات التأجير التمويلي العاملة لتصل الى 11 شركة عاملة خلال العام 2015، بحيث ارتفع عدد المركبات المسجلة كتأجير تمويلي من 88 مركبة خلال العام 2006 ليصل الى 1045 مركبة خلال العام 2015.

وتتلخص الاسباب الرئيسية للارتفاع في قيمة القروض الموجه لشراء المركبات فيما يلي : الاجراءات والتوسع في التسهيلات الائتمانية الممنوحة للمواطنين من قبل البنوك العاملة في الاراضي الفلسطينية، العروض والمنافسة القوية بين البنوك على استقطاب المواطنين، عدم توفر السيولة بين ايدي المواطنين دفعهم الى الاقتراض، سياسة الشركات وخاصة وكلاء المركبات بالتسهيلات الممنوحة عبر البنوك وتسهيلات قد تصل الى 100% من قيمة المركبة، المبالاة والتقليد بين المواطنين في اقتناء المركبات الحديثة، الحاجة الى توفر مركبة خاصة في البيوت تدفعهم الى الاقتراض لتوفيرها، عدم الحاجة الى توفير كفلاء عند شراء المركبات عن طريق البنوك حيث الضمان برهن المركبة.

بالاضافة الى لجوء العديد من المواطنين لسلوك طرق اخرى لشراء المركبات منها التأجير التمويلي للمركبات من خلال شركات التأجير التمويلي ومن خلال الشيكات بين المواطن والتاجر .

وترتب على الارتفاع في قيمة القروض الموجه لشراء المركبات عدد من الاثار منها : الحد من قدرة المواطنين على امكانية الاستثمار حيث تصبح مدخرات المواطنين رهناً للبنوك، ارتفاع حجم الابعاء والضغوطات المادية على المواطنين والتي تؤثر على حياة الاقتصادية والاجتماعية، ارتفاع الضغوطات التي تمارس على المقرض من البنوك نتيجة اقتراضه بدون حاجة، عدم توفر الامان الاقتصادي لدى المواطن خاصة مع تزايد الالتزامات المالية على المواطن، يعد توجيه القروض بهذا الاتجاه عبئاً على الاقتصاد الوطني ولا يشكل دعماً للتنمية الاقتصادية، ارتفاع حدة المخاطر الاخرى التي تواجه المواطنين خاصة عند التعامل بالشيكات، ارتفاع حدة المخاطر الناتجة عن شراء المركبات من خلال التأجير التمويلي والذي يعد احد طرق تهرب المواطنين من التصريح والاستعلام الائتماني.

اما ضريبة الشراء على المركبات فقد كان لها الاثر الاكبر على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، وتبين ذلك عند دراسة العلاقة بين حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية ونسبة ضريبة الشراء على المركبات تم تقسيم حجم الطلب على المركبات بناء على حجم الماتور اقل من CC2000 واكبر من CC2000، حيث اتضح ان هناك علاقة عكسية ضعيفة بنسبة 49% بن حجم الطلب على المركبات ماتور 2000 واكبر وبين نسبة ضريبة الشراء ، بنسبة خطأ معاينة بلغ 1% ، في حين تبين ان هناك علاقة عكسية معتدلة بنسبة 67% بين حجم الطلب على المركبات ماتور اقل من CC2000 ونسبة ضريبة الشراء المفروضة بنسبة خطأ معاينة بلغ 3%.

حيث تبين من خلال بيانات وزارة المالية الادارة العامة للجمارك والمكوس انه تم جباية ما قيمته 748 مليون شيكل من رسوم الجمارك على المركبات خلال العام 2015 ، شكلت ما نسبته 7.5% من اجمالي إيرادات الجمارك على السلع في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية)، وبلغ ما نسبته 94% مما يتم جبايته من الضرائب غير المباشرة على السلع بالدرجة الاولى من الجمارك المفروضة على السجائر والمحروقات والمركبات.

وتهدف السياسة العامة في وزارة المالية الى تحديد ضريبة الشراء على المركبات بناء على حجم الماتور، حيث تفرض ضريبة شراء بنسبة 75% على المركبات ماتور CC2000 فما فوق وضريبة شراء 50% على المركبات ماتور اقل من CC2000 .

ومن الملاحظ على نسبة التغير السنوي في قيمة الإيرادات المتحصلة من جمارك المركبات انها ارتفعت من 18.8% خلال العام 2013 لتصل الى 38% خلال العام 2014 ونسبة 48% خلال العام 2015 ، ويعود هذا التغير بشكل اساسي الى عدة اسباب منها: نتيجة لعدد من الاسباب منها الارتفاع في حجم الطلب على المركبات والارتفاع في اعداد مستوردي المركبات، قرارات وزارة النقل حول الزام المستوردين بالحد الأدنى للاستيراد 20-25 مركبة سنوياً ، بالإضافة الى الاجراءات والسياسات الجديدة الخاصة بتقليل الاعتماد على التحويل من اسرائيل والسماح بأدخال الدراجات النارية.

اما عند دراسة العلاقة ما بين الطلب على المركبات والطلب على المحروقات كسلع مكملة، فقد اثبتت النظرية الاقتصادية وجود علاقة طردية بين الطلب على المركبات واسعار الوقود كسلع مكملة وبالتالي اي قرار يتخذ فيما يخص رفع و تخفيض ضريبة الشراء على المركبات سينعكس مباشرة على حجم الطلب على المركبات وبدوره سينعكس على حجم الطلب على الوقود والمحروقات في الاراضي الفلسطينية وسينعكس على إيرادات الخزينة سلباً او ايجاباً.

الا ان الواقع الفلسطيني اثبت عكس النظرية الاقتصادية حيث تبين ان الطلب على المركبات استمر بالارتفاع بالرغم من الارتفاع في اسعار المحروقات، ومن خلال تحليل لواقع الطلب على المركبات تبين تركيز الارتفاع في حجم الطلب على المركبات ذات الماتور الاقل سعة لتقليل الاستهلاك في الوقود من جهة ولانخفاض ضريبة الشراء على المركبات ماتور CC2000 واقل من جهة اخرى.

وخلصت الدراسة الى عدد من التوصيات منها ، توصيات على مستوى سياسات استيراد المركبات كوضع سقف سنوي لعدد المركبات التي تدخل الى الاراضي الفلسطينية وإعادة توزيع الحصص السوقية للمستوردين ووكلاء المركبات مع العمل على ايجاد بدائل للتجار والمستثمرين، وضع سياسة خاصة بالمواصفات الفنية للمركبات المستوردة مستعمل بحيث تتحدد ب EUR4-EUR5.

ونظراً لوجود علاقة قوية بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات وعدد رخص القيادة الشخصية الصادرة لآبد من العمل على دراسة رفع اعمار الحصول على رخصة القيادة الشخصية من 17 الى 20 عام .

اما على مستوى سياسات النقل العام داخل المدن فلا بد من العمل على تشجيع استخدام وسائل النقل العام من خلال: اعادة توزيع وسائل النقل العام بحيث يتم توفير وسائل نقل عام لكافة المناطق سواء داخل المحافظات وفي نفس التجمع ، تنظيم رحلات النقل العام وتكلفة الرحلات للأفراد والاسر بشكل يخدم الشريحة الاكبر من المجتمع، تشجيع الاستثمارات في قطاع النقل العام لتطوير وتحديث الاسطول، معالجة الازدحامات المرورية داخل المدن الفلسطينية خاصة ساعات الذروة لتسهيل تقديم خدمات النقل العام وبالتالي توجه المواطنين لوسائل النقل العام، تنظيم دخول المركبات التجارية والشاحنات الى المدن الفلسطينية خاصة ساعات الذروة، توفير حافلات ومركبات نقل عام مريحة وحديثة لتشجيع استخدام وسائل النقل العامة ، تشديد الرقابة على المركبات العمومية وتنظيم الرحلات داخل المدن.

في حين جاءت التوصيات على مستوى سياسات سلطة النقد: تشديد القوانين والاجراءات من قبل سلطة النقد خاصة فيما يتعلق بالشيكات الراجعة، فرض اجراءات وقوانين صارمة حول التسهيلات

الممنوحة لقروض المركبات، التعاون مع هيئة سوق رأس المال حول اجراءات عقود التاجير التمويلي للمركبات والافراد وضرورة الزام المواطن بأقرار ذمة مالية لسلطة النقد حول التزاماته، او اعتماد الية العمل المتبعة في البنوك بالاستعلام من قبل سلطة النقل حول التزامات مقدم الطلب وخاصة للافراد وليس الشركات ، كنوع من الحماية للمواطنين في حال ارتفاع التزاماتهم المالية عن المعمول به في القانون المقرر .

اما على صعيد التوصيات على مستوى السياسات المالية والاقتصادية فتم التأكيد على دعم وتشجيع الاستثمار في قطاع استيراد المركبات سواء وكلاء او مستوردين حفاظاً على حقوقهم وحفاظاً على المال العام فعلى وزارة النقل ووزارة المالية العمل على تحديد بيع المركبات بكافة انواعها من خلال معارض بيع المركبات ومستوردي المركبات ومن خلال اعتماد نماذج محددة في حالات التنازل ونقل الملكية بين المواطنين تعتمد على ضرورة توفر اسم المعرض او شركة الاستيراد خاصة وان مستوردي المركبات واصحاب المعارض يتحملون العديد من الضرائب (كالدخل ، القيمة المضافة ، المشتريات ، وغيرها من المصاريف)، العمل على الزام من يرغب بممارسة تجارة بيع المركبات بالتسجيل لدى شركة او معرض استيراد ، واخذ رخصة مزاوله مهنة من قبل وزارة النقل وان يكون التعامل من خلال الشركات والمعارض فقط (بفرض هامش ربح محدود)، العمل على تشجيع السياسات الخاصة بالحد من الاستيراد من اسرائيل خاصة وان قيمة الواردات من اسرائيل تشكل نسبة كبيرة من قيمة الواردات الى الاراضي الفلسطينية و تؤثر على العجز في الميزان التجاري الفلسطيني مع اسرائيل، العمل على فرض رسوم اضافية على المركبات ذات المواصفات الفنية EUR2-EUR3، وضع اليات محددة بين وزارات الاختصاص (المالية - الاقتصاد - النقل) لدعم سياسة وزارة النقل بتحديث اسطول المركبات خاصة المركبات التي تزيد اعمارها عن 25-30 عام، اعادة النظر في الرسوم المفروضة على المركبات بحيث يتم رفعها للحد من حجم الطلب السنوي على المركبات وتشجيع استخدام وسائل النقل العام، العمل على وضع خطط وسياسات بديلة بناء على دراسات معمقة من قبل جهات الاختصاص تساعد على ايجاد بدائل لرفع ايرادات الدولة الفلسطينية بدلا من استمرار الاعتماد على ايرادات ضريبة الشراء على المركبات والمحروقات كمصدر ايراد ثابت.

واخير على مستوى السياسات الخاصة بتنظيم المدن العمل على اعادة تنظيم الطرق والهيكل التنظيمية للمدن والمحافظات الفلسطينية نظراً لارتفاع عدد المركبات وازدياد حدة الازدحامات المرورية داخل المدن، وتوسيع البنية التحتية من خلال جسور وانفاق ومطرو.

وللوقوف على اهم تأثيرات وسوق المركبات في الاراضي الفلسطينية واثره على الاقتصاد الفلسطيني تم العمل على اعداد هذه الدراسة ، حيث اشتملت الدراسة على احد عشر فصلاً:

تركز الفصل الاول على المقدمة ومنهجية العمل المتبعة ، والاهداف الرئيسية والفرعية للدراسة ، في حين تركز الفصل الثاني على نبذة موجزة عن الاقتصاد الفلسطيني واهم التطورات التي حدثت للاقتصاد الفلسطيني على مدار السنوات السابقة وتوقعات الاقتصاد الفلسطيني بناء على سيناريو سنة الاساس والسيناريو المتفائل والمتشائم للاقتصاد الفلسطيني للاعوام القادمة .

في حين تركز الفصل الثالث حول الجوانب القانونية لتجارة المركبات في الاراضي الفلسطينية متطلبات الجانب الاسرائيلي والفلسطيني لاستيراد المركبات الجديدة والمستعملة ، طما تطرق الفصل للقيود على المركبات الجديدة والمستعملة ، والالتزامات المالية على مستوردي المركبات.

اما الفصل الرابع فتركز على السياسات العامة والتدابير التي اتخذتها وزارة النقل فيما يخص استيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية ولحماية كل من المواطن والمستورد، منها التعليمات والاجراءات الفنية والخاصة باستيراد المركبات الجديدة والمستعملة، بالاضافة الى السياسات العامة التي تتبعها وزارة النقل والمواصلات فيما يخص التحويل من الجانب الاسرائيلي، المحددات والاسباب المالية والفنية والاقتصادية للشراء من اسرائيل، بالاضافة الى التدابير التي اتخذتها وزارة النقل والمواصلات لحماية كلا من المواطن والمستثمر الفلسطيني.

اما الفصل الخامس فتطرق الى ملامح سوق المركبات في الاراضي الفلسطينية من حيث حجم الطلب على المركبات منذ قودم السلطة الفلسطينية عام 1995 حتى عام 2015 و تم التركيز على السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات خلال الاعوام 2005 والاسباب والعوامل التي ادت الى الارتفاع في حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية)، الطلب على المركبات بناء على نوع الاستيراد، تقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام 2016-2022، عرض المركبات الجديدة والمستعملة في الاراضي الفلسطينية، الحصة السوقية للمركبات الجديدة (الوكالة) والمستعملة من حجم السوق للعام 2015، التغير السنوي في حجم الطلب على المركبات الجديدة (الوكالة) والمستعملة خلال الاعوام 2010-2015، فائض العرض على المركبات الجديدة والمستعملة في السوق، العوامل والمحددات التي اثرت على سوق المركبات الجديدة والمستعملة في الاراضي الفلسطينية، توزيع مستوردي المركبات المستعملة وحجم الطلب على المركبات المستعملة بناءاً على المحافظة والمنطقة الجغرافية، حصة شركات استيراد المركبات المستعملة من سوق المركبات المستعملة.

في حين تركز الفصل السادس على سيناريوهات تقدير حجم الطلب على المركبات والعوامل المؤثرة بحجم الطلب على المركبات واثارها، تقدير عدد المركبات التي تسير على الشارع في الاراضي الفلسطينية، العلاقة بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات واثرها على كثافة المركبات على شبكة الطرق الخارجية والكلية والازدحامات المرورية، العلاقة بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات واثرها على الحوادث المرورية، تقدير عدد الحوادث خلال الاعوام 2016-2022 مع ثبات العوامل الاخرى، العلاقة بين حجم الطلب على المركبات واسعار المحروقات وكمية استهلاك الوقود في الاراضي الفلسطينية، العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وقوة وحجم الماتور في الاراضي الفلسطينية، العلاقة بين حجم الطلب على المركبات و نصيب الفرد من الدخل القومي الGNDI (الدخل القومي المتاح الاجمالي)، العلاقة بين حجم الطلب على المركبات ومتوسط الاجور في الاراضي الفلسطينية، العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وعدد رخص السياقة الصادرة، تقدير عدد رخص السياقة الصادرة خلال الاعوام (2016-2022) مع ثبات العوامل الاخرى.

اما الفصل السابع فتطرق الى واردات المركبات الى الاراضي الفلسطينية وقيمة مساهمتها من اجمالي الواردات خلال السنوات 2008-2014، قيمة مساهمة واردات المركبات من الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية، التذبذب في قيمة واردات المركبات، قيمة واردات المركبات بناء على بلد المنشأ، قيمة واردات المركبات من اسرائيل ونسبتها من اجمالي قيمة واردات المركبات، قيمة واردات المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي الى الاراضي الفلسطينية من اجمالي قيمة واردات المركبات، المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي، المركبات المسوح تحويلها من الجانب الاسرائيلي بناء على القوانين والانظمة والتعليمات الخاصة باجراءات التحويل، العلاقة بين قيمة واردات المركبات والعجز في الميزان التجاري السلعي في الاراضي الفلسطينية،

في حين ركز الفصل الثامن اثر التسهيلات البنكية وشركات التأجير التمويلي على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، قيمة التسهيلات الائتمانية الممنوحة لشراء المركبات خلال السنوات السابقة 2008-2015 ونسبتها من قيمة التسهيلات الائتمانية الممنوحة للقطاع العام والخاص، المركبات المرهونة للبنوك من اجمالي حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، شركات التأجير التمويلي، الطلب على مركبات التأجير التمويلي خلال السنوات السابقة، الاسباب الرئيسية للارتفاع في قيمة القروض الموجهة لشراء المركبات، الاثار المترتبة على ازدياد القروض على المركبات

اما الفصل التاسع فقد ركز على الضرائب المفروضة على المركبات وخاصة ضريبة الشراء ونسبة مساهمتها من اجمالي قيمة الرسوم الجمركية على السلع في الاراضي الفلسطينية، نسبة ضريبة الشراء على المركبات من اجمالي قيمة ضريبة الشراء على السلع ، العلاقة بين ضريبة الشراء على المركبات وحجم الطلب على مركبات ماتور CC2000 واكبر وماتور CC2000 واقل .

في حين اختتم الفصل العاشر بالنتائج والتوصيات النهائية للدراسة حيث خلصت التوصيات بعدد من السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية وسياسات استيراد المركبات.

الفصل الاول: اهداف الدراسة ومنهجيتها

1-1: المقدمة:

تزايد الطلب على السلع الاستهلاكية والمعمرة في الضفة الغربية في السنوات الاخيرة بما فيها المركبات الجديدة والمستعملة. ولتلبية حاجة السوق الفلسطيني من المركبات بادرت العديد من الشركات الفلسطينية الى استيراد و توزيع المركبات وطلب وكالات تجارية من الشركات الصانعة لهذه المركبات.

حيث كان الدور الاكبر في ذلك لقيام وزارة النقل والمواصلات بتبني عدد من السياسات العامة الخاصة باستيراد المركبات والتي ادت الى العمل على تشجيع التوجه للحصول على وكالات مباشرة من الشركات الام بالاضافة الى تبني سياسات السوق المفتوح في استيراد المركبات المستعملة حيث رفع عدد مستودري المركبات خلال الاعوام السابقة بشكل ملحوظ، كما كان لسياسات وزارة النقل في تقليل حجم التحويل من اسرائيل والاعتماد على الاستيراد من الخارج الاثر الاكبر في تلبية حاجات المواطن الفلسطيني وبما يحقق السياسات العامة ، ولعدد من لأسباب منها: تقليل تبعية الاقتصاد الفلسطيني للاقتصاد الإسرائيلي، بالإضافة لزيادة العوائد الضريبية لخزينة الدولة حيث تعد الضرائب المتحصلة من واردات المركبات احد اهم عائدات إيرادات الدولة، سياسة وزارة النقل في العمل على تحديث اسطول المركبات في الاراضي الفلسطينية بما يحقق السلامة والامان على الطرق من جهة و من جهة اخرى يقلل من الانبعاثات الخاصة بقطاع النقل اسوة بالتوجه العالمي الحالي للتقليل من حجم الانبعاثات التي تصدر عن قطاع النقل وخاصة المركبات الخصوصية والتي تشكل النسبة الاكبر من قطاع النقل البري في الاراضي الفلسطينية ، فكان لابد من العمل من قبل الحكومة على تحديث هذا الاسطول، حيث نجحت بعض الشركات الفلسطينية في الحصول على وكالات مباشرة من الشركات الام خلال الاعوام السابقة.

من جهة اخرى ان حجم الطلب على المركبات وزيادة عدد المركبات السنوي بشكل مطرد كان له عدد من الآثار السلبية بالاضافة الى الايجابية على الاقتصاد الفلسطيني، منها توجيه مدخرات المواطنين للسلع الاستهلاكية بدلا من الاستثمار ، الاستثمار في قطاع استيراد المركبات يعد استثمار وقتي لا يحقق عائدات مستقبلية ويشكل عبئ مالي اذا تم الاعتماد عليه كمصدر للإيرادات وخاصة في حال اتخاذ اي سياسة للحد من حجم استيراد المركبات، زيادة عدد المركبات مع بقاء اوضاع واطوال الطرق كما هي ادى الى العديد من الازدحامات المروية داخل المدن خاصة في ساعات الذروة وزيادة كثافة المركبات على الطرق، ارتفاع حجم وكميات استهلاك الوقود من قبل وسائل النقل .

2-1 : أهداف الدراسة:

الهدف الرئيسي للدراسة : تهدف الدراسة بشكل عام الى تقييم سوق المركبات في الاراضي الفلسطينية واثارها على الازدحام الاقتصادي ومحددات الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية . بالاضافة الى دراسة الجوانب الاقتصادية والاحتياج من مستودري مركبات في المحافظات المختلفة، و قياس الاثار المباشرة وغير المباشرة الايجابية والسلبية لحجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، و العوامل المؤثرة في الطلب على المركبات وتبعيات الارتفاع في حجم الطلب على المركبات على الاقتصاد الفلسطيني والمتغيرات الاخرى من جهة ثانية.

ونظراً لأهمية الدراسة تم تقسيم اهداف الدراسة الى وعدد من الاهداف الفرعية الخاصة، كما يلي:

4-1 : الاهداف الفرعية للدراسة:

1. تحديد حجم الطلب على المركبات خلال السنوات السابقة 2010-2015 بناء على نوع الاستيراد.
2. دراسة محددات الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية .
3. تحديد العوامل التي ادت الى ارتفاع الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية .
4. تحديد العوامل التي ادت الى ارتفاع الطلب على المركبات.
5. تحيد اليات واجراءات العمل الخاصة بأستيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية.
6. تحديد العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وحجم الطلب على رخص القيادة الشخصية.
7. تحديد العلاقة بين حجم الطلب على المركبات واسعار المحروقات (السولار والبنزين).
8. تحديد العلاقة بين حجم الطلب على المركبات و الدخل القومي المتاح .
9. تحديد العلاقة بين حجم الطلب على المركبات ومتوسط اجر الفرد اليومي للعاملين بأجر.
10. تحديد الاثار المترتبة على الارتفاع في عدد المركبات على عدد الحوادث المرورية.
11. تحديد الاثار المترتبة على الارتفاع في عدد المركبات على كثافة المركبات على الطرق (والازدحامات المرورية) .
12. تحديد العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وقيمة ضريبة الشراء.
13. تحديد العلاقة بين حجم الطلب على المركبات والتسهيلات الائتمانية والخاصة بموضوع التأجير والرهن التمويلي للسيارات .

5-1: منهجية العمل:

- 1- جمع بيانات واحصاءات من سجلات وزارة النقل والمواصلات حول المركبت المسجلة لأول مرة.
- 2- جمع بيانات حول مستوردي المركبات في الاراض الفلسطينية المستعمل والجديد.
- 3- جمع بيانات من الادارة العامة للجمارك في وزارة المالية للعمل حول قيمة ضريبة الشراء على المركبات والضرائب الاخرى.
- 4- بيانات واحصاءات الجهاز المركزي للاحصاء الفلسطيني 2014-2015 حول واردات المركبات ، الناتج المحلي الاجمالي، نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح، الاجور .
- 5- جمع بيانات من سلطة النقد الفلسطينية - حول التسهيلات الائتمانية الممنوحة من البنوك للمركبات.
- 6- استخدام معادلات الانحدار البسيط لتحديد العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وعدد من المتغيرات.

1-6: مبررات الدراسة:

1. زيادة عدد مستوردي المركبات المستعملة في الأراضي الفلسطينية من 148 مستورد عام 2013، الى 212 مستورد عام 2015، حيث بلغ عدد مستوردي المركبات في الأراضي الفلسطينية (المسجل) مع نهاية عام 2015 (23) مستورد مركبات جديدة و (212) مستورد مركبات مستعملة (مسجلة) ، وتم خلال العام 2015 ايقاف عدد 15 مستورد منهم عن العمل مؤقتاً بقرار من وزير النقل، موزعين على كافة المحافظات الفلسطينية.
 2. ارتفاع متباين في حجم الطلب على المركبات حيث تبين من خلال بيانات وزارة النقل والمواصلات انه بلغ عدد المركبات المسجلة خلال الاعوام السابقة (313) الف مركبة بكافة انواعها من اصل 108 مركبات مسجلة عند قدوم السلطة الفلسطينية عام 1996، بنسبة ارتفاع بلغت 300%، وخلال العام 2015 بلغ عدد المركبات المسجلة لأول مرة (19,602) مركبة منها 10,504 مركبة استيراد مستعمل و 5,979 مركبة وكالة فلسطينية 2591 مركبة شراء من اسرائيل (استيراد شخصي وتحويل)، حيث ارتفع حجم الطلب على المركبات خلال العام 2015 بنسبة 22% بالمقارنة مع العام 2014
 3. ارتفاع نسبة العجز في الميزان التجاري السلعي الفلسطيني للعام 2014 (4.4 %) بقيمة (2,533.1 -) مليون دولار امريكي، حيث تشكل قيمة واردات المركبات للعام 2014 ما نسبته (3.5%) من قيمة الواردات السلعية الفلسطينية للعام 2014 بالمقارنة مع ما نسبته (3.1) من قيمة الواردات خلال عام 2013.
 4. بلغت قيمة ضريبة الشراء على المركبات خلال العام 2015 (735) مليون شيكل وتشكل ما نسبته (7.5%) من قيمة ضريبة الشراء على السلع .
 5. ارتفاع في قيمة القروض الموجه لشراء المركبات في الأراضي الفلسطينية حيث بلغت قيمة القروض البنكية التراكمية على المركبات خلال العام 2015 حوالي (200.7) مليون دولار بنسبة ارتفاع بلغت (22%) عن عام 2014 والتي بلغت (165.1) مليون دولار امريكي مقارنة ب (130.5) مليون دولار العام السابق 2013، اي انها تشكل ما نسبته (3.4%) من اجمالي القروض والتسهيلات الائتمانية الممنوحة للقطاع العام والخاص، حيث ارتفعت القروض البنكية الموجه لشراء المركبات في الأراضي الفلسطينية بنسبة 21.3% عن العام السابق 2013 .
- حيث بلغ عدد المركبات المرهونة (7,175) مركبة من المركبات المسجلة خلال العام 2015 بالمقارنة مع (6932) خلال العام 2014 ، بنسبة ارتفاع بلغت (3.2 %) عن عام 2014 ، منها ما نسبته (83%) مركبات خصوصية وخصوصية مزدوجة الاستعمال ، وبالتالي يتم توجيه ادخارات المواطنين باتجاه السلع الاستهلاكية ويترتب على ذلك عدد من الآثار السلبية.
- اما من حيث عدد المركبات المسجلة فقد بلغت نسبة المركبات المرهونة (37%) من اجمالي عدد المركبات المسجلة خلال العام 2015 بالمقارنة مع ما نسبته (43%) من عدد المركبات المسجلة خلال العام 2014.

6. قدرت كثافة المركبات على الطرق المحلية والداخلية (باعتبار المركبات المرخصة فقط حتى نهاية عام 2016)) ب(26) مركبة /كم ، وهو احد اهم اسباب الازدحامات المرورية داخل المدن خاصة في ساعات الذروة، وفي مركز المدن الكبيرة مثل رام الله ، نابلس، الخليل.

ومع تزايد عدد المركبات وحجم الطلب على المركبات وما سيترتب عليه من ازمة مرورية خانقة داخل المدن مع استمرار الوضع القائم، كان لا بد من اجراء هذه الدراسة للتوصل الى سياسات خاص باستيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية .

الفصل الثاني: نبذة موجزة عن الاقتصاد الفلسطيني

2-1: التركيبة السكانية ونموها¹:

يقدّر عدد السكان حتى نهاية 2015 في الأراضي الفلسطينية بحوالي 4.7 مليون فرد منهم 2.9 مليون في الضفة الغربية (62.0%)، و1.8 مليون فرد (38.0%) في قطاع غزة. ويمتاز المجتمع الفلسطيني في الأراضي الفلسطينية بأنه مجتمع فتي، حيث قدرت نسبة الأفراد الذين تقل أعمارهم عن 15 في منتصف عام 2015، بـ 39.4% من مجمل السكان بواقع (37% في الضفة الغربية و42.8% في قطاع غزة).

بلغ معدل الزيادة الطبيعية للسكان نهاية العام 2015 في الأراضي الفلسطينية 2.9%، في حين بلغ المعدل في الضفة الغربية 2.6% وفي قطاع غزة 3.4%. ومن المتوقع أن تبقى معدلات النمو كما هي خلال السنوات الخمس القادمة.

الكثافة السكانية للأراضي الفلسطينية مرتفعة بشكل عام وفي قطاع غزة بشكل خاص، إذ بلغت الكثافة السكانية المقدرة لعام 2015 نحو 789 فرد/كم² في الأراضي الفلسطينية، بواقع 513 فرد/كم² في الضفة الغربية مقابل 5,070 فرد/كم² في قطاع غزة.

2-2: الناتج المحلي الإجمالي :

أشارت التقديرات الأولية بالأسعار الثابتة إلى ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي الفلسطيني بالأسعار الثابتة من 7,721.7 مليون دولار بالمقارنة مع 7,463.4 مليون دولار عام 2014، حيث سجل ارتفاعاً بنسبة 3.5% خلال العام 2015 بالمقارنة مع العام 2014، خلال الربع الرابع من عام 2015 بنسبة 6.1% بالمقارنة مع الربع الرابع من العام 2014، حيث سجل ارتفاعاً بنسبة 1% في الضفة الغربية* وارتفاعاً بنسبة 24.7% في قطاع غزة وذلك مقارنة مع الربع الرابع 2014 والذي أعقب العدوان على قطاع غزة. وسجل ارتفاعاً بنسبة 3.5% لفلسطين* مقارنة مع الربع الثالث من العام 2015 بالأسعار الثابتة، علماً أن سنة الأساس 2004.

2-3 : نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي

أما من حيث نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي فقد بلغ نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في فلسطين* بالأسعار الثابتة 444.8 دولار أمريكي خلال الربع الرابع من مسجلاً ارتفاعاً بنسبة 3.1% بالمقارنة مع الربع الرابع من العام 2014، حيث بلغ نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي عام 2015 في الضفة الغربية بالأسعار الثابتة 565.7 دولار أمريكي خلال الربع الرابع من عام 2015، منخفض بنسبة 1.6% مقارنة مع الربع الرابع من العام 2014.

تركز الارتفاع خلال عام 2015 في الأنشطة الاقتصادية الرئيسية ذات المساهمة الأعلى نسبياً في الناتج المحلي الإجمالي ومنها نشاط الخدمات والفروع الأخرى والذي يعتبر المساهم الرئيسي في الناتج المحلي الإجمالي مقارنة مع الأنشطة الأخرى، ونشاط الانشاءات، حيث بيّنت التقديرات الأولية إلى أن الارتفاع الأكبر كان في نشاط

¹ الجهاز المركزي لإحصاء فلسطين، 2016 كتاب فلسطين في أرقام 2015 - رام الله - فلسطين.

الخدمات والفروع الأخرى بنسبة 3.1%، والذي ارتفع إجمالي عدد العاملين فيه بنسبة 6.1%، تبعه نشاط الانشاءات الذي ارتفع اجمالي القيمة المضافة فيه خلال عام 2015 بنسبة 2.1% مقارنة مع عام 2014، وارتفع إجمالي عدد العاملين فيه بنسبة 9.7%.

2-4: سوق العمل الفلسطيني:

أشارت التقديرات الأولية إلى وجود ارتفاع في إجمالي عدد العاملين في سوق العمل المحلي الفلسطيني بنسبة 6.0% خلال عام 2015 مقارنة مع عام 2014، ويعزى الارتفاع الى ارتفاع عدد العاملين في نشاطي الخدمات والانشاءات. كما أظهرت التقديرات الأولية ارتفاع نسبة العاملين الفلسطينيين في اسرائيل إلى 11.1% من إجمالي العاملين مقارنة ب 10.7% خلال العام 2014. انخفضت نسبة البطالة خلال عام 2015 لتصل إلى 25.9% بعد أن كانت 26.9% خلال عام 2014، والذي نتج عن ارتفاع عدد العاملين في الأنشطة الاقتصادية بالإضافة الى ارتفاع عدد العاملين في اسرائيل. حيث انخفض في الضفة الغربية من 17.7% عام 2014 الى 17.3% خلال العام 2015 وفي قطاع غزة من 43.9% الى 41%.²

2-5: الصادرات والواردات السلعية والخدمية خلال عام 2015:

أما على صعيد حركة التجارة الخارجية في فلسطين والتي تتمثل في إجمالي الصادرات والواردات، فقد أشارت التقديرات الأولية إلى ارتفاع قيمة الصادرات بنسبة 8.4% مقارنة مع عام 2014، كما ارتفعت قيمة الواردات بنسبة 6.7% مقارنة مع عام 2014.

2-6: الأسعار:

كتقديرات أولية، من المتوقع أن يرتفع متوسط الرقم القياسي العام لأسعار المستهلك في فلسطين خلال العام 2015 بنسبة 1.5% مقارنة مع العام 2014.

2-7: تنبؤات وسيناريوهات وضع الاقتصاد الفلسطيني للعام 2016:³

قام الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بأعداد عدد من التنبؤات ومجموعة من السيناريوهات المبنية على مستوى فلسطين والتي لا تفصل بين الضفة الغربية وقطاع غزة رغم الفجوة بينهما، وذلك بالتشاور مع الأكاديميين والاقتصاديين المحليين، بالإضافة الى وزارة المالية وسلطة النقد الفلسطينية، حيث تم بناء كل سيناريو بالاعتماد على تحديد بعض مظاهر وملامح الوضع السياسي والاقتصادي للعام 2016، ومنها الحصار المفروض على قطاع غزة، المساعدات الخارجية، الإجراءات الإسرائيلية في فلسطين وعدد العاملين الفلسطينيين داخل إسرائيل، إضافة إلى مجموعة من المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية.

² الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2016 كتاب فلسطين في ارقام 2015 - رام الله - فلسطين

³ الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2016. التقرير الصحفي للتقديرات الأولية للحسابات القومية الربعية (الربع الرابع 2015 رام الله - فلسطين).

أولاً: سيناريو الأساس :

استند ها السيناريو الى استمرار الوضع الاقتصادي والسياسي في فلسطين كما كان عليه خلال العام 2015، واستمرار الوضع الراهن بين الجانبين الفلسطيني والإسرائيلي ، تستمر الدول المانحة بتوفير الدعم المالي لتمويل موازنة دولة فلسطين (الحكومة المركزية)، واستمرار تحويل الأموال الخاصة بإيرادات المقاصة من خلال الجانب الإسرائيلي، إضافة إلى وجود تحسن في جباية الضرائب، بالإضافة الى زيادة التحويلات الحكومية وارتفاع في قيمة التسهيلات الائتمانية. مع افتراض ثبات عدد العاملين في القطاع الحكومي، واستمرار وجود العراقيل التي تضعها إسرائيل على حركة الأشخاص والبضائع داخل فلسطين أو بين فلسطين والدول المجاورة كما كانت عليه خلال عام 2015، بالإضافة للنمو الطبيعي في أعداد السكان داخل فلسطين.

القطاع الحقيقي:

الناتج المحلي الإجمالي: من المتوقع ارتفاع قيمة الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 3.8% خلال عام 2016، وارتفاع قيمة نصيب الفرد منه بنسبة 0.9%، وارتفاع قيمة إجمالي الاستهلاك (الخاص والعام) بنسبة 3.3%، وارتفاع قيمة إجمالي الاستثمارات بنسبة 3.2%.

قطاع المالية العامة:

من المتوقع ارتفاع قيمة إجمالي الإيرادات الحكومية بنسبة 4.6% نتيجة التحسن في جباية الضرائب، وزيادة قيمة النفقات الحكومية بنسبة 1.7%، وبالتالي انخفاض قيمة عجز الموازنة العامة (الحكومة المركزية) بنسبة 3.5%.

القطاع الخارجي:

من المتوقع انخفاض قيمة العجز في صافي الحساب الجاري لفلسطين بنسبة 0.6%، وارتفاع قيمة عجز الميزان التجاري بنسبة 1.9%، نتيجة الزيادة المتوقعة في قيمة الواردات الفلسطينية بنسبة 3.9%، وارتفاع قيمة الصادرات الفلسطينية بنسبة 7.4%، وارتفاع قيمة صافي الدخل بنسبة 7.7%، وارتفاع قيمة الدخل القومي الإجمالي والدخل القومي المتاح الإجمالي بنسبة 4.2% و 3.9% على التوالي.

ثانياً: السيناريو المتفائل:

يستند هذا السيناريو إلى افتراض أن الوضع السياسي والاقتصادي سيكون أفضل من خلال التقدم في تحقيق المصالحة بين الضفة الغربية وقطاع غزة وكذلك تسريع إعادة اعمار قطاع غزة، حيث سترتفع قيمة المساعدات المقدمة من الدول المانحة لتمويل موازنة دولة فلسطين (الحكومة المركزية) بنسبة 6.0% مقارنة بعام 2015، واستمرار تحويل الأموال الخاصة بإيرادات المقاصة، وتحسين في كفاءة جباية الضرائب، وزيادة التحصيل لضريبة الدخل، وزيادة التحصيل لضريبة القيمة المضافة المحلية والمقاصة، بنسبة 6.0% و 13.0% على التوالي، وزيادة النفقات التطويرية بنسبة 61.4%، وزيادة التحويلات الحكومية بنسبة 5.0%، مع افتراض انخفاض العراقيل التي تضعها إسرائيل على حركة الأشخاص والبضائع داخل فلسطين أو بين فلسطين والدول المجاورة، وبافتراض النمو الطبيعي للسكان في فلسطين.

القطاع الحقيقي:

الناتج المحلي الإجمالي: من المتوقع ارتفاع قيمة الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 7.0% خلال عام 2016، وزيادة قيمة نصيب الفرد منه بنسبة 4.0%، وارتفاع قيمة إجمالي الاستهلاك (الخاص والعام) بنسبة 4.8%، وارتفاع قيمة إجمالي الاستثمارات بنسبة 14.8%.

قطاع المالية العامة:

من المتوقع ارتفاع قيمة إجمالي الإيرادات الحكومية بنسبة 13.4%، وزيادة قيمة النفقات الحكومية بنسبة 9.8%، وارتفاع قيمة عجز الموازنة العامة (الحكومة المركزية) بنسبة 3.5%.

القطاع الخارجي:

من المتوقع انخفاض قيمة العجز في صافي الحساب الجاري لفلسطين بنسبة 17.2%، وزيادة قيمة العجز في الميزان التجاري بنسبة 4.1% نتيجة الزيادة المتوقعة في قيمة الواردات بنسبة 6.4%. كما يتوقع أن يرتفع قيمة صافي الدخل بنسبة 24.9% وهو ما سينعكس بشكل مباشر على قيمة صافي العجز للحساب الجاري وذلك بسبب ارتفاع عدد العاملين في إسرائيل نتيجة تقليل المعوقات المفروضة داخل فلسطين، ويتوقع أن يرتفع قيمة الدخل القومي الإجمالي بنسبة 8.6%، وقيمة الدخل القومي المتاح الإجمالي بنسبة 9.7%.

ثالثاً: السيناريو المتشائم:

يستند هذا السيناريو إلى افتراض أن الوضع السياسي والاقتصادي سيدهور، حيث سيؤدي ذلك إلى انخفاض المساعدات المقدمة من الدول المانحة لتمويل موازنة دولة فلسطين (الحكومة المركزية)، وزيادة التهرب الضريبي، وتذبذب في تحويل الأموال الخاصة بإيرادات المقاصة وانخفاض في تحصيل ضريبة القيمة المضافة المحلية وضريبة القيمة المضافة من المقاصة بنسبة 13.0% لكل منهما، وانخفاض في تحصيل ضريبة الدخل بنسبة 22.0%، وانخفاض في قيمة التحويلات الحكومية بنسبة 13.0%، كما ستزداد العراقيل التي تضعها إسرائيل على حركة الأشخاص والبضائع داخل فلسطين أو بين فلسطين والدول المجاورة، وانخفاض عدد العاملين في إسرائيل بسبب الإغلاق المتوقع.

القطاع الحقيقي:

النتائج المحلي الإجمالي: من المتوقع انخفاض قيمة الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 2.0% خلال عام 2016، وانخفاض قيمة نصيب الفرد منه بنسبة 4.8%. ومن المتوقع أن ترتفع قيمة إجمالي الاستهلاك بنسبة 2.0%، وأن تنخفض قيمة إجمالي الاستثمارات بنسبة 13.5%.

قطاع المالية العامة:

من المتوقع انخفاض قيمة الإيرادات الحكومية بنسبة 6.4% نتيجة تجميد جزء من العوائد الضريبية من قبل إسرائيل بالإضافة إلى زيادة التهرب الضريبي، وكذلك انخفاض قيمة النفقات الحكومية بنسبة 11.8%.

القطاع الخارجي:

من المتوقع ارتفاع قيمة العجز في صافي الحساب الجاري لفلسطين بنسبة 32.0%، بسبب ارتفاع قيمة العجز في الميزان التجاري بنسبة 4.5% نتيجة الزيادة المتوقعة في قيمة الواردات بنسبة 0.7%، وانخفاض قيمة الصادرات بنسبة 6.5%. كما يتوقع أن تنخفض قيمة صافي الدخل بنسبة 19.9%، وذلك بسبب انخفاض عدد العاملين في إسرائيل نتيجة زيادة المعوقات المفروضة داخل فلسطين. كما يتوقع أن تنخفض قيمة الدخل القومي الإجمالي بنسبة 3.6%، وأن تنخفض قيمة الدخل القومي المتاح الإجمالي بنسبة 5.0%⁴.

⁴ الجهاز المركزي لإحصاء فلسطيني، 2016. التقرير الصحفي للتقديرات الأولية للحسابات القومية الربعية (الربع الرابع). 1025 رام الله - فلسطين.

الفصل الثالث: الجوانب القانونية لتجارة المركبات في الاراضي الفلسطينية

1-3: متطلبات الجانب الاسرائيلي:

عند توقيع اتفاقية باريس الاقتصادية بين السلطة الوطنية الفلسطينية والجانب الاسرائيلي شملت الاتفاقية عدد من البنود المتعلقة بموضوع استيراد المركبات من الخارج والمواصفات الفنية لهذه السيارات حيث شملت الاتفاقية على بندين بهذا الخصوص:

1. **البند الاول :** يتعلق بالسماح للمستوردين الفلسطينيين الموافق عليهم من قبل الجانب الاسرائيلي باستيراد مركبات بعمر ثلاثة سنوات عدى سنة الانتاج.
2. **البند الثاني :** يتعلق بضرورة موافقة الجانب الاسرائيلي والتنسيق معهم بخصوص المواصفات الفنية لهذه المركبات .
3. **البند الثالث:** يتم السماح في كل سنة لقائمة من التجار الفلسطينيين وتحتوي على 100 تاجر فلسطيني بعد موافقة الجانب الاسرائيلي على هذه القائمة وقد تم رفع عدد المستوردين الى 120 في عام 2009، ومن ثم تم رفع العدد الى 148 مستورد عام 2013 والى 180 مستورد عام 2014 والى 212 مستورد عام 2015 (وحاليا العاملين فعلياً 197) شركة استيراد.

3-2: المتطلبات الفلسطينية لاستيراد المركبات الجديدة عبر الوكلاء

متطلبات للحصول على رخصة لاستيراد المركبات مباشرة من منتجها:

وضعت وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية عدد من الشروط للحصول على رخصة لاستيراد المركبات بشكل مباشر من الشركة المنتجة (وكالات السيارات) وهي:

1. انه كيان قانوني مسجل في فلسطين .
2. ان يكون لديه اتفاقية لبيع المركبات من منتجها.
3. ان يبرز كتاب تعهد من منتج المركبة المستوردة بتزويد منتجات المرور لهذه المركبة خلال سبع سنوات على الاقل من تاريخ بيعها للمستهلك.
4. ان يقدم تعهدا بتزويد منتجات المرور لهذه المركبة خلال سبع سنوات على الاقل من تاريخ بيعها للمستهلك.
5. ان يكون لديه كراج خدمة مركزي مرخص حسب القانون وان يكون مسجلا باسمه ويدار من قبله (باسم الوكالة او الشركة).
6. ان يكون لديه شبكة تسويق وخدمات صيانة وفقا لما حددته وزارة النقل والمواصلات - دائرة هندسة السيارات .
7. ان تكون المركبة المستوردة تفي بمتطلبات، اي تشريع ساري المفعول انذاك (مطابقة للمواصفات المعتمدة من قبل السلطة).

8. ان يقدم لوزارة الاقتصاد الوطني كفالة تضمن حسب قناعتها التزامه بتعهداته بموجب القانون والمواصفات المعمول بها.
9. ان يكون طراز المركبة التي يطلب بصدها الرخصة قد صممت في الاساس على ايدي منتجها وليس على ايدي منتج اشترى حقوق الانتاج.
10. ان تسجل الوكالة في وزارة الاقتصاد الوطني (علامة تجارية).
11. شهادة التعامل بالتجارة الخارجية من وزارة الاقتصاد الوطني (رقم استيرادي).
12. تزويد دائرة هندسة السيارات في وزارة النقل والمواصلات بالمواصفات والكتالوجات وكتب الصيانة واي متطلبات تختص بالمركبات المستوردة.
13. حسن سير وسلوك من وزارة الداخلية.
14. ان يتوفر معرض او معارض للمركبات الجديدة.
15. ان يكون مسجلا لدى دائرة الضرائب (القيمة المضافة وصريبة الدخل).

القيود على استيراد المركبات الجديدة:

1. على كل وكيل ان يقوم بتقديم طلب الى وزارة النقل والمواصلات بالمواصفات الفنية للمركبات التي يرغب باستيرادها من شركة الانتاج، ويتم مناقشة هذه الشروط مع اللجنة المشتركة والممثلة من الجانبين الفلسطيني والإسرائيلي، ثم يتم منحه رخصة لاستيراد هذه السيارات خلال سنة انتاج المركبة.
2. السيارات التي سنة انتاجها غير سنة الاستيراد لا يسمح للوكيل ادخالها الى الاراضي الفلسطينية حتى نهاية السنة.
3. على الوكيل ان يلتزم بالأوامر الفنية للمركبات التي سيتم ادخاله.
4. على الوكيل الالتزام بتوفير قطع غيار السيارات التي يقوم بإدخالها لمدة 7 سنوات من تاريخ الادخال.
5. على الوكيل الالتزام بكفالة لمدة ثلاثة سنوات على السيارات تشمل (الجير، المحرك) ولكل وكالة شروط خاصة بها على الكفالة.

3-3: المتطلبات الفلسطينية لاستيراد المركبات المستعملة

شروط الحصول على رخصة استيراد مركبات مستعملة

وضعت وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية عددا من الشروط للتقدم للحصول على رخصة استيراد مركبات مستعملة من الخارج، هذا بالإضافة الى الاتفاق مع اتحاد مستوردي السيارات المستعملة على عدد من القيود والشروط التي يجب ان يتقيد بها المستورد عند الاستيراد من الخارج يتم تجديد هذه القيود وإضافة قيود او ازالة قيود سنويا" بناء على تعليمات الوزير وبالاتفاق مع اتحاد مستوردي السيارات المستعملة بشكل يخدم مصلحة المستوردين والمواطنين. وبناءا على قرار وزارة النقل والمواصلات للحصول على رخصة استيراد مركبات مستعملة يجب ان تتوفر الشروط التالية لدى مقدم طلب الحصول على رخصة استيراد مركبات مستعملة :

- 1- ان يكون فلسطيني الجنسية وحاصلا على الهوية الفلسطينية او تكون هيئة حكومية مسجلة في فلسطين.
- 2- حسن سير وسلوك من وزارة الداخلية.
- 3- ان يكون لديه معرضاً للمركبات مرخصاً حسب الاصول (حسب شروط ترخيص المعرض).
- 4- ان يكون مسجلاً لدى وزارة الاقتصاد الوطني (شهادة تعامل بالتجارة الخارجية).
- 5- عقد اتفاقية مع مراب (كراج) لتنظيم عملية الصيانة اللازمة للمركبات.
- 6- الالتزام بتعليمات وزارة النقل والمواصلات خلال وبعد الترخيص.

ثم يتم رفع جميع الطلبات المقدمة لوزارة النقل والمواصلات ثم يتم رفع الاسماء التي يتم اكمال طلباتهم الى لجنة مختصة من قبل الجانب الفلسطيني والجانب الاسرائيلي للموافقة على الطلبات.

القيود على استيراد السيارات المستعملة

1. ان يكون عمر السيارة المستوردة خصوصي او عمومي ثلاثة سنوات عدى سنة الانتاج.
2. ان يلتزم كل مستورد بإدخال ما لايفل عن 25 مركبة سنوياً (اتفاق بين وزارة النقل واتحاد مستوردي السيارات المستعملة) ومن لا يلتزم يتم شطب اسمه من القائمة في السنة التي تليها.
3. ان يكون للمركبة المستوردة وكيل فلسطيني بحيث يقوم كل تاجر بإحضار كتاب من الوكيل حول المواصفات الفنية للمركبة.
4. ان تتطابق مواصفات المركبة المستوردة مع المواصفات الفنية المتفق عليها مع الجانب الاسرائيلي (حيث يتم ارسال المواصفات الفنية للمركبة قبل احضارها للجنة المشكله من الجانب الاسرائيلي والجانب الفلسطيني للمصادقة على المركبة).
5. ممنوع ادخال السيارات يورو 2 لعدم توفر نظام حماية البيئة في مواصفاته الفنية (غير صديقة للبيئة).

3-4: الالتزامات المالية على مستوردي السيارات

1. يلتزم المستورد بدفع جمارك المركبة (مرفق ملف بقيم السيارات المستوردة مستعمل المقبولة لغايات الجمارك بالدولار الامريكي) وحيث يتم سنوياً تحديث الكتيب الخاص بالجمارك وعلى جميع المستوردين الالتزام به على ان يقوم المستورد بدفع جمارك المركبة التي قام باستيرادها خلال 40 يوم من تاريخ ادخالها الى الاراضي الفلسطينية.
2. في حال السيارات المستوردة من اوروبا يتم الضرب بنسبة 72% في قيمة الجمرك المقرره على المركبة ويتم ضرب المبلغ بسعر الصرف عند صدور البيان الجمركي الاسرائيلي في حينه.

3. في حال السيارات انتاج شمال اسيا (الكوري والياباني) و الانتاج الامريكي يتم ضرب قيمة الجمرك بنسبة 84% ويتم ضرب الناتج بسعر صرف الشيكل في حينه.
4. يلتزم المستورد بدفع مبلغ اضافي على الجمارك المقره من وزارة المالية- الجمارك والمكوس يصل كحد اعلى الى 3400 شيكل وذلك عند عدم وجود وسائل السلامة والأمان على الطرق في السيارة وعدم وجود نظام الحفاظ على البيئة.
5. يتم تخفيض ما قيمته 3200 شيكل كحد اعلى من قيمة الجمارك على المركبة عند وجود اضافات تتعلق بالسلامة المرورية ومنها الAirbag وأنظمة حماية البيئة في مواصفاتها الفنية.
6. على المستورد بناء على الاتفاق مع وزارة النقل والمواصلات واتحاد مستوردي السيارات الالتزام باستيراد السيارات التي لها وكيل فلسطيني على ان يتم احضار كتاب لكل سيارة من الوكيل.

الفصل الرابع: السياسات العامة

والتدابير الخاص بأستيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية

4-1: السياسات العامة والتدابير التي اتخذتها وزارة النقل فيما يخص استيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية ولحماية كل من المواطن والمستورد:

تم خلال السنوات الخمس الاخيرة العمل على ادخال العديد من التعديلات الفنية والاجراءات الخاصة بأستيراد المركبات الجديدة والمستعملة الى الاراضي الفلسطينية منها :

1- ادخال تعديلات على التعليمات الفنية لاستيراد المركبات الجديدة والمستعملة حيث اصبح بالامكان استيراد المركبات بناء على الامر الفني للسنة السابقة او اللاحقة لسنة انتاج المركبة، حيث انعكس ذلك على السماح باسيراد عدد اكبر من المركبات ، واستيراد مركبات بغض النظر على مستوى تشطيب المركبة، مما أدى الى ارتفاع عدد المركبات المستوردة بشكل كبير وفتح المجال امام المواطنين لشراء المركبات والتنافس بين المستوردين.

2- السماح بتسجيل المركبات المستوردة مستعمل كمركبات تأجير بأسماء شركات التأجير، ومركبات عمومية على رخص تشغيل ، مما عزز استيراد المركبات وقلل من الاعتماد على السوق الاسرائيلي وفتح المجال امام المواطنين لتسجيل مركبات بجودة اعلى وسعر اقل تناسب مع قدراتهم الشرائية.

3- السماح بأدخال المركبات العمومية الجديدة لصالح الوكلاء الفلسطينيين على رخص تشغيل مؤقتة صرفتها الوزارة للتغلب على العراقيل التي تواجه الوكلاء ويضعها الاحتلال حيث كان المواطن ينتظر اكثر من ثلاثة اشهر لاستلام مركبته.

4- السماح بأستيراد المعدات الهندسية الجديدة بأسماء الشركات والافراد لخدمة اعمالهم بحيث يتم الاستغناء عن السوق الاسرائيلي ، وشراء معدات هندسية حديثة ضمن سياسة الوزارة لتحديث اسطول النقل.

5- اعتماد عدد اكبر من مستوردي المركبات، خاصة الاشخاص الذين كانوا يمارسون استيراد المركبات بأسماء شركات استيراد اخرى، وبالتالي منح الحق لهؤلاء المستوردين وتنظيم العمل والمسؤولية الادارية والقانونية لكل مستورد.

6- اعادة تقييم شركات استيراد المركبات المستعملة من حيث سريان الترخيص، الالتزام بالحد الأدنى لعدد المركبات المستوردة، واعطاء مهلة لعدد من الشركات لتصويب اوضاعها وشركات اخرى تم العمل على شطبها لفتح المجال امام التجار الراغبين بالحصول على رخصة استيراد مركبات للحصول على فرصتهم.

7- تقليل اعمار المركبات العمومية المشتراه من اسرائيل من 3 سنوات الى سنتان ، بما يخدم ويحقق مصلحة المواطن وضمن سياسة تقليل حجم الشراء من اسرائيل ، وبما يعزز السياسة العامة للدولة والمعاملة بالمثل.

4-2: السياسات العامة التي تتبعها وزارة النقل والمواصلات:

1. تقليل حجم شراء المركبات المستخدمة من الجانب الإسرائيلي (المركبات العمومية) دعماً لقطاع مستوردي المركبات في فلسطين وتعزيزاً لإستقلالية السوق الفلسطيني عن الاسرائيلي.

2. رفع سنوات انتاج المركبات المشتراه من اسرائيل بما يخدم تحديث اسطول النقل وتوفير وسائل نقل آمن وصادق للبيئة ويسد حاجة السوق الفلسطيني ويخدم النشاط الأقتصادي.

للاسباب التالية :

- 1- حماية للمستثمر الفلسطيني .
- 2- المعاملة بالمثل مع الجانب الاسرائيلي .
- 3- عدم جعل فلسطين مكب للمركبات القديمة .

3. الاستمرار بتحويل الجرارات الزراعية من الجانب الاسرائيلي.

للاسباب التالية:

- 1- دعم وتعزيز صمود المزارع الفلسطيني.
- 2- الجرارات الزراعية لا تسير على الشارع ولا تستخدم لنقل البضائع ولا تشكل خطر على المواطنين.
4. عدم السماح بتحويل المركبات الخصوصية من الجانب الاسرائيلي.

محددات وضوابط عدم تحويل (شراء) المركبات الخصوصية من الجانب الاسرائيلي :

اولاً: محددات مالية :

1. عبء مضاعف على المواطن والمستهلك (ازدواجية الجمرک) بناء على الغلاف الجمرکي واتفاقية باريس الاقتصادية حيث المركبات الخصوصية في اسرائيل تدفع ضريبة شراء بالاضافة الى ضريبة القيمة المضافة وتمثل في اهميتها البند الثالث من موارد الخزينة وفي حال تحويل المركبات الى الاراضي الفلسطينية ترفض اسرائيل تحويل الضرائب الاسرائيلية الى الخزينة الفلسطينية .

2. ارتفاع اسعار المركبات الخصوصية نتيجة للازدواجية الجمرک.

ثانياً: محددات اقتصادية :

1. التحويل من اسرائيل يؤثر بشكل سلبي على الاستثمار في قطاع الاستيراد، ويعيق قدرة شركات الاستيراد على الاستثمار .

2. يؤثر بشكل سلبي على الاقتصاد الوطني.

3. المعاملة بالمثل.

ثالثاً: محددات فنية :

1. عدم القدرة على السيطرة على التحويل من الجانب الاسرائيلي من ما يؤدي الى دخول مركبات مستهلكة وغير صالحة فنياً.
2. المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي تعتبر مستهلكة وقديمة.
3. ستكون الاراضي الفلسطينية مكب للمركبات القديمة والمستهلكة من قبل الجانب الاسرائيلي
5. السماح باستيراد الدراجات النارية الى الاراضي الفلسطينية ضمن ضوابط وشروط تتعلق بتسجيلها وترخيصها لتحقيق وضمان السلامة العامة مع الالتزام بالضوابط الفنية المتعلقة بتسجيلها في وزارة النقل والمواصلات.
6. السماح والاستمرار بالسماح بأستيراد الجرارات الزراعية والمعدات الهندسية المستعملة من اسرائيل لتلبية حاجة السوق الفلسطيني بما يخدم النشاط الاقتصادي في ظل الامكانيات المتاحة والبدائل المتوفرة.

الفصل الخامس : ملامح حول سوق المركبات في الأراضي الفلسطينية

5-1: ملامح حول حجم الطلب على المركبات في الأراضي الفلسطينية :

يعد سوق المركبات في الأراضي الفلسطينية جزءاً مهماً من قطاع تجارة الجملة والتجزئة وخدمات تصليح المركبات في الأراضي الفلسطينية، حيث تلبي شركات الاستيراد ووكلاء المركبات الطلب على المركبات والشاحنات وقطع الغيار في السوق المحلية في الضفة الغربية وقطاع غزة.

وفي السنوات العشر الماضية خلال الأعوام 2005 وحتى عام 2015 شهد سوق الطلب على المركبات في الأراضي الفلسطينية نمواً نشطاً إذ نما تراكمياً بمعدل سنوي قدره 19.3%.

إلا أنه ارتفع عدد المركبات المسجلة خلال العام 2016 بشكل كبير لا مثيل له ليصل لأول مره منذ قدوم السلطة الى الأراضي الفلسطينية الى 26,371 مركبة بنسبة تغير بلغت 25.6% ليصل معدل النمو التراكمي الى 19.8%.

حيث ارتفع اجمالي مبيعات المركبات في الاسواق المحلية من (6,811) مركبة عام 2005 الى (19,606) مركبة عام 2015 والى (26,371) مركبة خلال العام 2016، بحيث ارتفع عدد المركبات المسجلة في الحاسوب المركزي لوزارة النقل منذ قدوم السلطة من (108)⁵ الف مركبة خلال عام 1994 ليصل الى (313) الف مركبة عام 2015 بنسبة زيادة بلغت 300% منها (185,529) مركبة مرخصة حتى نهاية شهر فبراير 2016.

ومن الملاحظ انه عند دراسة السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات خلال الأعوام 2005-2015 عدم استقرار في السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات خلال السنوات السابقة خاصة خلال عامي 2006 و 2010، موضحة في الجدول التالي :

حجم الطلب على المركبات خلال الأعوام 2005-2015

ونسبة التغير السنوي

التسجيل سنة*	حجم الطلب الكلي*	نسبة التغير** السنوي
2005	6811	
2006	3509	-48.50%
2007	7699	119.40%
2008	10112	31.30%
2009	15740	55.70%
2010	20086	27.60%
2011	17032	-15.20%
2012	13672	-19.70%
2013	12426	-9.10%
2014	16071	29.30%

⁵ احصاءات النقل لمنطقة يهودا والسامرة - كتاب الاحصاء الاسرائيلي - 1995

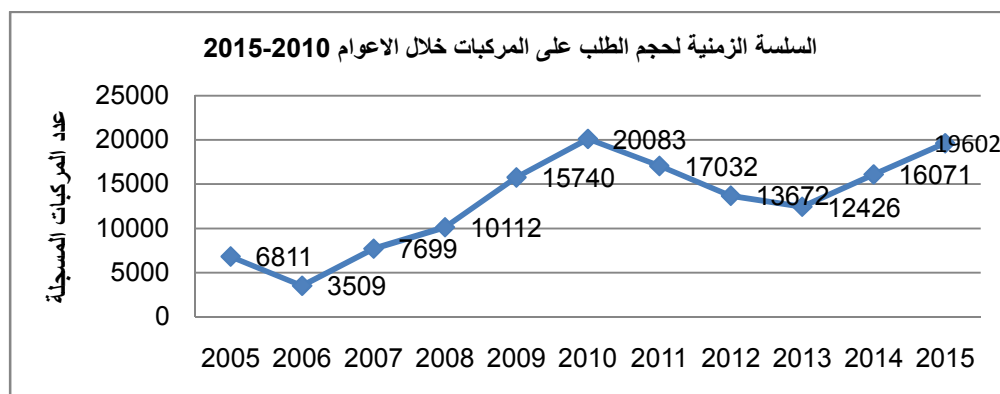
22.00%	19602	2015
%25.60	26,371	2016
19.8%	169131	total

*المصدر : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات -2015

**تحليل البيانات - الباحث

ويتأثر حجم الطلب على المركبات في الأراضي الفلسطينية بعدد من العوامل منها السياسية والاقتصادية بالإضافة الى عدد اخر من الاسباب .

والرسم البياني التالي يوضح السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات خلال الاعوام 2005-2015:



من الملاحظ من الرسم البياني السابق ان الاتجاه العام للسلسلة الزمنية ذات اتجاه عام اخذ بالزيادة خلال الفترة من عام 2005-2015 لا انها تتأثر بشكل مباشر كغيرها من السلاسل الزمنية باي حدث عرضي كما حدث خلال عام 2006 حيث انخفض حجم الطلب نتيجة للحدوث السياسية واثرت بشكل سلبي على حجم الطلب على المركبات خلال تلك الفترة، كما ارتفع حجم الطلب على المركبات خلال عام 2010 نتيجة لانخفاض ضريبة الشراء على المركبات، ثم عاد وانخفض خلال العام 2011 نتيجة لاشباع السوق بالمركبات من جهة ومن جهة اخرى اشباع السوق الفلسطيني بالمركبات ونظرا لوجود عدد من الخلافات مع مستوردي المركبات في تلك الفترة.

في حين عاد وارتفع حجم الطلب على المركبات خلال السنوات 2014-2015 بنسبة 22% خلال العام 2015 عن عام 2014 ، وبنسبة 29% عام 2014 عن عام 2013.

5-2: اسباب الارتفاع في حجم الطلب على المركبات في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية):-

ويعود الارتفاع في حجم الطلب على المركبات الى عدة عوامل منها :

1. استمرار تخفيض ضريبة الشراء على المركبات.
2. استقرار الاوضاع الاقتصادية في الأراضي الفلسطينية الى حد ما.
3. استمرار التسهيلات الممنوحة من قبل البنوك على المركبات الجديدة والمستعملة .
4. ارتفاع عدد مستوردي المركبات المستعملة الى 212 مستورد عام 2015 .
5. ارتفاع في عدد وكلاء المركبات من 17 الى 23 مستورد خلال العام 2015.
6. زيادة العروض على المركبات من قبل وكلاء المركبات.

7. اتجاه المواطنين لشراء المركبات من خلال شركات التمويل التاجيري حيث ارتفع عددها من (3 شركات عام 2007 الى 10 شركات عام خلال عام 2014).
8. فتح اسواق غزة امام مستوردي المركبات سواء في الضفة او غزة والسماح بأدخال مركبات الى قطاع غزة .
9. السياسات التي قامت بها عدد من الشركات خاصة وكلاء المركبات بالبيع بالتقسيط للمواطنين ، و بشكل مباشر .
- عوامل اخرى متعلقة بوسائل النقل العام وتصميم الطرق داخل المدن ادت الى التأثير على حجم الطلب على المركبات، منها:-

- سوء توزيع وسائل النقل العام.
- عشوائية رحلات النقل العام وتكلفة الرحلات للأفراد والاسر.
- عدم تنظيم رحلات النقل العام بشكل يخدم الشريحة الاكبر من المجتمع.
- عدم توفر وسائل نقل عام لكافة المناطق سواء داخل المحافظات وفي نفس التجمع.
- النقل العام قائم على استثمارات فردية .
- الازدحامات المرورية داخل المدن تمنع توفر وسائل النقل العام عند الطلب لها خاصة في ساعات الذروة.
- عدم تنظيم دخول الحافلات ولمركبات التجارية داخل المدن يؤدي الى الازدحامات المرورية.
- عدم توفر حافلات نقل مريحة وحديثة ومنظمة بناء على مواعيد محددة.

3-5: الطلب على المركبات خلال السنوات 2010-2015 بناء على نوع الاستيراد:

تشير المعلومات لدى وزارة النقل حول حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية انه هناك اربعة انواع من استيراد المركبات في الاراضي الفلسطينية استيراد مستخدمة، ووكالات مركبات ، وشراء من اسرائيل واستيراد شخصي من اسرائيل واخرى، موضحة بناء على نوع الاستيراد وحجم الطلب السنوي على كل نوع خلال السنوات 2010-2015 في الجدول التالي:

عدد المركبات ونسبتها المسجلة لأول مرة خلال الاعوام 2010-2015 بناءً على نوع الاستيراد

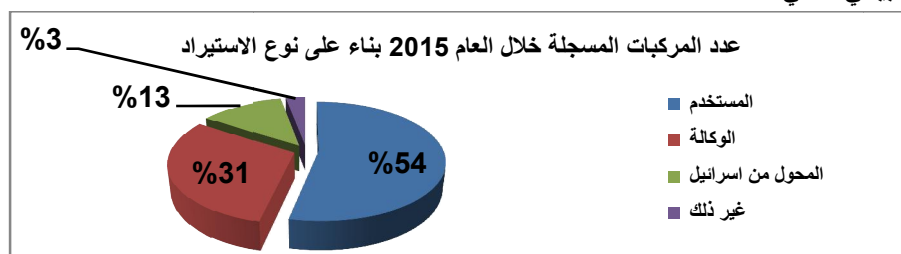
نوع الاستيراد	2010	2011	2012	2013	2014	2015
استيراد مستخدم	10640	9652	6412	4991	6911	10504
نسبة المستخدم	53%	57%	47%	40%	43%	54%
تحويل شخصي من اسرائيل	1736	1145	684	451	509	587
تحويل من اسرائيل	1339	969	1804	1798	1803	2004
نسبة المحول من اسرائيل	15%	12%	18%	18%	14%	13%
اخرى	3075	2114	2488	2249	2312	2595
نسبة غير ذلك	1%	3%	2%	2%	2%	3%
وكالة فلسطينية	6158	4805	4534	4982	6497	5979
نسبة الوكالة	31%	28%	33%	40%	40%	31%
Grand Total	20086	17039	13672	12426	16071	19602

المصدر المعلومات : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - 2015

حسابات الباحث

حيث نلاحظ من خلال البيانات السابقة انه تركز حجم الطلب على المركبات طوال السنوات السابقة 2010-2015 على المركبات المستخدمة بنسب متفاوتة بلغت اعلاها عام 2011 بنسبة 57% تلاها بنسبة 54% عام 2015 وبنسبة 53% عام 2010 في حين انخفضت نسبتها خلال العام 2013 لتصل الى 40% من حجم الطلب على المركبات، تلاها المركبات الجديدة حيث بلغ عدد المركبات الجديدة المسجلة 31% من عدد المركبات المسجلة خلال العام 2015 ، حيث ارتفع حجم الطلب على المركبات الجديدة بشكل كبير خلال العام 2013-2014 بنسبة 40% من حجم الطلب على المركبات تلاها خلال العام 2012 بنسبة 33% من حجم الطلب، واقلها بنسبة 28% خلال العام 2011 ، موضحة في الرسم البياني التالي :

موضحة في الرسم البياني التالي:



حيث تركز الاستيراد على نوعين من انواع الاستيراد (الجديد والمستعمل)، خلال السنوات القادمة شكل الطلب على المركبات المستوردة مستعمل ما نسبته 45% من حجم الطلب على المركبات تلاها الطلب على المركبات الجديدة (الوكالة) وشكل 31% من حجم الطلب كما سيتم تفصيله لاحقاً .

4-5: تقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام 2016-2022:

من خلال تحليل السلاسل الزمنية للاعوام 2004-2015 تم العمل على تقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام القادمة

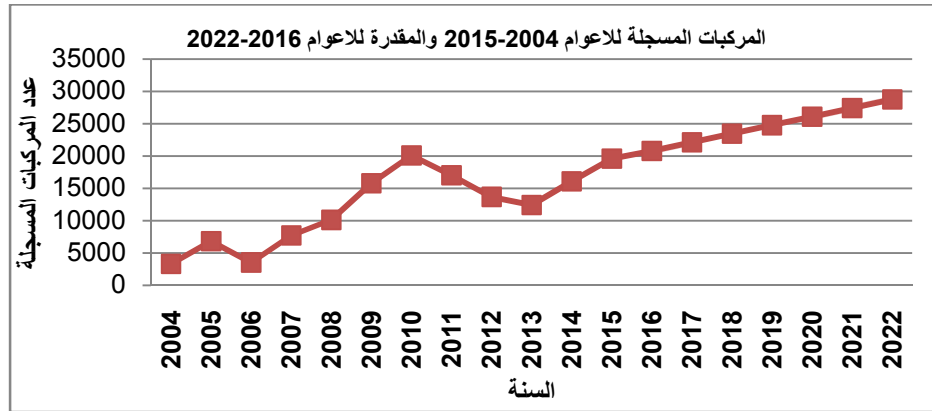
2016-2022 مع ثبات العوامل الاخرى، حيث تم تقدير معادلة الطلب على النحو التالي : $y = 1328.x + 3538$

ومن خلال استخدام معادلة التنبؤ بالطلب تم تقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام 2016-2022 موضحة في الجدول والرسم البياني التالي:

السنة	المركبات المسجلة والمقدرة
2010	20083
2011	17032
2012	13672
2013	12426
2014	16071
2015	19602
*2016	20802
*2017	22130
*2018	23458
*2019	24786
*2020	26114

27442	*2021
28770	*2022

المصدر : دائرة المعلومات - الإدارة العامة للتخطيط والدراسات
*حسابات الباحث 2022-2016



يتضح مما سبق ان اتجاه السلسلة الزمنية للطلب على المركبات تصاعدي في حال بقاء العوامل الاخرى ثابتة ولم يحدث تغييرات او تأثيرات اقتصادية او سياسية، كما يتضح من خلال تحليل السلسلة الزمنية للطلب على المركبات خلال السنوات السابقة ان الطلب على المركبات يتأثر بما نسبته 48% بالوضع السياسي وما نسبته 27% بالعوامل الاقتصادية ، و 25% عوامل اخرى تتعلق باشباع السوق والعروض على المركبات والمنافسة بين التجار وغيرها.

5-5: عرض المركبات في الاراضي الفلسطينية :

اولاً: وكلاء المركبات الجديدة :

وكلاء المركبات الجديدة هم التجار الذين يتم منحهم وكالة حصرية من الشركة الام للتجار بالمركبات التابعة لهذه الشركات، وينظم عملهم من قبل اتحاد وكلاء المركبات ووزارة النقل والمواصلات من خلال التعليمات والاجراءات والقوانين التي تصدر عن الوزارة ، وبإاء على السياسات المتبعة في الدولة.

تزايد عدد مستوردي المركبات الجديدة في الاراضي الفلسطينية على مدار السنوات الخمس الماضية من 17 وكيل مركبات عام 2010 الى (23) وكيل حتى نهاية عام 2015 ، منها (6) شركات استيراد معدات هندسية ، ، وبلغ عدد المركبات المجرمة والمسجلة للوكلاء حتى نهاية عام 2015 (6,859) مركبة كما تبين من خلال سجلات وزارة المالية الفلسطينية .

قائمة باسماء مستوردي المركبات الجديدة في الاراضي الفلسطينية 2015
بناءً على اسم الشركة والمنتج المسجل

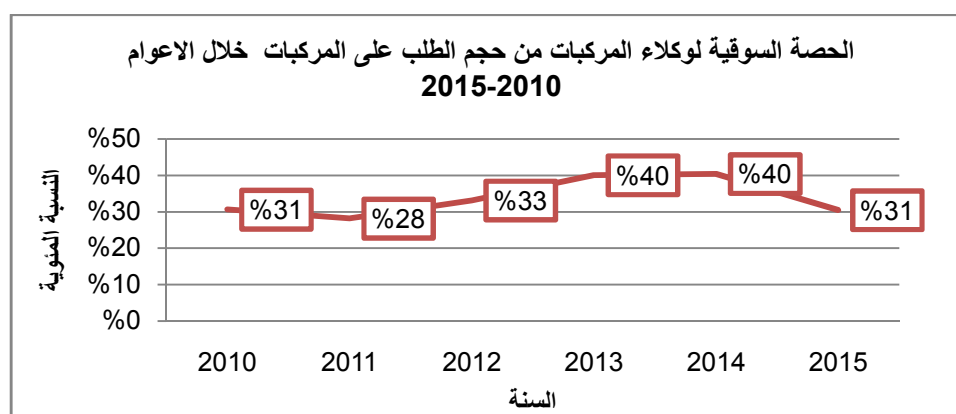
الرقم	اسم الشركة	منتج المركبات المسجلة لها الوكالة
1	الشركة المتحدة لتجارة المركبات	سيات فولكس فاجن اودي سكودا
2	شركة غرغور التجارية	مرسيدس بنز
3	وكالة قرش الدولية للسيارات	اويل جنرال موتورز ايسوزو
4	شركة اوتوزون	بيجو درجات بيجو
5	الشركة العربية لتجارة المركبات	كيا سانغ يانغ ايفيكو
6	شركة البرج للمعدات	Chrysler,dodge, ram,jeep, هونداي, فيات
7	الشركة الفلسطينية للسيارات	ميثوسوبيشي BMW
8.	الشركة الفلسطينية للمحركات	رينو شاحنات
9.	شركة الثريا للسيارات	رينو
10.	شركة الامضاء للسيارات	نيسان
11.	شركة مينا للاستثمار	فورد
12.	شركة الرامي موتورز	مازدا
13.	مجموعة السلام الاستثمارية	نيو هولند
14.	شركة جمال عمر المصري	ليبير
15.	I.M.I	هيدر وماك
16.	شركة الشرق الادنى للمعدات	كوماتسو هام أ جي
17.	شركة الاصبح للمعدات الثقيلة	فولفو
18.	شركة الجرارات و المعدات	كاترلر
19.	شركة جروب بلس	ستروين
20.	شركة الجوهرى للاستيراد و التصدير	SYM للدراجات النارية
21.	ريتز موتورز ال تي دي	جاكورا ، لاندروفر
22.	اوتو ديبوت	تي جي بي للدراجات النارية

كي ار موتورز		
بياجو للدراجات النارية	السلطانية للدراجات	23.

المصدر : دائرة استيراد المركبات - الادارة العامة للشؤون الفنية - 2015.

1- الحصة السوقية للمركبات الجديدة (الوكالة) من حجم السوق للعام 2015 :

اما من حيث الحصة السوقية للمركبات الجديدة فقد بلغت ما نسبته (31%) من حجم السوق خلال العام 2015 حيث بلغ عدد المركبات المسجلة (5979) مركبة جديدة وتركزت على المركبات من انتاج (فولكس فاجن، سكودا ، كيا ، هيونداي ، نيسان ، بيجو)، موضحة في الرسم البياني التالي :



من خلال الرسم البياني السابق تبين وجود تراجع في الحصة السوقية لوكلاء المركبات خلال السنوات السابقة من 40% عام 2014 الى 31% عام 2015 بنسبة (9%)، ويعزي هذا التراجع الى عدة اسباب منها :

1. النمو المتزايد في سوق المركبات المستعملة ، حيث زاد عدد مستودري المركبات المستعملة من 180 مستورد الى 212 مستورد عام 2015 توفر العديد من البدائل والخيارات امام المواطنين وادى الى ارتفاع حدة المنافسة السعرية.
2. اعتماد البنوك لمنح تسهيلات بنكية اكبر للمركبات المستعملة .
3. تراجع في العروض على المركبات الجديدة من قبل الوكلاء.
4. انحصار الطلب على المركبات الجديدة على فئة وشريحة محددة من ذوي الدخل العالي والمتوسط من المواطنين و الراغبين باقتناء مركبات جديدة ذات الخصائص التكنولوجية الحديثة.
5. ارتفاع اسعار المركبات الجديدة وارتفاع الخسائر المادية عند امتلاك المركبة الجديدة حيث ان المركبة الجديدة تخسر ما بين 10% الى 15% من ثمنها عند تسجيلها في دوائر الترخيص.

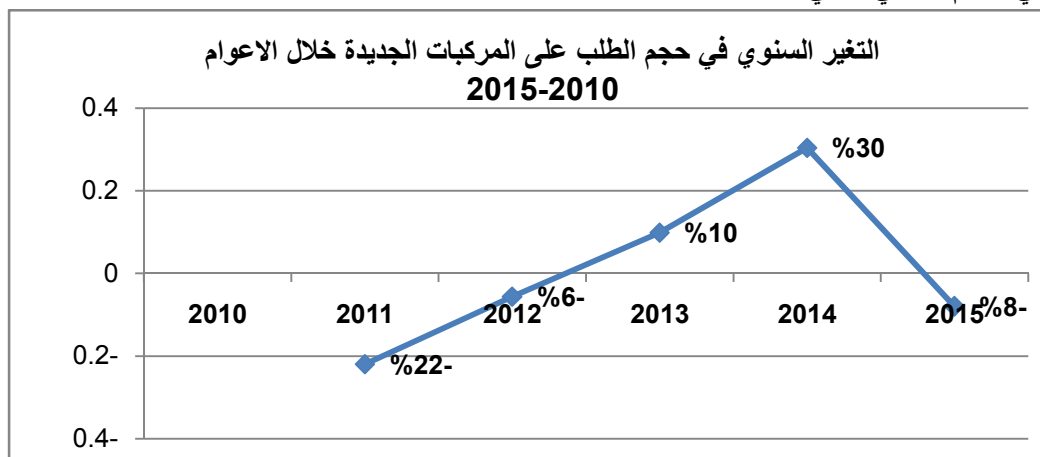
6. وجود سياسات الشراء المباشر من خلال الشيكات ودون ان يتعرض المواطنين الى مخاطر التسهيلات الائتمانية بين تجار المركبات المستعملة والمعارض والمواطنين.
7. عدم وجود رقابة على استيراد المركبات المستعملة .
8. ارتفاع اعداد باعة المركبات المتجولون في المحافظات وعدم وجود رقابة على بيع المركبات.
9. استمرار التامينات البنكية على المركبات ومنح القروض للمواطنين.

في حين ارتفعت الحصة السوقية للمركبات الوكالة خلال العام 2014 و 2013 للأسباب التالية:

1. قيام عدد من وكلاء المركبات بعمل عروض على المركبات خاصة خلال نهاية العام 2014.
2. ارتفاع الطلب على المركبات الجديدة خلال العام 2014 نتيجة فتح لعدد كبير من الوكلاء لشركات تمويل تأجيري ادى الى التسهيل في حصول المواطنين على تسهيلات مباشرة مع الوكلاء.
3. اعتماد المؤسسات الاهلية والاجنبية على شراء المركبات الجديدة الوكالة وخاصة من خلال التمويل التأجير.
4. السياسات المتبعة في وزارة النقل والمواصلات بدعم استيراد المركبات الجديدة وخاصة المركبات العمومية من خلال قرار تملك رخص التشغيل (حيث يعطى من يحضر مركبة وكالة جديدة خصم من قيمة الرقم).
5. سياسات وزارة النقل المستمرة بمنع تحويل المركبات الخصوصية الى الاراضي الفلسطينية.
6. قيام الشؤون الفنية بالعمل على رفع عدد الرخص الممنوح للوكلاء لشراء مركبات عمومية (تكسي).

2- التغير السنوي في حجم الطلب على المركبات الجديدة (الوكالة) خلال الاعوام 2010-2015:

من الملاحظ على نسبة التغير السنوي في حجم الطلب على المركبات الجديدة قد تأثرت خلال السنوات السابقة (2010-2015)، خاصة خلال العام 2014 حيث ارتقاع بنسبة 30% عن العام 2013 ، في حين انخفضت نسبة التغير السنوي بنسبة 15.8% خلال العام 2015 عن عام 2014 ، موضحة في الرسم البياني التالي:



3- فائض العرض على المركبات الجديدة في السوق:

بلغ عدد المركبات الجديدة المسجلة والمباعة (حجم الطلب) خلال العام 2015 (5979) مركبة في حين بلغ عدد المركبات المجرمة بنءا على بيانات وزارة المالية الفلسطينية (6859) مركبة ، ويتالي بلغ فائض العرض في المركبات خلال العام 2015 (880) مركبة

ثانياً: مستوردي المركبات المستعملة :

مستوردي المركبات المستعملة هم التجار الذين تم منحهم رخصة استيراد مركبات مستعملة ذات عمر اقل من ثلاث سنوات عدى سنة الانتاج حيث كان سابقاً ينظم عمل هؤلاء المستوردين اتحاد مستوردي المركبات المستعملة بناءً على اتفاق اتحاد المستوردين مع وزارة النقل والمواصلات في تنظيم هذا القطاع وتنظيم العمل فيه من حيث متابعة المعاملات المقدمة للوزارة .

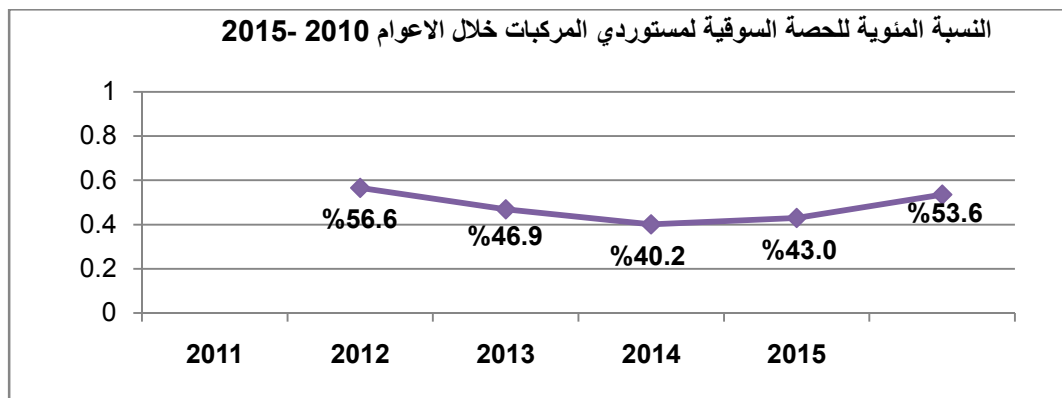
وحفاظاً على مصلحة المواطنين والمستثمرين عملت وزارة النقل على وضع عددا من الشروط للتقدم للحصول على رخصة استيراد مركبات مستعملة من الخارج منها (رفع قيمة رأس المال المستثمر الى 300 الف دولار اميكي)، بالاضاف الى وضع عدد من التعليمات والقيود والشروط التي يجب ان يتقيد بها المستورد عند الاستيراد من الخارج يتم تحديد هذه القيود وازالة قيود سنويا" بناء على تعليمات الوزير وبالاتفاق و بشكل يخدم مصلحة المستوردين والمواطنين.

وخلال السنوات السابقة تزايد عدد مستوردي المركبات المستعملة خلال عام 2015 الى (212) مستورد من (148) مستورد مركبات عام 2010، وبناءً على تعليمات وقرارات وزارة النقل الادارة العامة للشؤون الفنية تم الغاء 15 مستورد مركبات لم يلتزموا بالحد الأدنى لعدد الاستيراد السنوي.

1- الحصص السوقية لمستوردي المركبات المستعملة من حجم الطلب الكلي على المركبات

خلال الاعوام 2010-2015 :

بلغ حجم الطلب على المركبات المستعملة في الضفة الغربية خلال العام 2015 (10,504) مركبة مسجلة ، و بلغت الحصص السوقية لمستوردي المركبات المستعملة (54%) من حجم الطلب في سوق المركبات خلال عام 2015 في الضفة الغربية، وبنسبة ارتفاع بلغت 11% عن عام 2014 ، موضحة في الرسم البياني التالي :

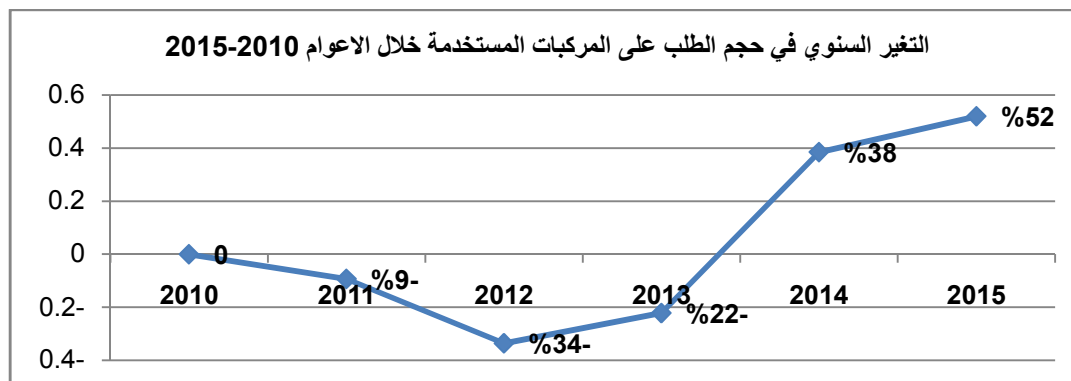


2- التغير السنوي في حجم الطلب على المركبات المستعملة في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) خلال الاعوام 2010-2015 (السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات المستعملة) :

كما ذكر سابقاً يشكل حجم الطلب على المركبات المستوردة مستعمل الحصة الاكبر من سوق المركبات في الاراضي الفلسطينية خلال السنوات السابقة الا انه تذبذب بين الارتفاع والانخفاض على مدار السنوات السابقة متأثراً بعدد من العوامل حيث تبين ان حجم الطلب على المركبات المستعملة ارتفع بشكل ملحوظ خلال الاعوام 2010، 2011، 2014، 2015 .

حيث ارتفع حجم الطلب على المركبات المستعملة خلال العام 2010 بشكل مطرد ثم عاد وانخفض بنسبة طفيفة بلغت 9% خلال العام 2011، وانخفض الطلب على المركبات المستعملة بشكل كبير خلال عام 2013 نتيجة للاجراءات التي تم اتخاذها بحق مستوردي المركبات بسبب جود تلاعب في بعض الوثائق المقدمة من قبل بعض شركات استيراد المركبات المستعملة بخصوص (نموذج الجمارك) المتعلق واللازم لعمليات ترخيصها، وبالتالي تم توقيف عدد من الشركات عن العمل وادى ذلك الى عزوف المواطنين عن شراء المركبات بسبب التخوف من قضية التزوير في المركبات، ولكن الطلب على المركبات المستعملة عاد وارتفع بنسبة 38% خلال العام 2014 عن عام 2013 وبنسبة 52% خلال العام 2015 عن عام 2014 .

موضح في الرسم البياني التالي:



3- فائض العرض على المركبات المستوردة مستعمل:

في الوقت الذي سجل فيه وجمرك مستوردي المركبات المستعملة ما عدده (16,836) مركبة بناءً على بيانات وزارة المالية - الادارة العامة للجمارك والمكوس خلال العام 2015، تم بيع وتسجيل فقط (10,504) مركبة خلال العام 2015 و (4,269) مركبة تم تحويلها الى غزة ، اي حجم الطلب على المركبات المستعملة في الضفة وغزة خلال العام 2015 بلغ (14,773) مركبة وبالتالي بلغ فائض العرض على المركبات خلال العام 2015 (2,063) مركبة مجمركة وغير مسجلة، بالاضافة الى وجود عدد من المركبات غير المجرركة وغير مرصودة موجودة لدى المستوردين في المعارض.

4- توزيع مستوردي المركبات المستعملة بناء على المنطقة الجغرافية :

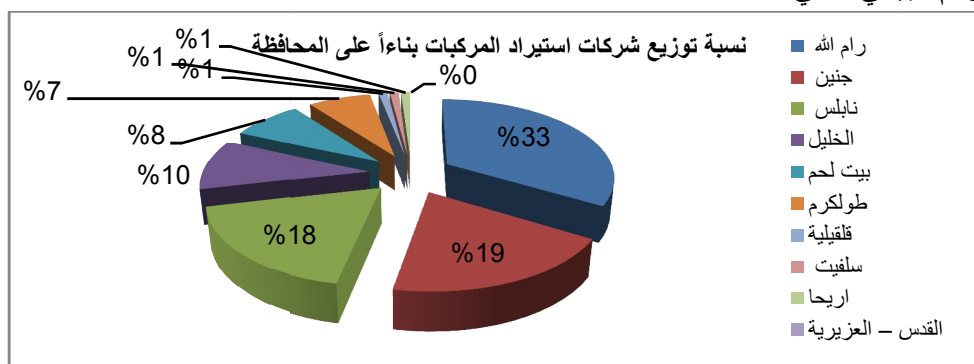
بناء على توزيع مستوردي المركبات حسب المنطقة الجغرافية فقد تركز مستوردي المركبات المستعملة بنسبة 33% في محافظة رام الله والبيرة ، تلاها بنسبة 19% في محافظة جنين، ثم نابلس بنسبة 18% والخليل بنسبة 10%، موضحة في الجدول التالي:

نسبة توزيع شركات استيراد المركبات بناءً على المحافظة		
المحافظة	العدد	نسبة الشركات في المحافظات
رام الله	70	33%
جنين	41	19%
نابلس	39	18%
الخليل	22	10%
بيت لحم	18	8%
طولكرم	15	7%
قلقيلية	2	1%
سلفيت	2	1%
اريجا	2	1%
القدس - العزيرية	1	0%
المجموع	212	100%

المصدر : دائرة استيراد المركبات - الادارة العامة للشؤون الفنية 2015.

احتساب النسب - الباحث

موضحة في الرسم البياني التالي:



ومن الملاحظ في الرسم البياني السابق انه (46%) من مستوردي المركبات المستعملة تركز في المحافظات الشمالية، في حين ما نسبته (34%) من مستوردي المركبات المستعملة في المحافظات الوسطى للضفة الغربية ، و (18%) من مستوردي المركبات المستعملة في المحافظات الجنوبية.

5- حجم الطلب على المركبات بناءً على المحافظة:

(36.2%) من حجم الطلب على المركبات المستعملة خلال الاعوام السابقة سجل في مديرية رام الله :

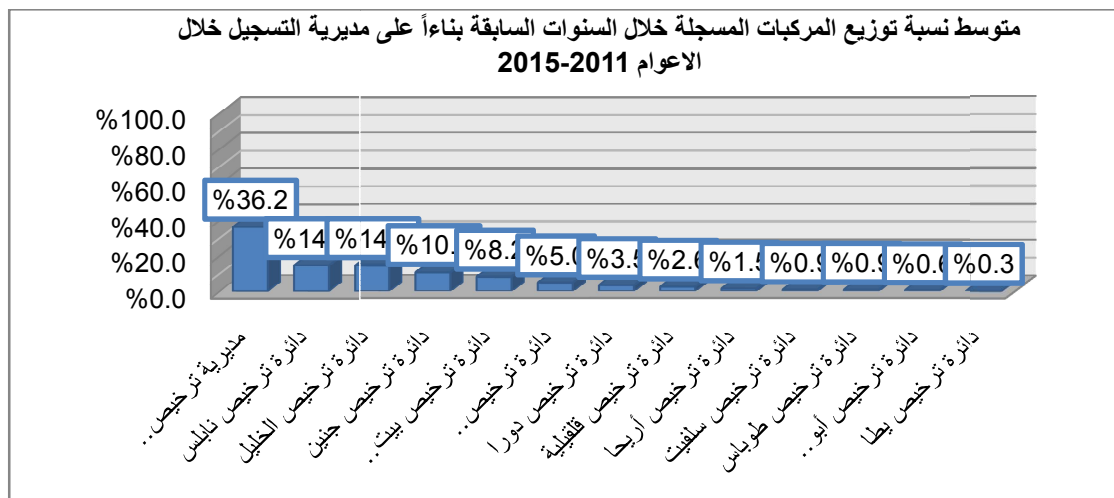
يعد سوق المركبات سوق منافسة تامة في الاراضي الفلسطينية بين المستوردين ولا يحتكر تجار المركبات على محافظة او منطقة محددة ، فالاسواق مفتوحة امام تجار المركبات للبيع في كافة المحافظات وخلال عام 2015 تم فتح سوق غزة ايضا للمستوردين، وبالتالي عند الحديث عن تحديد حجم الطلب فانه سيتم الاعتماد على حجم الطلب بناءً على المركبات المسجلة لاول مرة في المديرية لتحديد حجم الطلب في المديرية على اعتبار ان المواطن سيقوم بشراء المركبة وتسجيلها في منطقة سكنه، وبالتالي لا بد من اخذ بعين الاعتبار ان حجم الطلب سيعتمد على كل محافظة على حدى ، وبالتالي سيتم الاعتماد في توزيع المستوردين على مبدأ عدد المستوردين في كل محافظة ومدى تناسبة مع حجم الطلب في المحافظة موضحاً في الجدول على النحو التالي:

المركبات المستوردة مستعمل والمسجلة لأول مرة في مديريات الترخيص بناءً على المحافظة 2011-2015					
المديرية	2011	2012	2013	2014	2015
مديرية ترخيص رام الله	5529	4809	4817	5977	7407
دائرة ترخيص نابلس	2631	2377	1699	2219	2652
دائرة ترخيص الخليل	2471	2045	1872	2451	2725
دائرة ترخيص جنين	1929	1389	1274	1637	2279
دائرة ترخيص بيت لحم	1560	1043	1052	1291	1531
دائرة ترخيص طولكرم	913	644	589	799	982
دائرة ترخيص دورا	793	415	356	619	579
دائرة ترخيص قلقيلية	533	382	275	327	549
دائرة ترخيص أريحا	225	182	212	337	264
دائرة ترخيص سلفيت	157	105	93	180	212
دائرة ترخيص طوباس	128	158	138	121	169
دائرة ترخيص أبو ديس	170	123	49	61	83

دائرة ترخيص يطا	174	52			
Total	19602	16071	12426	13672	17039

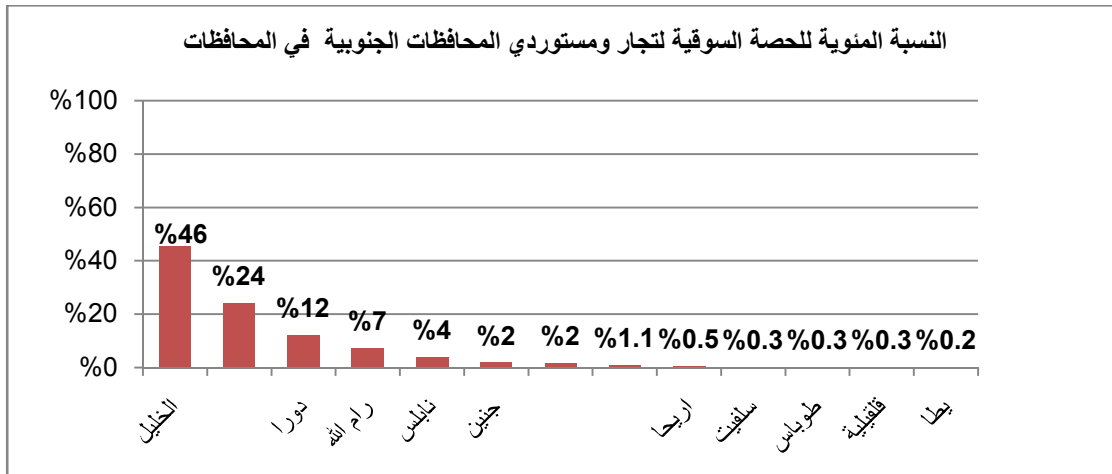
أما من حيث متوسط نسبة المركبات المسجلة لأول مرة خلال الاعوام السابقة 2011-2015، فقد تركزت في محافظة رام الله والبيرة بنسبة (36.2) تلاها كلاً من محافظة نابلس والخليل بنسبة (14.7 %) ثم محافظة جنين بنسبة (10.8 %) ومحافظة بيت لحم بنسبة (8.2 %) ومحافظة طولكرم (5 %).

الرسم البياني التالي :

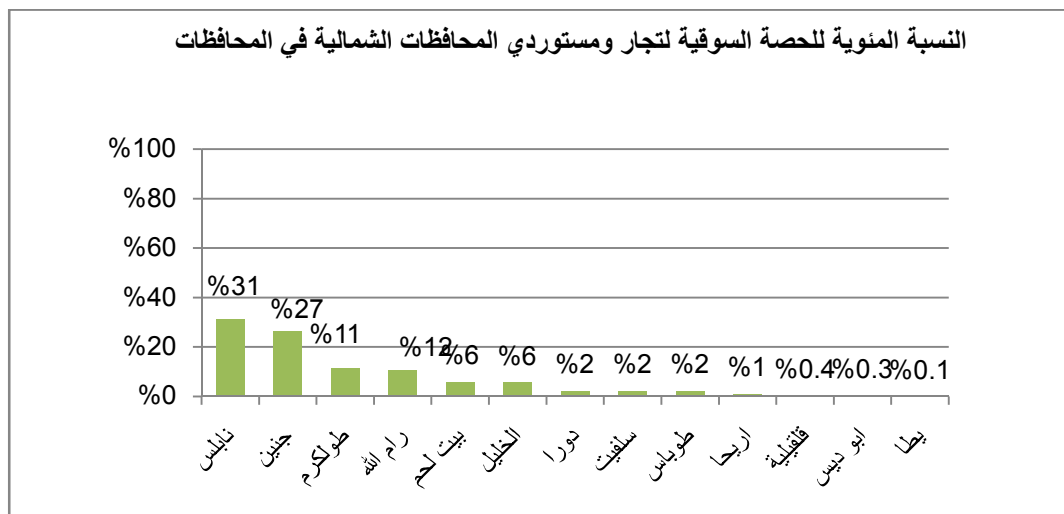


6- توزيع حصة شركات استيراد المركبات المستعملة من سوق المركبات المستعملة:

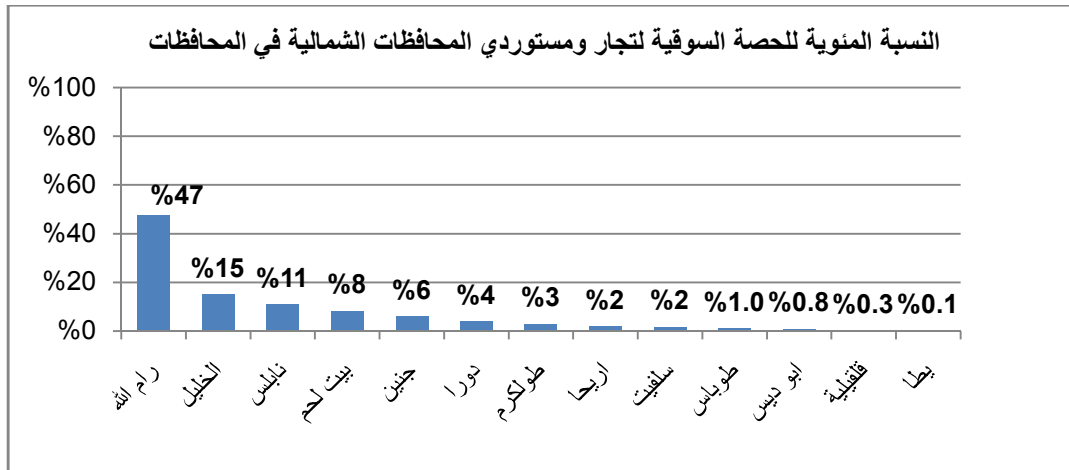
تبين من خلال تحليل حصة شركات استيراد المركبات في المحافظات انه تركزت الحصة السوقية للتجار ومستوردي المحافظات الجنوبية على محافظة الخليل بنسبة 45.6 % و 24.1 % بيت لحم ، تلاها دورا بنسبة 12.3 % ثم رام الله 7.4 % وهكذا موضحة في الرسم البياني التالي:



اما الحصة السوقية لتجار ومستوردي المركبات في المحافظات الشمالية فقد تركزت بنسبة 31.2% في محافظة نابلس و 26.7% جنين تلاها بنسبة 11.5% طولكرم ومحافظة رام الله بنسبة 10.6% موضحة توزيع مبيعاتهم بناء على المديرية في الرس البياني التالي:-



اما الحصة السوقية لتجار ومستوردي المركبات من المحافظات الوسطى فقد تركزت بنسبة 47.5% في محافظة رام الله وتلاها بنسبة 15.09% الخليل ، وبنسبة 10.79% في نابلس وبنسبة 8.18% بيت لحم، موضحة توزيع مبيعاتهم بناء على المديرية في الرسم البياني التالي:



7- العوامل المؤثرة على حجم استيراد المركبات المستعملة :

كما ذكر سابقا تذبذب حجم استيراد مستوردي المركبات المستعملة خلال السنوات السابقة بناء على عدد من العوامل منها:

- 1- عوامل سياسية نتيجة لانتفاضة القدس والتي أدت الى انخفاض الطلب على المركبات المستعملة خلال العام 2015 بسبب عدم وجود استقرار سياسي وتزايد وتيرة العنف.
- 2- ارتفاع في عدد مستوردي المركبات من 180 مستورد عام 2013 الى 2015 مستورد عام 2015 أدى الى ارتفاع حدة المنافسة بين تجار ومستوردي المركبات وخاصة المنافسة السعرية خاصة خلال عامي 2014-2015 كما كان ذلك احد اهم اسباب انخفاض الحصة السوقية لمستوردي المركبات من جهة ومن جهة اخرى أدى الى ازدياد حجم عرض المركبات في الأراضي الفلسطينية، وزيادة حجم الطلب على المركبات، بالإضافة الى ارتفاع العروض على المركبات.
- 3- زيادة التسهيلات الائتمانية الممنوحة من قبل البنوك على المركبات المستعملة، أدت الى زيادة حجم الطلب على المركبات المستعملة .
- 4- فتح سوق غزة كسوق جديدة للمركبات المستعملة للمستوردين خاصة خلال عام 2015 .
- 5- تزايد الطلب على شريحة المركبات قليلة التكلفة بسبب نمو عدد السكان الذين يرغبون في المركبات ذات التكلفة الأقل وخاصة المركبات المستعملة.
- 6- اصدار عدد من القرارات والتعليمات والتي تحد من حجم التحويل من اسرائيل أدى الى فتح الافاق امام مستوردي المركبات المستعملة وفتح سوق جديد لهم.
- 7- اما الانخفاض الطفيف في الحصة السوقية خلال فترة الاعوام (2013-2014) فيعود الى ربط حصول المستوردين على اذن استيراد مركبات مستعملة باحضار كتاب من وكيل المركبات بالمواصفات الفنية للمركبات المستوردة .
- 8- ارتفاع العروض على المركبات الجديدة.

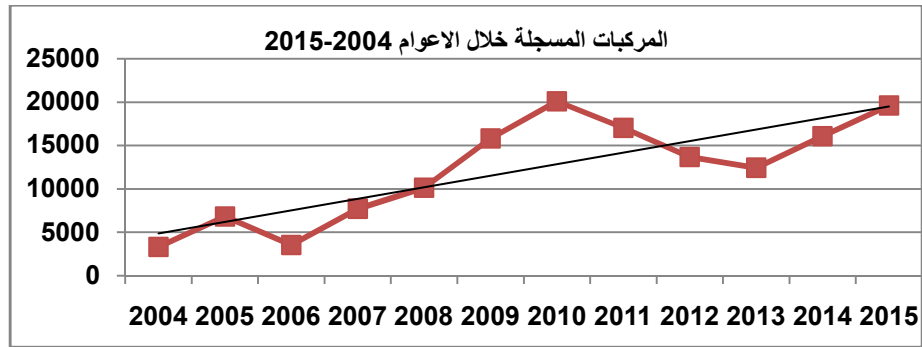
\

الفصل السادس: سيناريوهات تقدير حجم الطلب على المركبات والعوامل المؤثرة بحجم الطلب على المركبات واثارها

يتأثر حجم الطلب على المركبات كما ذكر سابقاً بعدد من العوامل والمحددات ، والتي تؤثر سلباً او ايجابياً على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، ومن خلال هذا الفصل سيتم حصر عدد من العوامل التي تؤثر على حجم الطلب للعمل على تقدير حجم الطلب المستقبلي على المركبات.

6-1: الحالة الاولى: تقدير حجم الطلب على المركبات خلال السنوات 2016-2022 المسجلة في الاراضي الفلسطينية في حال استمرار الوضع على حاله مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة (سيناريو سنة الاساس):

من خلال تحليل حجم الطلب على المركبات المسجلة لأول مرة في الاراضي الفلسطينية للاعوام 2004-2015 تبين انه بلغ متوسط معدل النمو في حجم الطلب على المركبات السنوي 19.3% .



ولتقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام 2016-2022 مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة تم الاعتماد على بيانات المركبات للاعوام 2015-2004 والتنبؤ بمعادلة الطلب التالية:

$$y = 1329.x + 3537$$

حجم الطلب على المركبات للاعوام 2015-2004 والمقدر للاعوام 2016-2022

السنة	المركبات المسجلة
2004	3296
2005	6811
2006	3509
2007	7699
2008	10112
2009	15796
2010	20083
2011	17032
2012	13672
2013	12426
2014	16071
2015	19602
**2016	20802
**2017	22130
**2018	23458
**2019	24786
**2020	26114
**2021	27442
**2022	28770

المصدر: دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - 2016

6-2: تقدير عدد المركبات التي تسير على الشارع في الأراضي الفلسطينية:

لتقدير عدد المركبات التي تسير على الشارع في الأراضي الفلسطينية تم العمل على معالجة بيانات المركبات المسجلة في الحاسوب المركزي لوزارة النقل والمواصلات حيث بلغ عدد المركبات المسجلة بكافة أنواعها في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) (313) الف مركبة ، منها (27,275) منتهية الترخيص منذ عام 2011 ، وتم الغاء عدد كبير من المركبات نتيجة لارتفاع اعمارها وقدم تواريخ تسجيلها وهناك عدد اخر بلغ (15,989) مركبه منها تم شطبها والغاء من قبل اصحابها ، وبالتالي بلغ العدد المقدر للمركبات التي تسير على الشارع خلال عام 2015 حوالي (222,604) مركبة، موضحة في الجدول التالي منذ عام 1994-حتى نهاية عام 2015:

المركبات المقدر وجودها عل الشارع باستثناء المركبات المنتهية الترخيص
منذ عام 1995 حتى عام 2008

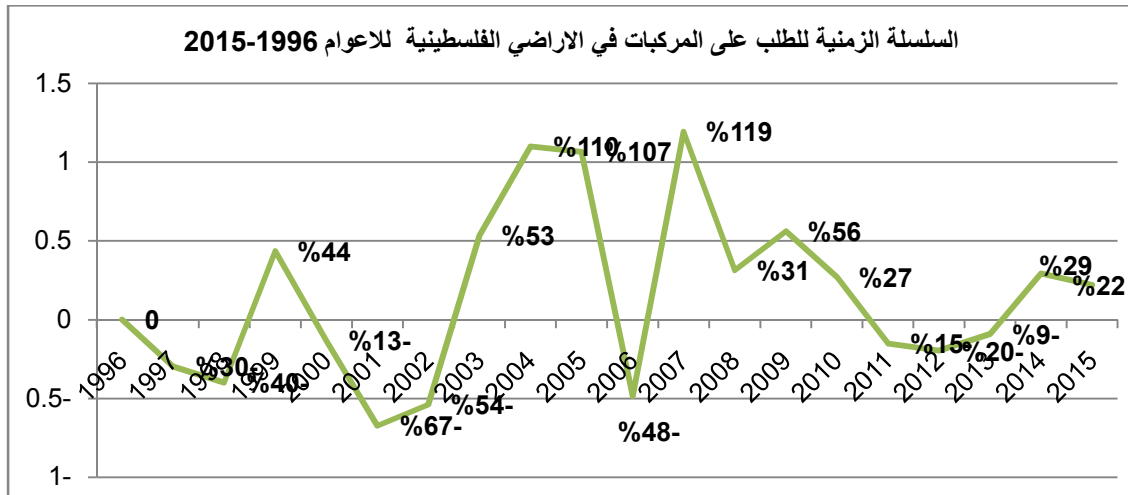
السنة	المركبات المسجلة **	المركبات المقدره على الشارع
*1995	108402	
**1996	12952	87411
**1997	9096	92088
**1998	5461	93358
**1999	7844	96777
**2000	6815	98404
**2001	2221	95014
**2002	1023	93504
**2003	1569	93855
**2004	3296	95143
***2005	6811	99866
***2006	3509	101487
***2007	7699	107343
***2008	10112	115506
***2009	15796	129011

145893	20083	***2010
162574	17032	***2011
175787	13672	2012
187786	12426	2013
203361	16071	2014
222604	19602	2015

**المصدر : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - 2016

وعند النظر الى السلسلة الزمنية لحجم الطلب على المركبات كما ذكر سابقا، ومن خلال تحليل تأثير العوامل السياسية على حجم الطلب على المركبات تبين انه بلغ متوسط نسبة التغير الناتجة عن تفاقم الاحداث السياسية وعدم استقرار الوضع السياسي في الاراضي الفلسطينية خلال الفترات ما بين 2000-2004 و 2006-2007 بمتوسط انخفاض بلغ 56% خلال هذه الاعوام عن الاعوام التي شهدت استقرار اقتصادي، حيث وصلت ذروتها خلال العام 2001-2002 بنسبة انخفاض بلغت 67% و 54% على التوالي ، تلاها عام 2006 بنسبة انخفاض في حجم الطلب بلغت 48% .

في حين ان الاستقرار في الاوضاع السياسية والاقتصادية في الاراضي الفلسطينية ادى الى ارتفاع حجم الطلب على المركبات حيث وصل اعلى حد له خلال العام 2007 بنسبة ارتفاع بلغت 117% تلاها خلال العام 2004 بنسبة 110% ، وخلال العام 2005 بنسبة 107% في حين ارتفع بنسبة 27% خلال العام 2010 (نتيجة لقرار تخفيض ما نسبته 25% من ضريبة الشراء على المركبات) وارتفع بنسبة 29% و 22% خلال عامي 2014 و 2015 ، موضحة السلسلة الزمنية في الرسم البياني التالي:



6-3: العلاقة بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات واثرها على كثافة المركبات على شبكة الطرق الخارجية والكلية والازدحامات المرورية:

- شبكة الطرق في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية):

بلغ اجمالي اطوال الطرق في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية وقطاع غزة) خلال العام 2014 (22,858) كيلو متر، مقسمة طرق رئيسية واقلية ومحلية ، داخلية ، طرق مستعمرات ، وطرق زراعية وغير ذلك (الطرق المهجورة وراء الجدار) ، حيث تم الاخذ بالاعتبار ان الطرق الالتفافية اصحت ضمن الطرق الرئيسية والاقليمية.

بلغ طول شبكة الطرق المعبدة (12,476) كلم ، منها (2,345) كلم مستعمرات في الضفة الغربية، ومنها 78 كم طرق زراعية معبدة ، و 18 كم طرق معبدة غير مستخدمة ، بالاضافة الى 72 كم طرق اخرى معبدة، كما بلغ اطوال الطرق الزراعية غير المعبدة (6,951) كم.⁶

وبالتالي تبلغ اطوال شبكة الطرق الكلية المعبدة حوالي (9,963) كم ، حيث تبلغ نسبة الطرق المعبدة من اجمالي اطوال الطرق في الضفة الغربية حوالي 50% من اجمالي الطرق المرصودة في الأراضي الفلسطينية.

اولاً : كثافة المركبات (المقدرة)/ كيلو متر على الطرق الخارجية الحالية 2015 والمقدرة للاعوام 2016-2022:

بلغت اطوال الطرق في الأراضي الفلسطينية الحالية الرئيسية والاقليمية والمحلية (3269.6) كيلو/ متر بناء على تقرير الجهاز المركزي للاحصاء الفلسطينية ومن خلال بيانات وزارة الاشغال العامة والاسكان للعام 2016 ، موضحة في الجدول التالي:

⁶ المصدر : الادارة العامة لتخطيط الطرق والمواصلات - (صورة جوية لعام 2014) - 2016

مجموع اطوال شبكة الطرق الخارجية المعبدة في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية)

للاعوام 2015-2010	
السنة	مجموع اطوال الطرق
2010	3209.1
2011	3209.1
2012	3209.1
2013	3236.2
2014	3248
2015	3269.6

المصدر : وزارة الاشغال العامة والسكان - الادارة العامة للطرق -2016

وعند احتساب كثافة المركبات المقدرة على الطرق الخارجية للاعوام 2015-2010 بلغ عدد المركبات لكل كيلو متر (68) مركبة خلال العام 2015، موضحة في الجدول التالي:

كثافة المركبات المقدرة على الطرق الخارجية خلال الاعوام 2015-2010

السنة	مجموع اطوال الطرق	عدد المركبات المقدرة على الشارع*	كثافة المركبات / كيلو متر*	نسبة التغير السنوي
2010	3209.1	145893	45	
2011	3209.1	162574	51	11%
2012	3209.1	175787	55	8%
2013	3236.2	187786	58	6%
2014	3248	203361	63	8%
2015	3269.6	222604	68	9%

المصدر : وزارة الاشغال العامة - الادارة العامة للطرق -2016

*حسابات الباحث

حيث تبين من خلال الجدول السابق الارتفاع المستمر في كثافة المركبات على الطرق من 45 مركبة /كيلو متر خلال العام 2010 الى 68 مركبة / كيلو متر خلال العام 2015 بمتوسط نسبة ارتفاع سنوية بلغت (8.4%). ومن خلال تقدير عدد المركبات للاعوام القادمة (2016-2022) مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة ، وبقاء الوضع الحالي على اطوال الطرق في الاراضي الفلسطينية على ما هو، فانه يقدر ان تبلغ كثافة المركبات على الطرق الخارجية لكل كيلو متر (121) مركبة / كيلو متر خلال العام 2022 من (68) مركبة / لكيلو متر خلال العام 2015 بمتوسط نسبة تغير سنوية بلغت (8.5%)، كما هو، موضح في الجدول التالي:

كثافة المركبات المقدر على الطرق الخارجية للاعوام 2022-2016 مع بقاء الوضع الحالي للطرق وعدم احتساب المركبات المنتهية الترخيص				
السنة	مجموع اطوال الطرق	عدد المركبات المقدر على الشارع*	كثافة المركبات على الطرق الخارجية/ كيلو متر	نسبة التغير السنوي
2016	3269.6	243406	74	
2017	3269.6	265536	81	9%
2018	3269.6	288994	88	9%
2019	3269.6	313780	96	9%
2020	3269.6	339894	104	8%
2021	3269.6	367336	112	8%
2022	3269.6	396106	121	8%

تقديرات وحسابات الباحث

ثانياً : كثافة المركبات المقدرة لكل كيلو متر على الشبكة الكلية الحالية والمقدرة للاعوام (2016-2022) :

اما حول اطوال شبكة الطرق الكلية المعبرة في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) وتشمل الطرق المحلية والداخلية والخارجية والاقليمية فتبلغ (9,882) كم⁷.
وبالاعتماد على الرقم السابق تم تقدير كثافة المركبات على الطرق للسنوات الحالية 2010-2015، موضحة في الجدول التالي:

كثافة المركبات المقدرة على شبكة الطرق الكلية خلال العام 2010-2015				
السنة	مجموع اطوال الطرق *	عدد المركبات المقدر على الشارع **	كثافة المركبات / كيلو متر **	نسبة التغير السنوية **
2010	9882	145893	15	
2011	9882	162574	16	11%
2012	9882	175787	18	8%
2013	9963	187786	19	6%
2014	9963	203361	20	8%
2015	9963	222604	22	9%

المصدر : الادارة العامة لتخطيط الطرق والمواصلات - 2016

**تقديرات وحسابات الباحث

تبين من خلال الجدول السابق ان كثافة المركبات على الطرق الكلية / كيلو متر بلغت عام 2010 15 مركبة /كيلو متر ، في حين ارتفعت لتصل الى 23 مركبة /كيلو متر عام 2015 ، وبلغ متوسط نسبة التغير السنوي 9%.

وعند احتساب كثافة المركبات على الطرق الكلية للسنوات القادمة 2016-2022 تبين انه بلغت عدد المركبات المقدرة /كيلو (25) مركبة خلال العام 2016 و (40) مركبة /كيلو خلال العام 2022 ، بمتوسط نسبة تغير سنوية 8%، موضحة في الجدول التالي:

⁷ المصدر : الادارة العامة للطرق والمواصلات - وزارة النقل والمواصلات - صورة فضائية لعام 2014 - 2016

كثافة المركبات المقدرة على شبكة الطرق الكلية المعبدة خلال العام (2022-2016)

السنة	مجموع اطوال الطرق	المركبات المقدرة **	كثافة المركبات / كيلو متر **	نسبة التغير السنوية **
2016	9963	243406	24	
2017	9963	265536	27	9%
2018	9963	288994	29	9%
2019	9963	313780	31	9%
2020	9963	339894	34	8%
2021	9963	367336	37	8%
2022	9963	396106	40	8%

المصدر : الادارة العامة لتخطيط الطرق والمواصلات - 2016

**تقديرات وحسابات الباحث

ثالثاً: تقدير الازدحامات المرورية داخل المدن من خلال شبكة الطرق المحلية والداخلية :

لاحتساب كثافة المركبات المقدرة والازدحامات المرورية على شبكة الطرق المحلية والداخلية (داخل المدن والمحافظات) تم استبعاد شبكة الطرق الخارجية والاقليمية من اجمالي شبكة الطرق المعبدة وبالتالي بلغت اطوال شبكة الطرق الداخلية والمحلية (8,576) كم، وعليه تم احتساب كثافة المركبات الحالية والمقدرة للاعوام (2022-2016) كوضحة في الجدول التالي :

كثافة المركبات المقدرة على الطرق المحلية والداخلية (الحالية للاعوام (2010-2016)

والمقدرة للاعوام (2022-2021)

السنة	مجموع اطوال الطرق	عدد المركبات المقدر على الشارع	كثافة المركبات / كيلو متر
2010	8423	145893	17
2011	8423	162574	19
2012	8423	175787	21
2013	8576	187786	22
2014	8576	203361	24
2015	8576	222604	26
2016	8576	243406	28
2017	8576	265536	31
2018	8576	288994	34
2019	8576	313780	37
2020	8576	339894	40
2021	8576	367336	43
2022	8576	396106	46

المصدر : حسابات الباحث

من خلال الجدول السابق بلغت كثافة المركبات المقدرة /كيلو متر خلال العام 2010 (17) مركبة/كم لتصل الى (26) مركبة /كم خلال العام 2015 بنسبة ارتفاع بلغت (53%) عن عام 2010، ويقدر اذا ما استمرت اطوال الطرق على وضعها الحالي ان تصل كثافة المركبات لكل كيلو متر الى حوالي (46) مركبة /كم متر خلال العام 2022 .

6-4: العلاقة بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات واثرها على الحوادث المرورية:

تشير الدراسات السابقة الى ان احد اهم العوامل التي ادت الى ارتفاع عدد حوادث الطرق عالمياً هو الارتفاع المتزايد في اعداد المركبات على المستوى العالمي حيث تبين من تقارير منظمة الصحة العالمية انه يقضي نحو 1.24 مليون نسمة نحبيهم كل عام نتيجة حوادث المرور، من المتوقع أن تؤدي حوادث المرور بحياة نحو 1.9 مليون نسمة سنوياً بحلول عام 2020 إذا لم تُتخذ أية إجراءات للحيلولة دون ذلك⁸.

اما في الاراضي الفلسطينية فقط بلغ عدد الحوادث المرورية خلال العام 2015 (8,985) حادث بنسبة زيادة بلغت (18%) عن عام 2014 (7,694) حادث، حيث بلغ معدل النمو السنوي في عدد الحوادث خلال السنوات (2008-2015) 13 %، موضحة في الجدول التالي :

عدد الحوادث في الاراضي الفلسطينية للاعوام 2004-2015 ونسبة التغير السنوية

السنة	عدد الحوادث المسجلة	نسبة التغير السنوي في عدد الحوادث**
2004	2,936	
2005	3,689	26%
2006	2,180	-41%
2007	2,934	35%
2008	3,675	25%
2009	4,671	27%
2010	5,408	16%
2011	7,406	37%
2012	8,037	9%
2013	7,824	-3%
**2014	7,694	-2%
**2015	8,985	17%

*المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بيانات 2004-2013

**المصدر: تقرير احصاءات الحوادث 2015- الادارة العامة للمرور - وزارة الداخلية الفلسطينية

**حسابات الباحث

ولدراسة تأثير او العلاقة بين الارتفاع في عدد الحوادث المرورية والارتفاع في الطلب على المركبات تم العمل في البداية على تحليل العلاقة بين الحوادث المرورية وحجم الطلب على المركبات :

1- العلاقة بين عدد المركبات والحوادث المرورية :

من خلال دراسة العلاقة بين عدد الحوادث في الاراضي الفلسطينية وعدد المركبات التي تسير على الشارع تبين وجود علاقة طردية قوية بنسبة (96%) بين الارتفاع في عدد الحوادث المسجلة

⁸ المصدر: لإصابات الناجمة عن حوادث المرور- صحيفة وقائع رقم 358 أيار/ مايو 2015 - منظمة الصحة العالمية .

والارتفاع في حجم الطلب على المركبات مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة ، وهذا يدل على انه كلما زاد الطلب على المركبات زادت عدد الحوادث المرورية.
وللعمل على تقدير عدد الحوادث للاعوام القادمة تم العمل تقدير عدد الحوادث المرورية بالاعتماد على طريقتين :

2- تقدير عدد الحوادث خلال الاعوام 2016-2022 مع ثبات العوامل الاخرى :

للعمل على تقدير الحوادث المرورية في الاراضي الفلسطينية تم في البداية العمل على تقدير معادلة النمو الطبيعي في عدد الحوادث في الاراضي الفلسطينية مع ثبات العوامل الاخرى، من خلال المعادلة التالية:

$$y = 627.7x + 1372$$

ومن خلال التعويض في المعادلة السابقة تم تقدير عدد الحوادث للسنوات القادمة (2016-2022) موضحة في الجدول التالي:

عدد الحوادث المرورية المقدرة للسنوات القادمة 2016-2022 مع ثبات العوامل الاخرى

السنة	عدد الحوادث المسجلة والمقدرة
2010	5,408
2011	7,406
2012	8,037
2013	7,824
2014	7,694
2015	8,985
2016	9532
2017	10160
2018	10788
2019	11415
2020	12043
2021	12671
2022	13298

*حسابات الباحث

3- تأثير الارتفاع في حجم الطلب على المركبات على الحوادث المرورية في الاراضي الفلسطينية :

- تقدير عدد الحوادث بالاعتماد على تقديرات الطلب على المركبات التي تسير على الشارع :

للعمل على تقدير عدد الحوادث للاعوام القادمة 2016-2022 ، والعلاقة التي تربط ما بين عدد المركبات وعدد الحوادث واثار الارتفاع او الانخفاض في عدد المركبات على عدد الحوادث، حيث تبين وجود علاقة طردية قوية كما اشير سابقاً بين عدد المركبات المقدرة وعدد الحوادث، وللعمل على تقدير عدد الحوادث المرورية بناءً على الارتفاع او الانخفاض في عدد المركبات تم العمل على تقدير معادلة التنبؤ في عدد الحوادث (الضفة الغربية) مع بقاء كافة العوامل الاخرى ثابتة وبالاعتماد على بيانات الحوادث للسنوات (2004-2015) حيث تم الاعتماد على تقديرات عدد المركبات التي تسير على الشارع في الاراضي الفلسطينية السابق ، ومن خلال ربط العلاقة ما بين عدد الحوادث في الاراضي الفلسطينية كمتغير مستقل وعدد الطلب على المركبات كمتغير تابع في معادلة الارتباط التالية وهي :

$$y = 0.038X$$

حيث تبين ما يلي:

- 1- هناك ارتباط بنسبة (96%) بين الارتفاع في عدد المركبات المسجلة في الأراضي الفلسطينية والارتفاع في عدد الحوادث الحاصلة بنسبة خطأ معاينة بلغ (1%).
- 2- من خلال المعادلة السابقة تبين انه كلما ارتفع عدد المركبات المسجلة بمقدار مركبة واحدة ترتفع حوادث الطرق في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) بمقدار 0.038 حادث ، موضحة التقديرات للاعوام القادمة (2016-2022) في الجدول التالي :

عدد الحوادث المرورية المقدّر خلال الاعوام (2016-2022) مع ثبات العوامل الاخرى

السنة	المركبات المقدّر وجودها عل الشارع **	عدد الحوادث *
2010	145893	5,408
2011	162574	7,406
2012	175787	8,037
2013	187786	7,824
2014	203361	7,694
2015	222604	8,985
2016	243406	9492.834**
2017	265536	10355.904**
2018	288994	11270.766**
2019	313780	12237.42**
2020	339894	13255.866**
2021	367336	14326.104**
2022	396106	15448.134**

** المصدر: احصاءات الحوادث - الجهاز المركزي للاحصاء الفلسطيني 2013

المصدر: تقرير احصاءات الحوادث 2015- الادارة العامة للمرور - وزارة الداخلية الفلسطينية

**تقديرات وحسابات الباحث

5-6: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات واسعار المحروقات وكمية استهلاك الوقود في الاراضي الفلسطينية:

اولاً : العلاقة بين حجم لطلب على المركبات واسعار الوقود في الاراضي الفلسطينية :

العلاقة التي تربط بين الطلب على السلعة وسعر السلعة المكمل لها هي علاقة عكسية بناء على قانون الطلب ، وبالتالي فإن العلاقة بين اسعار المحروقات كسلع مكمل للمركبات وبين الطلب على المركبات هي علاقة عكسية بمعنى انه في حال ارتفاع سعر السولار والبنزين ينخفض الطلب على المركبات وقد يحدث ركود في سوق المركبات على المدى البعيد في حال استمر الارتفاع في اسعار المحروقات والعكس صحيح، ففي حال انخفاض سعر المحروقات فان الطلب على المركبات سيرتفع (بناء على قانون الطلب).

1. تذبذب اسعار المحروقات في الاراضي الفلسطينية خلال الاعوام 2000-2014 :

ويوضح الجدول التالي متوسط اسعار المستهلك للمحروقات والمستخدمه لاغراض النقل والمواصلات في الضفة الغربية للسنوات 2000-2014 ، موضحة كما يلي:

متوسطات أسعار المستهلك السنويه لبعض السلع المختارة ضمن مجموعة المحروقات المستخدمة لاغراض النقل والمواصلات في الضفة الغربية

السنة	بنزين 95	بنزين 98	سولار مستخدم كوقود للسيارات
2000	1.93
2001	1.99
2002	2.41
2003	..	5.25	2.17
2004	..	5.07	2.39
2005	5.03	5.26	3.07
2006	5.66	5.96	3.97
2007	5.7	5.97	4.28
2008	6.07	6.36	5.48
2009	5.49	5.86	4.62
2010	6.15	6.62	5.45
2011	6.89	7.52	6.42
2012	7.38	8.00	6.73
2013	6.91	7.91	6.17
2014	7.06	7.82	6.42

المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2016. مسح الرقم القياسي لأسعار المستهلك، 2000 - 2014. رام الله - فلسطين.
بيانات الضفة الغربية لا تشمل ذلك الجزء من محافظة القدس الذي ضمته إسرائيل عنوة بعيد احتلالها للضفة الغربية عام 1967.

حيث تبين من خلال الجدول السابق ان اسعار المحروقات في الاراضي الفلسطينية ارتفعت بشكل مطرد خلال الاعوام السابقة 2000-2014 ، حيث ارتفعت اسعار البنزين من 5.25 شيكل / لتر خلال عام 2003 الى 7.82 شيكل /لتر عام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت (49%)، في حين ارتفعت اسعار السولار من 1.93 شيكل خلال عام 2000 الى 6.42 شيكل عام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت 233%.

2. العلاقة بين الطلب على المركبات واسعار المحروقات للاعوام 2004-2014:

تم الربط بين حجم الطلب على المركبات بناء على نوع الوقود المستخدم واسعار المحروقات خلال الاعوام 2004-2014، لتحديد العلاقة التي تربط بين حجم الطلب على المركبات واسعار الوقود وتأثير هذه العلاقة على حجم الطلب على المركبات ، موضحة بناء على نوع الوقود المستخدم في الجدولين التاليين:

العلاقة بين الطلب على مركبات السولار واسعار السولار للاعوام 2004-2014

السنة	سولار مستخدم كوقود للسيارات	مركبات سولار *
2004	2.39	2598
2005	3.07	4148
2006	3.97	1993
2007	4.28	4961
2008	5.48	5381
2009	4.62	7918
2010	5.45	9040
2011	6.42	7748
2012	6.73	6923
2013	6.17	6985
2014	6.42	9377

المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2016. مسح الرقم القياسي لأسعار المستهلك، 2000 - 2014. رام الله - فلسطين.

*المصدر: دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - 2016

حيث اتضح من خلال تحليل العلاقة بين حجم الطلب على مركبات السولار واسعار السولار للاعوام 2004-2014 ، انه هناك علاقة طردية متوسطة بين الطلب على مركبات السولار واسعار السولار بنسبة 77% ، وعلاقة طردية ضعيفة بين الطلب على مركبات البنزين واسعار البنزين بنسبة 56%، موضحة في الجدول التالي:

العلاقة بين الطلب على مركبات البنزين واسعار البنزين للاعوام 2004-2014

السنة	بنزين 95	مركبات بنزين*
2004	5.07	645
2005	5.03	2611
2006	5.66	1486
2007	5.7	2634
2008	6.07	4600
2009	5.49	7620
2010	6.15	10840
2011	6.89	9043
2012	7.38	6495
2013	6.91	5201
2014	7.06	6330

المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2016. مسح الرقم القياسي لأسعار المستهلك، 2000 - 2014. رام الله - فلسطين.

المصدر: دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - 2016

ومن خلال الجدولين السابقين فان هذا ينافي النظرية الاقتصادية التي تقترض وجود علاقة عكسية بين الطلب على السلعة وسعر السلعة المكملة فالمحروقات (السولار والبنزين) هي سلع مكملة وبناءً على النظرية الاقتصادية فان ارتفاع اسعار السلع المكملة يخفض الطلب على السلعة والعكس صحيح، ولكن تبين ان النظرية الاقتصادية لا تنطبق على الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية ولدراسة

تفصيلية أكثر حول توجهات المواطنين تم العمل على ربط الطلب على المركبات بعوامل أخرى وبالتحديد حجم وقوة الماتور كما سيطرَح لاحقاً.

6-6: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وقوة وحجم الماتور في الأراضي الفلسطينية:

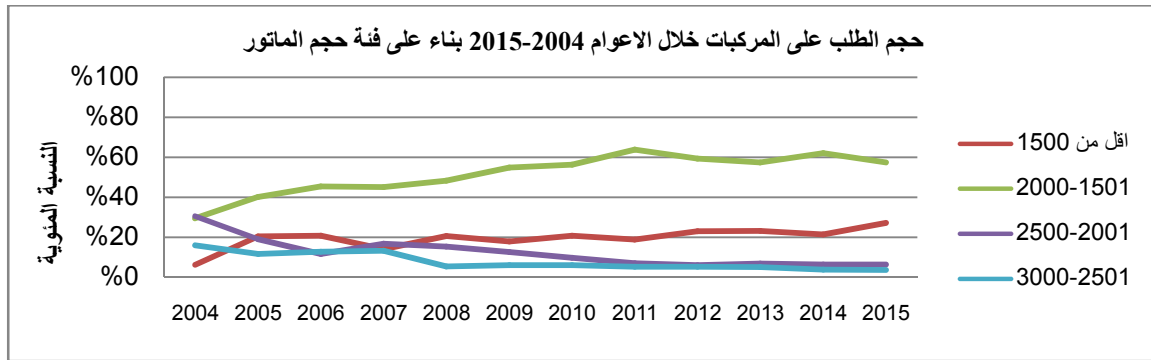
تبين من خلال تحليل الطلب على المركبات بناءً على حجم المحرك ان المواطنين يتوجهون لشراء المركبات ذات قوة الماتور الأقل والتي تستهلك سولار وبنزين أقل، مع الارتفاع المستمر في اسعار السولار والبنزين في الأراضي الفلسطينية، موضحة في الجدول التالي :

جدول توزيع عدد المركبات المسجلة لأول مرة في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) بناء على حجم الماتور خلال الاعوام 2004-2015

حجم الماتور	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
أقل من 1500	200	1377	720	1062	2058	2780	4115	3167	3094	2820	3371	5195
1501-2000	952	2707	1581	3431	4827	8526	11193	10708	7955	7001	9756	10975
2001-2500	991	1286	403	1269	1533	1947	1928	1178	803	835	994	1220
2501-3000	517	792	444	1000	533	946	1211	868	710	610	608	702
3001-3500	7	57	28	69	151	188	352	114	103	95	60	81
3501-4000	42	47	22	70	52	83	153	114	73	78	98	114
4001-4500	33	59	35	108	122	168	113	79	82	76	71	85
4501-5000	12	21	22	35	223	74	97	63	56	53	54	34
5001	489	413	224	552	483	826	718	500	542	618	695	715
Total	3243	6759	3479	7596	9982	15538	19880	16791	13418	12186	15707	19121

المصدر : دائرة المعلومات - الإدارة العامة للتخطيط والدراسات - وزارة النقل والمواصلات 2016

من خلال الجدول السابق تبين ان حجم الطلب على المركبات خلال الاعوام 2004-2015 بناءً على حجم الماتور تركز خلال الاعوام 2004-2015 على المركبات ذات حجم المحرك من فئة 2001-2500 cc (10,975) مركبة خلال العام 2015 ، تلاها المركبات ذات حجم الماتور 1500 وما دون حيث سجل (5,195) مركبة ، ثم المركبات ذات حجم المحرك (2001 - 2500 cc) وبلغ عددها (1,220) مركبة ، (وهذا يعزز ويدعم توجه المواطن الفلسطيني بالعمل على استبدال الارتفاع في اسعار السولار والبنزين كسلة مكملة بحجم الماتور وكميات استهلاك المحروقات) ويوضح الرسم البياني التالي حجم الطلب على المركبات بناءً على حجم الماتور خلال الاعوام 2004-2015:



ونلاحظ من خلال الرسم البياني السابق:

1. ارتفاع حجم الطلب على المركبات ذات حجم الماتور (1500 وما دون) خلال الاعوام 2015-2004 بنسب متذبذبة من 6% عام 2004 الى 27% عام 2015 .
2. ارتفاع حجم الطلب على المركبات ذات حجم الماتور 1501-2000 cc من 27% عام 2004 بنسب متفاوتة الى 40% ، 45% ، 48% ، 55% ، 56% خلال الاعوام 2004-2010 ، وارتفاع بشكل مطرد خلال العام 2011 بنسبة 64% وبنسبة 62% عام 2014 ، وبلغ ما نسبته 57% عامي 2013 و 2015 على التوالي .
3. انخفاض حجم الطلب على المركبات ذات حجم الماتور 2001-2500 cc خلال الاعوام 2015-2004 من 31% عام 2004 الى 6% عام 2015 (نتيجة لارتفاع ضريبة الشراء على المركبات ذات حجم الماتور cc2000 وأكثر ، بالإضافة الى الارتفاع في اسعار السولار والبنزين مما دفع المواطنين لشراء المركبات ذات حجم الماتور الاقل لتقليل كميات استهلاك الوقود، موضحة في الجدول التالي :

نسبة توزيع حجم الطلب على المركبات بناء على حجم الماتور للاعوام 2015-2004

حجم الماتور	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
أقل من 1500	6%	20%	21%	14%	21%	18%	21%	19%	23%	23%	21%	27%
1501-2000	29%	40%	45%	45%	48%	55%	56%	64%	59%	57%	62%	57%
2001-2500	31%	19%	12%	17%	15%	13%	10%	7%	6%	7%	6%	6%
2501-3000	16%	12%	13%	13%	5%	6%	6%	5%	5%	5%	4%	4%
3001-3500	0%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	0%
3501-4000	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
4001-4500	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%
4501-5000	0%	0%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
أكبر من 5001	15%	6%	6%	7%	5%	5%	4%	3%	4%	5%	4%	4%

المصدر : حسابات الباحث

6-7: استهلاك الوقود من قبل قطاع النقل في الأراضي الفلسطينية:

تبين من خلال مسح استخدام الطاقة في قطاع النقل للعام 2014 والصادر عن الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني ان معدل استهلاك الوقود السنوي بناءً على نوع الوقود المستخدم بلغ في الضفة الغربية (162,743) الف لتر بنزين و(452,615) الف لتر سولار خلال العام 2014 حيث بلغ عدد المركبات المسجلة بكافة أنواعها خلال عام 2014 (160,863) مركبة ، موضحة في الجدول التالي:-

اجمالي استهلاك الوقود بالآلاف لتر حسب نوع الوقود ونوع المركبة والمنطقة، 2014

المنطقة	نوع الوقود ونوع المركبة						
	بنزين				سولار		
	مركبات نقل ركاب	مركبات نقل بضائع	مركبات أخرى	المجموع	مركبات نقل ركاب	مركبات نقل بضائع	مركبات أخرى
الضفة الغربية	160,718	1,592	433	162,743	237,140	207,101	8,374
							452,615

المصدر : مسح الطاقة في قطاع النقل - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني -2014

كما تبين ان معدل كمية استهلاك الوقود الشهري للمركبة بناء على نوع الوقود بلغ خلال العام 2014 (163) لتر لمركبات البنزين ، و(487) لتر لمركبات السولار ، موضحة في الجدول التالي:

معدل كمية استهلاك الوقود الشهري باللتر حسب نوع المركبة والوقود المستخدم والمنطقة، 2014

المنطقة	نوع المركبة والوقود المستخدم	
	بنزين	سولار
	المعدل العام	المعدل العام
الضفة الغربية	163	487

المصدر : مسح الطاقة في قطاع النقل - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني -2014

سيتم تقدير معدلات استهلاك الوقود للسنوات القادمة في تقرير مفصل لاحقاً.

6-8: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وعدد من العوامل الخارجية وخاصة المؤشرات الاقتصادية الأخرى:

يتأثر الطلب على المركبات كغيره من السلع بعدد من العوامل الاقتصادية منها والسياسية وهنا سيتم التطرق للعوامل الاقتصادية والتي تم حصر عدد منها لقياس العلاقة بينها وبين حجم الطلب على المركبات منها :

نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح GNDI ، متوسط الاجور في الاراضي الفلسطينية للعاملين في الوظائف الحكومية والقطاع الخاص والعاملين في المستعمرات الاسرائيلية، نسبة ضريبة الشراء على المركبات، عدد الرخص الشخصية الصادرة، الرقم القياسي لاسعار المستهلك.

أولاً : العلاقة بين حجم الطلب على المركبات و نصيب الفرد من الدخل القومي GNDI (الدخل القومي المتاح الاجمالي) :

من خلال البحث عن العوامل التي تؤثر على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية تم العمل على قياس العلاقة التي تربط ما بين حجم الطلب على المركبات و متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح الاجمالي، حيث يعد مؤشراً على مستوى النمو الاقتصادي أو الرفاهية الاقتصادية فزيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل يعني زيادة مستوى النمو أو الرفاه الاجتماعي

والعكس صحيح، حيث بلغ نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح بالأسعار الجارية خلال العام 2014 (4,444.1)⁹ دولار امريكي ، مرتفعاً بمعدل (4.6 %) عن عام 2013، وموضح في الجدول التالي :

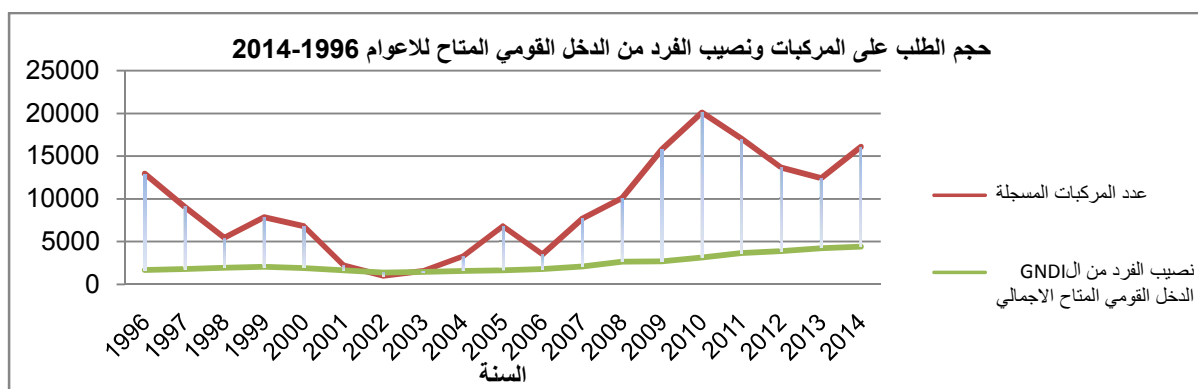
نصيب الفرد من الـGNDI الدخل القومي المتاح الاجمالي 2004-2014

السنة	نصيب الفرد من الـGNDI الدخل القومي المتاح الاجمالي
2004	1,559.9
2005	1,665.0
2006	1,814.6
2007	2,119.1
2008	2,658.1
2009	2,696.3
2010	3,154.0
2011	3,676.6
2012	3,908.5
2013	4,248.5
2014	4,444.1

المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني - الحسابات القومية بالأسعار الجارية والثابتة - 2014 - فلسطين

ومن خلال تحديد العلاقة فقط تبين وجود علاقة طردية قوية بنسبة (0.77) بين حجم الطلب السنوي على المركبات ونصيب الفرد من الدخل القومي الاجمالي، اي انه كلما ارتفع نصيب الفرد من الدخل القومي ارتفع الطلب على المركبات.

موضحة في الرسم البياني التالي:



⁹ المصدر: تقرير الحسابات القومية بالأسعار الجارية والثابتة- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2015

ثانياً: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات ومتوسط الاجور في الاراضي الفلسطينية:

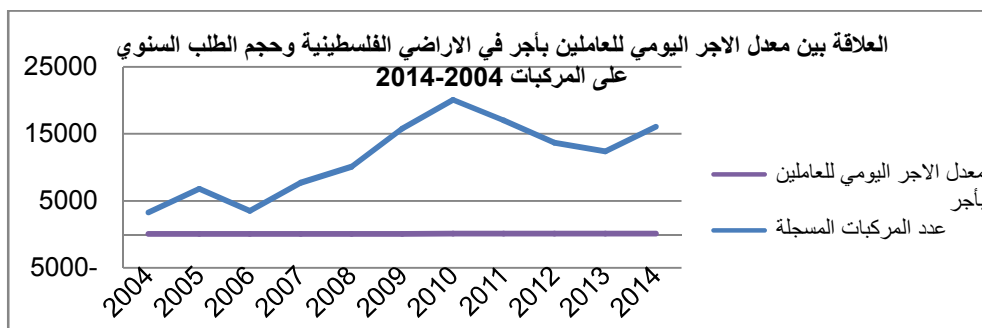
لتقدير حجم الطلب على المركبات تم العمل على ربط العلاقة بين متوسط الاجر الشهري للعاملين بأجر في فلسطين (الضفة الغربية) والطلب على المركبات، كأحد مؤشرات القدرة الشرائية للمواطنين خاصة العاملين بأجر، حيث تبين انه بلغ معدل الاجر اليومي في الضفة الغربية للعاملين بأجر (113.2) شيكل ، وبلغ معدل ايام العمل 22.5 يوم عمل خلال العام 2014 حيث ارتفع معدل الاجر الشهري خلال العام 2014 بنسبة (3%) عن عام 2013، موضح في الجدول التالي :

معدل الاجر اليومي ومعدل ساعات العمل للعاملين بأجر في الضفة الغربية خلال السنوات (2004-2014)

السنة	معدل الاجر اليومي للعاملين بأجر	معدل ايام العمل
2004	81.6	24.0
2005	84.4	23.6
2006	87.5	23.1
2007	88.4	22.2
2008	94.1	22.3
2009	99.3	22.4
2010	102	22.2
2011	102.1	22.4
2012	103.5	22.2
2013	109.7	22.4
2014	113.2	22.5

المصدر : مسح القوى العاملة الفلسطينية 2014 - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني

من خلال دراسة العلاقة بين معدل الاجر الشهري في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) وحجم الطلب على المركبات، تبين وجود علاقة طردية قوية بلغت 81% بين حجم الطلب على المركبات ومعدل الاجر الشهري للعاملين بأجر في الاراضي الفلسطينية، موضحة في الرسم البياني التالي:



تقدير حجم الطلب على المركبات بالاعتماد على معدل الاجر اليومي للعاملين بأجر في الاراضي الفلسطينية:

تقدير حجم الطلب على المركبات لالعوام 2016-2022 من خلال تقدير معدل الاجر اليومي مع ثبات العوامل

الاعتماد على المعادلة التالية: $y = 3.113x + 78.20$

تقديرات معدلات الاجر اليومي للعاملين بأجر في الاراضي الفلسطينية

للاعوام 2022-2015

السنة	الاجر اليومي المقدر *
2014	113.2
2015	115.6
2016	118.7
2017	121.8
2018	124.9
2019	128.0
2020	131.1
2021	134.2
2022	137.3

*تقديرات الباحث

وللعمل على تحليل العلاقة السابقة ولتقدير الطلب على المركبات عند التغير السنوي في معدل الاجر الشهري تم تقدير المعادلة التالية (باعتبار حجم الطلب على المركبات متغير تابع ومعدل الاجر الشهري متغير مستقل) :

$$Y=439X-31050$$

حيث تبين ما يلي:

1- يفسر معدل الاجر اليومي ما نسبته (66%) من الارتفاع في حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، بنسبة خطأ معاينة بلغ (2%).

2- من خلال المعادلة السابقة تبين انه كلما ارتفعت معدل الاجر اليومي كلما ارتفع الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) ، موضحة التقديرات للاعوام القادمة (2022-2016) في الجدول التالي :

السنة	معدل الاجر اليومي للعاملين بأجر (شيكل)	عدد المركبات المسجلة
2012	103.5	13672
2013	109.7	12426
2014	113.2	16071
2015	**115.6	19606
*2016	*118.7	*21046
2017	*121.8	*22412
2018	*124.9	*23779
2019	*128.0	*25146
2020	*131.1	*26512
2021	*134.2	*27879
2022	*137.3	*29245

**تقديرات الباحث

وبالتالي فإن ارتفاع معدل الاجر اليومي للمواطن الفلسطيني سينعكس على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) بشكل طردي.

ثالثاً: العلاقة بين حجم الطلب على المركبات وعدد رخص السياقة الصادرة:

بلغ عدد رخص السياقة الصادرة خلال العام 2015 (30,223) رخصة، بنسبة ارتفاع بلغت (5.1%) عن عام 2014 حيث بلغ عدد الرخص الصادرة (28,753) رخصة، موضحة عدد الرخص الصادرة خلال الاعوام (2004 - 2015) في الجدول التالي:-

السنة	عدد الرخص الشخصية الصادرة	نسبة التغير السنوي
2004	12778	
2005	14984	17.3%
2006	9946	-33.6%
2007	17228	73.2%
2008	18728	8.7%
2009	26000	38.8%
2010	29023	11.6%
2011	26063	-10.2%
2012	25846	-0.8%
2013	25252	-2.3%
2014	28753	13.9%
2015	30223	5.1%
		121.7%
		متوسط نسبة النمو السنوي 11.1%

المصدر : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - 2016

1-تقدير عدد رخص السياقة الصادرة خلال الاعوام (2016-2022) مع ثبات العوامل الاخرى:

للعمل على تقدير عدد رخص السياقة الصادرة تم العمل على تقدير معادلة النمو الطبيعي في عدد رخص السياقة مع ثبات العوامل الاخرى ، من خلال المعادلة التالية: $y = 1787.x + 10603$ ومن خلال التعويض في المعادلة السابقة تم تقدير عدد الرخص السياقة للسنوات القادمة (2016-2022) موضحة في الجدول التالي:

عدد رخص السياقة الصادرة خلال الاعوام 2008-2015 والمقدرة للاعوام 2016-2022

السنة	عدد رخص القيادة الصادرة والمقدرة
2008	18728
2009	26000
2010	29023
2011	26063
2012	25846
2013	25252
2014	28753
2015	30223
2016*	32047
2017*	33834
2018*	35621
2019*	37408
2020*	39195
2021*	40982
2022*	42769

المصدر : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - وزارة النقل والمواصلات 2016- تقديرات الباحث

من خلال دراسة العلاقة بين عدد الرخص الصادرة وحجم الطلب على المركبات في الأراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) تبين وجود علاقة طردية قوية بنسبة 97% بين الطلب على المركبات وعدد رخص القيادة الصادرة .

2- تقدير حجم الطلب على المركبات بناء على تقديرات عدد رخص السياقة الصادرة للاعوام (2022-2016) :

للعمل على تقدير عدد المركبات للاعوام القادمة 2016-2022 من خلال العلاقة التي تربط ما بين عدد المركبات وعدد رخص السياقة حيث تبين وجود علاقة طردية قوية بنسبة (97%) بين حجم الطلب على المركبات وعدد رخص السياقة الصادرة ، وباعتماد على تقديرات عدد رخص السياقة للاعوام 2016-2022، في حال سيناريو سنة الاساس مع ثبات العوامل الاخرى واعتماد عدد رخص السياقة كمتغير مستقل وحجم الطلب على المركبات كمتغير تابع تم تقدير معادلة التنبؤ التالية:

$$y = 0.57X$$

حيث تبين ما يلي:

1. هناك ارتباط بنسبة (97%) بين الارتفاع في حجم الطلب على المركبات وحجم الطلب على رخص السياقة ، بنسبة خطأ معاينة بلغ (5%).
2. من خلال المعادلة السابقة تبين انه كلما ارتفع حجم الطلب على الرخص الشخصية برخصة واحدة ارتفع حجم الطلب على المركبات بمقدار (0.57) مركبة لكل رخصة سياقة موضحة التقديرات للاعوام القادمة (2016-2022) في الجدول التالي :

تقدير حجم الطلب على المركبات بالاعتماد على عدد رخص السياقة الصادرة للاعوام 2016-2022.

السنة	عدد الرخص الشخصية المقدر	حجم الطلب على المركبات المقدر
2015	30223	17227
2016	32047	18267
2017	33834	19285
2018	35621	20304
2019	37408	21323
2020	39195	22341
2021	40982	23360
2022	42769	24378

**حسابات الباحث

ومن خلال ما سبق تبين ان حجم الطلب على المركبات يتأثر بعدد من العوامل الاقتصادية بشكل طردي ومنها :

1. معدل الاجر اليومي للعاملين بأجر
2. حجم الطلب على الرخص الشخصية
3. نصيب الفرد من الGNDI الدخل القومي المتاح الاجمالي

الفصل السابع :

واردات المركبات الى الاراضي الفلسطينية وقيمة مساهمتها من اجمالي الواردات خلال السنوات 2008-2014

7-1 : قيمة مساهمة واردات المركبات من الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية:

بلغت قيمة الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية خلال العام 2014 (3,820.2)¹⁰ مليون دولار امريكي، حيث بلغت نسبة العجز في الميزان السلعي (2,533.1 -) مليون دولار خلال العام 2014، بأرتفاع بلغ 4.4 % عن عام 2013 من (2,474 -) مليون دولار خلال العام 2013.

وتعد المركبات جزء من الواردات السلعية وتشكل ما نسبته (3.5 %) من اجمالي قيمة الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية خلال العام 2014 ، ومن خلال تحليل السلسلة الزمنية لقيمة واردات المركبات من اجمالي قيمة الواردات السلعية على مدار السنوات السابقة خلال الاعوام 2008-2014 خاصة خلال عامي 2009-2010 من 6.2 % الى 4.3 % حيث بلغ متوسط نسبة مساهمتها من قيمة الواردات 4.15 % ، موضحة في الجدول التالي :

قيمة واردات المركبات الى الاراضي الفلسطينية من اجمالي قيمة الواردات السلعية خلال عام 2014

القيمة بالالف دولار امريكي

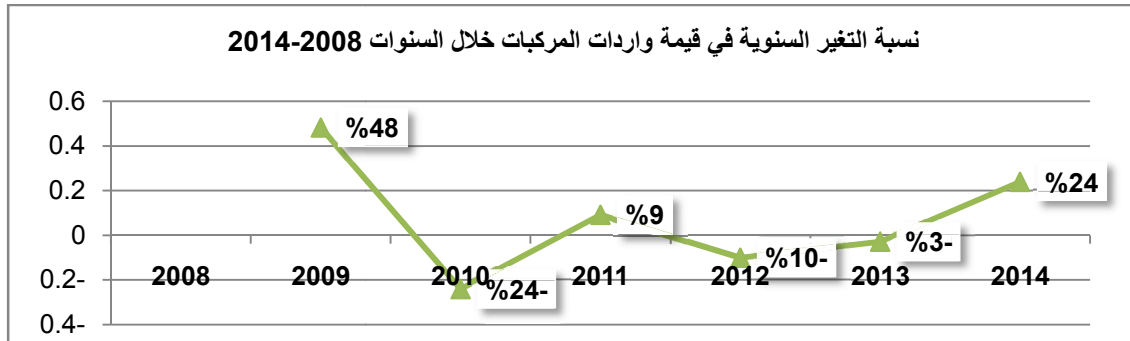
السنة	قيمة الواردات السلعية	قيمة الواردات من المركبات	قيمة واردات المركبات من اجمالي قيمة الواردات السلعية
2008	3,466,168	150299.8490	4.3%
2009	3,600,785	222773.4812	6.2%
2010	3,958,512	169029.1751	4.3%
2011	4,373,647	184507.6867	4.2%
2012	4,697,356	165947.8296	3.5%
2013	5,163,897	161213.2460	3.1%
2014	5,683,199	199755.5705	3.5%

المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2015. إحصاءات التجارة الخارجية المرصودة (بيانات غير منشورة) .

¹⁰ المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني ، 2015. كتاب فلسطين الاحصائي السنوي ، 2015.

7-2: التذبذب في قيمة واردات المركبات خلال الاعوام 2008-2014 :

تذبذبت قيمة واردات المركبات الى الاراضي الفلسطينية خلال الاعوام السابقة 2008-2014 بنسب متفاوتة، حيث ارتفعت قيمة واردات المركبات خلال العام 2009 بنسبة 48% عن عام 2008 نظراً للاستقرار السياسي في المنطقة بالإضافة الى فتح التسهيلات الائتمانية على قروض المركبات، الى انها عادة وانخفضت بنسبة 24% عام 2010 عن عام 2009، واستمر التذبذب في قيمة الواردات ، حتى عادة وارتفعت بنسبة 24% خلال العام 2014 عن عام 2013 حيث بلغت قيمة واردات المركبات (199,756) الف دولار، موضحة في الرسم البياني التالي:



قيمة واردات المركبات ونسبة التغير السنوية خلال الاعوام 2008-2014

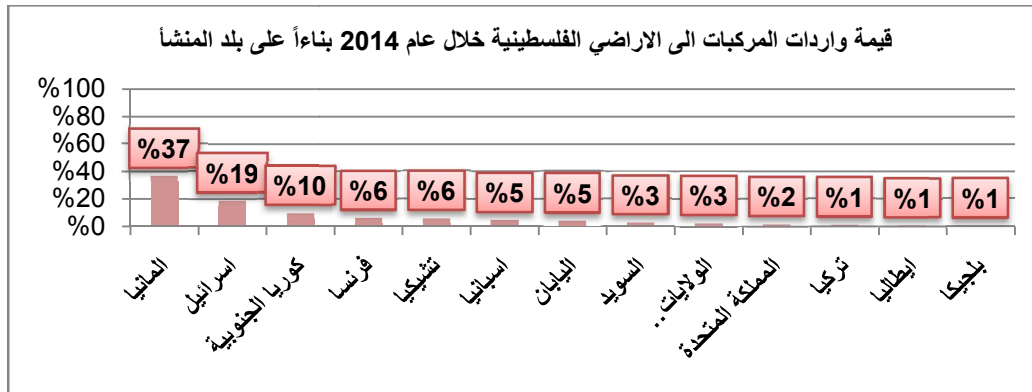
القيمة بالالف دولار امريكي		
السنة	قيمة الواردات من المركبات	نسبة التغير السنوية في قيمة واردات المركبات
2008	150299.8490	
2009	222773.4812	48%
2010	169029.1751	-24%
2011	184507.6867	9%
2012	165947.8296	-10%
2013	161213.2460	-3%
2014	199755.5705	24%

المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2015. إحصاءات التجارة الخارجية المرصودة (بيانات غير منشورة) .

7-3: قيمة واردات المركبات بناء على بلد المنشأ:

اما من حيث قيمة واردات المركبات بناءً على بلد المنشأ فقد تركزت قيمة واردات المركبات خلال عام 2014 على المركبات المانية المنشأ بنسبة 37% ، والمركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي بنسبة 19%¹¹ ، تلاها كوريا الجنوبية 10%، 6% لكل من فرنسا والشييك، ونسبة 5% لكل من اسبانيا واليابان، تلاها باقي الدول، موضحة في الرسم البياني التالي:

¹¹ ترتفع قيمة واردات المركبات من اسرائيل نظراً لارتفاع قيمة المركبات المحولة من اسرائيل حيث يحول من اسرائيل الشاحنات والمعدات الثقيلة والمركبات العمومية - الحافلات ويعد هذا النوع من المركبات مرتفع القيمة - كما يتم وضع القيمة في وزارة المالية بناءً على تقديرات الاسكو لقيمة المركبة.



7-4: قيمة واردات المركبات من إسرائيل ونسبتها من إجمالي قيمة واردات المركبات:

بلغت قيمة الواردات السلعية من إسرائيل (3958259.282 مليون دولار امريكي بناء على بيانات الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني للعام 2014، حيث تشكل الواردات السلعية من إسرائيل ما نسبته 69.6% من قيمة الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية خلال عام 2014 ، بانخفاض بلغ 2% عن عام 2013 حيث بلغت نسبة الواردات السلعية من إسرائيل 71.6% .

اما واردات المركبات من إسرائيل فلا تتجاوز نسبة 1% من قيمة الواردات السلعية من إسرائيل خلال عام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت 0.2% عن عام 2013 التي سجلت ما نسبته (0.8%) من قيمة الواردات السلعية من إسرائيل، كما هو موضح في الجدول التالي :

واردات المركبات من إسرائيل وقيمتها من إجمالي قيمة الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية خلال الاعوام

2014-2008

السنة	قيمة الواردات السلعية من إسرائيل	قيمة واردات المركبات من إسرائيل	نسبة قيمة واردات المركبات من إسرائيل من إجمالي قيمة الواردات السلعية
2008	2796250.304	41979.22884	1.5%
2009	2651128.867	46971.98131	1.8%
2010	2873342.678	44028.37867	1.5%
2011	3091022.323	28151.85474	0.9%
2012	3350798.671	30036.83173	0.9%
2013	3694820.625	30847.48781	0.8%
2014	3958259.282	37749.12997	1.0%

المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2015، إحصاءات التجارة الخارجية المرصودة (بيانات غير منشورة)

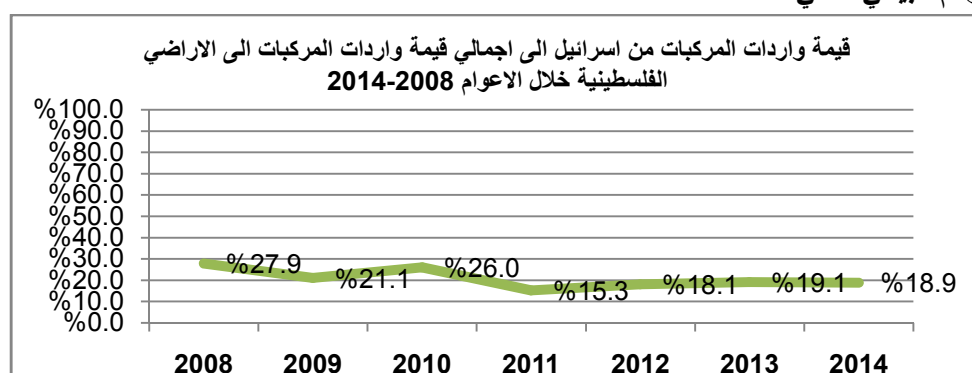
7-5: قيمة واردات المركبات المحولة من الجانب الإسرائيلي الى الاراضي الفلسطينية من إجمالي قيمة واردات المركبات :

بلغت قيمة واردات المركبات المحولة من إسرائيل ما نسبته 19% من إجمالي قيمة واردات المركبات المحولة الى الاراضي الفلسطينية خلال عام 2014، حيث من الملاحظ على الجدول المرفق انخفاض في قيمة المركبات المحولة من إسرائيل من 27.9% خلال عام 2008 الى 19% خلال عام 2014 ، وهذا يؤكد توجه السياسة العامة في وزارة النقل لتقليل التحويل من الجانب الاخر.

موضح في الجدول التالي :

السنة	قيمة الواردات من المركبات	قيمة واردات المركبات من اسرائيل	نسبة قيمة واردات المركبات من اسرائيل الى اجمالي قيمة واردات المركبات
2008	150299.8490	41979.22884	27.9%
2009	222773.4812	46971.98131	21.1%
2010	169029.1751	44028.37867	26.0%
2011	184507.6867	28151.85474	15.3%
2012	165947.8296	30036.83173	18.1%
2013	161213.2460	30847.48781	19.1%
2014	199755.5705	37749.12997	18.9%

موضحة في الرسم البياني التالي:



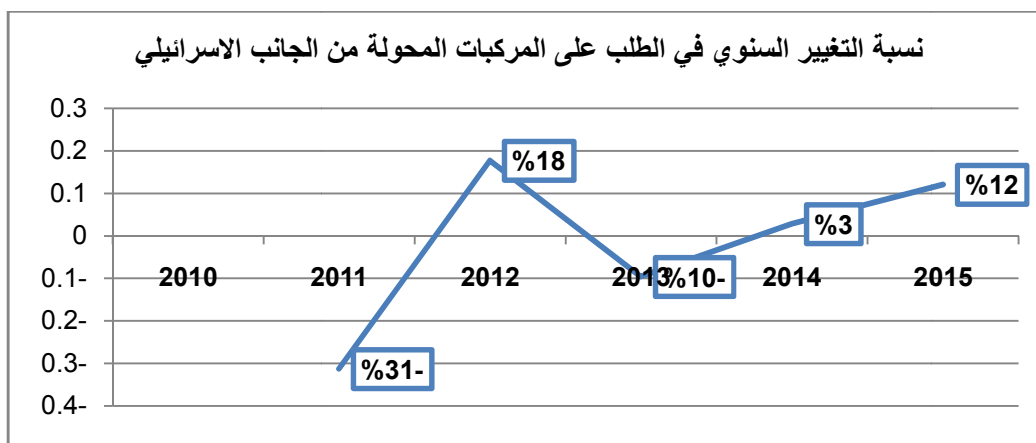
6-7: المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي :

من خلال ما سبق ذكره فان الشراء من اسرائيل هو احد مصادر المركبات في الاراضي الفلسطينية حيث بلغ حجم الطلب على المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي خلال الاعوام السابقة 2010 - 2015 حوالي (14,829) مركبة، منها (5,112) مركبة تحويل شخصي من اسرائيل و (9,717) مركبة تحويل من اسرائيل من خلال مستوردي المركبات.

ونلاحظ من خلال الرسم البياني التالي انخفاض ملحوظ في نسبة حجم الطلب على المركبات خلال العامين 2010-2011 بنسبة (31%) ويعود ذلك الى عدة اسباب منها على وجه الخصوص قرار وقف تحويل المركبات العمومية من اسرائيل الى مركبات خصوصية، بالاضافة الى الاجراءات والتعليمات الجديدة التي صدرت عن وزارة النقل والخاصة بسياسة تقليل الاعتماد على السوق الاسرائيلي ، وتماشياً مع سياسة وزارة النقل لتحديث اسطول النقل وتخفيض اعمار المركبات وخاصة المعدات الهندسية والجرارات الزراعية والشاحنات و حافلات رياض الاطفال، حيث تم اصدار عدد من القرارات والتعليمات الخاصة برفع اعمار المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي ، ادى ذلك الى الانخفاض في عدد المركبات بشكل ملحوظ.

الا انه عاد وارتفع خلال العام 2012 بنسبة (18%)، اما خلال 2013 فانخفض حجم الطلب على المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي بنسبة (10%) خاص بعد صدور عدد من القرارات والتعليمات المتعلقة بتحويل رخص العمومية والمعدات الهندسية بحيث تم العمل على رفع اعمار

المركبات المحولة ، اما خلال العام 2014-2015 فارتفع الطلب بنسب قليلة جدا 3% معدل نمو طبيعي ، اما عام 2015 فارتفع الطلب بنسبة 12% نتيجة لاعطاء مستوردي قطاع غزة حصة من التحويل.

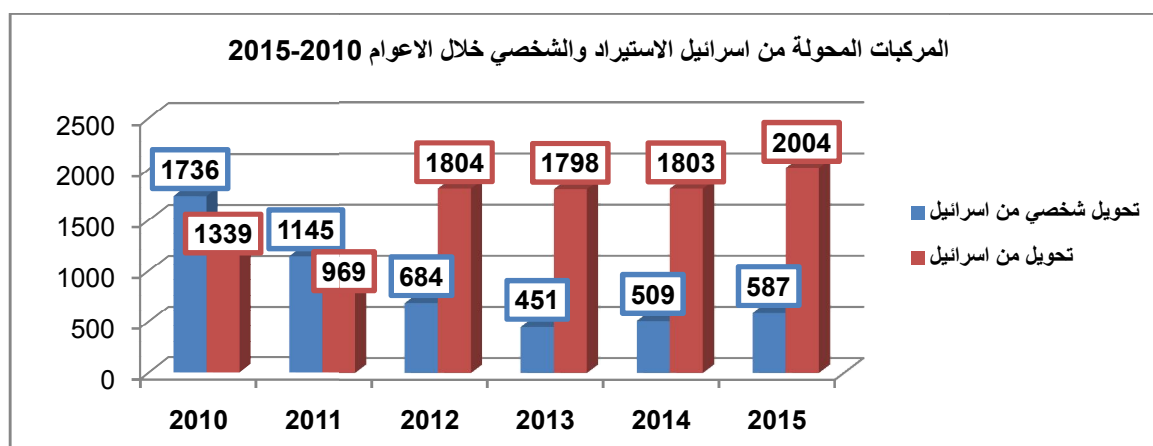


في حين تسعى الوزارة في سياستها الحالية للعمل على تقليل الاعتماد على التحويل من الجانب الاسرائيلي، لعدد من الاسباب منها :

1. المعاملة بالمثل.
2. تحديث اسطول المركبات خاصة العمومية .
3. لدعم قطاع مستوردي المركبات الجديدة والمستعملة .
4. عدم جعل الاراضي الفلسطينية مكب للمركبات القديمة وخاصة المركبات العمومية.

نوع التسجيل	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
تحويل شخصي من اسرائيل	1736	1145	684	451	509	587	5112
تحويل من اسرائيل	1339	969	1804	1798	1803	2004	9717
الاجمالي	3075	2114	2488	2249	2312	2591	14829
نسبة التغير السنوي في الطلب على المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي		-31%	18%	-10%	3%	12%	

المصدر : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات - وزارة النقل والمواصلات 2015



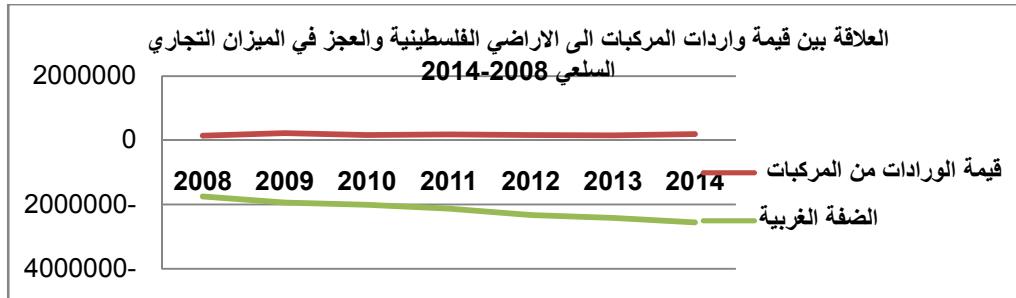
المركبات المسوح تحويلها من الجانب الاسرائيلي بناء على القوانين والانظمة والتعليمات الخاصة
باجراءات التحويل :

تقيد تحويل المركبات من اسرائيل بأنواع محددة من المركبات حيث لا يسمح بتحويل مركبات
خصوصية من الجانب الاسرائيلي واقتصر التحويل فقط على عدد من الانواع بناء على التعليمات
والقوانين الصادرة عن وزارة النقل والمواصلات على النحو التالي :

الحافلات العمومية والخاصة بعدد مقاعد (16-25) على ان لا يزيد عمرها عن 10 سنوات عدى
سنة الانتاج، الحافلات العمومية والخاصة 25 مقعد فما فوق على ان لا يزيد عمرها 13 سنة،
الحافلات السياحية (16-24) مقعد على ان لا يزيد عن 8 سنوات، الحافلة السياحية 25 مقعد فما
فوق بعمر ان لا يزيد عمرها عن (10 سنوات)، المعدات الهندسية بعمر (12) سنة للمعدات
الجنزير ، بعمر (7) سنوات للمعدات العجل عدا سنة الموافقة على الشراء.

7-7: العلاقة بين قيمة واردات المركبات والعجز في الميزان التجاري السلعي في الاراضي ال فلسطينية :

من خلال دراسة العلاقة بين قيمة واردات المركبات واثرها على العجز في الميزان التجاري تبين ان
العلاقة بين واردات المركبات والعجز في الميزان التجاري علاقة عكسية ضعيفة حيث بلغ معامل
الارتباط 10.5% اي انه كلما ارتفعت قيمة واردات المركبات ارتفع العجز في الميزان التجاري،
موضحة العلاقة في الرسم البياني التالي:



ومما سبق يتضح ما يلي:

1. تذبذبت قيمة واردات المركبات الى الاراضي الفلسطينية خلال الاعوام السابقة 2008-2014 بنسب متفاوتة، وارتفعت بنسبة 24% خلال العام 2014 عن عام 2013 .
2. 37% من قيمة واردات المركبات الى الاراضي الفلسطينية مصدرها المانيا.
3. واردات المركبات لا تشكل نسبة عالية من قيمة الواردات السلعية حيث لا تتجاوز نسبتها (3.5%) من قيمة واردات السلع الى الاراضي الفلسطينية، ولا تشكل اثرا على العجز في الميزان التجاري السلعي الفلسطيني.
4. واردات المركبات من اسرائيل تشكل 19% من اجمالي قيمة واردات المركبات خلال العام 2014.
5. تشكل واردات المركبات من اسرائيل ما نسبته (1%) من قيمة الواردات السلعية من اسرائيل وهي نسبة لا تذكر ولا تشكل اثراً على قيمة العجز في الميزان التجاري السلعي مع اسرائيل .

6. تعد واردات المركبات من اسرائيل ثاني اكبر قيمة واردات من المركبات الى الاراضي الفلسطينية نظراً لانها تعتمد على المعدات الهندسية الثقيلة والشاحنات والتي ترتفع اسعارها وقيمتها بالمقارنة مع قيمة المركبات الخصوصية.
7. العلاقة بين واردات المركبات والعجز في الميزان التجاري علاقة عكسية ضعيفة حيث بلغ معامل الارتباط 10.5% اي انه كلما ارتفعت قيمة واردات المركبات ارتفع العجز في الميزان التجاري خاصة مع اسرائيل.
8. تسعى الوزارة في سياستها الحالية للعمل على تقليل الاعتماد على التحويل من الجانب الاسرائيلي، لعدد من الاسباب منها: المعاملة بالمثل، تحديث اسطول المركبات خاصة العمومية ، لدعم قطاع مستوردي المركبات الجديدة والمستعملة ، عدم جعل الاراضي الفلسطينية مكب للمركبات القديمة وخاصة المركبات العمومية.

الفصل الثامن: اثر التسهيلات البنكية وشركات التأجير التمويلي على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية

تشكل البنوك والمؤسسات المالية لبنة أساسية مهمة في بناء الاقتصاد والأعمال في أي دولة، إذ أن القطاع المصرفي له دور كبير لا يمكن تجاهله في عملية التطور والنمو الاقتصادي، ذلك أنه يعتبر الأداة التي من خلالها تطبق الدولة نظامها النقدي وسياستها المالية.

ونظرا للوضع الاقتصادي والخاص في دولة فلسطين، تتعرض البنوك التجارية في ظل التغييرات السياسية والاقتصادية الى العديد من المخاطر وخاصة المخاطر الناتجة عن الائتمان ومخاطر السيولة مما يؤثر على اصول البنوك وبالتالي على سلامة اموال وودائع العملاء، كما ان سياسات البنوك الحالية تتوجه نحو دعم الاقراض من خلال فتح باب التسهيلات البنكية نحو شراء السلع الاستهلاكية والتي تشكل النسبة الاعلى من التسهيلات البنكية الممنوحة للمواطنين في الاراضي الفلسطينية، وتعد القروض على المركبات احد انواع القروض الاستهلاكية الشخصية وتأتي بعد القروض العقارية كالسكنية او غيرها من القروض الاستهلاكية والشخصية والتي تأخذ باتجاه البعد عن الاستثمار الحقيقي لمخدرات المواطنين.

ولا تأخذ القروض الممنوحة للمواطنين البعد التمويل التنموي وعلى العكس فإن القروض تذهب لتمويل اغراض استهلاكية لا تساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية ولا تساهم في دفع عجلة النمو الاقتصادي بالشكل الصحيح كما انها لا تساعد في توجيه مدخرات المواطنين للاستثمار الحقيقي، حيث يتم إتخاذ سياسات اقراض قصيرة المدى، نظراً لطبيعة الوضع في الاراضي الفلسطينية وارتفاع المخاطر كما ان الاقراض بهذه الطريقة لا يساهم في خلق فرص عمل او توسيع اعمال قائمة .

8-1 قيمة التسهيلات الائتمانية الممنوحة لشراء المركبات خلال السنوات السابقة 2008-2015 ونسبتها من قيمة التسهيلات الائتمانية الممنوحة للقطاع العام والخاص:

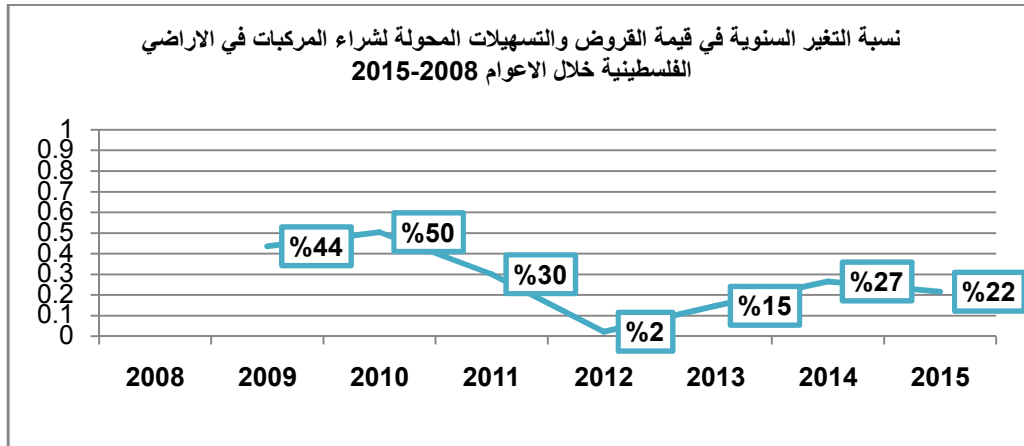
بلغت قيمة التسهيلات الائتمانية التراكمية الممنوحة للقطاعات الاقتصادية المختلفة حتى نهاية عام 2015 نحو (5,824.7) مليون دولار امريكي بالمقارنة بنحو (4,895.1) مليون دولار امريكي خلال العام 2014 وزعت ما بين قروض القطاع العام والخاص، حيث شكلت القروض التراكمية على المركبات ما نسبته 3.4% من قيمة قروض القطاعين العام والخاص خلال عامي 2014-2015، وعلى الرغم من ان متوسط التسهيلات الائتمانية الممنوحة للمركبات تشكل فقط ما نسبته 3.4% من اجمالي التسهيلات الائتمانية الممنوحة تعد هذه النسبة متدنية جداً ولا تشكل جزء كبير من اجمالي التسهيلات الممنوحة، الا انها تشكل عبئ مالي على كاهل المواطنين وتؤثر سلباً على مدخرات المواطنين وشعور المواطن بالاستقرار الاقتصادي، ويوضح الجدول التالي قيمة التسهيلات الممنوحة لشراء المركبات خلال السنوات السابقة موضحة في الجدول التالي :

قيمة والتسهيلات الائتمانية الممنوحة لشراء المركبات خلال السنوات السابقة 2008-2015
ونسبتها من قيمة التسهيلات الائتمانية الممنوحة للقطاع العام والخاص

السنة	قيمة التسهيلات البنكية للقطاعين العام والخاص	تسهيلات المركبات	نسبتها من الاجمالي
2008	1,829.90	39.7	2.2%
2009	2,233.90	57	2.6%
2010	2,885.80	85.7	3.0%
2011	3,550.70	111.4	3.1%
2012	4,199.30	113.8	2.7%
2013	4,480.30	130.5	2.9%
2014	4,895.10	165.1	3.4%
2015	5,824.70	200.7	3.4%

المصدر: سلطة النقد الفلسطينية - النشرة الاحصائية الربعية - الربع الرابع 2015 - رام الله - فلسطين

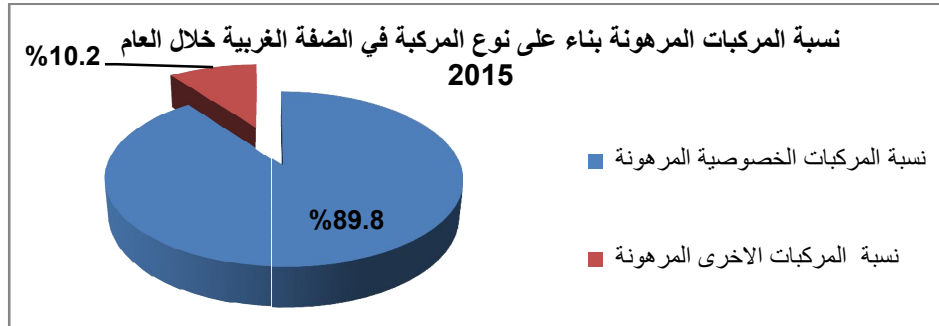
من الملاحظ على السلسلة الزمنية لحجم وقيمة القروض التراكمية الممنوحة لشراء المركبات في تزايد مستمرا على مدار السنوات السابقة، حيث شهدت القروض البنكية الممنوحة لشراء المركبات ارتفاعاً مستمراً خلال السنوات الاخيرة منذ عام 2008-2015 ونسب متفاوتة خاصة خلال الاعوام 2008-2011، حيث بلغت قيمة القروض الممنوحة خلال عام 2009 (57) مليون دولار بنسبة ارتفاع بلغت 44% عن عام 2008 والتي بلغت قيمة القروض (39.7) مليون دولار، وبلغت قيمة التسهيلات الممنوحة لشراء مركبات خلال عام 2010 (85.7) مليون دولار بنسبة ارتفاع بلغت 50% عن عام 2009، في حين بلغت قيمة التسهيلات الممنوحة خلال العام 2011 (111.4) مليون دولار بنسبة ارتفاع بلغت (30%) عن عام 2010، اما خلال عام 2014 فبلغت قيمة التسهيلات الممنوحة (165.1) مليون دولار بنسبة ارتفاع بلغت 27% عن عام 2013، في حين بلغت قيمة التسهيلات الممنوحة لشراء المركبات خلال عام 2015 (200.7) مليون دولار بنسب ارتفاع بلغت 22% عن عام 2014، موضحة في الرسم البياني التالي:



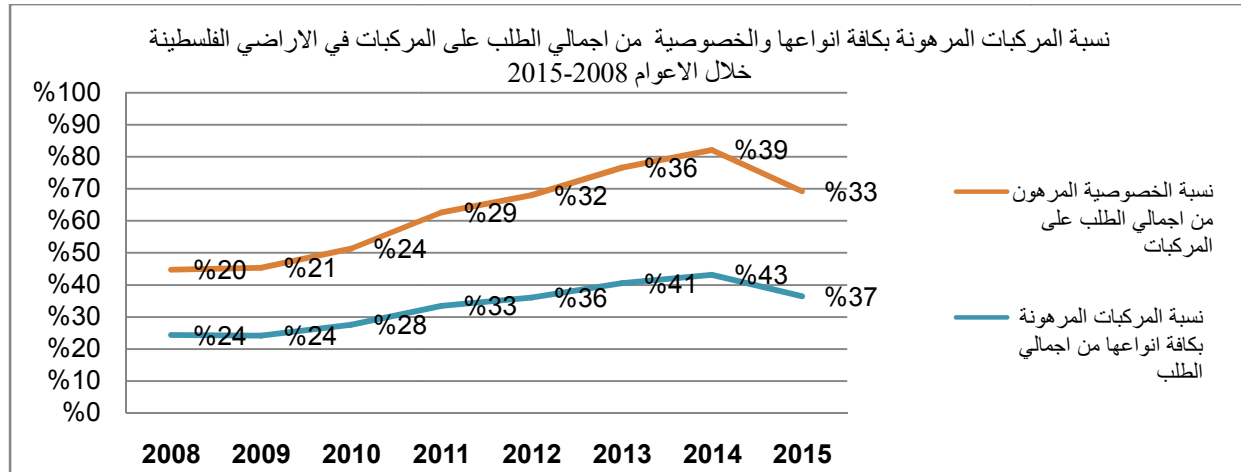
كما انه تم انتشار نوع اخر من انواع المتاجرة في المركبات والتي تتم ما بين التاجر والمشتري من غير علم سلطة النقد الفلسطينية وخارج الاطار القانوني وتتم من خلال الشيكات الشخصية بين المشتري والبائع، حيث تعد هذه الطريقة احد اكبر المخاطر على المواطنين ولا يتم السيطرة عليها وخارج اطار الجهاز المصرفي، وتتصور في مشكلات الشيكات الراجعة بين المواطنين والتجار.

8-2: المركبات المرهونة للبنوك من اجمالي الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) للاعوام 2008-2015:

بلغت نسبة المركبات المرهونة خلال العام 2015 من اجمالي عدد المركبات المسجلة 37% من المركبات المسجلة منها 90% مركبات خصوصية و 10% مركبات اخرى ، موضحة في الرسم البياني التالي:



بلغت نسبة المركبات المرهونة من عدد المركبات المسجلة ما نسبته 37% من اجمالي عدد المركبات المسجلة خلال العام 2015 بالمقارنة مع 43% خلال العام 2014، في حين بلغ عدد المركبات الخصوصية المرهونة ما نسبته 33% من عدد المركبات المسجلة خلال العام 2015 بالمقارنة مع 39% خلال العام 2014، موضحة في الرسم البياني التالي:



من الملاحظ على الرسم البياني السابق ان عدد المركبات المرهونة للبنوك وغيرها بدأت بالارتفاع منذ عام 2008 اي منذ بدأ منح التسهيلات الائتمانية لشراء المركبات من قبل البنوك ،حيث ارتفعت من

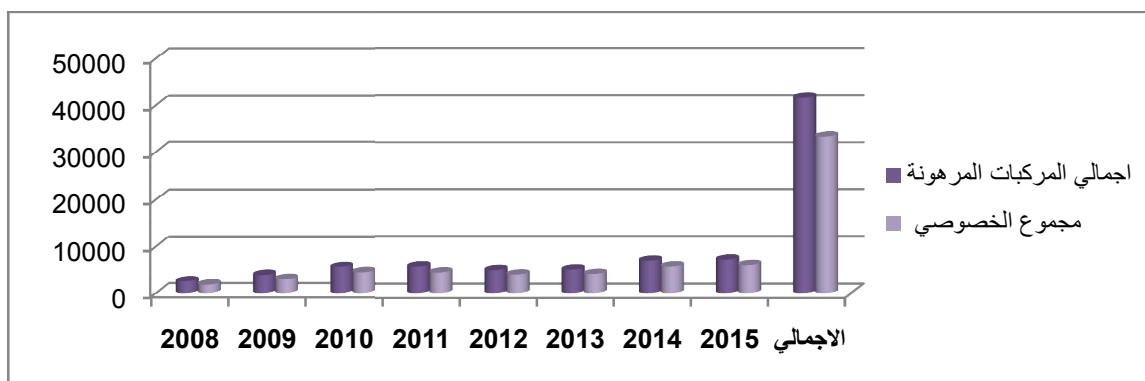
24% من عدد المركبات المسجلة عام 2008 لتصل الى ذروتها عام 2014 بنسبة 43% من المركبات المسجلة ، ثم عادت وانخفضت الى 37% عام 2015 .

80% من المركبات المرهونة مركبات خصوصية وخصوصية مزدوجة الاستعمال :

تبين من خلال بيانات المركبات المرهونة انه بلغ عدد المركبات المرهونة خلال الاعوام (2008-2015) ما يقارب ال (41,559) مركبة منها (33,298) مركبة خصوصية وخصوصية مزدوجة الاستعمال، موضحة في الجدول التالي :

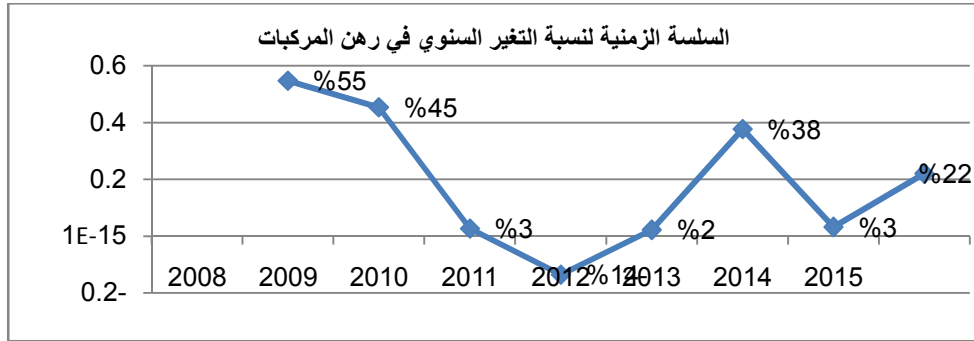
نوع المركبة	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	الاجمالي
اجمالي المركبات المرهونة	2464	3811	5543	5692	4925	5035	6932	7,175	5528	41559
مركبة خصوصية مزدوجة الاستعمال	1024	1622	2363	2810	2654	2857	4194	4747	3754	22271
صالون خصوصي	723	1349	2014	1614	1329	1252	1506	1240	1064	11027
مجموع الخصوصي المرهون	1747	2971	4377	4424	3983	4109	5700	5987	4818	33298
نسبة التغير السنوي في رهن المركبات	54.7%	45.4%	2.7%	-13.5%	2.2%	37.7%	3.2%	%22		

المصدر : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات -2015

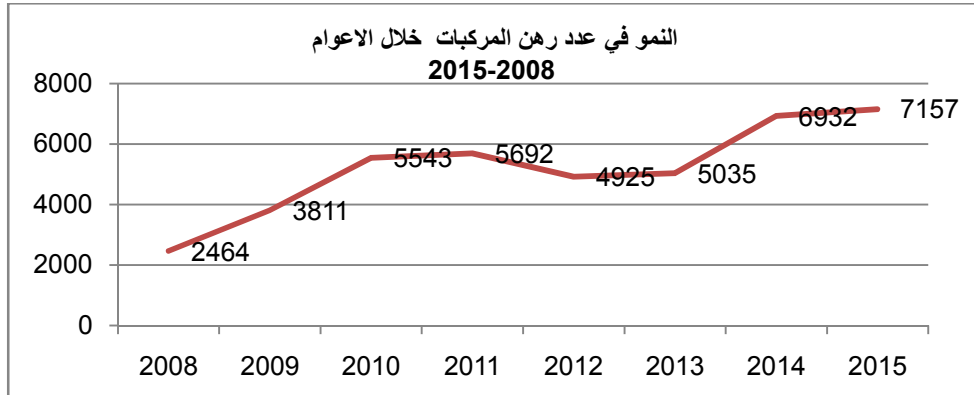


8-3: نسبة التغير النسوي في الطلب على رهن المركبات من اجمالي حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية :

بلغ متوسط نسبة التغير السنوي في الطلب على رهن المركبات في الاراضي الفلسطينية 22%، حيث ارتفع بشكل ملحوظ خلال العام 2008-2009 بنسبة 55% وارتفع بنسبة 45% خلال العام 2010، وارتفع بنسبة 38% خلال العام 2014 ، موضح في الرسم البيانية التالي:



ارتفع عدد المركبات المرهونة على مدار السنوات السابقة من 2,464 مركبة خلال العام 2008 ليصل الى 7,157 مركبة خلال العام 2015، موضحة في الرسم البياني التالي: _



4-8: شركات التأجير التمويلي :

من الاجراءات التي اتخذتها الشركات وخاصة وكلاء المركبات للعمل على توسيع شريحة الافراد والشركات لاقتناء وشراء المركبات تأسيس شركات التمويل التأجيري والتي تمكن الافراد من من اقتناء مركبات ومركبات خصوصية وتجارية وفق دفعات مريحة وطويلة نسبياً تنتهي بالتملك، والتي تتوافق مع الشريعة الاسلامية ، حيث ان اهم ما يميز خدمة الايجارة المنتهية بالتملك التي تقدمها الشركات نسب التغطية المرتفعة والشروط الميسرة وسرعة اتخاذ القرار في العديد من الشركات ، حيث تشكل المركبة الضمانة الاساسية مما يساعد المستأجرين على تحديث مركباتهم والاستفادة من مزايا المركبات الحديثة والمتطورة من حيث الجودة والامان والتقنيات المتطورة في توفير الوقود كما توفر تكاليف الصيانة من خلال الاقساط المريحة والميسرة.¹²

يعرف التمويل التأجيري انه التمويل المبني على الاصل ويستخدم لشراء الاصول الثابتة ومنها المركبات ، وذلك من خلال قيام شركات التأجير التمويلي بشراء الاصول التي يحتاجها المستأجر من المرودين ومن ثم توفير هذه الاصول التي يختارها المستأجر من الموردين، ومن ثم توفير هذه الاصول المشتراة لاستخدام المستأجر لفترة زمنية محددة مقابل دفعات الايجار (الملكية الاقتصادية)، مع بقاء الملكية القانونية للاصل للمؤجر.¹³

¹² تقرير صحفي بعنوان مبنا والاجارة توقعان اتفاقية تقديم خدمات التأجير التمويلي - وكالة معا - 2014

وتم خلال العام 2014 المصادقة على قرار رقم (6) لسنة 2014 بشأن التأجير التمويلي ، حيث سيساهم هذا القرار في ايجاد الاطار القانوني الواضح والفعال الذي من شأنه تنظيم العلاقة بين اطرف عقد التأجير التمويلي حيث يوضح تعريفاً واضحاً للتأجير التمويلي يميزه عن غيره من الادوات المالية وعمليات الايجار الاعتيادية .

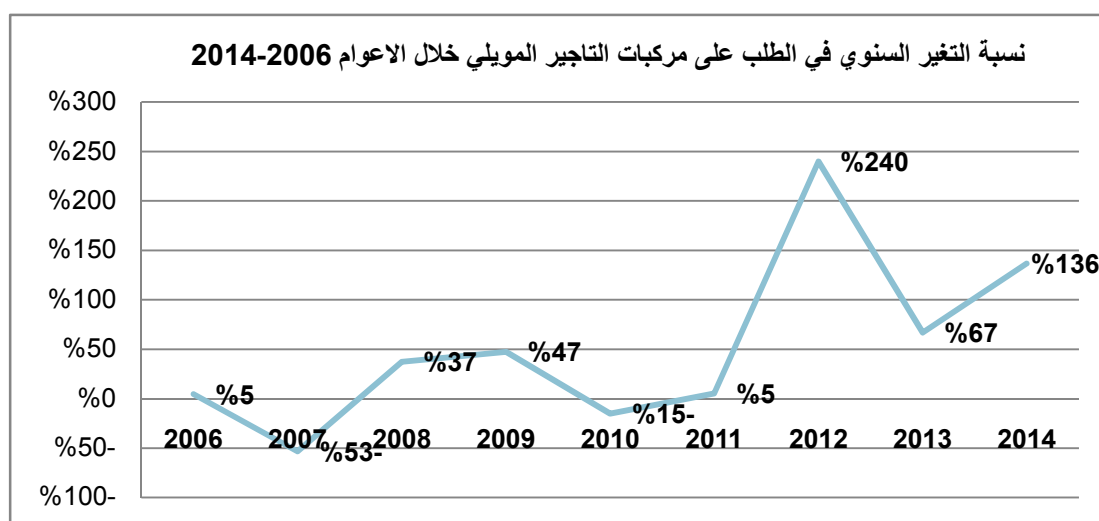
وتعمل في سوق التأجير التمويلي (11) شركات حتى نهاية عام 2015، موضحة في الجدول التالي:

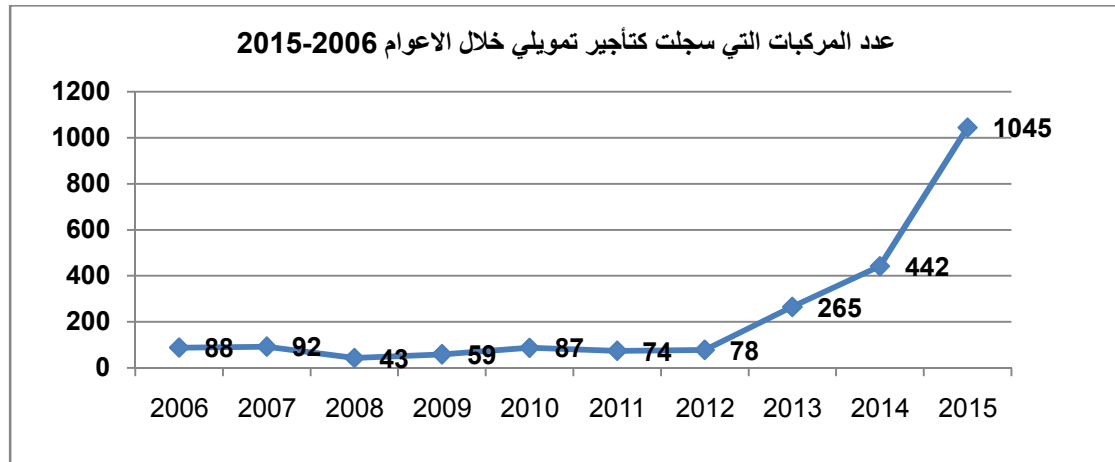
الرقم	شركات التأجير التمويلي العاملة
1.	الشركة العربية للتأجير التمويلي
2.	الشركة الفلسطينية للتأجير والتأجير التمويلي (بال ليس)
3.	جودك للتأجير المويلي
4.	شركة ريتز ليسينغ لخدمات التأجير والتأجير التمويلي
5.	شركة الاجارة الفلسطينية
6.	شركة المراد للتأجير والتأجير التمويلي
7.	شركة ايزي كار للتأجير التمويلي
8.	شركة ليز فور يو للتأجير التمويلي
9.	شركة ليس اند جو
10.	شركة مينا للتأجير والتأجير التمويلي
11.	شركة وابت ستون للتأجير التمويلي

المصدر: هيئة سوق راس المال - بيانات 2016

نسبة التغير السنوي في الطلب على التأجير التمويلي للمركبات :

تذبذب حجم الطلب السنوي على مركبات التأجير التمويلي من 88 مركبة خلال العام 2006 ليصل الى 1045 مركبة خلال العام 2015 **لترتفع الى 1462 خلال العام 2016 بنسبة ارتفاع بلغت** حيث تركز الطلب على مركبات التأجير التمويلي خلال الاعوام 2013 و 2015 بنسبة تغير بلغت 239.7% و 136.4% على التوالي، موضحة في الرسم البياني التالي:





8-5: الاسباب الرئيسية للارتفاع في قيمة القروض الموجة لشراء المركبات:

1. الاجراءات التوسع في التسهيلات الائتمانية الممنوحة للمواطنين من قبل البنوك العاملة في الاراضي الفلسطينية.

2. المنافسة القوية بين البنوك على استقطاب المواطنين .

3. عدم توفر السيولة بين ايدي المواطنين بدفعهم الى الاقتراض.

4. سياسة الشركات وخاصة وكلاء المركبات بالتسهيلات الممنوحة عبر البنوك وتسهيلات قد تصل الى 100% من قيمة المركبة.

5. المباشرة والتقليد بين المواطنين في اقتناء المركبات الحديثة.

6. الحاجة الى توفر مركبة خاصة في البيوت تدفعهم الى الاقتراض لتوفيرها .

7. عدم الحاجة الى توفير كفلاء عند شراء المركبات عن طريق البنوك حيث الضمان برهن المركبة.

- ولحماية المواطنين من مخاطر الاقتراض وتوجيه مدخراتهم للاستثمار عملت سلطة النقد الفلسطينية على وضع عدد من القوانين للحصول على التسهيلات من قبل البنوك منها العمل على وضع سقف للتسهيلات بنسبة لا تتجاوز 45% من دخل المواطن (بما يعرف بالاستعلام من سلطة النقد لالتزامات المالية للمواطنين)، مما دفع العديد من المواطنين للجوء الى طرق اخرى للشراء المركبات منها:

1. التأجير التمويلي للمركبات من خلال شركات التأجير التمويلي والتي ارتفع عددها الى 14 شركة خلال العام 2015، وجميع هذه الشركات مملوكة لوكلاء المركبات الجديدة خاصة وانه في حالة التأجير التمويلي لا يطلب من الافراد استعلام من سلطة النقد حول التزاماتهم وتتم المعاملات مباشرة بين الشركة والافراد او الشركات وبوساطة هيئة سوق رأس المال.

2. ارتفاع حدة المنافسة بين مستوردي المركبات وبالتالي قيام العديد من المستوردين بالتعامل وتقديم التسهيلات المباشرة للمواطنين من خلال الشيكات بين المواطن والتاجر، حيث لا تخضع هذه العملية كما ذكر سابقا لرقابة سلطة النقد.

الاثار المترتبة على ازدياد القروض على المركبات :

1. الحد من قدرة المواطنين على امكانية الاستثمار، حيث تصبح مدخرات المواطنين رهناً للبنوك.
2. ارتفاع حجم الابعاء والضغوطات المادية على المواطنين والتي تؤثر على حياة الاقتصادية والاجتماعية.
3. ارتفاع الضغوطات التي تمارس على المقترض من البنوك نتيجة اقتراضه بدون حاجة.
4. عدم توفر الامان الاقتصادي لدى المواطن خاصة مع تزايد الالتزامات المالية على المواطن.
5. يعد توجيه القروض بهذا الاتجاه عبئ على الاقتصاد الوطني ولا يشكل دعماً للتنمية الاقتصادية .
6. من المخاطر الاخرى التي تواجه المواطنين لجوء المواطنين للتعامل مباشرة مع التجار من خلال الشيكات الشخصية للمواطن، وهذا يعد احد اهم المخاطر التي تواجه المواطنين نظراً لارتفاع في مشاكل الشيكات الراجعة وعدم قدرة المواطنين على السداد احياناً.
7. كذلك من المخاطر التي تواجه المواطنين لجوءهم لتملك المركبة من خلال شركات التأجير التمويلي ، والتي يلجئ لها العديد من المواطنين نتيجة لارتفاع التزاماتهم المالية وعدم قدرتهم على الحصول على قروض من خلال البنوك نظراً لارتفاع التزاماتهم عن ما قيمته 45% من الدخل، وبالتالي لا يستطيع الحصول على موافقة للحصول على تمويل للمركبة ، حيث تعد احد طرق تهرب المواطنين من التصريح والاستعلام.

الفصل التاسع: الضرائب المفروضة على استيراد المركبات

ونسبة مساهمتها من اجمالي قيمة الرسوم الجمركية على السلع في الاراضي الفلسطينية :

9-1: نسبة ضريبة الشراء على المركبات من اجمالي قيمة ضريبة الشراء على السلع :

تبين من خلال بيانات وزارة المالية الفلسطينية للعام 2015 انه تم جباية ما يقارب 748 مليون شيكل من رسوم الجمارك على المركبات، شكلت ما نسبته 7.5% من اجمالي قيمة ايرادات الجمارك والتي بلغت 9,900 مليار شيكل خلال العام 2015 ، في حين يصل ما نسبته 94% من ما يتم جبايته من الضرائب غير المباشرة على السلع بالدرجة الاولى تضم المركبات والسجائر والمحروقات حيث تشكل النسبة الاكبر من حجم الضرائب.

وبما انه يوجد علاقة طردية بين عدد المركبات وحجم الطلب على الوقود كسلع مكملة، فان اتخاذ اي سياسة تتعلق برفع او تخفيض ضريبة الشراء على المركبات سينعكس مباشرة على حجم الطلب على الوقود والسولار في الاراضي الفلسطينية.

وبالتالي رفع ضريبة الشراء على المركبات قد يؤدي الى خفض حجم الطلب على المركبات وبالتالي خفض الطلب المقدر على المحروقات للسنوات القادمة، وبما ان الهدف الرئيسي لرفع الضرائب رفع الايرادات فان رفع ضريبة الشراء سيؤدي الى تراجع الايرادات المتحصلة من المركبات اولاً وسيؤثر بشكل غير مباشر على الضريبة المتحصلة من المحروقات خاصة اذا تم الاعتماد عليها للسنوات القادمة كمصدر ايرادات متجدد.

هدفة السياسة العامة لوزارة المالية بالعمل على تحديد ضريبة الشراء على المركبات بالية محددة تعتمد على حجم الماتور حيث تفرض ضريبة شراء مرتفعة على المركبات ذات حجم المحرك الاعلى والتي تستخدم لذوي الدخل المرتفع ، ويتم معاملة المركبات ذات حجم الماتور الصغير والتي تستخدم لذوي الدخل المحدود بضريبة شراء اقل.

ومن خلال تقرير نشر سابقاً حول الضرائب المفروضة على المركبات اشار التقرير ان القيمة الجمركية المفروضة على المركبات هي ثابتة وتقاس بنسبة 7 %، ولكن ما يختلف هو قيمة ضريبة بين مركبة وأخرى ، حيث يتم تحديد قيمة الضريبة حسب حجم المحرك " الماتور" فمثلاً تدفع المركبات التي يتجاوز حجم محركها "ماطور" (2000 CC) ضريبة شراء بقيمة 75 % ، اضافة الى القيمة المضافة 16 % . بينما تدفع المركبات التي يقل حجم محركها " الماتور" عن (2000 CC) ضريبة شراء بقيمة 50 % وقيمة مضافة 16 % . غير ان المركبة الاوروبية المنشأ يتم اعفاؤها من ضريبة الشراء وبالتالي يتم دفع فقط الرسوم الجمركية الثابتة وقيمتها 7%.

اذا القيمة الجمركية للمركبات هي ثابتة ومحددة بنسبة 7 % ، ولكن ضريبة الشراء تختلف قيمتها من مركبة لاخرى وحسب حجم المحرك، سواء اكانت مركبة صغيرة او خاصة، بينما المركبات العمومية والشحن وحتى الباصات هي معفية من ضريبة الشراء .

يذكر أن هذا الارتفاع في قيمة ضريبة الشراء جاء بعد تعديل وزاري في العام 2013 حيث كانت النسبة تصل للمركبات التي يزيد محركها عن (2000 CC) الى 25 % لتصبح الآن 75 %.

وحسب ما ذكر ذوو الاختصاص في دائرة الجمارك بأنه قديماً كانت قيمة ضريبة الجمارك المفروضة على المركبات موحدة للمركبات التي تسير على البنزين أو السولار بغض النظر عن حجم المحرك ، إلا أنه تم الاعتماد الية جديدة في تحديد ضريبة الشراء تختلف وينسب متفاوتة للمركبات بناء على حجم لماتور كما ذكر سابقاً ، في حيث المركبات الالكترونية والتي تعتمد على البنزين ، او الكهرياء ، او الاتيين معا، كانت تدفع ضريبة شراء بقيمة 10 % ، بينما المركبات الصديقة للبيئة كانت تدفع رسوم ما يقارب 30%.

9-2: قيمة إيرادات جمارك المركبات خلال الاعوام 2010-2015:

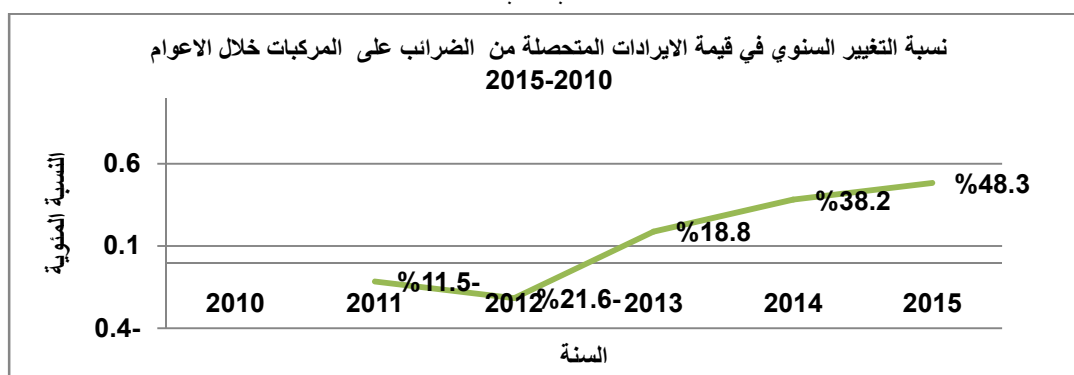
بلغت مجموع قيمة الإيرادات المتحصلة من الضرائب على المركبات خلال العام 2011 حوالي (392) مليون شيكل منخفضة بنسبة 11.5% عن عام 2010 حيث ارتفعت قيمة الضرائب المتحصلة من المركبات خلال عام 2010 بشكل مطرد نتيجة لارتفاع الطلب على المركبات خاصة بعد قرار تخفيض ضريبة الشراء على المركبات، ثم عادت وانخفضت خلال الاعوام 2011-2012 بسبب قرار وزارة المالية حول رفع قيمة ضريبة الشراء على المركبات ذات المحرك cc2000 واعلى، كما ارتفعت قيمة جمارك المركبات خلال عامي 2014-2015 بشكل كبير حيث بلغت نسبة التغير السنوي في الارتفاع 38% و 48% على التوالي ، نتيجة لعدد من الاسباب منها الارتفاع في حجم الطلب على المركبات والارتفاع في اعداد مستوردي المركبات ،بالاضافة الى قرارات وزارة النقل حول الزام المستوردين بالحد الأدنى للاستيراد 20-25 مركبة سنوياً ، بالاضافة الى الاجراءات والسياسات الجديدة الخاصة بتقليل الاعتماد على التحويل من اسرائيل والسماح بأدخال الدرجات النارية ، موضحة في الجدول التالي قيمة الإيرادات المتحصلة من جمارك المركبات للاعوام الخمس السابقة الإيرادات المتحصلة من (2010-2015)، موضحة على النحو التالي:

قيمة الإيرادات المتحصلة من رسوم الجمارك على المركبات للاعوام 2010-2015 ونسبة التغير السنوي

السنة	قيمة ضريبة الشراء *	نسبة التغير السنوي **
2010	443838635	
2011	392575930	-11.5%
2012	307788277	-21.6%
2013	365647540	18.8%
2014	505446500	38.2%
2015	749601576	48.3%

*المصدر: الادارة العامة للجمارك والمكوس - وزارة المالية - 2016

** حسابات الباحث



9-3: تأثير ضريبة الشراء على حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية :

اختلفت ضريبة الشراء على المركبات كما ذكر سابقا بناء على حجم الماتور خاصة خلال الاعوام الاخيرة 2012-2015 ، وبالتالي عند دراسة العلاقة بين حجم الطلب على المركبات ونسبة ضريبة الشراء على المركبات كان لا بد من تقسيم المركبات بناء على حجم الماتور (مركبات ماتور اقل من 2000 CC) ومركبات ماتور اكبر من 2000 CC موضحة في الجدول التالي:

حجم الطلب على المركبات بناء على حجم الماتور ونسبة ضريبة الشراء

حجم الماتور	*اقل من 2000cc	نسبة ضريبة الشراء **	نسبة ضريبة الشراء **	*اكبر من 2000cc	total
2004	1152	95%	95%	2091	3243
2005	4084	95%	95%	2675	6759
2007	4493	75%	75%	3103	7596
2008	6885	75%	75%	3097	9982
2009	11306	75%	75%	4232	15538
2010	15308	50%	50%	4572	19880
2011	13875	50%	75%	2916	16791
2012	11049	50%	75%	2369	13418
2013	9821	50%	75%	2365	12186
2014	13127	50%	75%	2580	15707
2015	16170	50%	75%	2951	19121

*المصدر : دائرة المعلومات - الادارة العامة للتخطيط والدراسات- وزارة النقل والمواصلات - 2016

** الادارة العامة للجمارك والمكوس- وزارة المالية الفلسطينية - 2016.

1- العلاقة بين نسبة ضريبة الشراء على المركبات وحجم الطلب على مركبات ماتور 2000CC واكبر :

ومن خلال تقدير معادلة الطلب على المركبات ماتور 2000CC واكبر مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة تبين ان هناك علاقة عكسية ضعيفة بنسبة 49% بين حجم الطلب على المركبات ماتور 2000CC واكبر وبين نسبة ضريبة الشراء المفروضة على هذا النوع من المركبات، مع نسبة خطأ معاينة بلغ 1%، حيث تم توضيح العلاقة بالمعادلة التالية :

$$= 6470-4550X$$

تحليل حساسية الطلب على المركبات لنسبة ضريبة الشراء المفروضة على شراء المركبات ماتور CC2000 واكبر موضحة في الجدول التالي :

قيمة ضريبة الشراء المقترحة	نسبة ضريبة الشراء	حجم الطلب المتوقع
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 50%	50%	4195
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 55%	55%	3967
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 60%	60%	3740
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 65%	65%	3512
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 70%	70%	3285
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 75%	75%	3057
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 80%	80%	2830

تقديرات الباحث

2- العلاقة بين نسبة ضريبة الشراء على المركبات وحجم الطلب على مركبات ماتور اقل من CC2000 :

ومن خلال تقدير معادلة الطلب على المركبات ماتور اقل CC2000 مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة تبين ان هناك علاقة عكسية معتدلة بنسبة 67% بين حجم الطلب على المركبات ماتور اقل من CC2000 وبين نسبة ضريبة الشراء المفروضة على هذا النوع من المركبات، مع نسبة خطأ معاينة بلغ 3%، حيث تم توضيح العلاقة بالمعادلة التالية :

$$= 23781-21241X$$

تحليل حساسية الطلب على المركبات لنسبة ضريبة الشراء المفروضة على شراء المركبات ماتور اقل من CC2000 موضحة في الجدول التالي :

قيمة ضريبة الشراء المقترحة	نسبة ضريبة الشراء	حجم الطلب المتوقع
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 30%	30%	17409
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 35%	35%	16347
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 40%	40%	15285
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 45%	45%	14223
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 55%	55%	12098
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 60%	60%	11036
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 65%	65%	9974
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 70%	70%	8912
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 75%	75%	7850
فرض ضريبة شراء على المركبات بنسبة 80%	80%	6788

تقديرات الباحث

ومما سبق يتضح ان الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية طلب يتأثر بنسبة التغير نسبة ضريبة الشراء بعلاقة عكسية حيث انه كلما ارتفعت ضريبة الشراء انخفض الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية وكلما انخفضت ضريبة الشراء ارتفع الطلب على المركبات .

الفصل العاشر: النتائج و التوصيات :

10-1: النتائج الرئيسية للدراسة:

- شهد سوق المركبات في الاراضي الفلسطينية طلباً نشطاً خلال السنوات العشر الاخيرة حيث ارتفع حجم الطلب على المركبات بمعدل سنوي قدره 19.3%، حيث ارتفع الطلب على المركبات في الاسواق المحلية من (6,811) مركبة عام 2005 الى (19,606) مركبة عام 2015، وبلغ عدد المركبات المرخصة في الاراضي الفلسطينية الضفة الغربية حتى نهاية شهر فبراير 2016 (185,529) مركبة مرخصة.
- الاتجاه العام للسلسلة الزمنية للطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية ذات اتجاه عام اخذ بالزيادة خلال الفترة من عام 2005-2015 لا انها تتأثر بشكل مباشر كغيرها من السلاسل الزمنية باي حدث عرضي كما حدث خلال عام 2006 حيث انخفض حجم الطلب نتيجة للاحداث السياسية واثرت بشكل سلبي على حجم الطلب على المركبات خلال تلك الفترة، كما ارتفع حجم الطلب على المركبات خلال عام 2010 نتيجة لانخفاض ضريبة الشراء على المركبات، ثم عاد وانخفض خلال العام 2011 نتيجة لاشباع السوق بالمركبات من جهة ومن جهة اخرى اشباع السوق الفلسطيني بالمركبات ونظرا لوجود عدد من الخلافات مع مستوردي المركبات في تلك الفترة.
- العوامل التي ادت الى ارتفاع الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية استمرار تخفيض ضريبة الشراء على المركبات، استقرار الاوضاع الاقتصادية استمرار التسهيلات الممنوحة من قبل البنوك على المركبات الجديدة والمستعملة ، ارتفاع عدد مستوردي المركبات المستعملة من 148 مستورد عام 2010 الى 212 مستورد عام 2015 ، ارتفاع في عدد وكلاء المركبات من 17 الى 23 مستورد خلال العام 2015 ، زيادة العروض على المركبات من قبل وكلاء المركبات، اتجاه المواطنين لشراء المركبات من خلال شركات التمويل التأجير حيث ارتفع عددها من (3 شركات عام 2007 الى 10 شركات عام 2014 الى 14 شركة خلال العام 2015)، فتح اسواق غزة امام مستوردي المركبات سواء في الضفة او غزة والسماح بأدخال مركبات الى قطاع غزة ، السياسات التي قامت بها عدد من الشركات خاصة وكلاء المركبات بالبيع بالتقسيط للمواطنين ، وبشكل مباشر.
- 54% من الطلب المركبات تركز على المركبات المستوردة مستعمل، خلال الاعوام 2010-2015، تلاها المركبات الجديدة (الوكالة) بنسبة (31%) ثم المركبات المحول من اسرائيل بنسبة (12%)، وغير ذلك شكلت (3%).
- تراجع الحصة السوقية من حجم الطلب على المركبات الجديدة من 40% عام 2014 الى 31% عام 2015 ، حيث يرجع هذا التراجع الى عدد من العوامل منها: زيادة عدد مستوردي المركبات المستعملة من 180 مستورد الى 212 مستورد عام 2015 ادى الى توفر العديد من البدائل والخيارات امام المواطنين،

اعتماد البنوك لمنح تسهيلات بنكية اكبر للمركبات المستعملة ، تراجع في العروض على المركبات الجديدة من قبل الوكلاء، محدودية المواطنين الراغبين باقتناء مركبات جديدة ذات الخصائص التكنولوجية الحديثة، ارتفاع اسعار المركبات الجديدة، وارتفاع الخسارة الناتجة عن امتلاكها حيث ان المركبة الجديدة تخسر ما ما بين 10% - 15% من ثمنها عند تسجيلها في دوائر الترخيص.

- هناك عدد من العوامل والمحددات التي اثرت على سوق المركبات الجديدة في الاراضي الفلسطينية: منها استمرار التامينات البنكية على المركبات ومنح القروض للمواطنين، قيام عدد من وكلاء المركبات بعمل عروض على المركبات خاصة خلال نهاية العام 2014، قيام عدد كبير من الوكلاء بفتح شركات تأجير تمويلي ادى الى التسهيل في حصول المواطنين على تسهيلات مباشرة مع الوكلاء، اعتماد المؤسسات الاهلية والاجنبية على شراء المركبات الجديدة الوكالة وخاصة من خلال التمويل التأجير، السياسات المتبعة في وزارة النقل والمواصلات بدعم استيراد المركبات الجديدة وخاصة المركبات العمومية من خلال قرار تملك رخص التشغيل (حيث يعطى من يحضر مركبة وكالة جديدة خصم يصل الى 25%) من قيمة رخصة التشغيل، سياسات وزارة النقل المستمرة بمنع تحويل المركبات الخصوصية الى الاراضي الفلسطينية.

- خلال السنوات السابقة تزايد عدد مستوردي المركبات المستعملة خلال عام 2015 الى (212) مستورد من (148) مستورد مركبات عام 2010، وبناءً على تعليمات وقرارات وزارة النقل الادارة العامة للشؤون الفنية تم الغاء 15 مستورد مركبات لم يلتزموا بالحد الأدنى لعدد الاستيراد السنوي خلال العام 2014، اما من حيث توزيع مستوردي المركبات بناء على المنطقة الجغرافية فقد تركز .

- بناء على توزيع مستوردي المركبات حسب المنطقة الجغرافية فقد تركز مستوردي المركبات المستعملة بنسبة 33% في محافظة رام الله والبيرة ، تلاها بنسبة 19% في محافظة جنين، ثم نابلس بنسبة 18% والخليل بنسبة 10%.

- ارتفعت حصة مستوردي المركبات المستعملة من حجم الطلب على المركبات من (43%) عام 2014 الى (54%) عام 2015 ، ويعود السبب في الارتفاع .

- يعد سوق المركبات سوق منافسة تامة في الاراضي الفلسطينية بين المستوردين ولا يحتكر تجار المركبات على محافظة او منطقة محددة ، فالاسواق مفتوحة امام تجار المركبات للبيع في كافة المحافظات وخلال عام 2015 تم فتح سوق غزة ايضا للمستوردين

- (36.2%) من حجم الطلب على المركبات المستعملة خلال الاعوام السابقة سجل في مديرية رام الله، تلاها كلاً من محافظة نابلس والخليل بنسبة (14.7%) ثم محافظة جنين بنسبة (10.8%) ومحافظة بيت لحم بنسبة (8.2%) ومحافظة طولكرم (5%) .

- تركزت الحصة السوقية للتجار ومستوردي المحافظات الجنوبية على محافظة الخليل بنسبة 45.6% و بيت لحم بنسبة 24.1%، تلاها دورا بنسبة 12.3% ثم رام الله 7.4% ، في حين تركزت الحصة السوقية لمستوردي المركبات من المحافظات الشمالية و بنسبة 31.2% في محافظة نابلس و 26.7% جنين تلاها بنسبة 11.5% طولكرم ومحافظة رام الله بنسبة 10.6% ، اما مستوردي المركبات في المحافظات الوسطى

فقد تركزت بنسبة 47.5% في محافظة رام الله وتلاها بنسبة 15.09% الخليل ، وبنسبة 10.79% في نابلس وبنسبة 8.18% بيت لحم.

- بلغ فائض العرض على المركبات المستوردة مستعمل (2,063) مركبة مجمركة وموجودة في المعارض بالاضافة الى عدد من المركبات الغير مسجلة او مجمرك ولا يوجد رقم حولها .

- العوامل المؤثرة على حجم استيراد المركبات المستعملة منها عوامل سياسية نتيجة لانتفاضة القدس والتي ادت الى انخفاض الطلب على المركبات المستعملة خلال العام 2015 بسبب عدم وجود استقرار سياسي وتزايد وتيرة العنف، ارتفاع حدة المنافسة بين تجار ومستوردي المركبات وخاصة المنافسة السعرية ، كما كان ذاك احد اهم اسباب انخفاض الحصة السوقية لمستوردي المركبات من جهة ومن جهة اخرى ادى الى ازدياد حجم عرض المركبات في الاراضي الفلسطينية، وزيادة حجم الطلب على المركبات، بالاضافة الى ارتفاع العروض على المركبات، زيادة التسهيلات الائتمانية الممنوحة من قبل البنوك على المركبات المستعملة، فتح سوق غزة كسوق جديدة للمركبات المستعملة للمستوردين، تزايد الطلب على شريحة المركبات قليلة التكلفة بسبب نمو عدد السكان الذين يرغبون في المركبات ذات التكلفة الاقل وخاصة المركبات المستعملة، اصدار عدد من القرارات والتعليمات والتي تحد من حجم التحويل من اسرائيل ادى الى فتح الاتفاق امام مستوردي المركبات المستعملة وفتح سوق جديد لهم.

- بلغ عدد المركبات المسجلة بكافة انواعها في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) (313) الف مركبة ، منها (27,275) منتهية الترخيص منذ عام 2011، وتم الغاء عدد كبير من المركبات نتيجة لارتفاع اعمارها وقدم تواريخ تسجيلها وهناك عدد اخر بلغ (15,989) مركبه منها تم شطبها والغاءه من قبل اصحاب المركبات ، وبالتالي بلغ العدد المقدر للمركبات التي تسير على الشارع خلال عام 2015 حوالي (222,604) مركبة.

- بناء على معادلة تقدير الطلب على المركبات مع ثبات العوامل الاخرى وبالا اعتماد على الطلب على المركبات للاعوام 2004-2015 تم تقدير حجم الطلب على المركبات للاعوام 2016-2022 بالا اعتماد على معادلة التنبؤ $y = 1329.x + 3537$.

- بلغت اطوال شبكة الطرق في الاراضي الفلسطينية (الضفة الغربية) خلال العام 2014 (22,858) كيلو متر، مقسمة طرق رئيسية واقلية ومحلية ، داخلية ، طرق مستعمرات ، وطرق زراعية وغير ذلك (الطرق المهجورة وراء الجدار) حيث بلغ طول شبكة الطرق المعبدة حوالي (9,963) كم اي ما نسبته 50% من اجمالي شبكة الطرق المرصودة في الاراضي الفلسطينية.

- بلغت كثافة المركبات المقدرة على الطرق الخارجية (3269.6) كم مربع بناء على تقرير وزارة الاشغال العامة للعام 2015 حوالي (68) مركبة/كم ، وقد ردت لتصل خلال الاعوام القادمة حتى بلوغ سنة 2022 حوالي (121) مركبة /كم اذا لم يحدث اي توسيع للطرق الخارجية على مر السنوات القادمة.

- بلغت كثافة المركبات المقدرة على الطرق الكلية المعبدة والتي بلغت (9882) كم عام 2010 (15 مركبة / كم ، وبالرغم من ازدياد اطوال الطرق لتصل الى (9963) كم خلال العام 2015 الى ان كثافة المركبات المقدرة على الطرق ارتفعت لتصل الى 23 مركبة / كم عام 2015 ، حيث بلغ متوسط نسبة التغير السنوي 9%، في حين قدرة كثافة المركبات لتصل خلال الاعوام القادمة 2016-2022 بناء على تقدير عدد المركبات مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة ان تصل الى (25) مركبة/كم خلال العام 2016 و(40) مركبة /كم خلال العام 2022 ، بمتوسط نسبة تغير سنوية 8%.
- بلغت كثافة المركبات المقدرة /كيلو متر على الطرق الداخلية والمحلية والتي بلغت (8423) كم خلال العام 2010 (17) مركبة/كم لتصل الى(26) مركبة /كم خلال العام 2015 بنسبة ارتفاع بلغت (53%) عن عام 2010 على الرغم من ارتفاع اطوال الطرق خلال العام 2015 لتصل الى (8576)، ويقدر اذا ما استمرت اطوال الطرق على وضعها الحالي ان تصل كثافة المركبات /كم على الطرق الداخلية والمحلية الى حوالي (46) مركبة /كم متر خلال العام 2022 .
- تشير الدراسات السابقة الى ان احد اهم العوامل التي ادت الى ارتفاع عدد حوادث الطرق عالمياً هو الارتفاع المتزايد في اعداد المركبات على المستوى العالمي، في حين بلغ عدد الحوادث المرورية المسجلة في الضفة الغربية خلال العام 2015 (8,985) حادث بنسبة زيادة بلغت (18%) عن عام 2014 (7,694) حادث، في حين بلغ متوسط نسبة التغير السنوي في عدد الحوادث خلال الاعوام السابقة 2008-2015 الى حوالي 13% سنوياً.
- توجد علاقة طردية قوية بنسبة (96%) بين الارتفاع في عدد الحوادث المسجلة والارتفاع في حجم الطلب على المركبات مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة ، وبالتالي كلما زاد الطلب على المركبات (زادت عدد المركبات المسجلة) وزاد عدد الحوادث المرورية.
- قدر ان يصل عدد الحوادث المرورية خلال عام 2016 الى (9,532) حادث ، وقدر ليصل الى (13,298) حادث خلال العام 2022، من خلال التنبؤ بمعادلة الانحدار $(y = 627.7x + 1372)$.
- تبين من خلال تقدير عدد الحوادث المرورية للاعوام 2016-2022 بالاعتماد على تقديرات عدد المركبات للأعوام 2016-2022 والاعتماد على معادلة الارتباط $y = 0.038X$ انه كلما ارتفع عدد المركبات بمقدار مركبة واحدة يرتفع عدد الحوادث بمقدار 0.038 حادث.
- هناك علاقة طردية متوسطة بين الطلب على مركبات السولار واسعار السولار بنسبة 77%، وعلاقة طردية ضعيفة بين الطلب على مركبات البنزين واسعار البنزين بنسبة 56%، وهذا يناهض قانون الطلب على السلع وينافي النظرية الاقتصادية التي تفترض وجود علاقة عكسية بين الطلب على السلعة وسعر

السلعة المكملة وبالتالي فان النظرية الاقتصادية لا تنطبق على الطلب على المركبات في الأراضي الفلسطينية .

- تنذبذة اسعار المحروقات في الاراضي الفلسطينية خلال الاعوام 2000-2014 حيث ارتفعت بشكل مطرد فرتفعت اسعار البنزين من 5.25 شيكل / لتر خلال عام 2003 الى 7.82 شيكل /لتر عام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت (49%) و ارتفعت اسعار السولار من 1.93 شيكل خلال عام 2000 الى 6.42 شيكل عام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت 233%.

- المواطنين في الأراضي الفلسطينية يتجهون لشراء المركبات ذات قوة الماتور الاقل والتي تستهلك سولار وبنزين اقل، مع الارتفاع المستمر في اسعار السولار والبنزين، حيث ارتفع حجم الطلب على المركبات ذات حجم الماتور (1500 وما دون) خلال الاعوام 2004-2015 بنسب متذبذبة من 6% عام 2004 الى 27% عام 2015، كما ارتفع حجم الطلب على المركبات ذات حجم الماتور 1501-2000 cc من 27% عام 2004 بنسب متفاوتة ليصل الى 57% خلال عام 2015 نظرا لرفع ضريبة الشراء على المركبات ماتور 2000 فما فوق.

- انخفض حجم الطلب على المركبات ذات حجم الماتور 2001-2500 cc خلال الاعوام 2004-2015 من 31% عام 2004 الى 6% عام 2015 (نتيجة لارتفاع ضريبة الشراء على المركبات ذات حجم الماتور 2000 cc واكثر ، بالاضافة الى الارتفاع في اسعار لسولار والبنزين مما دفع المواطنين لشراء المركبات ذات حجم الماتور الأقل لتقليل كميات استهلاك الوقود للتعويض عن الارتفاع في اسعار المحروقات.

- بلغ معدل استهلاك الوقود السنوي بناءً على نوع الوقود المستخدم للمركبات في الضفة الغربية (162,743) الف لتر بنزين و(452,615) الف لتر سولار خلال العام 2014، منها (163) لتر شهرياً لمركبات البنزين ، و(487) لتر شهرياً لمركبات السولار.

- هناك علاقة طردية قوية بنسبة (77%) بين حجم الطلب السنوي على المركبات ونصيب الفرد من الدخل القومي المتاح الـ GDP والذي يعد مؤشراً على مستوى النمو الاقتصادي أو الرفاهية الاقتصادية فزيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي يعني زيادة مستوى النمو أو الرفاه الاجتماعي والعكس صحيح)، ونظراً لوجود علاقة طردية فهذا مؤشر الى انه كلما ارتفع نصيب الفرد من الدخل القومي المتاح ارتفع الطلب على المركبات.

- هناك علاقة طردية قوية بنسبة (81%) بين معدل الاجر الشهري للعاملين بأجر في الأراضي الفلسطينية وحجم الطلب على المركبات.

- مقدر ان يصل معدل الاجر اليومي للعاملين بأجر مع نهاية عام 2022 من خلال معادلة الانحدار $(y=3.113x + 78.20)$ الى 137.3 شيكل.
- يفسر معدل الاجر اليومي ما نسبته (66%) من الارتفاع في حجم الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية، بنسبة خطأ معاينة بلغ (2%).
- بلغ عدد رخص السياقة الصادرة خلال العام 2015 (30,223) رخصة، بنسبة ارتفاع بلغت (5.1%) عن عام 2014 حيث بلغ عدد الرخص الصادرة (28,753) رخصة.
- هناك علاقة طردية قوية بنسبة 97% بين وحجم الطلب على المركبات وعدد رخص القيادة الصادرة .
- من خلال تقدير معادلة التنبؤ بعدد رخص السياقة للأعوام القادمة مع ثبات العوامل الاخرى واعتماد عدد رخص السياقة كمتغير مستقل وحجم الطلب على المركبات كمتغير تابع تم تقدير معادلة التنبؤ $y=0.57X$ ، حيث تبين انه كلما ارتفع حجم الطلب على الرخص الشخصية برخصة واحدة ارتفع حجم الطلب على المركبات بمقدار (0.57) مركبة لكل رخصة سياقة حيث يقدر ان يصل عدد رخص القيادة الصادرة خلال العام 2016 الى 32,047 رخصة قيادة وقدر ان يصل عدد المركبات المسجلة لنفس العام الى 18,267 مركبة ، في حين يقدر ان يصل عدد رخص القيادة الصادرة خلال العام 2022 الى (42,769) رخصة قيادة، ويقدر ان يصل عدد المركبات لنفس العام الى (24,378) مركبة بالاعتماد على التغير في عدد رخص السياقة الصادرة ومن خلال العلاقة التي تربط بين حجم الطلب على المركبات وعدد الرخص الصادرة.
- تشكل واردات المركبات ما نسبته (3.5%) من اجمالي قيمة الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية خلال العام 2014، ومن خلال تحليل السلسلة الزمنية لقيمة واردات المركبات من اجمالي قيمة الواردات السلعية تبين تراجع في قيمة واردات المركبات من إجمالي قيمة الواردات السلعية على مدار السنوات السابقة خلال الأعوام 2008-2014 خاصة خلال عامي 2009-2010 من 6.2% إلى 4.3% حيث بلغ متوسط نسبة مساهمتها من قيمة الواردات 4.15%.
- تركزت قيمة واردات المركبات خلال عام 2014 على المركبات المانية المنشأ بنسبة 37% ، والمركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي بنسبة 19%¹⁴ ، تلاها كوريا الجنوبية 10% ، 6% لكل من فرنسا والشييك، وبنسبة 5% لكل من اسبانيا واليابان، تلاها باقي الدول.

- تشكل الواردات السلعية من اسرائيل ما نسبته 69.6% من قيمة الواردات السلعية الى الاراضي الفلسطينية خلال عام 2014 ، بانخفاض بلغ 2% عن عام 2013 حيث بلغت نسبة الواردات السلعية من اسرائيل 71.6%.
- بلغت واردات المركبات من اسرائيل نسبة لا تجاوز 1% من قيمة الواردات السلعية من اسرائيل خلال عام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت 0.2% عن عام 2013 التي سجلت ما نسبته (0.8 %) من قيمة الواردات السلعية من اسرائيل.
- انخفضت قيمة المركبات المحولة من إسرائيل من 27.9% خلال عام 2008 إلى 19% خلال عام 2014 ، وهذا يؤكد توجه السياسة العامة في وزارة النقل لتقليل التحويل من الجانب الآخر.
- بلغ حجم الطلب على المركبات المحولة من الجانب الاسرائيلي خلال الاعوام السابقة 2010-2015 حوالي (14,829) مركبة، منها (5,112) مركبة تحويل شخصي من اسرائيل و(9,717) مركبة تحويل من اسرائيل من خلال مستوردي المركبات.
- انخفضت نسبة حجم الطب على المركبات خلال العامين 2010-2011 من اسرائيل بنسبة (31%) ويعود ذلك لعدة اسباب منها على وجه الخصوص قرار وقف تحويل المركبات العمومية من اسرائيل الى مركبات خصوصية، بالاضافة الى الاجراءات والتعليمات الجديدة التي صدرت عن وزارة النقل والخاصة بسياسة تقليل الاعتماد على السوق الاسرائيلي ، وتماشياً مع سياسة وزارة النقل لتحديث اسطول النقل وتخفيض اعمار المركبات العمومية وخاصة المعدات الهندسية والجرارات الزراعية والشاحنات و حافلات رياض الاطفال، ادى ذلك الى الانخفاض في عدد المركبات المشتراة بشكل ملحوظ.
- العوامل التي ساعدت على ارتفاع الطلب على المركبات الخاصة في الاراضي الفلسطينية:
 1. سوء توزيع وسائل النقل العام.
 2. عشوائية رحلات النقل العام وتكلفة الرحلات للأفراد والاسر.
 3. عدم تنظيم رحلات النقل العام بشكل يخدم الشريحة الاكبر من المجتمع.
 4. عدم توفر وسائل نقل عام لكافة المناطق سواء داخل المحافظات وفي نفس التجمع.
 5. النقل العام قائم على استثمارات فردية .
 6. الازدحامات المرورية داخل المدن تمنع توفر وسائل النقل العم عند الطلب لها خاصة في ساعات الذروة.

7. عدم تنظيم دخول الحافلات ولمركبات التجارية داخل المدن يؤدي الى الازدحامات المرورية.

8. عدم توفر حافلات نقل مريحة وحديثة ومنظمة بناء على مواعيد محددة.

9. التسهيلات الائتمانية الممنوحة من قبل البنوك.

• بلغت قيمة التسهيلات الائتمانية التراكمية الممنوحة للقطاعات الاقتصادية المختلفة حتى نهاية عام 2015 نحو (5,824.7) مليون دولار امريكي بالمقارنة بنحو (4,895.1) مليون دولار امريكي خلال العام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت 16% عن عام 2014.

• في حين بلغت قيمة التسهيلات الممنوحة لشراء المركبات ما نسبته 3.4% من قيمة التسهيلات البنكية الممنوحة للقطاعين العام والخاص خلال العام 2015 من قبل البنوك، وكان لهذه التسهيلات الاثر الاكبر على ارتفاع حجم الطلب على المركبات.

• تشكل التسهيلات الائتمانية الممنوحة لشراء المركبات عبئ مالي على كاهل المواطنين وتؤثر سلباً على مدخرات المواطنين وشعور المواطن بالاستقرار الاقتصادي.

• السلسلة الزمنية لحجم وقيمة القروض التراكمية الممنوحة لشراء المركبات في تزايد مستمر على مدار السنوات السابقة، خلال الاعوام 2008-2015، ارتفعت بشكل ملحوظ خلال عامي 2010 و 2011 بنسبة 50% و 30% على التوالي.

• يتعرض المواطنون والتجار الى العديد من المخاطر نتيجة للتعامل بالشيكات في عمليات بيع وشراء المركبات، ويتم التعامل بهذه الطريقة بين التجار والمواطنين بشكل مباشر، ومن غير علم سلطة النقد ولا يتم بهذه الطريقة العمل على الاستعلام عن المواطنين من قبل سلطة النقد مما يؤدي الى ارتفاع في مشكلات الشيكات الراجعة لعدم القدرة على الالتزام.

• بلغت نسبة المركبات المرهونة خلال العام 2015 من اجمالي عدد المركبات المسجلة 37% من المركبات المسجلة منها 90% مركبات خصوصية و 10% مركبات اخرى.

• بلغ متوسط نسبة التغير السنوي في الطلب على رهن المركبات في الاراضي الفلسطينية 22%، حيث ارتفع بشكل ملحوظ خلال عامي 2009 و 2010 بنسبة 55% و 45% على التوالي ، كما ارتفع بنسبة 38% خلال العام 2014.

• **ويعزي الارتفاع في الطلب على رهن المركبات لعدد من الاسباب يعزي منها :**

- التوسع في التسهيلات الائتمانية الممنوحة للمواطنين من قبل البنوك العاملة في الاراضي الفلسطينية ، المنافسة القوية بين البنوك على استقطاب المواطنين ، لجوء عدد من الشركات وخاصة وكلاء المركبات لاجراء عقود البيع من خلال البنوك، التنافس الشديد بين وكلاء المركبات والعروض على المركبات خاصة من خلال الاتفاق مع البنوك العاملة.
- ولحماية المواطنين من مخاطر الاقراض وتوجيه مدخراتهم للاستثمار عملت سلطة النقد الفلسطينية على وضع عدد من القوانين للحصول على التسهيلات من قبل البنوك منها العمل على وضع سقف للتسهيلات بنسبة لا تتجاوز 45% من دخل المواطن (بما يعرف

بالاستعلام من سلطة النقد بالالتزامات المالية للمواطنين)، مما دفع العديد من المواطنين للجوء الى طرق اخرى للشراء المركبات منها:

- الرهن التمويلي للمركبات من خلال شركات التأجير التمويلي والتي ارتفع عددها الى 14 شركة خلال العام 2015، وجميع هذه الشركات مملوكة لوكلاء المركبات الجديدة خاصة وانه في حالة التأجير التمويلي لا يطلب من الافراد استعلام من سلطة النقد حول التزاماتهم وتتم المعاملات مباشرة بين الشركة والافراد او الشركات وبوساطة هيئة سوق رأس المال.
- ارتفاع حدة المنافسة بين مستوردي المركبات وبالتالي قيام العديد من المستوردين بالتعامل وتقديم التسهيلات المباشرة للمواطنين من خلال الشيكات بين المواطن والتاجر، حيث لا تخضع هذه العملية كما ذكر سابقا لرقابة سلطة النقد.

• الآثار المترتبة على ازدياد القروض على المركبات :

- 1- الحد من قدرة المواطنين على امكانية الاستثمار، حيث تصبح مدخرات المواطنين رهناً للبنوك.
 - 2- ارتفاع حجم الابعاء والضغوطات المادية على المواطنين والتي تؤثر على حياة الاقتصادية والاجتماعية.
 - 3- ارتفاع الضغوطات التي تمارس على المقرض من البنوك نتيجة اقتراضه بدون حاجة.
 - 4- عدم توفر الامان الاقتصادي لدى المواطن خاصة مع تزايد الالتزامات المالية على المواطن.
 - 5- يعد توجيه القروض بهذا الاتجاه عبئاً على الاقتصاد الوطني ولا يشكل دعماً للتنمية الاقتصادية .
 - 6- من المخاطر الاخرى التي تواجه المواطنين لجوء المواطنين للتعامل مباشرة مع التجار من خلال الشيكات الشخصية للمواطن، وهذا يعد احد اهم المخاطر التي تواجه المواطنين نظراً لارتفاع في مشاكل الشيكات الراجعة وعدم قدرة المواطنين على السداد احياناً.
- من المخاطر التي تواجه المواطنين لجوءهم لتملك المركبة من خلال شركات التأجير التمويلي ، والتي يلجئ لها العديد من المواطنين نتيجة لارتفاع التزاماتهم المالية وعدم قدرتهم على الحصول على قروض من خلال البنوك نظراً لارتفاع التزاماتهم عن ما قيمته 45% من الدخل، وبالتالي لا يستطيع الحصول على موافقة للحصول على تمويل للمركبة ، حيث تعد احد طرق تهرب المواطنين من التصريح والاستعلام.

- السلسلة الزمنية للطلب على التأجير التمويلي باتجاه متزايد حيث ارتفع الطلب على التأجير التمويلي للمركبات بشكل مطرد و بنسبة تغير بلغت 239.7% و 136.4% خلال الاعوام 2013 و 2014 على التوالي.
- بلغ قيمة ما تم جبايته للعام 2015 ما يقارب 748 مليون شيكل من رسوم الجمارك على المركبات، حيث شكلت ما نسبته 7.5% من اجمالي قيمة ايرادات الجمارك والتي بلغت 9,900 مليار شيكل خلال العام 2015 حيث يصل ما نسبته 94% من ما يتم جبايته من

الضرائب غير المباشرة على السلع وتضم بالدرجة الاولى المركبات والسجائر والمحروقات وتشكل النسبة الاكبر من حجم الضرائب.

- ارتفعت قيمة الضرائب المتحصلة من المركبات خلال عام 2010 بشكل مطرد نتيجة لارتفاع الطلب على المركبات خاصة بعد قرار تخفيض ضريبة الشراء على المركبات، كما ارتفعت قيمة جمارك المركبات خلال عامي 2014-2015 بشكل كبير حيث بلغت نسبة التغير السنوي 38% و 48% على التوالي، نتيجة لعدد من الاسباب منها الارتفاع في حجم الطلب على المركبات والارتفاع في اعداد مستوردي المركبات بالاضافة الى قرارات وزارة النقل حول الزام المستوردين بالحد الادنى للاستيراد 20-25 مركبة سنوياً، كما كان هناك اثر للاجراءات والسياسات الجديدة الخاصة بتقليل الاعتماد على التحويل من اسرائيل والسماح بأدخال الدراجات النارية.

- العلاقة بين نسبة ضريبة الشراء على المركبات وحجم الطلب على مركبات ماتور CC2000 واكبر هناك علاقة عكسية ضعيفة بنسبة 49 مع نسبة خطأ معاينة بلغ 1%.
- العلاقة بين نسبة ضريبة الشراء على المركبات وحجم الطلب على مركبات ماتور اقل من CC2000 علاقة عكسية معتدلة بنسبة 67% مع نسبة خطأ معاينة بلغ 3%.
- العلاقة بين الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية وضريبة الشراء علاقة عكسية حيث انه كلما ارتفعت ضريبة الشراء انخفض الطلب على المركبات في الاراضي الفلسطينية وكلما انخفضت ضريبة الشراء ارتفع الطلب على المركبات.

ثانياً : التوصيات :

أولاً: على مستوى سياسات اسيتراد المركبات:

- 1- وضع سقف سنوي لعدد المركبات التي تدخل الى الاراضي الفلسطينية (بحيث يتم العمل على إعادة توزيع الحصص السوقية للمستوردين ووكلاء المركبات) مع العمل على إيجاد بدائل للتجار والمستثمرين.
- 2- حفاظاً على التوجه العالمي نحو البيئة ، على وزارة النقل العمل على وضع سياسة خاصة بالمواصفات الفنية للمركبات المستوردة مستعمل بحيث تتحدد ب EUR4-EUR5 .

ثانياً: على مستوى سياسات النقل العام داخل المدن :

تشجيع استخدام وسائل النقل العام من خلال :

1. اعادة توزيع وسائل النقل العام بحيث يتم توفير وسائل نقل عام لكافة المناطق سواء داخل المحافظات وفي نفس التجمع، من خلال مشروع اوريو .
2. تنظيم رحلات النقل العام وتكلفة الرحلات للأفراد والاسر بشكل يخدم الشريحة الاكبر من المجتمع.
3. تشجيع الاستثمارات في قطاع النقل العام لتطوير وتحديث الاسطول .
- معالجة الازدحامات المرورية داخل المدن الفلسطينية خاصة ساعات الذروة لتسهيل تقديم خدمات النقل العام وبالتالي توجه المواطنين لوسائل النقل العام .
4. تنظيم دخول المركبات التجارية والشاحنات الى المدن الفلسطينية خاصة ساعات الذروة وتحديد ساعات المساء.
5. توفير حافلات ومركبات نقل عام مريحة وحديثة لتشجيع استخدام وسائل النقل العامة .
6. تشديد الرقابة على المركبات العمومية وتنظيم الرحلات داخل المدن .

ثالثاً: على مستوى سياسات سلطة النقد :

- 1- تشديد القوانين والاجراءات من قبل سلطة النقد خاصة فيما يتعلق بالشيكات الراجعة .
- 2- فرض اجراءات وقوانين صارمة حول التسهيلات الممنوحة لقروض المركبات.
- 3- التعاون مع هيئة سوق رأس المال حول اجراءات عقود التاجير التمويلي للمركبات للأفراد
- وضرورة الزام المواطن بأقرار ذمة مالية لسلطة النقد حول التزاماته ، او اعتماد الية العمل المتبعة في البنوك بالاستعلام من قبل سلطة النقل حول التزامات مقدم الطلب وخاصة للأفراد

وليس الشركات ، كنوع من الحماية للمواطنين في حال ارتفاع التزاماتهم المالية عن المعمول به في القانون المقر .

رابعاً: على مستوى السياسات المالية والاقتصادية :

1- حفاظاً على حقوق تجار المركبات والمستوردين ودعماً للمستثمرين وحفاظاً على المال العام، على وزارة النقل ووزارة المالية العمل على تحديد بيع المركبات بكافة أنواعها من خلال معارض بيع المركبات ومستوردي المركبات من خلال اعتماد نماذج محددة في حالات التنازل ونقل الملكية بين المواطنين تعتمد على ضرورة توفر اسم المعرض او شركة الاستيراد ، خاصة وان مستوردي المركبات واصحاب المعارض يتحملون العديد من الضرائب (كالدخل ، القيمة المضافة ، المشتريات ، وغيرها من المصاريف) .

2- العمل على الزام من يرغب بممارسة تجارة بيع المركبات بالتسجيل لدى شركة او معرض استيراد ، واخذ رخصة مزاولة مهنة من قبل وزارة النقل ، ويكون التعامل من خلال الشركات والمعارض فقط (بفرض هامش ربح محدود) .

3- العمل على تشجيع السياسات الخاصة بالحد من الاستيراد من اسرائيل ، خاصة وان قيمة الواردات من اسرائيل تشكل نسبة كبيرة من قيمة الواردات الى الاراضي الفلسطينية و تؤثر على العجز في الميزان التجاري الفلسطيني مع اسرائيل .

4- العمل على فرض رسوم اضافية على المركبات ذات المواصفات الفنية EUR2-EUR3 .

5- وضع اليات محددة بين وزارات الاختصاص (المالية - الاقتصاد - النقل) لدعم سياسة وزارة النقل بتحديث اسطول المركبات خاصة المركبات التي تزيد اعمارها عن 25 - 30 عام

6- اعادة النظر في الرسوم المفروضة على المركبات بحيث يتم رفعها للحد من حجم الطلب السنوي على المركبات وتشجيع استخدام وسائل النقل العام.

7- العمل على وضع خطط وسياسات بديلة بناء على دراسات معمقة من قبل جهات الاختصاص تساعد على ايجاد بدائل لرفع ايرادات الدولة الفلسطينية بدلا من استمرار الاعتماد على ايرادات ضريبة الشراء على المركبات والمحروقات كمصدر ايراد ثابت .

8- العمل على وضع سياسات مالية خاصة بضريبة الشراء على المركبات لتحديث اسطول المركبات في الاراضي الفلسطينية، والتخلص من المركبات القديمة بناء على دراسة مشتركة مع وزارة المالية .

9- العمل على انشاء مناطق تخزين للمركبات (بوندد)، حيث اتضح من خلال بيانات وزارة المالية الفلسطينية الادارة العامة للجمارك انه تم جمركة ما عدده (16,836) مركبة، منها ما نسبته 25% حول الى قطاع غزة بعدد (4,269) مركبة، في حين سجل في الضفة الغربية

ما نسبته 62% من المركبات المجرمة، وبقي 13% فائض عرض (مجمرك وموجود في المعارض) ، بالإضافة الى وجود عدد اخر من المركبات دخلت عبر المعابر الاسرائيلية في معارض المركبات غير مرصودة وغير مجمركة، ويوجد عدد اخر على المعابر الاسرائيلية (حيث يتكبد اصحاب الشركات خسائر مادية بسبب سوء التخزين، وارتفاع تكلفة الارضيات.

خامساً: على مستوى السياسات الخاصة بتنظيم المدن:

- العمل على اعادة تنظيم الطرق والهياكل التنظيمية للمدن والمحافظات الفلسطينية نظراً لارتفاع عدد المركبات وازدياد حدة الازدحامات المرورية داخل المدن.
- اعادة تأهيل البنية التحتية للطرق بما يتلائم مع الارتفاع المتزايد في حجم الطلب على المركبات.

المراجع

- 1- كتاب فلسطين في ارقام 2015 - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2016.
- 2- التقرير الصحفي للتقديرات الأولية للحسابات القومية الربعية (الربع الرابع 2015 - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، رام الله - فلسطين
- 3- كتاب الاحصاء الاسرائيلي - 1995 - احصاءات النقل لمنطقة يهودا والسامرة.
- 4- صورة جوية لعام للطرق في الضفة الغربية 2014 - الادارة العامة لتخطيط الطرق والمواصلات - 2016
- 5- منظمة الصحة العالمية الإصابات الناجمة عن حوادث المرور - صحيفة وقائع رقم 358 أيار/ مايو 2015 .
- 6- الادارة العامة لشرطة المرور - تقرير الحوادث المرورية لعام 2015 .
- 7- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2016. مسح الرقم القياسي لأسعار المستهلك، 2000 - 2014. رام الله - فلسطين.
- 8- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2015- تقرير الحسابات القومية بالأسعار الجارية والثابتة.
- 9- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2015. كتاب فلسطين الإحصائي السنوي ، 2015.
- 10- تقرير صحفي بعنوان مينا والاجارة توقعان اتفاقية تقديم خدمات التأجير التمويلي - وكالة معا - 2014
- 11- وزارة المالية والتخطيط - الادارة العامة للجمارك والمكوس- 2016

تم بعون الله