

إقرار

أنا الموقع أدناه مقدم الرسالة التي تحمل العنوان:

مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة من قبل وزارة
المواصلات

أقر أن ما اشتملت عليه هذه الرسالة إنما هو نتاج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة إليه
حيثما ورد، و إن هذه الرسالة ككل أو أي جزء منها لم يقدم من قبل لنيل درجة أو لقب علمي أو
بحثي لدى أي مؤسسة تعليمية أو بحثية أخرى.

Declaration

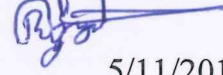
The work provided in this thesis, unless otherwise referenced, is the
researcher's own work, and not has been submitted elsewhere for any
other degree or qualification.

Student's name:

Signature:

Date:5/11/2014

اسم الطالب: انس رياض مصباح لبد

التوقيع: 

التاريخ:5/11/2014



الجامعة الإسلامية - غزة
عمادة الدراسات العليا
كلية التجارة
قسم إدارة الأعمال

مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي
في قطاع غزة من قبل وزارة المواصلات

**The appropriateness of the Criteria Used for
Pricing of public Transportation Services in Gaza
Strip – Applied Study in Ministry of Transportation**

إعداد الباحث

انس رياض مصباح لبد

إشراف الدكتور

وسيم إسماعيل الهابيل

أستاذ مساعد - الجامعة الإسلامية غزة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في إدارة الأعمال من كلية
التجارة في الجامعة الإسلامية بغزة

2014م - 1435 هـ



نتيجة الحكم على أطروحة ماجستير

بناءً على موافقة شئون البحث العلمي والدراسات العليا بالجامعة الإسلامية بغزة على تشكيل لجنة الحكم على أطروحة الباحث/ انس رياض مصباح لبد لنيل درجة الماجستير في كلية التجارة/ قسم إدارة الأعمال وموضوعها:

مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة من قبل وزارة المواصلات

The appropriateness of the Criteria Used for Pricing of public Transportation Services in Gaza Strip – Applied Study in Ministry of Transportation

وبعد المناقشة العلنية التي تمت اليوم الاثنين 26 ذو الحجة 1435 هـ، الموافق 2014/10/20م الساعة الواحدة ظهراً بمبنى طيبة، اجتمعت لجنة الحكم على الأطروحة والمكونة من:

.....	مشرفاً ورئيساً	د. وسيم إسماعيل الهابيل
.....	مناقشاً داخلياً	د. أكرم إسماعيل سمور
.....	مناقشاً خارجياً	د. وفيق حلمي الأغا

وبعد المداولة أوصت اللجنة بمنح الباحث درجة الماجستير في كلية التجارة/ قسم إدارة الأعمال.

واللجنة إذ تمنحه هذه الدرجة فإنها توصيه بتقوى الله ولزوم طاعته وأن يسخر علمه في خدمة دينه ووطنه.

والله ولي التوفيق ،،،

مساعد نائب الرئيس للبحث العلمي و للدراسات العليا

أ.د. فؤاد علي العاجز



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال تعالى:

"يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ
دَرَجَاتٍ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ"

صدق الله العظيم
(المجادلة، آية 11)

إهداء

إلى والدي الغالي ،، الذي طالما كان يوصيني بالإيمان والعلم .

إلى والدتي الغالية ،، التي كانت وما زالت شمعة تضيء دربي .

إلى إخواني وأخواتي الأعزاء .

إلى أساتذتي وكل من علمني حرفا .

إلى جميع الباحثين والمهتمين بالعلم والمعرفة .

إلى جميع الموهوبين والمتميزين في مجالات الحياة المختلفة .

إلى جميع من يهتم بتنشئة الموهوبين ورعايتهم ويقدم يد العون لهم أين ما كانوا .

إلى كل من أحب الله وفلسطين . .

أهدي هذا الجهد المتواضع ،،

الباحث: انس لبدي

شكر وتقدير

"وَقَالَ رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا

تَرْضَاهُ وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ" (النمل، آية 19)

اللهم اني أسألك أن تلهمني حمدك، وتجعل عملي مخلصاً لوجهك . فالحمد والشكر بجلالك

وعظيم سلطانك.

أي جهد هو مزيج من أفكار حفزها وشجعها أشخاص آخرون، وخطتها الباحث الذي سعى
لمزج تلك المقادير بحيث يوضع بحثاً، يُملأ له أن يكون قيماً ومفيداً.
أريد أن أشكر هؤلاء الذين أنعموا عليّ بأفكارهم وجهودهم، وقدموا إليّ كل الدعم، والنصح من من
باب العرفان بالجميل لما بذلوه من جهود طيبة.
وأخص بالشكر والامتنان الأستاذ المشرف الدكتور: وسيم الهابيل، الذي شجعني بنصائحه الطيبة
وإرشاداته القيمة لإخراج هذا العمل بصورته النهائية. والشكر موصول لجميع الأساتذة الأفاضل
بكلية التجارة بالجامعة الإسلامية.
كما أتقدم بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة المتمثلة بالدكتور: أكرم سمور والدكتور: وفيق الاغا
لتفضلهما بقبول مناقشة هذه الدراسة.
وأقدم بجزيل الشكر لكل من ساعدني ووقف معي طيلة دراستي للماجستير عائلتي الغالية إخواني
وأخواتي، وأصدقائي، والشكر موصول الدكتور أسامة العيسوي وزير النقل والمواصلات السابق الذي
لم يدخر جهداً أبداً في مساعدتي ولمساعدته لي في إتمام هذه الرسالة.
وأخيراً أشكر كل من وقف بجانبني ودعمني وكل من اهتم بإخراج هذه الدراسة لتنتفس على أرض
الواقع.

لذا فجزيل الشكر للجميع

الباحث: انس لبد

قائمة المحتويات

م	الموضوع	رقم الصفحة
	استهلال -----	ب
	إهداء -----	ج
	شكر وتقدير -----	د
	قائمة المحتويات -----	هـ
	قائمة الجداول -----	ح
	ملخص الدراسة باللغة العربية -----	ك
	ملخص الدراسة باللغة الانجليزية -----	ل
الفصل الأول: الإطار العام للدراسة		
1.1	مقدمة الدراسة -----	2
1.2	مشكلة الدراسة -----	3
1.3	أهميه الدراسة وأهدافها -----	5
	أهميه الدراسة -----	5
	أهداف الدراسة -----	6
1.4	متغيرات الدراسة -----	6
1.5	فرضيات الدراسة -----	7
الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة		
المبحث الأول: سياسات التسعير وتسعير أجرة النقل العمومي والمواصلات بصفة عامة		
1.1.1	تمهيد -----	11
1.1.2	تعريف التسعير -----	11
1.1.3	مفهوم التسعير في الإسلام -----	12
1.1.4	التسعير من وجهة نظر تسويقية -----	12
1.1.4	سياسات التسعير -----	13
1.1.5	تسعير الخدمات العامة وخدمة النقل العمومي -----	13

المبحث الثاني: واقع المواصلات بقطاع غزة		
22	وزارة النقل والمواصلات	2.2.1
25	أهم انجازات الوزارة	2.2.2
29	إحصائيات	2.2.3
المبحث الثالث: وزارة المواصلات بغزة والتركيز على سياسات التسعير لأجرة النقل العمومي في قطاع غزة		
36	وزارة المواصلات بغزة والتركيز على سياسات التسعير	2.3.1
36	التعديلات المستمرة على عملية تسعير أجرة النقل العامة	2.3.2
37	مدى مناسبة تسعيرة المواصلات العامة بين محافظات الوطن المختلفة لجميع الأطراف	2.3.3
38	آلية احتساب تسعيرة أجرة المواصلات والنقل العمومي	2.3.4
39	احتساب تسعيرة المواصلات العامة حسب نوع المركبة	2.3.5
44	نموذج تسعيرة أجرة النقل العمومي والمواصلات النهائية لعام 2014	2.3.6
الفصل الثالث: الدراسات السابقة		
46	مقدمة	3.1
47	الدراسات المحلية	3.2
49	الدراسات العربية	3.3
51	الدراسات الأجنبية	3.4
60	التعقيب على الدراسات السابقة	3.5
الفصل الرابع: الطريقة والإجراءات		
65	منهجية الدراسة	4.1
66	مجتمع الدراسة.	4.2
66	عينة الدراسة.	4.3
67	أداة الدراسة	4.4
68	صدق وثبات الاستبانة	4.5
74	المعالجات الإحصائية	4.6

الفصل الخامس: تحليل البيانات واختبار فرضيات الدراسة		
76	----- مقدمة	5.1
76	----- الوصف الإحصائي لعينة الدراسة وفق المعلومات الشخصية	5.2
79	----- تحليل فقرات الاستبانة	5.3
94	----- اختبار فرضيات الدراسة	5.4
الفصل السادس: النتائج والتوصيات		
123	----- مقدمة	6.1
123	----- النتائج	6.2
124	----- التوصيات	6.3
المراجع		
127	----- المراجع العربية	
130	----- المراجع الأجنبية	
134	----- المواقع الالكترونية	
الملاحق		
136	----- وزارة المواصلات بغزة والتركيز على سياسات التسعير	ملحق رقم (1)
137	----- التعديلات المستمرة على عملية تسعير أجرة النقل العامة	ملحق رقم (2)
138	----- مدى مناسبة تسعيرة المواصلات العامة بين محافظات الوطن المختلفة لجميع الأطراف	ملحق رقم (3)
139	----- آلية احتساب تسعيرة أجرة المواصلات والنقل العمومي	ملحق رقم (4)
140	----- مثال لآلية احتساب أجرة السفر من غزة إلى رفح	ملحق رقم (5)
141	----- نموذج لتسعير المواصلات عام 2009 وكذلك عام 2014	ملحق رقم (6)
146	----- أعضاء لجنة التحكيم	ملحق رقم (7)
147	----- الإستمابنة في صورتها النهائية	ملحق رقم (8)
151	----- كتاب موجه من الجامعة الإسلامية لتسهيل مهمة الباحث في توزيع الاستبانات	ملحق رقم (9)

قائمة الجداول

م	اسم الجدول	رقم الصفحة
2.1	أطوال شبكة الطرق في الأراضي الفلسطينية حسب المحافظة والمنطقة ونوع الطريق	29
2.2	عدد المركبات ونوعها	30
2.3	توزيع المركبات المسجلة حسب نوع الوقود حسب نوع الوقود	30
2.4	توزيع المركبات المسجلة حسب سنة الترخيص	31
2.5	توزيع المركبات المسجلة حسب سنة الإنتاج المركبة	31
2.6	توزيع الكراجات وأعدادها وتصنيفاتها	32
2.7	توزيع خطوط تقديم خدمة النقل العمومي بجميع أنواعها	32
2.8	المركبات حسب نوع التسجيل	33
2.9	المركبات المسجلة سنويا حسب الجنس	33
2.10	درجة رخص القيادة الشخصية الصادرة حتى تاريخ استخراج البيانات	33
2.11	رخص القيادة الشخصية الصادرة سنويا	34
2.12	احتساب تسعير المواصلات للحافلات 30 راكب	39
3.11	احتساب تسعير المواصلات للحافلات 20 راكب	40
2.13	احتساب تسعيرة المواصلات العامة للمركبات 7 راكب	41
2.14	احتساب تسعيرة المواصلات العامة للمركبات 4 راكب (عمومي داخلي)	42
4.1	معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الأول: (أسعار المحروقات في قطاع غزة) مع الدرجة الكلية للمعيار	68
4.2	معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الثاني: (رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات) مع الدرجة الكلية للمعيار	69
4.3	معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الثالث: (معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة) مع الدرجة الكلية للمعيار	69
4.4	معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الرابع: (أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة) مع الدرجة الكلية للمعيار	70
4.5	معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الخامس: (اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي) مع الدرجة الكلية للمعيار	70

71	معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار السادس : (مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات) مع الدرجة الكلية للمعيار -----	4.6
72	مصنوفة معاملات ارتباط كل معيار من معايير الاستبانة والأبعاد الأخرى وكذلك كل بعد بالدرجة الكلية للاستبانة -----	4.7
73	يوضح معاملات الارتباط بين نصفي كل معيار من معايير الاستبانة وكذلك الاستبانة ككل قبل التعديل ومعامل الثبات بعد التعديل -----	4.8
73	يوضح معاملات ألفا كرونباخ لكل معيار من معايير الاستبانة وكذلك للاستبانة ككل -----	4.9
	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب العمر -----	5.1
76	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب التخصص -----	5.2
77	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي -----	5.3
78	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المسمى الوظيفي -----	5.4
79	يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الخبرة العلمية -----	5.5
80	المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار -----	5.6
82	المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار -----	5.7
84	المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار -----	5.8
87	المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار -----	5.9
89	المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار -----	5.10
91	المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار -----	5.11
94	معامل الارتباط بين أسعار المحروقات و تسعير أجرة النقل العمومي -----	5.12
95	معامل الارتباط بين رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات وتسعير أجرة النقل العمومي -----	5.13
96	معامل الارتباط بين معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة و تسعير أجرة النقل العمومي -----	5.14
96	معامل الارتباط بين توفر قطع غيار للمراكب العمومية وأسعارها و تسعير أجرة النقل العمومي -----	5.15
97	معامل الارتباط بين عدد مركبات النقل العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي و تسعير أجرة النقل العمومي ---	5.16
99	تحليل الانحدار المتعدد لمعاملات الانحدار -----	5.17
100	مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير العمر ----	5.18
102	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة تعزى لمتغير العمر -----	5.19

103	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير العمر -----	5.20
104	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة تعزى لمتغير العمر -----	5.21
105	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة تعزى لمتغير العمر	5.22
106	يوضح اختبار شيفيه في المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير العمر -----	5.23
107	يوضح اختبار شيفيه في الدرجة الكلية تعزى لمتغير العمر -----	5.24
108	مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير التخصص العلمي -----	5.25
110	مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير المؤهل العلمي -	5.26
112	مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير المسمى الوظيفي	5.27
114	مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير الخبرة العملية	5.28
116	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة تعزى لمتغير الخبرة العملية -----	5.29
117	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير الخبرة العملية -----	5.30
118	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة تعزى لمتغير الخبرة العملية ----	5.31
119	يوضح اختبار شيفيه في المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة تعزى لمتغير الخبرة العملية -----	5.32
120	يوضح اختبار شيفيه في المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير الخبرة العملية -----	5.33
121	يوضح اختبار شيفيه في الدرجة الكلية تعزى لمتغير الخبرة العملية -----	5.34

ملخص الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل

العمومي في قطاع غزة من قبل وزارة المواصلات.

ولتحقيق أهداف الدراسة قام الباحث بجمع البيانات من مصادرها المختلفة، وقد استخدم المنهج

الوصفي التحليلي لإجراء الدراسة، و الإستبانة كأداة رئيسة لجمع المعلومات وقد تكونت عينة

الدراسة من أفراد الإدارة العامة للنقل على الطرق في وزارة النقل، والبالغ عددهم (98) باختلاف

مسمياتهم الوظيفية، حيث تم توزيع (30) استبانة كدراسة أولية ثم توزيع (98) استبانة، تم استرداد

(94) استبانة، وقد بلغت النسبة الإجمالية (95.92%)، وتم استخدام برنامج SPSS الإحصائي

لتحليل البيانات. وقد أظهرت نتائج الدراسة أن هناك نظاما تتبعه وزارة النقل والمواصلات لتسعير

أجرة النقل العمومي وفق بعض المعايير والأسس والمتغيرات حيث تتوفر بعض المبادئ الأساسية

لهذا النظام، ولكن الممارسة الفعلية في تطبيق هذا النظام للتسعير يفتقر لبعض الضوابط والمعايير

الضرورية وقد خلصت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات التي من شأنها أن تعزز نظام تسعير

أجرة النقل العمومي لدى وزارة النقل والمواصلات من أهمها تحديث أساليب التسعير وفق أسس

علمية حديثة. يوصي الباحثة وزارة النقل والمواصلات بضرورة وضع برنامج (نظام) متكامل لتسعير

أجرة النقل العمومي وأنه من الضروري مراعاة المقاييس غير المالية عند تسعير أجرة النقل العمومي

والأخذ بعين الاعتبار ثقافة العامة وطبيعة البيئة في قطاع غزة. كما توصي بضرورة تخصيص

وحدة لتسعير أجرة النقل العمومي.

Abstract

This study aimed to investigate The appropriateness of the Criteria Used for Pricing of public Transportation Services in Gaza Strip – Applied Study in Ministry of Transportation. To achieve the objectives of the study, the researcher collected data from different sources, used the descriptive analytical approach to conduct the study and the questionnaire as the main tool of data collection. The population of the study are members of the public administration of public transportation Study in Ministry of Transportation, totaling (98) according to different job titles. The questionnaires were distributed (30) as a pilot study, and the distribution of (98) questionnaires, (94) were recollected, the overall percentage (95.92%) then analyzed by the SPSS program for statistical analysis. The results show that there is a system followed by the Ministry of Transportation for pricing the public transportation fees according to certain criteria and variables where there are some basic principles of this system, but the actual practice of the pricing system lacks some of the criteria and standards necessary The study concluded a set of recommendations that will enhance pricing system of public transportation fees at the Ministry of Transportation of the most important recommendations is updated pricing methods according to modern scientific based. research Recommends that Ministry of Transportation need to develop a integrated pricing program) system (public transportation fees and it is necessary to take into account measurements of non-financial when pricing public transportation fees and taking into account the culture of the public and the nature of the environment in the Gaza Strip. Also recommends the need to customize unit in the ministry for pricing of public transportation fees.

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

- ✻ مقدمة الدراسة
- ✻ مشكلة الدراسة
- ✻ أهمية الدراسة وأهدافها
 - أهمية الدراسة
 - أهداف الدراسة
- ✻ متغيرات الدراسة
- ✻ فرضيات الدراسة

1.1 مقدمة:

لقد حرص الإنسان على تطوير حياته بطرق شتى منذ نشأة الخليقة من خلال تطوير ملكان سكناه على مستويات مختلفة من حيث التطور العمراني و الخدماتي للتجمعات السكانية والتي عرفت بالمدن.

ولاستكمال عملية التطور لهذه المدن، لكان لا بد من وجود نظام نقل ومواصلات لتتنقل الناس والتيسير عليهم في أمور حياتهم، وتقديم الخدمات بطريقة سهلة وسريعة وآمنة سواء كان ذلك داخل المدينة أو بين المدن، حيث أصبحت تبرز أهمية المدن عبر التاريخ من خلال أهمية ودور قطاع الخدمات فيها وخاصة المواصلات.

ويتميز قطاع النقل والمواصلات، في معظم الدول النامية، وكذلك في الضفة الغربية وقطاع غزة، بدور خدمتي للقطاعات الأخرى، فهو يقدم خدمات لقطاع الزراعة والصناعة وللتنشيد والبناء والسياحة والتجارة، إضافة إلى العديد من الخدمات العامة والشخصية؛ لذلك يلعب قطاع النقل والمواصلات دوراً رئيساً في تنمية الاقتصاد للدولة، فهو يسهم في الناتج القومي الإجمالي، وقد شكل هذا القطاع ما نسبته 6.3% من الناتج القومي الفلسطيني 444.42 مليون دور عام 2013 (الإحصاء الفلسطيني، 2013).

وبالرغم من الأهمية الإستراتيجية الكبيرة لقطاع النقل والمواصلات إلا أن عملية التخطيط والتنظيم بقيت عائقاً كبيراً أمام كثير من الحكومات والجهات المعنية. تنوعت الأبحاث والدراسات مع اختلاف الظروف والأزمنة في آلية وسبل تطوير أنظمة المواصلات والتخطيط لها بما فيها وضع سياسات تسعير النقل والمواصلات، ونشأت بذلك علوم تخطيط المواصلات والتي هي جزء لا يتجزأ من علوم إدارة المدن، إلا أن بعض البلدان لم تجر على نظام النقل والمواصلات هذه التغيرات الجوهرية أو حتى عمليات تطوير للخطط المتعلقة بأنظمة تسعير المواصلات وتنظيمها، ولكن ذلك عائد لأسباب مختلفة منها سياسية واقتصادية واجتماعية. وان فلسطين تعاني من ظروف اقتصادية وسياسية واجتماعية حالت دون تطور كثير من القطاعات منها قطاع النقل والمواصلات.

1.2 مشكلة الدراسة:

منذ أن ظهر الإنسان على سطح الأرض وهو يسعى لتوفير حاجاته المختلفة، وك ان من الطبيعي أن يواجه عامل المسافة عندما سعى لتحقيق رغباته، مما حدا به البحث عن وسيلة أخرى غير أقدامه لكي يوسع دائرة انتشاره الأفقي وفي تاريخ الإنسان على ظهر الأرض الذي يمتد إلى عشرات الآلاف من السنين نجد أن هناك تقسيما يؤدي بنا إلى التعرف على مرحلتين تاريخيتين في استخدام وسائل النقل، المرحلة الأولى طويلة جدا وتبدأ من بداية التاريخ الإنساني إلى حوالي قرن مضى، أما المرحلة الثانية فهي قصيرة نسبيا لا تتجاوز القرن (محمد، 1974، ص 37).

وفيما يخص المرحلة الأولى ليس هناك معلومات أكيدة عن استخدام المواصلات غير انه من الثابت أن قدماء المصريين استخدموا القوارب للنقل حوالي (2000) سنة ق.م، وقد بدأ النقل الهري باستخدام الأشخاص لنقل الأثقال، ثم العربات حيث كانت أولى العربات ذات دواليب حجرية، ومن المعتقد أن البابلي ناول من استخدمها (2000) سنة ق.م، وفي آسيا أول ما استخدمت الدواب في النقل، وقد استمر التطور حتى ظهرت في حوالي القرن الثاني عشر المركبات ذات العجلات الأربع ثم عربات الخيل في إنجلترا في القرن الثامن عشر (كامل، 1981).

أما المرحلة الثانية فهي قصيرة كما اشرنا ومع ذلك فقد تميزت بتنوع هائل في شكل وسائل النقل ومبدأ الطاقة المستخدمة لتحريك مركبات النقل المختلفة، من استخدام قوة البخار، وإلى آلة الاحتراق الداخلي "الكهرباء"، ومؤخرا استخدام الطاقة النووية (محمد 1974، ص 17).

إن قطاع غزة جزء لا يتجزأ من فلسطين نشأ قديما وتطور عمرانيا وذلك نتيجة للتزايد السكاني، ولكن أنظمة النقل والمواصلات بشكل عام لم تتطور بشكل متواز مع هذا التزايد السكاني والتطور العمراني، ويعود ذلك لفترات الاحتلال المتعاقبة التي مر بها قطاع غزة، وكذلك الظروف الاقتصادية والسياسية المحيطة بالقطاع، مما أدى إلى ظهور العديد من المشاكل في نظام المواصلات سواء على مستوى التخطيط والتنظيم، أو على مستوى البنية التحتية والإنشائية، لذلك كان لا بد من دراسة الواقع الحالي لنظام النقل والمواصلات وأنظمة وضع تسعيرة المواصلات بشكل خاص والبحث في تطويرها لتناسب مع المستوى المعيشي ولتناسب مع الظروف الاقتصادية والاجتماعية المهيمنة على قطاع غزة.

ومن ثم تظهر مشكلة الدراسة من خلال ملاحظة الباحث بأن هناك خلا يتعلق بإهمال هذا النوع من الدراسات الحيوية الذي له أهمية خاصة في دعم وتطوير التخطيط والتنظيم الصحيح للنظام

الإداري العام ولقطاع المواصلات، وتزداد المشكلة في معرفتنا أن هذا الخلل والنقص في الدراسات في جزء منه مقصود من خلال عدم الاهتمام الكافي بقطاع النقل والمواصلات خلال فترة الاحتلال الإسرائيلي لقطاع غزة.

ومن أبرز مظاهر هذه المشكلة أن نظام التسعير للخدمات العامة بحاجة للتدعيم والإصلاح، مما يترتب عليه عدم رضي المواطنين سواء كـ ان سائق أو راكب، بالإضافة لتعرضهم لكثير من المشاكل اليومية بين السائق والراكب، بسبب عدم وجود تسعيرة ثابتة ملائمة للمواصلات، ومما لا شك فيه أن مثل هذا التقصير في هذا القطاع يترك أثراً سلبياً بين المواطن والحكومة؛ وهنا تنبثق أسئلة البحث:

السؤال الأول: ما مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تحديد تسعيرة المواصلات العامة في قطاع غزة والتي تستخدمها وزارة النقل والمواصلات ؟
السؤال الثاني: " هل يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين أسعار المحروقات و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 ؟

السؤال الثالث: هل يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 ؟

السؤال الرابع : هل يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 ؟

السؤال الخامس : هل يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين توفر قطع غيار للمركب العمومية وأسعارها و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 ؟

السؤال السادس : " هل يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين عدد مركبات النقل العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 ؟

السؤال السابع: هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى للمتغيرات التالية (العمر - التخصص العلمي - المؤهل العلمي - المسمى الوظيفي - سنوات الخدمة) ؟

1.3 أهمية الدراسة وأهدافها:

1- أهمية الدراسة

يعتبر قطاع النقل من الركائز الأساسية للاقتصاد بشكل عام وللاقتصاد الفلسطيني بشكل خاص وذلك لخصوصية الأوضاع الفلسطينية في ظل التقلبات السياسية والاقتصادية المتلاحقة منذ العهد العثماني وحتى الآن، لاسيما في ظل الإهمال المقصود لهذا القطاع خلال فترة الاحتلال، و منذ تسلم السلطة الوطنية الفلسطينية مهامها في قطاع غزة بدأ الاهتمام بهذا القطاع من خلال استحداث وزارة النقل والمواصلات لخطط وأنظمة في محاولة لإيجاد بنية تحتية تخدم الاقتصاد الفلسطيني النامي، ويحتل النقل البري أهمية خاصة في قطاع غزة كونه شري ان الحياة الواصل بين جميع المدن وكونه وسيلة المواصلات الوحيدة المتوفرة في قطاع غزة، لذلك ك ان لابد من وجود نظام لتسعير المواصلات . وبصورة عامة تتلخص أهمية هذه الدراسة في كونها من الدراسات الرائدة التي تعالج موضوع تسعيرة المواصلات للنقل البري في قطاع غزة، كما تظهر أهميته ا في أنها تشكل مصدرا لهذا النوع من الدراسات وإثراء المكتبة المحلية والعربية بالمعلومات والبيانات العلمية الموثقة بحيث يمكن للباحثين والدارسين الاستفادة منها بهدف تطوير قطاع النقل في القطاع لأهميتها كعقدة مواصلات مهمة في القطاع، كما أن تطوير هذا القطاع والخدمات ينعكس على القطاعات الانتاجية الأخرى على مستوى القطاع ككل.

أولا/الأهمية بالنسبة للمواطنين : يعتبر الباحث هذه الدراسة ذات أهمية بالنسبة للمواطنين، حيث أنها تعمل على تحديد أسعار ووسائل النقل العمومي و تأخذ بعين الاعتبار حقوق المواطنين كزبائن، و المستوى المعيشي للسكان، وكذلك حقوق المواطنين كمقدمين للخدمة مع مراعاة التكاليف الملقاة على عاتقهم والمستوى المعيشي كذلك النسب الربحية.

ثانيا/ الأهمية بالنسبة للحكومة : حيث تعمل على تنمية قطاع المواصلات وتطويره ووضع سياسات ممنهجة تتعلق بوسائل النقل العام، كذلك فإنها تعد مصدرا لتنظيم التحصيل الضريبي بالنسبة للحكومة.

ثالثا/ بالنسبة للجامعة: تنثري هذه الدراسة مكتبة الجامعة الإسلامية بدراسات متعلقة بقطاع النقل والمواصلات والخدمات العامة والسياسات العامة، كما أن هذه الدراسة ستكون من ضمن الدراسات القليلة جدا ا لمتعلقة بمجال تسعير المواصلات كسياسة عامة على المستوى الفلسطيني والعربي بشكل عام.

رابعاً/ الأهمية بالنسبة للباحث : تتبع أهميه هذه الدراسة بالنسبة للباحث رغبته في دراسة هذا الموضوع واهتمامه بمكوناته، خاصة بعد أن رأى مدى أهمية مثل هذه الدراسات على المستوى العملي خاصة في قطاع غزة من خلال وسائل الإعلام المختلفة.

2- أهداف الدراسة:

1. تشخيص واقع النقل العمومي والمواصلات في قطاع غزة
2. التعريف بأهمية دور قطاع النقل والمواصلات في تحقيق التنمية الاقتصادية في قطاع غزة.
3. تسليط الضوء على قطاع النقل العمومي ووسائل النقل العمومي في قطاع غزة، ودور الحكومة في دعم وتنمية هذا القطاع.
4. حصر المعوقات التي تحول دون وضع سياسات ممنهجة وعلى أسس علمية لخدمات النقل العمومي في قطاع غزة.
5. البحث عن آلية لوضع سياسات تسعير واضحة وعادلة ومقبولة لدى المواطنين من خلال تحديد وجمع المعايير اللازمة لوضع تسعيرات للمواصلات.
6. بيان كيفية الاستفادة من تجارب الدول المتطورة في مجال النقل والمواصلات ، وتقديم التوصيات المناسبة للجهات ذات العلاقة.

1.4 المتغيرات:

المتغيرات المستقلة:

- أسعار المحروقات وتقاس بالشيكول لكل لتر وهو متغير كمي.
- أسعار الترخيص والتأمين لسيارات العمومي وتقاس بالشيكول وهي متغير كمي.
- تكاليف الصيانة وتقاس بالشيكول سنوياً وهي متغير كمي.
- مدى توفر قطع غيار السيارات وأسعارها وتقاس بالشيكول وهي متغير كمي.
- عدد وسائل النقل العمومي تقاس بالوحدة وهي متغير كمي.

المتغير التابع:

ملاءمة تسعير أجرة النقل العمومي وهي متغير Dummy.

1.5 الفرضيات:

انبثقت الدراسة من الفرضيات التالية:

مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة:

- 1 يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين أسعار المحروقات و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05.
- 2 يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05.
- 3 يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05.
- 4 يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين توفر قطع غيار للمراكب العمومي وأسعارها و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05.
- 5 يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين عدد مركبات النقل العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05.
- 6 السادسة يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لارتباط المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة على تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 من نتائج الانحدار المتعدد باستخدام طريقة Stepwise
- 7 توجد فروقات ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة 0.05 بين متوسطات استجابة المبحوثين حول (مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة) تعزى للبيانات الشخصية:

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى لمتغير العمر (أقل من 30 سنة، أقل من 40 سنة، أقل من 50 سنة، 50 سنة فما فوق)
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى لمتغير التخصص العلمي (محاسبة ، إدارة أعمال، اقتصاد، هندسة)

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة بتعزى لمتغير المؤهل العلمي (دبلوم فما دون، بكالوريوس، دراسات عليا)
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة بتعزى لمتغير المسمى الوظيفي (مدير عام، مدير فرع، رئيس شعبة، مدير دائرة، رئيس قسم، مراقب، مساعد إداري)
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة بتعزى لمتغير الخبرة العملية (أقل من 5 سنوات، أقل من 10 سنوات، أقل من 15 سنة، 15 سنة فأكثر).

الفصل الثاني

الإطار النظري للدراسة

المبحث الأول: التسعير وسياسات التسعير وتسعير 

أجرة النقل العمومي والمواصلات بصفة عامة

المبحث الثاني: واقع المواصلات بقطاع غزة 

المبحث الثالث: وزارة المواصلات بغزة والتركيز على 

سياسات التسعير

المبحث الأول

التسعير وسياسات التسعير وتسعير أجرة النقل العمومي والحواصلات بصفة عامة

- ✻ تمهيد
- ✻ مفهوم التسعير
- ✻ مفهوم التسعير في الإسلام
- ✻ التسعير من وجهة نظر تسويقية
- ✻ سياسات التسعير
- ✻ تسعير الخدمات العامة وخدمة النقل العمومي

1.1.1 تمهيد

تعتبر خدمة المواصلات العامة في قطاع غزة من مقومات الحياة الاقتصادية والاجتماعية والحضرية في القطاع، تطورت عبر تعاقب السنين والأيام، وازدادت أهميتها عبر التطور العلمي والتقني الحديث، وأيضا التطورات الاجتماعية والاقتصادية في القطاع وازدياد العمران والكثافة السكانية، وخصوصا في الفترة الأخيرة المتجلية بالتطور الحضاري والاجتماعي لدى سكان القطاع غزة، فضلا عن الطلب المتزايد لدى جميع أطراف المجتمع على خدمات النقل والنقل العام، طلبا للراحة والتيسير، كذلك تعتبر أسعار المواصلات من أهم العوامل التي ينظر إليها الناس في خدمات النقل العام.

وتتنوع التعريفات الواردة بشأن التسعير وتسعير الخدمات العامة والمواصلات بشكل خاص وذلك يرجع لاختلاف الظروف والعوامل في شتى البقاع والدول تبعا لتنوع معايير التمييز بينها، وظهور مصطلحات جديدة، ومن هذه المنطلق يمكن تسليط الضوء على بعض من هذه التعريفات على النحو التالي:

1.1.2 تعريف التسعير:

السعر:

تعبير عن قيمة الأشياء التي يتم تبادلها في السوق . أو القيمة التبادلية عن المنتجات في التبادل التسويقي.

من التعريفين السابقين نجد أن السعر ما هو إلا صيغة لعلاقة تبادلية ما بين الأفراد الذين يدفعون النقود، والوحدات التسويقية على اختلاف أشكالها والتي تقوم بعملية تقديم المنتجات لهم ; أو هو الثمن مقابل شيء ما (النقود); أو هو مجموعة من القيم (نقود) والتي يستبدلها المستهلك مقابل فوائد أو امثلاك أو استخدام المنتج أو الخدمة ". (قوة نقدية لدى المستهلك) (الشيبي، 2009).

1.1.3 مفهوم التسعير في الإسلام:

أولاً: التسعير في اللغة:

يقال سعر النار والحرب:

يسعرها سعراً وأسعرها وسعرها، بمعنى هيجها وألهبها، واستعر وتسعرت:

استوقدت ونار سعير: مسعورة، والسعير هي النار قال تعالى " وَإِذَا الْجَحِيمُ سُعِّرَتْ " (سورة التكوين آية 12) ومنه قوله تعالى وكفى بجهنم سعيراً " (النساء آية 55) وقوله تعالى: "فسحقاً لأصحاب السعير" (الملك آية 11) أي بعداً لأصحاب النار، ويقال سعر السلعة بتشديد العين، أي جعل لها ثمناً، وحدد لها سعراً ومنه التسعير الجبري : وهو أن تحدد الدولة بما لها من السلطة العامة ثمناً رسمياً للسلع، بحيث لا يجوز للبائع أن يتعدها، والسعر مفرد ويجمع على أسعار. (الرازي، (430/1)، ص 163).

ثانياً: التسعير في الاصطلاح:

جاء تعريف التسعير عند الفقهاء بتعريفات عدة للدلالة على معناه من أهمها:

ما جاء عند الحنفية وعند المالكية:

حيث عرفه الباقي بقوله " فهو أن يحدد لأهل السوق سعراً ليبيعوا عليه فلا يتجاوزونه (الباقي، (17/5)).

وعند الشافعية:

عرفه الشيخ زكريا الأنصاري بقوله " أن يأمر الوالي السوق أن لا يبيعوا أمتعتهم إلا بسعر كذا، ولو في وقت الغلاء للتضييق على الناس في أموالهم " (الكاساني، 1191) وعند الحنابلة:

عرفه البهوتي بقوله: "وهو منع الناس البيع بزيادة على ثمن يقدره" (المواق، 1491) وعرفه أيضاً بقوله: "أن يسعر الإمام أو نائبه على الناس سعراً، ويجبرهم على التبائع به (الزيلعي، 1897)، وعرفه النجدي بقوله: "وهو أن يأمر الوالي الناس بسعر لا يتجاوزونه (النجدي، 1995) وقد عرفه

الإمام الشوكاني بقوله " هو أن يأمر السلطان أو نائبه أو كل من ولي من أمور المسلمين أمراً، أهل السوق أن لا يبيعوا أمتعتهم إلا بسعر كذا، فيمنع من الزيادة عليه أو النقصان إلا لمصلحة (الشلي).

بالنظر في هذه التعريفات نجد أنها متقاربة المعنى ولكننا نختار منها تعريف الشوكاني لشموله، وهو أن يأمر السلطان أو نائبه أو كل من ولي من أمور المسلمين أمراً، أهل السوق أن لا يبيعوا أمتعتهم إلا بسعر كذا، فيمنع من الزيادة عليه أو النقصان إلا لمصلحة. (حولي 2006، ص 4).

1.1.4 التسعير من وجهة نظر تسويقية:

السعر:

من فهمنا العام للتبادلات التجارية، نقدر على إعطاء تعريف للسعر كالآتي: أن السعر هو ما يعطى كعائد للمنتج في عملية التبادل التجاري في هذه الحالة ما أعطي مقابل السلعة أو المنتج يسمى "سعر".

أما إذا ما المنتج هو خدمة فسعر المنتج في هذه الحالة ربما نرى له تسميات أخرى غير السعر مثل رسوم أو تعرفه وما إلى ذلك. (Philip Kotler, Gary Armstrong: 2010)

الأداة الرئيسية التي يستخدمها مديري المنتجات والتسعير لتقييم القيمة لمنتجاتها في السوق هي الخريطة القيمة للعملاء. استخدام القيمة المضافة للعملاء محاسبياً، يمكننا أن نستنتج الخلاقات المرتبطة بين الفعالية والآثار الجانبية، وسهولة الاستخدام الصفات. ومن هنا نستنتج أن التسعير هو:

التسعير:

التسعير أحد الأدوات التي تحقق قيمة إضافية للعملاء، ويستخدم لمساعدة الشركات على تحقيق نهج شامل وثابت لتقييم ما يعتبرونه العملاء قيمة مقابل العلامات التجارية المتنافسة وتنفيذ التسعير على أساس القيمة.

التسعير هو استخدام البيانات في تقييم منتج للخروج بهيكل شامل للتسعير. ويلخص الرسم البياني تسعير قيمة الفروق بين قيمة المنتج والمنتج ويمهد الطريق لتسعير المنتج الخاص به على أساس

قيمتها في السوق، وكذلك على أساس التكاليف الخاصة به. كما لوحظ في وقت سابق للمنتج غالباً ما يكون المتوسط أو حتى جميع المنتجات، ولكن يمكن أن يكون المنتج الحالي المنافسين الرئيسيين في السوق من خلال دراسة أسعار منتجاتهم، وهو منتج وثيق لمنتجك في الأداء العام، أو أي منتج آخر كنت تتنافس. الجانب الأيسر من الرسم البياني للتسعير نتائج القيمة المضافة للعملاء محاسبياً. الجانب الأيمن من الرسم البياني يركز على التسعير على أساس القيمة المضافة فقط. (2006 Bradley T. Gale and Donald J. Swire).

مراجعة التسعير: السعر مقابل سعر عادل للمنتجات في السوق أو البيئة. وهذه يكشف التناقضات والمشاكل في تسعير خط الإنتاج والمنتجات بشكل عام وما إذا كان يتم تسعير المنتجات بشكل منتظم أعلى أو أقل من قيمتها في السوق.

1.1.5 سياسات التسعير:

تعرف السياسة التسعيرية بأنها مجموعة الإجراءات التي يتم من خلالها التأثير على الأسعار، لذا تعد هذه السياسات من أهم ما يمارسه المشروع من قرارات والتي يتحدد بناءً عليها حجم الإيرادات مما يؤثر على أرباحية المشروع. (بخاري، 2009، ص 96).

1.1.6 تسعير الخدمات العامة وخدمة النقل العمومي:

تحتاج عمليات التنمية التي تتم في القطاعات المختلفة في مختلف دول العالم وبشكل خاص الدول النامية إلى تدعيم مسارها وذلك بإتاحة الفرصة للقطاع الخاص بالاستثمار والمنافسة في كافة القطاعات الخدمية، ويتحقق هذا التوجه بشكل أكبر فاعلية إذا وضعت تسعيرة الخدمات العامة على أسس اقتصادية وتجارية، ومن ذلك عمل مراجعة للتعرفة تبنى على أسس علمية ويراعى فيها النواحي الاقتصادية والاجتماعية.

ولكي يتحقق الهدف لا بد أن تتصف عملية تحديد تعرفة الخدمات العامة بالمرونة في تغير السعر طبقاً للتكلفة واستجابة لأوضاع السوق، وتقسيمها إلى فئات حسب نوع الاستهلاك وكذلك وقت الاستخدام لكي تساعد على تحقيق الأهداف الرئيسية ومن بينها وضع تعرفة مناسبة ومرونة تغطي

المجالات المطلوبة وتهدف إلى نمو الإيرادات لقطاع المواصلات لمقابلة الخدمة الفعلية والاستثمارات المالية وتحقيق عائد معقول للسائقين بموجب خطط التطوير السنوية في القطاع. إن التسعير الفعال لخدمة النقل العمومي في قطاع غزة يعمل على جذب القطاع الخاص للمنافسة والاستثمار في مشاريع تقدم خدمات نقل عام على أسس تجارية واقتصادية.

وحيث أن عملية مراجعة التعرفة (التسعيرة) تعتبر أهم العوامل المؤثرة في العرض والطلب على خدمات النقل العمومي في قطاع غزة لذا من الضروري أن تتسم آلية تحديدها بالدقة والنظرة المتوازنة اللازمة سواء لجانب المستهلك أو لجانب مقدم الخدمة (السائق) وسرعة الاستجابة للمتغيرات ومعرفة الآثار المترتبة على التعرفة (التسعيرة) والأسباب الجوهرية التي تدعو إلى مراجعة وتعديل التعرفة (التسعيرة) للخدمة العامة وخدمة النقل العمومي في قطاع غزة عند الحاجة، من منطلق التكلفة الفعلية لتقديم الخدمات (التوزيعي وإبانمي وحسن و الحصان، 2002).

ولإتمام عملية مراجعة التعرفة (التسعير) لخدمات النقل العمومي لابد من دراسة أهم العوامل والمعطيات التي تعمل على تهيئة الوضع قبل الشروع في عملية تغيير التعرفة (التسعيرة) ومن أهمها مراجعة تنبؤات التكاليف لتسهيل تحليل التكلفة.

كما يفترض مراجعة عوامل تقليل التكاليف في ضوء المتغيرات المحيطة، وذلك لوضع خطة محدثة للمصروفات الرأسمالية التي تؤثر على التكاليف من أجل تحليل هيكل التكلفة لبناء تكلفة اقتصادية لتقديم خدمات النقل العمومي ووضع الأسعار التي تناسبها.

ويعتبر التحليل المالي من أهم العناصر اللازمة لعملية التسعير، والذي يهدف إلى تصميم المتطلبات المالية للقطاع وتحديد متطلبات الدخل التي تضمن دخلاً مالياً معقولاً للسائق مع ربح معقول ويمكن من العمل على أسس اقتصادية وتجارية وبالتالي يؤدي إلى رفع موثوقية القطاع.

ولا تقتصر آلية التسعير الواردة هنا على خدمة النقل العمومي بل يمكن تطبيقها على أي قطاع خدمي مشابه. وسيتم في هذه الدراسة التركيز على العناصر التالية:

1. أسس تسعير خدمات النقل العمومي في قطاع غزة
2. أهداف إعادة مراجعة التعرفة (التسعيرة).
3. عوامل وضوابط تحديد التعرفة (التسعيرة) المناسبة.
4. تأثير تغيير التعرفة (التسعيرة).
5. الرؤية المستقبلية لسياسة التسعير.

وسيتم استعراض كل عنصر من هذه العناصر كما يلي:-

1 أسس تسعير خدمات النقل العمومي في قطاع غزة

حرصت وزارة النقل والمواصلات في فلسطين وقطاع غزة خاصة خلال العقود الماضية على تسعيرات لخدمات النقل العمومي لا تعكس التكاليف الفعلية لهذه الخدمة، إلا أنه بعد إعادة هيكلة قطاع المواصلات وتطوير الكثير من الخدمات التي تقدمها وزارة النقل والمواصلات خاصة في قطاع غزة أصبح من الضروري تطوير الآليات والأساليب التي يتم بموجبها وضع سياسات وقرارات التسعير المناسب لقطاع النقل العمومي والمواصلات (خدمات النقل العام).

وحتى يتم تحديد تسعير مناسب لأي من الخدمات العامة فإنه يجب تطبيقه على أسس سليمة، واستخدام إستراتيجية واضحة للوصول إلى تسعير فعال لهذه الخدمة.

ومن أهم هذه الأسس ما يلي: (التوجيهي وابانمي وحسن و الحصان، 2002).

- 1 مراعاة ضرورة تحقيق عائد معقول على المستثمر وهو السائق (سائق المركبة العمومي).
- 2 اقتراح أو وضع التعرفة (التسعيرة) بشكل دقيق وذلك من قبل هيئة مستقلة خاصة لدراسة ومراقبة تكلفة تقديم خدمات النقل العمومي تاكسي وباصات عمومي وغيرها من خدمات النقل العمومي المتنوعة واقتراح التعرفة (التسعيرة) المناسبة لمقابلة التكاليف وتحقيق عائد لسائقي المركبات العمومي ومراعاة ظروف كافة المستهلكين.
- 3 المرونة في تغير التعرفة (التسعيرة) حسب التكلفة وظروف السوق.
- 4 تقسيم التعرفة (التسعيرة) إلى فئات حسب نوع خدمة النقل العمومي المقدمة (باص عمومي، طلب، على الخط العام).
- 5 تقسيم الفئات إلى شرائح متعددة حسب مقدار الاستهلاك.
- 6 تنظيم الأوضاع المالية والفنية للقطاع لتحقيق ترشيد الإنفاق ورفع كفاءة سائقي العمومي والمركبات العمومي ورفع موثوقية الخدمات.
- 7 تحقيق الأهداف التنموية للمجتمع بزيادة النمو الاقتصادي وتحقيق التنمية الاجتماعية وتحسين مستوى المعيشة دون الحصول على إعانة من الدولة لهذا القطاع واعتماده على التمويل الذاتي من السائقين أنفسهم .
- 8 مراعاة الثوابت الأساسية وأهمها مراعاة ذوي الدخل المنخفض لضمان عدم تضررهم.

2 أهداف إعادة مراجعة التعرفة (التسعيرة):

عند الحاجة لمراجعة التعرفة (التسعيرة) فمن الضروري تقييمها أولاً في ضوء التكلفة طويلة المدى والمتطلبات المالية والعوامل الأخرى المؤثرة ومن ثم القيام بإعادة هيكلة التعرفة (التسعيرة) مستندة إلى هذه الاعتبارات، وتجدر الإشارة إلى أن مراجعة التعرفة (التسعيرة) أداة مهمة لقبول التعرفة (التسعيرة) التي يوصى بها والتي يمكن أن تحقق الأهداف المطلوبة لمراجعة التعرفة (التسعيرة) والتي من أهمها ما يلي: (التوجيهي وابانمي وحسن و الحصان، 2002).

- زيادة الكفاءة الاقتصادية للقطاعات التنموية.
- عدم الحاجة إلى الدعم المالي من الدولة.
- قابلية التمويل الذاتي للقطاعات التنموية.
- تدرج واستقرار الأسعار.
- ضمان دخل كافٍ لمواجهة المصروفات الخاصة بتطوير قطاع النقل العمومي ككل وزيادة موثوقيته وتمكينه من تنفيذ برامجه في الوقت المحدد.
- تحقيق عائد معقول لسائقي المركبات العمومية والعاملين في مجال النقل العمومي.

3 عوامل وضوابط تحديد التعرفة (التسعيرة) المناسبة:

إن وضع التسعير الفعال لخدمة النقل العمومي في قطاع غزة والمبنى على أسس علمية وفنية لتكلفة تقديم خدمة النقل العمومي الفعلية وتقديم الخدمات المتعلقة بذلك تعنى وتركز بشكل رئيس على وضع تعرفة اقتصادية مناسبة للمستهلكين (عامة الناس ومستخدمي النقل العمومي من كافة شرائح المجتمع وسائقي المركبات العمومية (مقدمي خدمة النقل العام) على حد سواء، وهذا يتطلب دراسة ومراجعة العوامل والضوابط المؤثرة على تحديد التعرفة (التسعيرة) المناسبة، وفيما يلي بعض تلك العوامل والضوابط، التي يتم دراسة تأثيرها على القطاعات المستهلكة المختلفة كل على حده (أسعار المحروقات، أسعار الترخيص للمركبات العمومي ، أسعار تأمين المركبات العمومي ، معدل عطل المركبات العمومي ، مدى توفر وأسعار قطع غيار المركبات، ازدياد وسائل النقل العمومي (المنافسة) ومن ثم التأثير الإجمالي لهذه المتغيرات على التكلفة من خلال العناصر التالية:

1 مراجعة عوامل تحديد التكلفة:

1 أسعار المحروقات:

إن الهدف من مراجعة أسعار المحروقات هو تحديد قيمة محددة للتنبؤ بالتكاليف وذلك لتسهيل تحليل التكلفة تتضمن التغير في الأوضاع المختلفة المتعلقة بتقديم خدمات النقل العمومي ليكون مبرراً كافياً لتعديل التنبؤات في الأسعار بطريقة سليمة.

ويتم التركيز على إعداد وتطوير الإجراءات لتحديد القيمة المطلوبة للتنبؤ بأسعار المحروقات بواسطة نوع التعرفة (التسعيرة) والاستعانة بالأدوات والتحليلات العلمية التي توضح وتنفذ إلى ذلك مثل كمية الاستهلاك من المحروقات (كيلووات ساعة) معدل الكيلوات التي تمشيها المركبة العمومي في اليوم أو الساعة ومعرفة نسبة الاستهلاك لكل سيارة سواء بالساعة أو بالكيلو متر حسب سحب المركبة مع بيان النسب المئوية في استهلاك الكميات المختلفة من أنواع المحروقات وذلك بافتراض كميات استهلاك تصاعدية محددة" بالكيلووات ساعة "ونسبة عدد المركبات العمومي لهذه الكمية وذلك للاستهلاك اليومي والشهري وبالتالي السنوي.

وهذا بدوره يساعد في وضع التعرفة (التسعيرة) المناسبة للكميات المختلفة والمناسبة لكافة المستهلكين بناء على كمية الاستهلاك من المحروقات وأسعارها.

2- أسعار الترخيص للمركبات العمومي :

تعتبر أسعار الترخيص والتأمين للمركبات العمومي من العوامل المهمة في تحديد تكلفة خدمات المواصلات العامة والمواصلات، حيث يتم احتساب أسعار الترخيص والتأمين نظراً لنوع كل مركبة على حدة (التاكسي، الباص العمومي 25 راكب، الباص العمومي 50 راكب، سيارة الأجرة الخصوصي).

كذلك يجب الأخذ باعتبار تكاليف ترخيص وتأمين مكاتب التاكسي الخاص باحتساب تكلفة الترخيص للمكتب نفسه كذلك سعر تأمينهم.

3- معدل خراب المركبة العمومي :

كما نعلم أن تقدم خدمة النقل العمومي تتم من خلال مركبة معرضة للعطل في أي وقت وذلك للحوادث العرضية والعوامل البيئية المختلفة ومرور الزمن على المركبة، مما يستدعي من السائق إصلاحها لتمكينه من مواصلة عمله وكل هذا يعتبر تكلفة مضافة على التكلفة الكلية لا يمكن تجاهلها.

يتم احتساب معدل عطل السيارة بناء على استبيانات أو دراسات واحصاءيات تحدد معدل عطل السيارة السنوي (كم مرة يقوم السائق بإصلاح المركبة)، وما هو نوع العطل في المركبة وأكثر الأعطال الشائعة ليتم تحديد تكلفة كل عطل والخروج بمتوسط تكلفة عطل السيارة السنوي ليتم إضافته على معدل التكلفة الكلية لعملية تقديم خدمة النقل العام.

2 - مراجعة عناصر تقليل التكاليف:

عند الحاجة لمراجعة التعرفة (التسعيرة) فمن الضرورة مراجعة جميع عناصر تكاليف تقديم خدمة النقل العمومي في قطاع المواصلات والعمل على تخفيضها وبما يكفل ضمان وجوه إمداد الخدمة وذلك لوضع صورة واضحة لدراسة التعرفة، ووضع خطة لتخفيض التكلفة وذلك بتطبيق الطرق العلمية الحديثة كعلم الهندسة القيمة ومدى إمكانية تطبيقه في المجالات المختلفة ووضع خطة للإنفاق الرأسمالي للقطاع في ضوء المتطلبات الاجتماعية والاقتصادية وأي تغيرات مهمة في تنبؤات الطلب، (westin 2012).

ومن العناصر المهمة في تحليل التكاليف تحديد نوع وكمية الوقود المطلوب للاستخدام في الفترة المطلوب تحليل تكاليفها. ويجب أن تعكس أسعار الوقود المستخدم التكاليف الاقتصادية له. كما يراعى تطوير وتحسين الكفاءة الإنتاجية للعاملين في قطاع النقل العام. ومن نتائج هذه المراجعة وضع خطة مستقبلية للمصروفات المتعلقة بتقديم خدمة النقل العام.

3 - تحليل هيكل التكلفة:

إن تنبؤات التكاليف المستقبلية وتحديد التكلفة المبني على تحليل كامل لمجمل التكاليف من أهم الضوابط في تحديد التعرفة (التسعيرة) المناسبة ذات الجدوى الاقتصادية لقطاع النقل العام، وهنا يبرز دور هيئة مختصة يتم تشكيلها وهي هيئة مستقلة ستقوم بمراجعة دورية لتكلفة تقديم خدمات النقل العمومي ومراجعة تسعير تقديم خدمة النقل العمومي Akiva، (2008).

4 - التحليل المالي :

يهدف التحليل المالي إلى تصميم المتطلبات المالية ومعدل سعر تقديم الخدمة في مختلف محافظات الوطن التي تتيح دخلا ماليًا كافيًا يمكن سائقي المراكب العمومي والمكاتب أو الشركات المتخصصة في هذا المجال من أن تعمل بطريقة تجارية واقتصادية فعالة، تحقق زيادة العائد المالي للسائقين لممكنهم من العيش الكريم وللشركات وتحقيق أرباح للمساهمين ورفع الموثوقية لنظام النقل العمومي في قطاع غزة.

إن من الأهداف الأساسية للتحليل المالي هو الوصول إلى وضع أمثل لتحسين الوضع المالي لقطاع النقل العمومي وذلك باستخدام فرضيات وإجراءات مالية منها: (التوزيعي وابانمي وحسن و الحصان، 2002)

- معدل الخصم وهي تكلفة رأس المال للسائق.
- نسب الربحية .
- معامل تغير تكلفة الوقود.
- تكلفة الاقتراض.
- الضريبة المفروضة على تقديم هذه الخدمة.
- تكلفة إنشاء مشاريع جديدة. .
- التحصيل للمستحقات المالية مع ضرورة تسديد جميع قطاعات الاستهلاك.
- زيادة الموارد المالية لمقابلة المتطلبات المالية اللازمة لتنفيذ الخطط.

5- سياسة الوقود: Branden، (2000).

- يعتبر توفر الوقود واختيار الوقود المناسب للاستعمال وخاصة الديزل عنصراً حيوياً يلعب دوراً أساسياً وكبيراً في نمو وتطور قطاع النقل العمومي ويعتبر مؤثراً إيجابياً في عملية التنمية في هذا القطاع وذلك لمواجهة الطلب المتزايد على توفير الخدمات للمواطنين وللقطاعات الإنتاجية، كما يعتبر من العوامل المهمة في تخفيض تكلفة خدمة النقل العمومي بشكل كلي، ولذلك فمن المهم تبني سياسات إستراتيجية متكاملة للوقود ووضع خطط مستقبلية لهذا الغرض مبنية على دراسة علمية شاملة، والأخذ في الاعتبار بعض الأسس عند إعداد سياسة توفير الوقود والتي منها ما يلي:
- تحديد أسعار الوقود المستخدم تبعاً لقوى العرض والطلب في السوق .
- أن تعكس أسعار الوقود التكلفة الحقيقية له .
- استخدام الوقود ذي الجدوى الاقتصادية لتكلفة تقديم الخدمة ما أمكن ذلك .
- أهمية ضمان توفير الاحتياجات المستقبلية من الوقود لتحقيق أقصى فائدة للاقتصاد.
- التنسيق في الخطط المستقبلية لتقديم خدمة النقل العمومي مع الجهات المعنية بالوقود.
- أهمية المراجعة الدورية للكميات المتاحة من الوقود المناسب لقطاع النقل العمومي مع تحديث خطط التوريد تبعاً للوضع السائد في حينه.

- العمل على تخفيض نسبة التلوث بجميع أنواعه إلى أقصى حد ممكن.
- أخذ التكلفة الحقيقية لوسائل الحفاظ على البيئة في الاعتبار في حسابات التكلفة الاقتصادية وذلك بالتنسيق مع الجهات المعنية.
- تعظيم الاستفادة من الطاقة الحرارية الموجودة في الوقود المستخدم من خلال حث سائقي المركبات العمومى على الاستثمار لتحقيق أعلى إنتاجية من اقل كمية وقود، وبذلك نكون قد حققنا أقصى استفادة من الوقود وقللنا التلوث.
- إن استخدام الوقود الأمثل " كالغاز الطبيعي مثلا " يحقق الفوائد التالية:
- انخفاض تكاليف التشغيل والصيانة لمركبة النقل العمومي .
- انخفاض نسبة التلف والأعطال في المركبات خاصة تلك التي تستخدم الغاز.
- تدني مستوى نسبة التلوث البيئي
- تحسين شروط السلامة وذلك

6 - سياسة المنافسة:

إن تهيئة بيئة استثمارية ملائمة لاستقطاب استثمارات القطاع الخاص للمشاركة في تنمية قطاع النقل العمومي يعزز المنافسة في هذا القطاع للاستثمار في هذا القطاع الحيوي، كما أن نجاح سياسة التخصيص ومدى فعاليتها في تحقيق الأهداف المنشودة منها مرهون بتوفر مناخ اقتصادي واجتماعي يدعم ذلك الاتجاه.

إن إتاحة تحقيق عائد ملائم للمستثمرين في قطاع النقل العمومي وفي نفس الوقت ضمان أسعار معقولة وموثوقة للمستهلكين سوف تجعل القطاع يسير بشكل صحي يهيئ له تحقيق أهدافه، فإذا ما حددت الأسعار بشكل منخفض وبأقل من التكلفة أو حتى التكلفة فقط فسوف ينجم عن ذلك انخفاض أو حتى عدم ربحية السائقين و الشركات وتراجع مستوى الاستثمار من قبل الشركات المخصصة، أما الأسعار المرتفعة، لاسيما التي تتصاعد بشكل حاد مع زيادة الاستهلاك، فسوف تثبط نمو قطاع النقل العمومي في قطاع غزة، لذا ينبغي إتاحة الفرصة للهيئات التنظيمية بالإشراف الصحيح والاستقلالية المعقولة لتعمل على تحديد سعر عادل لمثل هذه الخدمة الحساسة في المجتمع ووضع ضوابط تحكم العلاقة بين السائق أو المستثمر في قطاع النقل العمومي والزبون بوضع أسعار مناسبة ومعقولة.

المبحث الثاني

واقع المواصلات بقطاع غزة

✻ وزارة النقل والمواصلات:

✻ أهم انجازات الوزارة

✻ إحصائيات

2.2.1 وزارة النقل والمواصلات:

تأسست وزارة النقل والمواصلات عام 1994 ، وتمحورت رسالة وزارة النقل والمواصلات، ومنذ تأسيسها، حول تطوير وتنظيم ورسم سياسات قطاع النقل والمواصلات في فلسطين .وسعت الوزارة جاهدة إلى إحداث تكامل بين وسائل النقل البرى والجوى والبحري، وتطوير البنية التحتية اللازمة لتنمية الاقتصاد الفلسطيني .حيث يعتبر وجود نظام نقل فلسطيني فعال، الركيزة الأساسية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، كونه يحقق الربط والتواصل بين المناطق الفلسطينية والتجمعات السكانية كافة، ويسهم في تعزيز فرص التنمية والاستثمار، كما يسهل حركة الناس والبضائع والمعدات من وإلى فلسطين وبالتالي يختزل الزمن ويقلل الكلفة (موقع المواصلات، 2014)

وقد شهد قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني نموًا ملحوظًا منذ نشأة السلطة الوطنية الفلسطينية، بعد أن عانى سنوات طويلة من الإهمال الشديد بسبب الاحتلال وسياساته التمييزية .وعملت السلطة الوطنية الفلسطينية على تنفيذ العديد من البرامج والمشاريع للارتقاء بهذا القطاع، بما يتناسب مع دوره في التنمية الاقتصادية، وذلك من خلال إعادة تأهيل وتطوير شبكات النقل والمواصلات القائمة والتي لكان طولها قبل تشكل السلطة الوطنية الفلسطينية حوالي 4315 كم، والتي بلغت مع نهاية عام 1999 بعد خمس سنوات من قيام السلطة (8310 كم)، واستحداث شبكات وآليات ربط جديدة مثل إنشاء وتجهيز مطار عرفات الدولي بتكلفة تفوق 100 مليون دولار والعمل على إنشاء مبنى قرية الشحن الجوى عبر سلطة الطيران المدني بتكلفة تصل إلى 30 مليون دولار، وإنجاز جميع الدراسات والخطط والتصاميم الضرورية لإنشاء المرحلة الأولى من ميناء غزة البحري بقيمة 77 مليون دولار والشروع في تنفيذه في يوليو 2000 عبر سلطة الموانئ البحرية .بالإضافة إلى تصميم الطريق الرئيس الرابط لمدن وقرى الضفة الغربية من جنين وحتى الخليل .كذلك تم إنشاء ميناء الصيد بكلفة تقدر بعشرة مليون دولار لخدمة وسائل الإبحار المحلية.ونجم عن ذلك ارتفاع مساهمة قطاع النقل والمواصلات في إجمالي الناتج المحلي حيث بلغت نسبته 4% ، إضافة إلى استيعاب قوى عاملة جديدة حيث سجل ارتفاعًا في معدله في العام 2000 بالمقارنة مع القطاعات الاقتصادية الأخرى و بلغ معدل أيام العمل الشهرية 24.4 يوم، مقارنة مع 22.7 يوم لمجموع القطاعات الاقتصادية من نفس العام.

ولكن قطاع النقل والمواصلات كغيره من القطاعات الاقتصادية والخدماتية ما لبث وان شهد تدهورًا حادًا وتكبد خسائر فادحة مباشرة وغير مباشرة تقدر بملايين الدولارات وذلك نتيجة الممارسات

الإسرائيلية الموجهة ضد 2000 وحتى تاريخه، ومنها الإغلاق والحصار البري والجوي على الشعب الفلسطيني واقتصاده الوطني منذ 29 عاما والبحري وتعطيل حركة الأفراد والبضائع بين شطري الوطن ومع إسرائيل والدول العربية المجاورة، وتدمير منشآت ومرافق شبكات الطرق والميناء والمطار. الأمر الذي أدى إلى انخفاض مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة % 58 حيث بلغت قيمة التراجع السنوي أكثر من 115 مليون دولار أمريكي. وانطلاقاً من هذا الوضع ومن التطورات المتسارعة حددت الوزارة رسالتها السابقة، والتي جاءت طموحة،

بالنهوض بصناعة النقل والمواصلات وصولاً إلى نظام نقل متكامل متعدد الأنماط والوسائط، يسهم في دفع عجلة الاقتصاد الفلسطيني، ويقدم أفضل الخدمات، في مجال نقل الأفراد أو البضائع لقطاعات النقل البري والبحري والجوي، وذلك من خلال أداء الدور المتخصص للوزارة، في إطار تكاملي شامل لجميع المهمات والمسؤوليات المنوطة بهذه القطاعات، وارتباطها بباقي القطاعات التي تشكل العصب الرئيسي لحركة الاقتصاد الوطني، بأعلى درجات التنسيق والتعاون على جميع المستويات المحلية والدولية الحكومية وغير الحكومية، وخلق المناخات الاستثمارية الملائمة واعتماد نظام الخصخصة وتشجيع الاستثمار في مجال النقل بكافة أشكاله. (الخطة الإستراتيجية للمواصلات، 2011).

وقد حددت الوزارة مجموعة من الأهداف العامة التي تمكنها من الوصول إلى تحقيق تلك الرسالة . ومن أهمها:

(موقع المواصلات، 2014).

1. رفع مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الاقتصاد الفلسطيني و في إيرادات السلطة.
2. تحسين نظام النقل القائم بما يلبي احتياجات المرحلة الراهنة ويخدم متطلبات تنميتها على المدى الطويل.
3. النهوض بالأمان والسلامة المرورية على الطرق.
4. تحسين وتطوير أنظمة المرور والخدمة على الطرق.
5. دراسة آليات وفرص الربط الوطني والإقليمي والدولي.
6. العمل على تطوير الخطط والدراسات لربط جميع محافظات الوطن خاصة المحافظات الشمالية بالجنوبية.

7. الشروع في إعادة إعمار ما دمر في قطاع النقل والمواصلات جراء الاعتداءات الإسرائيلية المتتالية.

8. العمل على تهيئة المناخ الاستثماري للمستثمر المحلي والأجنبي من خلال توفير بنى قطاع النقل والمواصلات المؤسساتية والتحتية.

9. تعزيز التعاون والتنسيق بين وزارة النقل والمواصلات والقطاع الخاص والمنظمات الأهلية ومؤسسات المجتمع المدني ذات العلاقة للنهوض بقطاع النقل والمواصلات.

10. إعداد وتطوير برامج التوعية الخاصة بالأمان والسلامة المرورية على الطرق وإطلاق المجلس الأعلى للسلامة المرورية.

انطلقت الرسالة السابقة من فلسفة وتوجه يستند إلى قيام الوزارة بالتعاون مع شركاءها وبالتنسيق معهم على توفير وتقديم الخدمات مباشرة. ومن خلال عملية التخطيط الحالية تبنت الوزارة فلسفة ونهجاً مغايراً يعتمد على أن أساس عمل الوزارة ودورها يرتكز على التخطيط والمراقبة والإشراف على تقديم الخدمات لضمان نوعية متميزة من الخدمات، تاركة تقديم الخدمات للقطاع الخاص أو لهيئات جديدة. فعلى سبيل المثال ترى الوزارة في خطتها الإستراتيجية الجديدة أن الترخيص، والذي يشكل الجزء الرئيس من عمل الوزارة، يجب أن يكون من مسؤولية سلطة مستقلة، تسمى " سلطة الترخيص"، تكون مجهزة بتقنيات تكنولوجية متطورة، يحكمها قانون وتقوم بدورها بالتنفيذي والتنظيمي. كما يجب ربط الترخيص مع المحاكم، والشرطة، ودوائر السير، ووزارة الداخلية، ومع كل الجهات الأخرى ذات العلاقة.

كما يتم تشكيل جسم جديد هو " هيئة النقل العام"، وهي جسم تنظيمي تتولى القيام بالأمور التالية:

- إجراء المسوحات اللازمة لقطاع النقل العمومي الحالي في فلسطين
- إعداد الدراسات التحليلية الفنية والاقتصادية اللازمة لتحسين كفاءة وتطوير خدمات النقل
- وضع المواصفات الفنية لوسائط ووسائل النقل العام
- إصدار التراخيص اللازمة للأفراد والشركات في مجالات النقل العام
- تلبية متطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة في كل ما يتعلق بقطاع النقل العام
- تنفيذ السياسات العامة للنقل العام.
- اعتماد الشركات الخاصة والمتخصصة بنقل الركاب والبضائع.

أما في مجال السلامة المرورية فتري الوزارة أن هذا الدور يجب أن يكون من مسؤولية تحالف من الوزارات المعنية، مثل: وزارة الحكم المحلي ووزارة الأشغال العامة ووزارة التعليم والنقابات المحلية. الخ.

وبالتالي فلق الهيكلية الجديدة للوزارة يجب أن تتسجم مع الأدوار الجديدة التي سوف تتبناها الوزارة ومع المفهوم الجديد لوزارة النقل والمواصلات المركز حول إصدار السياسات والتشريعات والتعليمات ولعب دور الرقابة والإشراف، وإخراج باقي المهام وضمها تحت هيئات شبه مستقلة.

2.2.2 أهم انجازات الوزارة:

نورد هنا بعض من الانجازات التي تمكنت الوزارة من تحقيقها: (الخطة الإستراتيجية للمواصلات، 2012).

تخفيض رسوم الترخيص والفحص الفني: استجابة للظروف الاقتصادية الصعبة التي يعانيها المواطن الفلسطيني بسبب استمرار الاحتلال والقمع والحصار الظالم، فقد قامت الوزارة من خلال المشرع بتخفيض رسوم الترخيص والفحص الفني وأجرة رخص تشغيل المركبات العمومية ، وكذلك إعفاء المواطنين من % 50 من المديونية المتراكمة عليهم بسبب الوضع الاقتصادي في السنوات السابقة .كما قامت الحكومة بموجب قرارات سيادة الرئيس بإعفاء جميع مواطنين قطاع غزة من الرسوم لقاء خدمات الوزارة و ذلك دعما لصمودهم أمام الحصار و الإغلاق والأوضاع التي تترتبت على الانقلاب الذي حصل في القطاع.

إدخال مركبات جديدة : بهدف تحسين أوضاع وخدمات المركبات العمومي وشبكات النقل والمواصلات في فلسطين، فقد تم العمل، بموجب قرارات وإجراءات وزارية، على تشجيع القطاع الخاص الفلسطيني على إدخال مركبات وحافلات حديثة للوطن، وفق النظم والقواعد الفنية المعمول بها في وزارة النقل والمواصلات .و يجري الآن بالتعاون مع البنك الدولي إعداد دراسة لإعادة هيكلة و تجميع شركات الحافلات بما يضمن توسيع خدماتها و تطويرها لتغطي الريف الفلسطيني .و كذلك عملت الوزارة على تحديث و تطوير تجهيزاتها الحاسوبية من خلال التعاون مع وكالة التنمية الأمريكية.

تسعيـرة مواصـلات جـديـدة :تم إصـدار التـسـعـيرة الجـديـدة للخطوط كـافـة سـواء لثـان ذلـك فـي التـلـكـسي العـمـومـي أو الحافلات العمومية، وتم التعديل على بعض الخطوط بناء على توصيات لجان السير في المحافظات. وتم توزيعها على المحافظات والنقابات ومديريات الشرطة.

إجـراءات تنظـيميـة :تم اتخاـذ العـديـد من الإـجـراءات لتنظـيم حركـة السـير وتـصويـب أوضـاع العـديـد من الفئات ومنها حافلات نقل الطلاب، وشركات تأجير المركبات، ومكاتب السفريات الخاصة، وشركات الباصات وتوجيه إنذار لجميع المخالفين وربط عملية تجديد الترخيص بتصويب أوضاعها. إصدار رخص استيراد :تم إنجاز رخص استيراد مركبات مستعملة وقطع غيار جديدة ومستعملة .و منح رخص استيراد مركبات جديدة و رخص استيراد مركبات مستعملة و رخص استيراد قطع غيار جديدة ورخص استيراد قطع غيار مستعملة ورخص استيراد معدات هندسية.

السلامة المرورية :تم تطوير المعايير والمواصفات المتعلقة بالسلامة المرورية لمحطات الوقود والغاز ومكاتب التاكسي وتأجير السيارات ومعارض السيارات ومدارس السياقة ومواقف السيارات والحرف المتعلقة بالمركبات، ومراكز فحص المركبات.

الكشف الميداني :تم تكثيف عمليات الكشف الميداني، خلال الأشهر الماضية، من أجل التأكد من توفر شروط السلامة المرورية على عدد من المواقع مثل :محطات الوقود، و مكاتب التاكسي، وشركات تأجير و معارض السيارات، والمحطات ومدارس السياقة، و الحرف بأنواعها.

تنظيم إدخال المركبات :تخفيفاً للاختناقات المرورية وازدحام شبكات النقل والمواصلات، اتخذت الوزارة إجراءات للحد من تدفق المركبات من إسرائيل إلى المحافظات الفلسطينية، وذلك بوضع معايير فنية تتعلق بالجودة والكفاءة وسنة الإنتاج، تحددها الوزارة، وذلك منعاً لإغراق السوق الفلسطيني بمركبات وحافلات يلفظها السوق الإسرائيلي .وفى هذا المضمار تقوم الوزارة بالتنسيق المستمر مع الجهات المعنية عبر لجان رسمية مثل الشرطة وزارة الاقتصاد ووزارة المالية والمعابر والأجهزة الأمنية والجمعيات والنقابات ذات العلاقة لتطوير الأداء.

التصدي للمركبات غير القانونية :تقوم الوزارة حالياً بالتنسيق مع الشرطة والأجهزة الأمنية بالقضاء على ظاهرة المركبات غير القانونية التي أصبحت أكبر خطر أمني على المواطن وتشكل عاملاً رئيساً لتدمير الاقتصاد الفلسطيني.

تنظيم مهنة تعليم السياقة :اتخذت الوزارة مجموعة إجراءات حديثة لتنظيم مهنة تعليم السياقة وممارستها وفقاً لمعايير وأسس مستقاة من الدول المتطورة، ومن خلال الاشتراك مع جمعيات

أصحاب مدارس السياقة تطبيقًا لمبدأ المشاركة بين القطاع العام والقطاع الخاص، ومن أبرز هذه الإجراءات تنظيم اختبار قدرات للمتقدمين لدورة تدريبي السياقة لمحافظات غزة بهدف تأهيلهم وتطوير قدراتهم التدريبية . وكذلك البدء في إعداد منهج موحد لتعليم الإشارات والفحص العملي . وتساعد الوزارة في تشجيع التنافس في مهنة تعليم السياقة بين المدارس والمعاهد، فقد فتحت الباب أمام ترخيص مدراس ومعاهد جديدة وفق معايير فنية آخذة في الحسلبن العرض والطلب وحاجة السوق ودرجة التشبع حيث بلغ مجموع عدد المدارس العاملة بهذا المجال في الوطن قرابة 250 مدرسة ومعهد يتم الإشراف عليها والتنسيق معها عبر جمعيات نقابية مختصة .وقد طورت الوزارة آلية توزيع حصص المدارس آخذه بالاعتبار القدرات اللوجستية المتوفرة في كل مدرسة /معهد بما في ذلك كادر التدريب وعدد المركبات المتوفرة، وتستخدم الوزارة حاليًا برنامج محوسب لضبط آلية التوزيع والرقابة عليهم.

المواصفات القياسية الفلسطينية: تقوم الإدارة العامة للشؤون الفنية بإعداد المواصفات القياسية الفلسطينية في مجال المركبات وقطع الغيار مع التركيز على مواصفات السلامة والأمان وحماية المستهلك وتطوير الفحص الفني بمراكز الفحص المخصصة لذلك، والتعاون مع أجهزة القياس العربية بخصوص المواصفات المحلية والأوروبية. وعمل دراسات لمشروع الوقود البديل للمركبات وإمكانية ، (CNG) والغاز المضغوط (LPG) تطبيقه محليًا بحسب المواصفات الفلسطينية للغاز الطبيعي المسال والتعاون مع سلطة البيئة لوضع المواصفات الخاصة للحد من التلوث البيئي للمركبات بسبب احتراق الوقود، وتحديد مواصفات النقل للمركبات على الطريق حسب الرخصة الممنوحة للمركبة، وضبط العمل على المعابر الفلسطينية فيما يتعلق بإدخال المركبات حسب المواصفات المعمول بها.

2.2.3 إحصائيات:

الإسناد الزمني:

زمن استخراج البيانات الخاصة بالمركبات والسائقين من الحاسوب المركزي هو 01/06/2014
بيانات المركبات ورخص السياقة حتى تاريخ 31/12/2013

جدول رقم (2.1)

أطوال شبكة الطرق في الأراضي الفلسطينية حسب المحافظة والمنطقة ونوع الطريق

الوحدات بالكيلو متر

المجموع الكلي	غير مستعملة	مستعمرات	ترابي	طرق معبدة					المحافظة - المنطقة
				مجموع الطرق	داخلي	محلي	إقليمي	رئيسي	
6335	14	576	1602	4143	284	2498	782	579	الضفة الغربية
770	0	0	223	547	57	328	84	78	قطاع غزة
7105	14	576	1825	4690	341	2826	866	657	الضفة وغزة

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والاحصاءيات 2014:

جدول رقم (2.2)

عدد المركبات ونوعها:

المحافظة	مركبات خصوصية	مركبات عمومية	دراجات نارية	باصات خصوصي	باصات عمومي	مقطورات ونصف مقطورات	جرارات زراعية	شاحنات	مركبات تجارية أخرى	المجموع
غزة	17316	5203	6621	122	128	243	317	1800	3709	17316
الشمال	7428	2232	2840	52	55	104	136	772	1591	7428
دير البلح	6380	1917	2439	45	47	89	117	663	1366	6380
خانيونس	8658	2601	3311	61	64	121	158	900	1854	8658
رفح	5696	1711	2178	40	42	80	104	592	1220	5696
المجموع	45568	13691	17424	322	336	639	834	4738	9760	45568

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.3)

توزيع المركبات المسجلة حسب نوع الوقود حسب نوع الوقود:

المحافظة	بنزين	ديزل	أخرى
غزة	20627	10019	260
الشمال	8848	4298	112
دير البلح	7599	3691	96
خانيونس	10314	5010	130
رفح	6785	3296	86
المجموع	54282	26367	685

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.4)

توزيع المركبات المسجلة حسب سنة الترخيص:

المحافظة	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	ما دون
غزة	1849	2345	2552	2298	4839	937	480	760	1264	819	606	390	441	998	1849
الشمال	793	1006	1095	986	2076	402	206	326	542	351	260	167	189	428	793
دير البلح	681	864	940	847	1783	345	177	280	466	302	223	144	163	368	681
خانيونس	925	1172	1276	1149	2420	469	240	380	632	409	303	195	221	499	925
رفح	608	771	839	756	1592	308	158	250	416	269	200	128	145	328	608
المجموع	4866	6170	6715	6047	12735	2467	1264	1999	3327	2154	1596	1025	1161	2625	4866

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.5)

توزيع المركبات المسجلة حسب سنة الإنتاج المركبة:

المحافظة	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	ما دون
غزة	842	772	1122	1739	2462	2502	1921	386	332	284	446	964	870	1025	842
الشمال	361	331	481	746	1056	1073	824	165	142	122	191	413	373	440	361
دير البلح	310	284	413	641	907	922	708	142	122	105	164	355	321	378	310
خانيونس	421	386	561	869	1231	1251	960	193	166	142	223	482	435	513	421
رفح	277	254	369	572	810	823	632	127	109	93	147	317	286	337	277
المجموع	2217	2031	2953	4576	6480	6584	5055	1015	873	747	1174	2536	2290	2698	2217

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.6)

توزيع الكراجات وأعدادها وتصنيفاتها

المحافظة	كراج مرخص	كراج غير مرخص	معرض بيع مركبات مرخص	معرض بيع مركبات غير مرخص	محلات بيع قطع غيار مرخص	محلات بيع قطع غيار غير مرخص
غزة	37	61	78	29	89	131
الشمال	16	26	34	12	38	56
دير البلح	14	23	29	11	33	48
خانيونس	18	31	39	14	44	66
رفح	12	20	26	10	29	43
المجموع	97	161	206	76	233	346

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.7)

توزيع خطوط تقديم خدمة النقل العمومي بجميع أنواعها

خطوط خدمات النقل العمومي بجميع أنواعها										
المحافظة	سرفيس		عدد مكاتب التاكسي	عدد المركبات التابعة لها	عدد شركات الحافلات	عدد رخص التشغيل الممنوحة	عدد الحافلات	عدد شركات التاكسي	عدد شركات النقل الخاص	عدد شركات النقل السياحي
	داخلي	خارجي								
غزة	4564	638	35	416	11	251	126	1	0	0
الشمال	1958	274	15	178	5	108	54	0	0	0
دير البلح	1682	235	13	153	4	93	46	0	0	0
خانيونس	2282	319	17	208	5	126	63	0	0	0
رفح	1501	210	12	137	4	83	41	0	0	0
المجموع	12011	1680	92	1095	28	661	331	2	0	0

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.8)

المركبات حسب نوع التسجيل

نوع التسجيل	العدد
تسجيل عادي	48640
مركبات عمومية	13691
حكومي برقم حكومي	1152
حكومي برقم مدني	1089
مركبات تأجير	1061
إعفاء جمركي أو عائد	981
باص عمومي	366

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.9)

المركبات المسجلة سنويا حسب الجنس:

السنة	200	200	200	200	200	201	201	201	المجمو
ذكور	2083	1038	2238	2659	4235	5383	4727	3636	2836
إناث	233	128	252	376	689	972	889	625	1004
غير	398	225	559	970	1309	1599	1129	1148	840

الجدول يقول غير مبين يعني شركة أو مؤسسة أو أي كيان آخر.

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.10)

رخص القيادة الشخصية الصادرة سنويا

السنة	العدد
2005	5884
2006	3878
2007	6733
2008	7335
2009	10169
2010	11387
2011	10241
2012	10139
2013	9341

وزارة النقل والمواصلات دائرة الحاسوب المركزي والإحصائيات 2014:

جدول رقم (2.11)

درجة رخص القيادة الشخصية الصادرة حتى تاريخ استخراج البيانات

العدد	درجة الرخصة
50	عمومي
17424	دراجة نارية
6844	خصوصي وتجاري لغاية 4 طن
3176	شحن خفيف تجاري لغاية 15 طن
0	قاطرة سائدة
51	جرار زراعي
336	باص
27881	المجموع

وزارة النقل والمواصلات الحاسوب المركزي 2014:

المبحث الثالث

وزارة المواصلات بغزة والتركيز على

سياسات التسعير لأجرة النقل

العمومي في قطاع غزة

✻ وزارة المواصلات بغزة والتركيز على سياسات التسعير

✻ التعديلات المستمرة على عملية تسعير أجرة النقل

العامة

✻ مدى مناسبة تسعيرة المواصلات العامة بين محافظات

الوطن المختلفة لجميع الأطراف

✻ آلية احتساب تسعيرة أجرة المواصلات والنقل العمومي

✻ احتساب تسعيرة المواصلات العامة حسب نوع المركبة

✻ نموذج تسعيرة أجرة النقل العمومي والمواصلات

النهائية لعام 2014

2.3.1 وزارة المواصلات بغزة والتركيز على سياسات التسعير:

إن تحديد تسعيرة أجرة المواصلات داخل وخارج محافظات الوطن هي أحد المهام التي تتكفل بها وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية حيث تقوم بتتبعها في كل الفترات والأوقات بهدف وضع نظام تسعير لأجرة المواصلات والنقل العمومي تكون مناسبة ومعقولة لجميع الأطراف، حيث يتم إعادة تقييم التسعيرة بواسطة لجنة مختصة يتم تشكيلها بقرار وزاري من ذوي الاختصاص والإطلاع والخبرة وكذلك بعضوية مندوبين من ديوان الموظفين العام وكذلك وزارة المالية، حيث تعمل هذه اللجنة على دراسة العوامل المؤثرة في تقييم أجرة السفر في المركبات العمومية كالآتي:

1 - مصاريف (تكاليف) ثابتة للمركبة العمومية:

- رسوم التراخيص السنوية (كرت سير + رقم عمومي + رسوم الرخصة).
- رسوم التأمين السنوي
- قيمة الضرائب السنوية
- الصيانة والاستهلاك السنوي للمركبة

2 - مصاريف وعوامل تكاليف متغيرة للمركبة العمومية :

- المسافة التي تقطعها المركبة أثناء السفر.
- ثمن الوقود المستهلك أثناء السفر.

وتقوم اللجنة بعمل دراسة ميدانية لمعرفة حجم العمل اليومي، عدد السفريات اليومية التي تحققها المركبة العمومية من محافظة إلى أخرى ومن محطة إلى أخرى كما هو موضح في الملحق رقم (1)

2.3.2 التعديلات المستمرة على عملية تسعير أجرة النقل العامة:

كما ذكرنا سابقا أن عملية تسعير أجرة النقل والمواصلات العمومية في محافظات ومدن الوطن عملية مستمرة ويجري عليها الكثير من التعديلات والتغيرات وفق ما يحدث من تغيرات على العوامل المؤثرة على أجرة التسعير حيث تقوم اللجنة المعنية بالمراقبة والمتابعة الدائمة لهذه العوامل مع الأخذ بالاعتبار الظروف المعيشية للمواطنين، وذلك من خلال قيام اللجنة المشكلة وزاريا بدراسة جميع الظروف المحيطة بهذا الموضوع ومعتمدة على الأسس التالية:

- 1 توزيع خطوط السير المعتمدة من قبل الإدارة العامة للنقل على الطرق.
- 2 الفرق في المسافات بين المدن والقرى والمخيمات.
- 3 حجم المسافرين على كل خط (قوة الخط) واحتساب التكاليف الثابتة والمتغيرة للمركبات على هذه الخطوط.
- 4 عدم دمج أكثر من نقطتين في خط سير واحد
- 5 طبيعة حركة المرور بشكل عام (خطوط مختلفة - شوارع داخلية - تنزيل وتحميل - خط سياحي. الخ).

واستنادا لكل ما سبق فإن اللجنة المشكلة قد أعدت مقترحها وترفعه للإدارات العل يا للاطلاع عليه واعتماده في عملية اتخاذ القرارات كما هو موضح في ملحق رقم (2)

2.3.3 مدى مناسبة تسعيرة المواصلات العامة بين محافظات الوطن المختلفة لجميع الأطراف:

التسعيرة المواصلات يتحقق فيها التالي: (وزارة النقل والمواصلات، 2014).

1. هامش ربح صافي في حالة العمل 100 ش وهذا مناسب جدا في حالة العمل.
2. عدد أيام العمل السنوية 280 يوم، بحيث لم يتم الأخذ في الاعتبار أيام الجمعة وإجازات الأعياد الرسمية وكذلك تم احتساب أيام إجازة للسائق، يمكن بكل بساطة أن يعمل بها فيزداد دخله وصافي ربحه.
3. تم احتساب قيمة الضرائب ب 3000 ش سنويا وبعد مراجعة الإدارة العامة لضريبة الدخل والإدارة العامة لضريبة القيمة المضافة تم الإفادة أن متوسط الضرائب سنويا لا يزيد عن 1300 شيكل وليس 3000 شيكل

كما هو موضح في الملحق رقم (3)، وهذا يعني نقص في التكاليف الثابتة وزيادة الربح.

2.3.4 آلية احتساب تسعيرة أجرة المواصلات والنقل العمومي :

اعتمدت وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية على نظام احتساب التكاليف الثابتة والمتغيرة للحصول على تسعيرة جيدة لأجرة خدمات النقل العمومي والمواصلات، وفق الآلية التالية:

التكاليف الثابتة السنوية = رسوم الترخيص + رسوم التأمين + الضرائب + تكاليف صيانة سنوية.

التكاليف الثابتة اليومية = التكاليف الثابتة السنوية / عدد أيام العمل السنوية (280)

التكاليف المتغيرة اليومية - ثمن الوقود المستهلك في اليوم = عدد اللترات المستهلكة في اليوم * ثمن اللتر الواحد.

- عدد اللترات المستهلكة في اليوم = المسافة المقطوعة في اليوم / المسافة التي تقطع لكل لتر

- علما أن المسافة التي تقطعها المركبة لكل لتر هي تقريبا 8 كيلو متر.

الدخل اليومي = عدد الركاب في اليوم * أجرة الراكب الواحد

الدخل اليومي = التكاليف الكلية اليومية + صافي الربح

أجرة الراكب = الدخل اليومي / عدد الركاب في اليوم

مراجعة ملحق رقم (4):

كذلك يوضح ملحق رقم (5) مثال على آلية احتساب أجرة السفر من غزة إلى رفح:

2.3.5 احتساب تسعيرة المواصلات العامة حسب نوع المركبة:

جدول رقم (2.12)

احتساب تسعير المواصلات للحافلات 50 راكب:

6	5	4	3	2	1	م
داخلي بعيد	داخلي	غزة-الشمال	غزة-الوسطى	غزة-خانيونس	غزة-رفح	المكان
15	6	15	24	42	60	المسافة
3	3	3	3	3	3	المسافة / للتر
5	2	5	8	14	20	عدد اللترات في السفرة الواحدة
2	2	2	1.5	1.5	1.5	عدد السفرات اليومية
50	50	50	50	50	50	عدد الركاب
100	100	100	75	75	75	إجمالي عدد الركاب ذهاب وإياب
200	200	200	112.5	112.5	112.5	إجمالي عدد الركاب في اليوم
10	4	10	12	21	30	الترات / اليوم
6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	سعر لتر السولار
63.3	25.32	63.3	75.96	132.93	189.9	ثمن الوقود / اليوم
420	420	420	420	420	420	رسوم الترخيص سنوياً
725	725	725	725	725	725	رسوم النمرة وكرت السير
5150	5150	5150	5150	5150	5150	التأمين سنوياً
						ضريبة القيمة المضافة
						ضريبة الدخل
20000	20000	20000	20000	20000	20000	الصيانة
26295	26295	26295	26295	26295	26295	التكاليف السنوية الثابتة
93.91071	93.91071	93.91071429	93.91071429	93.91071	93.91071	التكاليف اليومية الثابتة
157.2107	119.2307	157.2107143	169.8707143	226.8407	283.8107	إجمالي التكاليف اليومية
150	150	150	150	150	150	صافي الربح المفترض
307.2107	269.2307	307.2107143	319.8707143	376.8407	433.8107	الدخل اليومي
1.536054	1.346154	1.536053571	2.843295238	3.349695	3.856095	أجرة الراكب
1	1	2	2	3	4	التسعيرة الحالية

عدا بيت حانون 2.5

الإدارة العامة للنقل على الطرق 2014:

جدول رقم (2.13)

احتساب تسعير المواصلات للحافلات 30 راكب:

6	5	4	3	2	1	م
داخلي بعيد	داخلي	غزة-الشمال	غزة-الوسطى	غزة-خانيونس	غزة-رفح	المكان
15	6	15	24	42	60	المسافة
6	6	6	6	6	6	المسافة / اللتر
2.5	1	2.5	4	7	10	عدد اللترات في السفرة الواحدة
2.5	2.5	2	1.5	1.5	1.5	عدد السفرات اليومية
35	35	35	35	35	35	عدد الركاب
87.5	87.5	70	52.5	52.5	52.5	إجمالي عدد الركاب ذهاب وإياب
218.75	218.75	140	78.75	78.75	78.75	إجمالي عدد الركاب في اليوم
6.25	2.5	5	6	10.5	15	اللترات / اليوم
6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	سعر لتر السولار
39.5625	15.825	31.65	37.98	66.465	94.95	ثمن الوقود / اليوم
420	420	420	420	420	420	رسوم الترخيص سنوياً
725	725	725	725	725	725	رسوم النمرة وكرت السير
4000	4000	4000	4000	4000	4000	التأمين سنوياً
						ضريبة القيمة المضافة
						ضريبة الدخل
15000	15000	15000	15000	15000	15000	الصيانة
20145	20145	20145	20145	20145	20145	التكاليف السنوية الثابتة
71.94643	71.94643	71.94642857	71.94642857	71.94643	71.94643	التكاليف اليومية الثابتة
111.5089	87.77143	103.5964286	109.9264286	138.4114	166.8964	إجمالي التكاليف اليومية
120	120	120	120	120	120	صافي الربح المفترض
231.5089	207.7714	223.5964286	229.9264286	258.4114	286.8964	الدخل اليومي
1.058327	0.949812	1.597117347	2.91970068	3.281415	3.643129	أجرة الراكب
1	1	2	2	3	4	التسعيرة الحالية

عدا بيت حانون 2.5

الإدارة العامة للنقل على الطرق 2014:

جدول رقم (2.14)

احتساب تسعير المواصلات للحافلات 20 راكب:

6	5	4	3	2	1	م
داخلي بعيد	داخلي	غزة-الشمال	غزة-الوسطى	غزة-خانيونس	غزة-رفح	المكان
15	6	15	24	42	60	المسافة
7	7	7	7	7	7	المسافة / اللتر
2.142857	0.857143	2.142857143	3.428571429	6	8.571429	عدد اللترات في السفرة الواحدة
3	3	2	1.5	1.5	1.5	عدد السفرات اليومية
20	20	20	20	20	20	عدد الركاب
60	60	40	30	30	30	إجمالي عدد الركاب ذهاب وإياب
180	180	80	45	45	45	إجمالي عدد الركاب في اليوم
6.428571	2.571429	4.285714286	5.142857143	9	12.85714	الترات / اليوم
6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	سعر لتر السولار
40.69286	16.27714	27.12857143	32.55428571	56.97	81.38571	ثمن الوقود / اليوم
420	420	420	420	420	420	رسوم الترخيص سنوياً
725	725	725	725	725	725	رسوم النمرة وكرت السير
2500	2500	2500	2500	2500	2500	التأمين سنوياً
						ضريبة القيمة المضافة
						ضريبة الدخل
10000	10000	10000	10000	10000	10000	الصيانة
13645	13645	13645	13645	13645	13645	التكاليف السنوية الثابتة
48.73214	48.73214	48.73214286	48.73214286	48.73214	48.73214	التكاليف اليومية الثابتة
89.425	65.00929	75.86071429	81.28642857	105.7021	130.1179	إجمالي التكاليف اليومية
100	100	100	100	100	100	صافي الربح المفترض
189.425	165.0093	175.8607143	181.2864286	205.7021	230.1179	الدخل اليومي
1.052361	0.916718	2.198258929	4.028587302	4.571159	5.11373	أجرة الراكب
1	1	2	2	3	4	التسعيرة الحالية

عدا بيت حانون 2.5

الإدارة العامة للنقل على الطرق 2014:

جدول رقم (2.15)

احتساب تسعيرة المواصلات العامة للمركبات 7 راكب:

6	5	4	3	2	1	م
داخلي بعيد	داخلي	غزة-الشمال	غزة-الوسطى	غزة-خانيونس	غزة-رفح	المكان
15	6	15	24	42	60	المسافة
8	8	8	8	8	8	المسافة /التر
1.875	0.75	1.875	3	5.25	7.5	عدد اللترات في السفرة الواحدة
6	6	4	2	2	2	عدد السفرات اليومية
7	7	7	7	7	7	عدد الركاب
42	42	28	14	14	14	إجمالي عدد الركاب ذهاب وإياب
252	252	112	28	28	28	إجمالي عدد الركاب في اليوم
11.25	4.5	7.5	6	10.5	15	اللترات / اليوم
6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	سعر لتر السولار
71.2125	28.485	47.475	37.98	66.465	94.95	ثمن الوقود / اليوم
420	420	420	420	420	420	رسوم الترخيص سنوياً
1350	1350	1350	1350	1350	1350	رسوم النمرة وكرت السير
1700	1700	1700	1700	1700	1700	التأمين سنوياً
1278	1278	1278	1278	1278	1278	ضريبة القيمة المضافة
539	539	539	539	539	539	ضريبة الدخل
4000	4000	4000	4000	4000	4000	الصيانة
9287	9287	9287	9287	9287	9287	التكاليف السنوية الثابتة
33.16786	33.16786	33.16785714	33.16785714	33.16786	33.16786	التكاليف اليومية الثابتة
104.3804	61.65286	80.64285714	71.14785714	99.63286	128.1179	إجمالي التكاليف اليومية
70	70	70	70	70	70	صافي الربح المفترض
174.3804	131.6529	150.6428571	141.1478571	169.6329	198.1179	الدخل اليومي
0.691986	0.522432	1.34502551	5.040994898	6.058316	7.075638	أجرة الراكب
1	1	2	4	5	7	التسعيرة الحالية

3 المناطق الوسطى

الإدارة العامة للنقل على الطرق 2014:

جدول رقم (2.16)

احتساب تسعيرة المواصلات العامة للمركبات 4 راكب (عمومي داخلي):

6	5	4	3	2	1	م
داخلي بعيد	داخلي	غزة-الشمال	غزة-الوسطى	غزة-خانيونس	غزة-رفح	المكان
15	6	15	24	42	60	المسافة
8	8	8	8	8	8	المسافة / اللتر
1.875	0.75	1.875	3	5.25	7.5	عدد اللترات في السفرة الواحدة
6	6	4	2	2	2	عدد السفرات اليومية
4	4	4	4	4	4	عدد الركاب
24	24	16	8	8	8	إجمالي عدد الركاب ذهاب وإياب
144	144	64	16	16	16	إجمالي عدد الركاب في اليوم
11.25	4.5	7.5	6	10.5	15	الترات / اليوم
6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	سعر لتر السولار
71.2125	28.485	47.475	37.98	66.465	94.95	ثمن الوقود / اليوم
420	420	420	420	420	420	رسوم الترخيص سنوياً
1350	1350	1350	1350	1350	1350	رسوم النمرة وكرت السير
1700	1700	1700	1700	1700	1700	التأمين سنوياً
1278	1278	1278	1278	1278	1278	ضريبة القيمة المضافة
539	539	539	539	539	539	ضريبة الدخل
4000	4000	4000	4000	4000	4000	الصيانة
9287	9287	9287	9287	9287	9287	التكاليف السنوية الثابتة
33.16786	33.16786	33.16785714	33.16785714	33.16786	33.16786	التكاليف اليومية الثابتة
104.3804	61.65286	80.64285714	71.14785714	99.63286	128.1179	إجمالي التكاليف اليومية
70	70	70	70	70	70	صافي الربح المفترض
174.3804	131.6529	150.6428571	141.1478571	169.6329	198.1179	الدخل اليومي
1.210975	0.914256	2.353794643	8.821741071	10.60205	12.38237	أجرة الراكب
1	1	2	4	5	7	التسعيرة الحالية

الإدارة العامة للنقل على الطرق 2014:

2.3.6 نموذج تسعيرة أجرة النقل العمومي والمواصلات النهائية لعام 2014:

نلاحظ من خلال نموذج التسعيرة النهائية لأجرة السفر للمركبات العمومية (التاكسي) في المحافظات المختلفة لقطاع غزة إلى أن وزارة النقل والمواصلات قسم المناطق المختلفة لمحافظة غزة وبناء عليها احتسبت التسعيرة المناسبة لكل منطقة من المناطق وفق الآلية التي ذكرناها سابقاً، بحث نجد مثلاً أن أجرة النقل العمومي من بيت حانون لمدينة الزهراء 5 شيكل هذا بالنسبة للمحافظات، أما على صعيد المناطق فنجد أنها قسم كل محافظة إلى مناطق واعتمدت غالباً على المناطق الأكثر ازدحاماً واستخداماً ويتم القياس عليها مثلاً على صعيد محافظة غزة نجد أن الأجرة من ميدان فلسطين إلى الشفاء أو الجامعة 1.5 شيكل، وعلى هذا المنوال اعتمدت الوزارة على الآلية المذكورة سابقاً وفق المعايير المستخدمة من قبل الوزارة والتي ذكرناها في بداية هذا المبحث على وضع تسعيرة أجرة النقل العمومي والمواصلات.

وتظهر لنا النشرات الرسمية المرفقة في الملحق رقم (6) نموذج لتسعير المواصلات عام 2009 وكذلك عام 2014.

من خلال ملاحظة تسعيرة أجرة المواصلات العامة لعام 2009 و2014 نجد هناك الكثير من الاختلافات على أجرة المواصلات بين المحافظات المختلفة والمناطق الداخلية المختلفة وهذا يدل على المتابعة المستمرة في دراسة المتغيرات والمعايير من قبل وزارة النقل والمواصلات العامة، كذلك نلاحظ أن أجرة النقل العمومي في 2014 بشكل عام ارتفعت عن أجرة النقل العمومي والمواصلات عن عام 2009 وذلك عائد للتغير في المعايير والعوامل المؤثرة في تسعير أجرة النقل العمومي وأهمها أسعار المحروقات.

الفصل الثالث

الدراسات السابقة

مقدمة	❖
الدراسات المحلية	❖
الدراسات العربية	❖
الدراسات الأجنبية	❖
التعقيب على الدراسات السابقة	❖

3.1 مقدمة:

يتناول هذا الفصل مجموعة من الدراسات السابقة والأدبيات المتعلقة بصورة مباشرة أو غير مباشرة بموضوع الدراسة "تسعير أجرة النقل العمومي". وقد تم تصنيف هذه الدراسات إلى دراسات محلية، ودراسات عربية، ودراسات أجنبية. ومن خلال البحث والإطلاع وجد الباحث أن الدراسات المحلية والعربية تقتصر إلى مثل هذا الموضوع فهي لا تزال تدرج مفاهيم التسعير في مصطلحاتها بشكل كبير، ولم يبدو واضحاً تناول أي من الباحثين على وجه التحديد والخصوص هذا الموضوع، إلا القليل و هي التي ذكرتها الباحثة في هذا الفصل.

أما بالنسبة للأدبيات الأجنبية فقد زخرت في موضوع تسعير الخدمات العامة وتسعير أجرة النقل العمومي وتناولته من جوانب عدة، وبأساليب مختلفة. أورد الباحث في هذا الفصل عدداً من الدراسات المتنوعة، والتي وفرت منهجيات مختلفة، وآراء متباينة تسعى إلى دراسة تسعير الخدمات العامة وتسعير أجرة النقل العمومي، وهو ما أفاد الباحث في معالجة موضوع الدراسة.

نستعرض في هذا الفصل:

- الدراسات المحلية
- الدراسات العربية
- الدراسات الأجنبية
- تعقيب على الدراسات السابقة

3.2 الدراسات المحلية:

1 دراسة ظاهر (2011)، بعنوان: "الرقابة على السلع والأسعار في الفقه الإسلامي"

هدفت هذه الدراسة لحفظ الأموال العامة من السرقة والاختلاس والتلاعب وسوء الاستخدام والإهمال والتحقق من أن واردات الدولة الإسلامية قد جمعت وفق قواعد الشريعة الإسلامية وأحكامها المنصوص عليها في الكتاب الكريم والسنة النبوية الشريفة. من أهم النتائج التي توصلت لها الدراسة أن الرقابة المالية على (السلع والأسعار) في ظل متطلبات العصر الحديث ضرورة اقتصادية واجتماعية للمجتمعات المسلمة، لما لها من أهداف وغايات سامية ونبيلة تسعى لتحقيقها وتتعدد الأنشطة التي تقوم بها عملية الرقابة الشرعية ومن أهم التوصيات التي أوصت بها الباحثة من خلال بحثها هذا انه يجب أن يتجه طلاب العلم الشرعي للبحث في مسائل الاقتصاد الإسلامي، ومتابعة تطوراتها وضرورة تفعيل أجهزة الرقابة المالية في الدولة وضرورة توفر شروط وصفات معينة في عضو الرقابة المالية، ووضع الرجل المناسب في المكان المناسب.

2 دراسة ابو عودة (2008)، بعنوان: " أهمية استخدام منهج التكلفة المستهدفة في

تحسين كفاءة تسعير الخدمات المصرفية دراسة تطبيقية على المصارف العاملة في

قطاع غزة"

هدفت الدراسة في بيان دور التكلفة المستهدفة في تحسين كفاءة تسعير الخدمات المصرفية، ومعرفة مقومات تطبيق منهج التكلفة المستهدفة والصعوبات التي تواجهها المصارف في تطبيق التكلفة المستهدفة والتعرف على أثر تطبيق منهج التكلفة المستهدفة على تسعير الخدمات المصرفية. ولتحقيق هذه الأهداف قام الباحث بتوزيع الاستبيانات على عينة عشوائية على مجموعة من العاملين في المصارف ولهم علاقة بمشكلة الدراسة، وقد بلغ حجم عينة الدراسة 65 قائمة استقصاء وتم استرداد 63 قائمة استقصاء بنسبة 97 %.

واهم ما توصلت له الدراسة من نتائج تتوفر للمصارف العاملة في قطاع غزة إمكانية لتطبيق منهج التكلفة المستهدفة لتسعير الخدمات المصرفية .

بناء على النتائج التي تم التوصل إليها يوصي طالما أن لدى المصارف العاملة في قطاع غزة إمكانية لتطبيق منهج التكلفة المستهدفة يوصى بالعمل الجاد للانتقال نحو تطبيقه في المصارف لما يحققه من فوائد ومزايا ومقدرة تنافسية.

3 دراسة شملخ (2008)، بعنوان : " العوامل المؤثرة في قرارات تسعير الخدمات في المصارف التجارية العاملة في قطاع غزة"

تهدف هذه الدراسة للتعرف على العوامل التي تؤخذ بالاعتبار عند وضع السياسة السعرية في المصارف العاملة في قطاع غزة والتعرف على أولويات الأهداف التي ترغب المصارف في تحقيقها من وضع سياساتها السعرية واتخاذ قرارات التسعير. تم استخدام أسلوب الحصر الشامل لتحقيق أهداف الدراسة كانت عينة الدراسة من الإدارات العليا ومدراء الفروع ومساعدتهم ورؤساء أقسام المحاسبة والتسهيلات في المصارف التجارية في قطاع غزة، وقد بلغ عدد فروع المصارف العاملة في قطاع غزة 27 فرعاً حيث تم توزيع عدد 2 استبانة لكل فرع وبالتالي يكون عدد الاستبانات الموزعة 54 استبانة.

من أهم النتائج التي توصلت لها الدراسة احتلال مخاطر العمل المصرفي المرتبة الأولى حسب آراء أفراد العينة من حيث الأهمية في قرارات تسعير الخدمات المصرفية لدى المصارف العاملة في قطاع غزة.

ومن أهم التوصيات التي أوصى بها الباحث خلال دراسته أنهم على المصارف توزيع محفظتها الاستثمارية من الأسهم والسندات وإدارتها بشكل جيد لزيادة أرباحها من المصادر غير التقليدية.

4 دراسة الزطمة (2006) ، بعنوان : " نظام مقترح لتطوير عملية تسعير العطاءات وفقاً لنظام تكاليف الأنشطة في صناعة الإنشاءات في قطاع غزة"

هدفت الدراسة لتحليل الواقع الراهن لطرق تقدير التكلفة في شركات المقاولات في قطاع غزة. و قد تكونت عينة الدراسة من (٩٠) إستبانة وزعت على المحاسبين و المراجعين و مدراء المصانع و المحللين الماليين في قطاع غزة في فلسطين.

ومن أهم النتائج التي توصلت لها الدراسة أن تطبيق نظام تكاليف الأنشطة يؤدي إلى معرفة أفضل في تسعير المعطاءات و قدرة أكبر على تقدير التكلفة و تحديث بيانات الأسعار.

ومن أهم التوصيات التي أوصى بها الباحث خلال الدراسة ضرورة قيام شركات المقاولات في قطاع غزة بتطبيق نموذج لتسعير المعطاءات يستند إلى نظام تكاليف الأنشطة وفق الأسس التالية: تحديد الأنشطة اللازمة لتنفيذ المبنى و مجمعاته و تحديد التكاليف غير المباشرة لكل نشاط على.

3.3 الدراسات العربية:

1 أحمد (2000-2005) بعنوان: أثر طرق تسعير الخدمات المصرفية على الإيرادات في المصارف السودانية

أجريت هذه الدراسة في السودان - الخرطوم وقد تم اختيار ثلاث مصارف من أصل 27 مصرفاً، وحللت الدراسة أسعار الخدمات المصرفية لهذه المصارف للفترة من 2000 م - 2005م، وقد هدفت هذه الدراسة لدراسة وتقويم نظام تسعير الخدمات المصرفية داخل المصارف السودانية.

وتوصلت الدراسة إلى أن المصارف السودانية لا تهتم كثيراً بالأسس العلمية لتسعير الخدمات المصرفية.

وأوصت الدراسة انه على المهتمين والباحثين تقديم الدراسات في مجال الخدمات المصرفية من حيث قياس التكلفة والتسعير.

2 -العمرى (2003) بعنوان "دور محاسبة التكاليف في تسعير الخدمات في البنوك التجارية الأردنية".

هدفت هذه الدراسة للتعرف على دور محاسبة التكاليف في تسعير الخدمات في المصارف التجارية الأردنية وذلك من خلال التعرف على أهم العوامل التي تؤثر في قرارات التسعير والتعرف على أسلوب تخصيص التكاليف والمعوقات التي تحول دون إيصال المعلومات اللازمة لاتخاذ القرار بالإضافة لتكاليف المخاطر.

وُاستخدمت الدراسة الإستبانة لجمع البيانات المطلوبة وشملت 16 مصرفاً من المصارف الأردنية.

وخلصت هذه الدراسة إلى أن 64 % من المصارف الأردنية تواجه صعوبات وعوائق في الوصول إلى قرار تسعير دقيق، وبينت أن هذه العوامل تتمثل في عدم وضوح المعلومات الواردة من الفروع والأقسام، وعدم توافر الخبرات العلمية والعملية، والتكاليف المترتبة على تطبيق نظام محاسبة التكاليف.

وأوصت الدراسة ببلاهتمام بالمعلومات الواردة من الأقسام والفروع والتركيز على أنظمة التكاليف حسب الأنشطة.

3 -الضمور(2002)بغنوان "العوامل المؤثرة في تسعير المنتجات الصناعية المصدرة : الكيماويات في الأردن"

هدفت هذه الدراسة للتعرف على العوامل المؤثرة في تسعير المنتجات الصناعية الكيماوية المصدرة في الأردن، وتكون مجتمع الدراسة من 52 شركة كيميائية مصدرة واعتمد الباحث في جمع البيانات على استبانة صممت ووزعت على مجتمع الدراسة. وأوضحت الدراسة أن جميع العوامل المحددة في نموذج الدراسة وهي (أهداف التسعير، والتكاليف، والمنافسة والتشريعات والقوانين وخصائص المنتجات وظروف السوق)عند أخذها مجتمعة لها تأثيرات ذات أهمية في قرار تسعير المنتجات المصدرة التوصيات لمتخذي قرار التسعير لدى الشركات الصناعية على الشركات محل الدراسة الأخذ في الاعتبار كل العوامل المؤثرة على السعر النهائي لمنتجاتها وخصوصا تلك التي أظهرت أهمية واضحة في التأثير عليها، مثل العوامل المتعلقة بالتكاليف والمنافسة والقوانين والتشريعات الحكومية في البلدان المصدر إليها.

4 دراسة التوجيهي وآخرون (2002) ، بغنوان: "التسعير الفعال للخدمات العامة"

تهدف الدراسة إلى أن التسعير الفعال للخدمات العامة في أي قطاع يتطلب دراسة للعوامل والمعطيات الهامة والجوانب المؤثرة وتحليل التكلفة وذلك لوضع سعر تعرفه ملاحظة تتيح للمستثمرين في قطاع الكهرباء) تحقيق عائد مناسب وفي نفس الوقت ضمان أسعار معقولة وإمدادات موثوقة للمستهلكين.

واهم نتائج وتوصيات الرسالة أن التسعير الفعال للخدمات الكهربائية والذي يتيح تحقيق عائد معقول للمستثمرين مع ضمان أسعار مناسبة وإمدادات موثوقة للمستهلكين يؤدي إلى وجود مناخ صحي للاستثمار في قطاع.

5 الببحاني (1999) بغنوان "العوامل المؤثرة في اتخاذ قرارات التسعير دراسة تطبيقية على الشركات السعودية بمحافظة جدة"

هدفت الدراسة للتعرف على العوامل المؤثرة في القرارات السعرية وأنماط السياسات السعرية والمعوقات التي تواجه القائمين عليها بالمصانع السعودية بمحافظة جدة.

توصلت الدراسة إلى أن معظم المسؤولين بالشركات الصناعية يؤكدون على إدراك وأهمية إتباع الأساليب العلمية عند وضع وصياغة سياسات التسعير وأن سياسة التسعير على أساس التكلفة هي من أكثر السياسات التسعيرية أهمية من وجهة نظر الشركات المبحوثة تليها سياسة التسعير على أساس المنافسة ثم الطلب.

3.4 دراسات أجنبية:

1 دراسة Cats (JAN 2014)، بعنوان:

" Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a " Estonia، Fare-Free Scheme in Tallinn

عنونت هذه الدراسة بـ (سياسات التسعير لخدمات النقل العمومي - دلائل تجريبية من نظام فري فار في تالين - استونيا). هدفت هذه الدراسة لتسليط الضوء على سياسات التسعير لوسائل النقل العمومي التي من شأنها جذب أكبر عدد ممكن من المسافرين لوسائل النقل العمومي بدلا من استخدام السيارات لتقليل التلوث والازدحامات المرورية في مدينة تالين كحالة تجريبية لتعرض للعالم الحقيقي .

تشير النتائج إلى أن نسبة الزيادة في الطلب على خدمات النقل العمومي في نظام (FFPT) تزيد بنسبة متزايدة مقدارها 1.2 %، ونسبة الزيادة الكلية حتى كتابة البحث 3 %، وإن نسبة طول الرحلات باستخدام النظام المجاني قلت بنسبة 10 %، لأن السبب الحقيقي لعدم الزيادة في الطلب هو وجود سيارات خاصة وسيارات بحرية أكبر وبتكلفة قليلة، كذلك التأخر في عرض الخدمة لأن كذلك من الأسباب . واهم التوصيات عمل مزيد من الرحلات (تكثيف) رحلات وسائل النقل العمومي بالنظام الجديد (FFPT) مع العلم أنه سيكون هناك الكثير من الرحلات غير المجدية وغير الضرورية في البداية ولكن هذا سيزيد بشكل كبير بسبب الإقبال على استخدام وسائل النقل العام، يجب دراسة حجم الطلب الكلي وتحليل جميع العوامل التي من الممكن أن تؤدي لزيادة الطلب على خدمات النقل العمومي المجانية .

2 دراسة Westin (2012)، بعنوان:

" Efficiency and acceptability of pricing policies and transport " Sweden، investments in distorted economies – Stockholm

عنونت هذه الدراسة بـ (الكفاءة وقبول سياسات التسعير استثمارات النقل في اقتصاديات مطربه - ستوكهولم السويد). هذه الدراسة تحتوي على خمس ورقات: دراسة الكفاءة الاقتصادية ومدى قبول سياسات تسعير المواصلات العامة، كذلك التفاعل بين سوق المواصلات العامة وغيرها من الأسواق كسوق العمل، تأثير مدى الرفاهية المعيشية على قطاع النقل العام، كذلك معدل

النقل العمومي للركاب بالمدة الزمنية وأخيرا مدى الاختلاف الجغرافي في تغير التسعيرات على وسائل النقل العمومي ؛ سيتم دراسة كل العوامل السابقة لرؤية مدى تقبل وكفاءة سياسات التسعير المفروضة على وسائل النقل العام.

إن من أهم النتائج تحليل مدى تأثير رفاهية السكان المعيشية على تسعير والاستثمار في مجال النقل العام، سوق النقل يرتبط بشكل كبير مع الأسواق الأخرى وهذا يقيس مدى النشاط الاقتصادي في البلد، تنشط حركة النقل العمومي في ساعات الذروة من النهار وهي ساعات الصباح وبعد الظهر، توجد مرونة عالية في النقل العمومي وبدائل متاحة كثير أمام الزبائن بسبب المنافسة الجديدة، تنوع وسائل النقل العمومي من وسائل نقل فردية مثل سيارات الأجرة ووسائل نقل عام جماعية مثل الباصات.

3 دراسة Wong (2010)، بعنوان:

" Nonlinear pricing of taxi services—china Hong Kong"

عنونت هذه الدراسة بـ (التسعير غير الخطي لخدمات سيارات الأجرة). عملت هذه الدراسة لبحث آثار التسعيرات المتفاوتة (غير خطية) لسيارات الأجر في سوق خدمة التوصيل عبر التاكسي في هونغ كونغ باستخدام نماذج مختلفة مع مراعاة هامش الربح والربح المتوقع والذي تم بناءه في هذه الدراسة الربح على الوحدة الزمنية، ونجد أن أسعار خدمة استخدا م التاكسي تختلف باختلاف الشخص فنجد أن شخص يطلب مبلغ كبير و آخر يطلب مبلغ اقل وكذلك تختلف باختلاف المدة الزمنية والمك ان (في هذه الدراسة تم التركيز على سيارات الأجرة التي تنقل الركاب من المطارات في هونغ كونغ). هدفت هذه الدراسة لإيجاد نموذج سليم وواضح يتم الاعتماد عليه في تسعير خدمات التوصيل عبر التاكسي، من خلال جمع البيانات المختلفة كمية وكيفية من العينة المستهدفة وتحليلها وتفصيلها للتوصل لمثل هذا النموذج من التسعير مع مراعاة هامش الربحية المناسبة.

إن من أهم الاستنتاجات التي توصلت لها هذه الدراسة وجود مجموعة من مقدمي خدمة التاكسي يشكلون بتحالفهم عصابات تسيطر على السوق من خلال الخصومات والأسعار المنخفضة مما يسبب الكثير من المشاكل في سوق التاكسي، من انتظار كثير من سائقي التاكسي لساعات في الطوابير ليتمكنوا من الحصول على الزبائن.

واهم التوصيات هي بناء نموذج لتسعير خدمة التاكسي تكون عادلة كفاية لجميع مقدمي خدمة التاكسي خاصة عند المطارات والتي تأخذ بالاعتبار هامش الربح وهامش الوقت وكذلك تكاليف تقديم الخدمة، بالتالي تكون هذه النماذج للتسعير بمثابة خدمة اجتماعية للسائقين والزبائن.

4 دراسة Akiva (2008)، بعنوان:

Pricing of Transportation Services: Theory and Practice – London "UK"

عنونت هذه الدراسة بـ (تسعير النقل العام : نظريا وعمليا – لندن المملكة المتحدة). تناولت هذه الدراسة عاملين اعتبرهما البحث م هم في عملية التسعير وهما مفهوم التكلفة والطلب وعلى خدمة المواصلات العامة، كذلك قام باستعراض عدة نظريات تتعلق بالقطاع العام ووسائل النقل العام، كذلك عرج على قضايا تتعلق بالتسعير على أساس التكلفة والتي سيني خلالها لاحقا تسعير خدمات النقل العام، وما هي الآثار المترتبة على الازدحام وتأثيره على تسعير المواصلات، كذلك استعرض أسعار خدمات النقل العمومي في الواقع وكذلك وضع نموذج لقياس تكلفة الازدحام المرورية ثم وضع الباحث نظريات كمية لعملية تسعير وسائل النقل العام. ومن أهم النتائج توجد بعض في بعض الأوقات تظهر عوامل كيفية قد تؤثر على أسعار خدمات النقل العمومي بشكل كبير ومعظمها يكون بسبب التأثير على حجم التكاليف مثال ارتفاع أسعار المحروقات وعوامل اقتصادية أخرى مثل فرض ضرائب جديدة ؛ كذلك أوصى الباحث بضرورة مراعاة مستويات الخدمة عند عملية التسعير بناء على عدة معايير مثل مستوى جودة الخدمة وكيفية الخدمة ووسيلة الخدمة كحافلة وتاكسي وغيرها من وسائل النقل العمومي وغيرها من طرق النقل.

5 دراسة Taraz ، Rous، Nys، Lepetit (2006)، بعنوان:

interest margins and loan pricing in “The provision of services European banking”

هدفت الدراسة للتعرف على أثر التنوع والتوسع في Limoges ، أجريت هذه الدراسة بجامعة الخدمات غير الائتمانية وأسعارها على نسب الفوائد المحصلة على القروض و دراسة أثر المخاطر على أسعار الائتمان.

وبحثت الدراسة أثر إيرادات المصارف المتولدة من النشاط غير الائتماني مثل تقديم الخدمات المصرفية غير ائتمانية والنشاطات الاستثمارية على أسعار القروض، واستُخدم لهذه 2002 ل 602 بنكاً أوروبياً في 12 بلداً وهي النمسا و - الدراسة القوائم المالية للفترة 1996 بلجيكا والدنمارك و فرنسا وإيطاليا وهولندا والنرويج والبرتغال وإسبانيا والسويد وسويسرا وبريطانيا. و خلصت الدراسة إلى أن:

أ المصارف تحمّل القروض بمقدار المخاطر التي تتعرض لها.
ب أن المصارف تخفض أسعار القروض عندما تكون أكثر اعتماداً على الإيرادات غير ائتمانية.

6 دراسة GREENE (2004)، بعنوان:

"Transit Pricing and Fares-Texas US "

عنونت هذه الدراسة بـ (تسعير وسائل النقل العمومي - تاكسس). هدف هذه الدراسة بشكل عام هو وضع تسعير لوسائل النقل العمومي من حافلات ومترو في ولاية تاكسس الأمريكية بدراسة العوامل المتغيرة المؤثرة على التسعير، تم التركيز في عملية التسعير على خدمات النقل العمومي و التغير في الأسعار والترويج وعوامل إدارة الطلب على مثل هذه الخدمات، كذلك عملت هذه الدراسة على تحليل استجابة الزبائن حسب نوعية الإستراتيجية المتبعة في التسعير والتي تدرس التركيبة السكانية وحجم الطلب، كذلك تعرض العوامل ذات صلة بعملية التسعير مثل الإيرادات ومعدل الربح والتكاليف والآثار البيئية والمواسم التي يكثر فيها الطلب، كذلك دراسة بعض الحالات العملية لعملية التنقل العام.

إن من أهم الاستنتاجات التي توصلت لها هذه الدراسة هناك تغير في مستويات النقل العمومي من وسائل نقل مجاني وأخرى غير مجانية كتنقل بالتاكسي، كذلك مستخدمي بطاقات الانشقاق في الدفع أكبر من مستخدمي النقدية للحساب على خدمة النقل، توجد علاقة قوية بين معدل عدد الرحلات وفترات العمل أو مواسم العمل، وجود إقبال كبير على الحافلات أكثر من المترو، نسبة نمو كبير ومستمرة من الإيرادات تقدر بـ 25%، من عام 1980 لكان نسبة الإقبال بالترحال عبر السف قد بدأت بالتناقص.

7 دراسة Branden (2000)، بعنوان:

"FAIR AND EFFICIENT PRICING IN TRANSPORT – THE ROLE OF "(CHARGES AND TAXES (Amsterdam

عنونت هذه الدراسة بـ (عدالة وفعالية التسعير في مجال النقل - دور الرسوم والضرائب). هدفت الدراسة لتقديم لمحمة مفصلة لكل المهتمين في مجال المواصلات في جميع أنحاء العالم عن رسوم وسائل النقل والضرائب المفروضة على هذه الوسائل على المستويات المحلية والإقليمية في هولندا، كذلك لتطوير نظريات التسعير ووضع الرسوم على وسائل المواصلات المختلفة.

إن من أهم الاستنتاجات التي توصلت لها هذه الدراسة تقديم استعراض مفصل للضرائب على النقل العمومي في نظام الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، الإشكال غير التقليدية لأنظمة التسعير وكذلك اختلاف أنظمة فرض الضرائب على المواصلات العامة، تأثير الضريبة على أسعار المواصلات العامة حيث أن الضريبة على وسائل النقل العمومي تتناسب طردياً مع أسعار المواصلات ورسومها، تطبيق يدعم وجود نظام تسعير فعال وعادل للمواصلات، جمع العوامل التي من شأنها التأثير على أسعار النقل العمومي ولأن من أهمها الضريبة.

وأهم التوصيات الحفاظ على المرونة للتكيف مع احتياجات السياسة العامة، تطوير وسائل النقل العام، تخفيض الضرائب على وسائل النقل العمومي التي تخدم أكثر من غيرها ليزيد استخدامها من قبل المواطنين مثال تخفيض الضرائب على باصات النقل الجماعي، وضع بدائل قابلة للتطبيق لظروف غير متوقعة خارجة عن إطار الخطط الأصلية في مجال أنظمة التسعير وفرض الضرائب والرسوم على وسائل النقل العام.

8 دراسة Moilanen (2000)، بعنوان:

"Assessing the Economic Impacts of Marginal Cost Pricing with a "Geographic Model for Helsinki Region – Finland

عنونت هذه الدراسة بـ (تقييم الآثار الاقتصادية لتكلفة التسعير مع نموذج الجغرافية لمنطقة هلسنكي). تتميز هذه الدراسة عن غيرها أخذها بالاعتبار عند عملها النمذجة العوامل المختلفة

المؤثرة على تكلفة المواصلات والنقل التقليدية كذلك تعتبر طريقة شاملة لتقييم التغيرات في قطاع المواصلات.

إن من أهم الاستنتاجات التي توصلت لها هذه الدراسة أن الزحف العمراني في منطقة هيلسنكي آدا لنمو المدن بشكل كبير والذي يؤدي لزيادة الدخل العام وزيادة الازدحام والتلوث واستغلال الموارد المتاحة مما تؤدي كل هذه العوامل لزيادة الطلب على وسائل النقل العام، من المتوقع زيادة أسعار البنزين من ضعف إلى ضعفين بحلول عام 2020، توجد تخوف من تقبل عامة الناس لسياسات التسعير الجديدة إذا ما تم بنائها على أساس التكلفة، لا تزال هنا بعض القضايا التي يتعين حلها باستخدام النمذجة يمكن حلها بتحليل شامل لجميع المتغيرات والمعطيات.

واهم التوصيات الاهتمام بباقي المناطق غير المركزية في هيلسنكي للتخفيف من وطاه الازدحام في مراكز المدينة وهذا يمكن تحقيقه ويؤدي لحدوث توازن كبير في المدينة مما يساعد في نمو قطاع المواصلات، إصدار أنظمة للرسوم على استخدام بعض الطرق ونظام ضرائب على وسائل النقل العام، توفير خدمة النقل العمومي عن طريق المترو لكل مناطق المدينة، استخدام عمليات التحليل المواتية للتغير عبر معدل التكلفة واستخدامها كاداء سياسة عامة دائمة.

9 دراسة Faber (2000)، بعنوان:

FAIR AND EFFICIENT PRICING IN TRANSPORT – THE ROLE OF " CHARGES AND TAXES "

عنونت هذه الدراسة بـ (التسعير عادلة وفعالة في مجال النقل - دور الرسوم والضرائب). هدفت هذه الدراسة لتقديم لمحة مفصلة عن الأشكال المختلفة وغير التقليدية للشحن والمصاريف والضرائب على المستويات المحلية الإقليمية كليا أو جزئيا المخصصة لتقديم خدمات النقل العمومي لجميع أنحاء العالم، كذلك إيجاد إجابة لسؤال وهو هل يمكن لقطاع النقل العمومي النجاح والاستمرار في ظل الظروف الراهنة من فرض الضرائب على وسائل النقل العام، كل هذه الجوانب مجتمعة لرؤية تأثيرها على أنظمة تسعير المواصلات العامة في الدول الأعضاء للاتحاد الأوروبي.

ومن أهم نتائج وتوصيات الدراسة أن العلاقة بين وضع أنظمة تسعير عادلة وذات فاعلية لوسائل النقل العمومي مرتبط بشكل كبير جدا بعملية فرض الضرائب الغير تقليدية المفروضة على وسائل النقل العمومي المختلفة، كذلك التركيز على الدور المستقبلي المحتمل للأدوات المالية يعطي إشارات مناسبة لوضع نظام تسعير ذات فاعلية كفاءة عالية لنقل المستخدمين من الركاب، فضلا عن توليد إيرادات عادلة وجيدة للمستثمرين في قطاع النقل العمومي والسائقين بشكل خاص، كذلك وجدت الدراسة أن هناك سياسات لفرض الضرائب على وسائل النقل العمومي تشوبها كثير من الشبهات والتشوهات التي من شأنها التأثير على أنظمة التسعير المختلفة المتبعة في دول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، لذلك وجب وضع أنظمة وسياسات لفرض الضرائب تكون مبنية على أسس وقواعد التحفيز والتثبيط والتي من شأنها المساعدة في وضع أنظمة وبرامج تسعير ذات فاعلية وكفاءة وعادلة لكل الأطراف وتكون ذات موثوقية عالية لتوفير مصادر إيرادات لقطاع النقل العمومي تمكنه من النهوض والتقدم.

10 -دراسة Ortu'zar (1998)، بعنوان:

"Modeling new pricing strategies for the Santiago Metro"

عنونت هذه الدراسة بـ (نمذجة استراتيجيات التسعير الجديدة لمترو سانتياغو). هدفت هذه الدراسة لوضع نماذج جديدة لتسعير الترحال عبر مترو سانتياغو، من اجل خفض الازدحام في ساعات الذروة الصباحية، هذه الدراسة تعطي نتائج نمذجة صممت تحديدا لاختبار مستويات الأسعار المختلفة على الزبائن في الفترات السابقة.

وقد تم جمع بيانات تفصيلية مع التوكيز على ثلاثة جوانب: الأول هو التغير في وقت الترحال عبر المترو، والجانب الثاني هو فوارق الأسعار في أوقات وأزمنة مختلفة، والجانب الثالث والأخير هو مستوى الراحة والتحسينات المضافة. تم العمل على تجزئة البيانات والمواصفات وتم استكشاف جانبين من الجوانب الم نهجية، تقييم الوقت والأزمنة غير الخطية والطرق المختلفة المشهورة في سانتياغو وتمت معايرة النماذج على حد سواء وتحديد الاحتمال الأمثل لنطاق الدوال اللوغرتميه واهم الاستنتاجات التي تم التوصل إليها الباحث هي الحصول على نهج نمذجة أكثر ملاءمة من السابق لذلك تع تبر استراتيجيات تسعير مترو سانتياغو الحالية تعتمد على نهج أكثر ملاءمة للتسعير لشموله على معظم الاحتمالات ومتغيرات التسعير.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات لئلا من أهمها، وجود قاعدة بيانات موثقة يمكن الاعتماد عليها في تنمية مجال المواصلات من خلال البحث العلمي، كذلك وجود بنية تحتية قادرة على تطبيق أحدث نماذج التسعير للمنترو.

11 -دراسة Ortu'zar (1998)، بعنوان:

" Transportation Pricing Strategies Analysis"

عنونت هذه الدراسة بـ (تحليل استراتيجيات تسعير المواصلات). هدفت هذه الدراسة لوضع نماذج تسعير للمواصلات تضمن عائد جيد للمستثمرين في قطاع النقل العمومي والسائقين. من أهم النتائج والتوصيات لهذه الدراسة التركيز على الجانب السلوكي للمستثمر والمستهلك من خلال برامج توعويه وإرشادية تمكنه من اتخاذ قرار الاختيار الصحيح، كذلك من أجل الحاجة لمناقشة سياسات وبرامج تسعير فعالة ونقدر على تطبيقها ف ان هناك حاجة لدراسة مستفيضة وإضافية لجميع العوامل والخيارات والمتغيرات في البيئة التي نعمل على دراستها، كذلك تحديد وتقييم الوضع الراهن لخدمات النقل العمومي الاستراتيجيات المتبعة في عملية التسعير لتكون أساسا لتنفيذ الخطط المستقبلية، كذلك يجب اشارك مجموعة واسعة في مختلف المجالات من متخذي القرارات في الحكومة لوضع سياسات التسعير للخدمات العامة وخدمة النقل العمومي، كذلك التعاقد مع شركات خاصة قادرة على عمل تحليل مفصل لنظام النقل العمومي وتوفير التوعية من خلال الإعلام والتسويق.

12 -دراسة Andrie (1997)، بعنوان:

"Coordinated Intermodal Transportation Pricing and Funding "

"Strategies"

عنونت هذه الدراسة بـ (تنسيق وسائل تسعير المواصلات واستراتيجيات التمويل). هدفت هذه الدراسة لبناء أساس يمكن المسؤولين من اتخاذه كمرجع في عمليات تسعير المواصلات العامة كذلك البحث عن استراتيجيات مبتكرة لمعالجة الفجوة بين تكاليف النقل العمومي والإيرادات.

اتبعت هذه الدراسة منهجية تنسيق وسائل التسعير المتعدد الذي لديه القدرة على توليد إيرادات جديدة للمستثمرين في مجال النقل العام، وزيادة الركاب الذين يستخدمون وسائل النقل

العمومي، وكذلك يساعد هذا النهج على تحقيق أهداف النقل الإقليمي ; ذلك يعني تحديد مستوى أجور النقل وأسعار وقوف المركبات ورسوم من أجل تحقيق أهداف أكبر منطقة حضرية فيما يتعلق بالنقل وتخفيف الازدحام، يتم تصميم برنامج كمي يتم من خلاله دراسة العوامل التي تؤثر في القدرة على تنسيق استراتيجيات تسعير خدمات النقل العمومي في سياق العوامل الإقليمية المؤثرة من خلال وضع نهج مفاهيمي لمتابعة هذا التنسيق.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات لكان من أهمها، رفع رسوم النقل العمومي في مناطق معينة يكون الناس فيها على مقدر على الدفع أكثر من غيرهم من المناطق ويتم تطبيق العوائد للدولة من خلال الضرائب واستغلالها في تطوير قطاع النقل العام، من الناحية المثالية نظام التسعير متعدد الوسائط من الأفضل أن يطبق في المناطق التي فيها مساحات شاسعة وواسعة، التأكيد على مرونة الطلب والعرض في تقديم خدمات النقل العمومي والطلب عليها وغالبا ما تكون هذه المرونة مبنية على بيانات محدد أو على افتراضات بشأن خصائص سلوك الزبائن والركاب في منطقة معينة، توخي الحذر في تطبيق برنامج التسعير لكي لا يعود بنتائج وخيمة على الدولة والمجتمع ويجب أن يراعي جميع العوامل التي من شأنها التأثير على سياسات التسعير.

3.5 تعقيب على الدراسات السابقة:

أولاً: بالنسبة للدراسات المحلية:

بعد استعراض الدراسات المحلية، من الواضح أن موضوع تسعير خدمات النقل العمومي بشكل عام غير واضح، ولم يتم تناوله بشكل مباشر، فكما مر سابقاً جميع الدراسات المحلية كانت تتناول التسعير بشكل عام، فلا تزال الدراسات المحلية تتجاهل الخدمات العامة وخاصة خدمات النقل والمواصلات وأهميتها بقدر كبير، دون إعطاء الأهمية إلى الخدمات العامة أو خدمات النقل العمومي، كما نجد دراسة ظاهر (2011) توصي بضرورة توجه طلاب العلم الشرعي للبحث في المسائل الاقتصادية وضرورة تفعيل أجهزة الرقابة المالية. أما بالنسبة لدراسة أبو عودة (2010) فطرح موضوع التسعير للخدمات المصرفية بناء على أسس التكلفة في المصارف العاملة في قطاع غزة، أما دراسة شملخ (2008) فهو قريب إلى حد ما لدراسة ابو عودة في دراسة العوامل المؤثرة في قرارات تسعير الخدمات التجارية العاملة في قطاع غزة، أما عن دراسة الزطمة (2006) فهي تعتبر ورقة بحثية تقدم تحليل الواقع الراهن لطرق تقدير التكلفة في شركات المقاولات في قطاع غزة والعمل على تطوير هذا الواقع بشكل علمي منهجي من خلال إرساء نظام تكاليف متكامل الأركان والمقومات بما يساهم في تحقيق ضبط ورقابة فعالة على عناصر التكاليف واتخاذ القرارات الرشيدة.

ثانياً: بالنسبة للدراسات العربية:

من خلال الدراسات العربية التي تم عرضها نجد أنها أيضاً تدور حول موضوع تسعير الخدمات ولكن قليل منها من تحدث عن تسعير الخدمات العامة، فنجد في دراسة احمد (2007) التي لئن موضوعها في تشابه كبير مع الدراسات العربية ولكنها تناولت طرق تسعير الخدمات المصرفية المتنوعة وأثرها على إيرادات المصارف أما بالنسبة لدراسة العمري (2003) هدفت هذه الدراسة للتعرف على دور محاسبة التكاليف في تسعير الخدمات في المصارف التجارية الأردنية وذلك من خلال التعرف على أهم العوامل التي تؤثر في قرارات التسعير والتعرف على أسلوب تخصيص التكاليف والمعوقات التي تحول دون إيصال المعلومات اللازمة لاتخاذ القرار بالإضافة لتكاليف المخاطر. أما دراسة الضمور (2002) فهي تتناول للتعرف على العوامل المؤثرة في تسعير المنتجات الصناعية الكيماوية المصدرة في الأردن. أما دراسة التويجري (2002) فهي أقرب ما يكون لموضوع الدراسة حيث وضحت التسعير الفعال للخدمات العامة في أي قطاع يتطلب دراسة للعوامل والمعطيات الهامة والجوانب المؤثرة وتحليل التكلفة وذلك لوضع سعر (تعرفه) ملائمة تتيح للمستثمرين في (قطاع تقديم خدمة الكهرباء) تحقيق عائد

مناسب وفي نفس الوقت ضمان أسعار معقولة وإمدادات موثوقة للمستهلكين. أما بالنسبة لدراسة الببحاني (1999) فقد ابتعد عن الخدمات العامة إلى التسعير في الشركات الصناعية حيث هدفت الدراسة للتعرف على العوامل المؤثرة في القرارات السعرية وأنماط السياسات السعرية والمعوقات التي تواجه القائمين عليها بالمصانع السعودية بمحافظة جدة، كما هدفت الدراسة للتعرف على مدى إدراك الإدارة العليا والمسؤولين لأهمية سياسات التسعير وأهمية إتباع أساليب علمية عند وضعها أو تطويرها والمتغيرات المؤثرة في ذلك.

ثالثاً: بالنسبة للدراسات الأجنبية:

من خلال عرض الدراسات الأجنبية من الواضح أنها تناولت موضوع تسعير الخدمات العامة وتسعير خدمة النقل العمومي بشكل مفصل ومن نواحي مختلفة سواء مكونات هذه العملية، كيفية تطبيقها، استراتيجياتها، أسس تعزيزها ونماذج ونظم مختلفة تسعير الخدمات العامة وخدمة المواصلات، هدفت أغلبها إلى وضع أسس واضحة يمكن الاعتماد عليها في عمليا تسعير الخدمات العامة كما في دراسة كل من Cats (2014) ودراسة Westin (2012) و Wong (2010) و Akiva (2008) و GREENE (2004) و Branden (2000) و Faber (2000) و Ortu'za (1998) جميع الدراسات الأجنبية السابقة اهتمت بتطبيق الجانب العملي من عمليات التسعير المختلفة لخدمات النقل العمومي كل دراسة حسب منطقتها الجغرافية والظروف التي يعيشها البلد وهذا ما (يختلف عن الإطار التطبيقي للدراسة الحالية التي تناولت قطاع غزة كحالة دراسية ضمن الإطار العملي. أما بالنسبة لدراسة Andrie (1997)) والتي اهتمت ببناء أساس يمكن المسؤولين من اتخاذ كمرجع في عمليات تسعير المواصلات العامة كذلك البحث عن استراتيجيات مبتكرة لمعالجة الفجوة بين تكاليف النقل العمومي والإيرادات. أما دراسة Bexley and joe (1999) فقد هدفت هذه الدراسة للتعرف على أسعار الفوائد على القروض و التسهيلات التي تمنحها المصارف البريطانية ومقدار المخاطرة القائمة على هذا النوع من الائتمان، ومدى تأثيرها على أسعار الفوائد. وبحثت الدراسة في أسعار الفوائد على القروض والتسهيلات الممنوحة من البنوك لقطاع النقل العمومي .

الدراسة الحالية:

يلاحظ من الدراسات السابقة أنها لم تبحث في اثر مجموعة من العوامل التي تؤثر على عملية تسعير خدمة المواصلات العامة، فبعضها بحث في أثر عوامل معينة بشكل منفرد لكن أكثرها عامل التكلفة على قرار تسعير الخدمة العامة وأغفلت تأثير تداخل العوامل الأخرى على قرار التسعير، أو اثر التسعير على نشاط معين وإرباحه، وبحثت أخرى أثر إيرادات المصارف من

نشاطات معينة على أسعار باقي الخدمات، وبحث دراسات أخرى فروقات الأسعار بين أنواع خطوط تقديم خدمة النقل العام، أما الدراسات التي بحثت في تأثير عدة عوامل على قرار التسعير فقد كانت في مجال الصناعة وفي بيئة تختلف عن البيئة الفلسطينية.

ويلاحظ تمييز الدراسات الأجنبية عن الدراسات العربية بكون حجم العينة مما يعطي مصداقية أكبر لنتائج البحث، وإن معظم الدراسات السابقة توصلت إلى أن عوامل الضرائب والرسوم وأسعار الوقود والمخاطرة والتكلفة والمنافسة كانت في مقدمة العوامل المؤثرة في قرارات التسعير وإن اختلف ترتيبها.

فلاحظ أن الباحث استعان بدراسة Cats (2014) ودراسة Westin (2012) و Wong (2010) و Akiva (2008) و GREENE (2004) و Branden (2000) و Faber (2000) و Ortu'za (1998) في جزء من الدراسة النظرية التي تناولتها الدراسة الحالية.

أما بالنسبة لدراسة البيحاني (1999) ودراسة الضمور (2002) و العمري (2003) و احمد (2007) و الزطمة (2006) و شملخ (2008) و أبو عودة (2010) و ظاهر (2011) فقد تطرقت هذه الدراسات لعمليات تسعير الخدمات في القطاع الربحي الخاص وخاصة القطاع المصرفي بميل واضح للجانب المحاسبى من الموضوع لذلك لم يتم التطرق إليه في الدراسة الحالية لاختصاصها فقط في تسعير خدمة النقل العمومي .

يرى الباحث أن هذه الدراسة تتميز عن غيرها من الدراسات المحلية والعربية والأجنبية بالأصالة والحدثة من عدة جهات : حيث تعتبر هذه الدراسة هي الدراسة الأولى من نوعها في فلسطين والوطن العربي - حسب إطلاع الباحث - التي تتناول موضوع تسعير خدمة النقل العمومي وبشيء من التفصيل.

من جهة أخرى تطبق هذه الدراسة على وزارة النقل والمواصلات، وهذا خلافاً للكثير من الدراسات العربية والأجنبية التي سعت لتطبيق هذه العملية فقط على الشركات الصناعية والتجارية والقطاع الخاص.

تناولت هذه الدراسة بشقيها النظري والتطبيقي عملية تسعير خدمة النقل العمومي كنظام كامل بكافة مكوناته وعملياته وأجزائه، بخلاف الدراسات السابقة التي كانت تركز فقط على جزء من النظام.

كذلك ما يميز هذه الدراسة عن الدراسات الأخرى أنها تبحث في مدى أهمية مجموعة من العوامل حددت في الدراسة على قرار تسعير خدمة النقل العمومي في قطاع غزة وفحص مدى

ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي والذي يمكن استخدامه كأساس لتسعير الخدمات العامة في مختلف الدول الأمر الذي لم يبحث في أي من الدراسات السابقة. يمكن أن تفيد هذه الدراسة جميع الحكومات والأنظمة في عملية تسعير الخدمات العامة في أي بلد خاصة خدمة النقل العمومي حيث تعتبر الدراسة كأساس يمكن الاعتماد عليه في عمليات التسعير المختلفة للخدمات العامة.

الفصل الرابع

الطريقة والإجراءات

- ✿ منهجية الدراسة
- ✿ مجتمع الدراسة.
- ✿ عينة الدراسة.
- ✿ صدق وثبات الإستبانة.
- ✿ إجراءات تطبيق أدوات الدراسة
- ✿ المعالجات الإحصائية.

الفصل الرابع

الطريقة والإجراءات

يتناول هذا الفصل وصفاً مفصلاً للإجراءات التي اتبعتها الباحثة في تنفيذ الدراسة، ومن ذلك تعريف منهج الدراسة، ووصف مجتمع الدراسة، وتحديد عينة الدراسة، وإعداد أداة الدراسة (الإستبانة)، والتأكد من صدقها وثباتها، وبي أن إجراءات الدراسة، والأساليب الإحصائية التي استخدمت في معالجة النتائج، وفيما يلي وصف لهذه الإجراءات.

4.1 منهج الدراسة:

من أجل تحقيق أهداف الدراسة قام الباحث باستخدام المنهج الوصفي التحليلي التي تحاول من خلاله وصف الظاهرة موضوع الدراسة (مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة) وتحليل بياناتها وبيان العلاقة بين مكوناتها والآراء التي تطرح حولها والعمليات التي تتضمنها والآثار التي تحدثها، وهو أحد أشكال التحليل والتفسير العلمي المنظم لوصف ظاهرة أو مشكلة محددة وتصويرها كمياً عن طريق جمع بيانات ومعلومات مقننة عن الظاهرة أو المشكلة وتصنيفها وتحليلها وإخضاعها للدراسات الدقيقة.

- مصادر الدراسة:

اعتمدت الدراسة علي نوعين أساسيين من البيانات:

1-البيانات الأولية: وذلك بالبحث في الجانب الميداني بتوزيع استبيانات لدراسة بعض مفردات الدراسة وحصر وتجميع البيانات اللازمة في موضوع الدراسة، ومن ثم تفريغها وتحليلها باستخدام برنامج : SPSS (Statistical Package For Social Science) الإحصائي واستخدام الاختبارات الإحصائية المناسبة بهدف الوصول لدلالات ذات قيمة ومؤشرات تدعم موضوع الدراسة.

2-البيانات الثانوية : لقد قام الباحث بمراجعة الكتب والدوريات والمنشورات الخاصة أو المتعلقة بالموضوع قيد الدراسة , والتي تتعلق للتعرف على مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة , بهدف إثراء موضوع الدراسة بشكل علمي , وذلك من أجل التعرف على الأسس والطرق العلمية السليمة في كتابة الدراسات, وكذلك أخذ تصور عن آخر المستجدات التي حدثت في بعد الدراسة.

4.2 مجتمع الدراسة:

يتكون مجتمع الدراسة من جميع العاملين بالإدارة العامة للنقل على الطرق بوزارة النقل والمواصلات للعام 2014 .

4.3 عينة الدراسة:

اشتملت عينة الدراسة على (98) موظفاً بمحافظات غزة للعام 2014 ، حيث قام الباحث باستخدام أسلوب العينة المسحية لمجتمع الدراسة (حصر شامل)، حيث تم توزيع عينة استطلاعية حجمها (30) استبانة للتحقق من صدق الاستبانة وثباتها .وبعد التأكد من صدق وسلامة الاستبانة للاختبار تم توزيع (98)استبانة شملت أيضا العينة الاستطلاعية لضمان صحة وثبات اكبر للبيانات، وتم استرداد (94) استبانة واستبعاد (4) استبانات لأنها لم تستوف البيانات، وقد بلغت النسبة الإجمالية الصالحة للتحليل الإحصائي (95.92) وهي نسبة جيدة.

-كيف تم اختيارها:

لم يتم اختيار سائقي النقل العام كمجتمع للدراسة لعدة أسباب كان من أهمها : أن سائقي النقل العام يعتبر صاحب مهنة دائما يتأذى ولا يتحرى الصدق في تقديم المعلومات , كذلك عامة سائقي التاكسي (مقدمي خدمة النقل العمومي) ضعيفي التحصيل العلمي مما يشكل صعوبة عليهم في فهم مواضيع وأسئلة الاستبانة , كل هذه الأسباب تؤثر بشكل سلبي على صحة المعلومات التي سيتم جمعها لذلك تم اختيار موظفي وزارة النقل والمواصلات كمجتمع للدراسة .

4.4 أداة الدراسة:

في ضوء المراجعة المتعمقة للدراسات النظرية والعملية السابقة التي تناولت موضوع تسعير خدمات النقل العمومي والدراسات السابقة المتعلقة بمشكلة الدراسة واستطلاع رأي عينة من المتخصصين عن طريق المقابلات الشخصية ذات الطابع غير الرسمي قام الباحث ببناء الإستبانة وفق الخطوات الآتية:

- تحديد الأبعاد الرئيسية التي شملتها الإستبانة.
- صياغة الفقرات التي تقع تحت كل بعد.
- عرض الإستبانة علي المشرف من أجل اختيار مدي ملائمتها لجمع البيانات.
- تعديل الإستبانة بشكل أولي حسب ما يراه المشرف.
- عرض الاستبانة على (10) من المحكمين المختصين بالعلوم الإدارية، بعضهم أعضاء هيئة تدريس في ال جامعة الإسلامية ، وجامعة الأزهر ، ومختصين في مجال النقل العمومي، والملحق رقم (7) يبين أعضاء لجنة التحكيم.
- وبعد إجراء التعديلات التي أوصى بها المحكمون تم حذف وتعديل وصياغة بعض الفقرات وقد بلغ عدد فقرات الإستبانة بعد صياغتها النهائية (53) فقرة موزعة على ستة أبعاد، حيث أعطى لكل فقرة وزن مدر ج وفق سلم متدرج من (1-10) لمعرفة مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة بذلك تنحصر درجات أفراد عينة الدراسة بين (53،530) درجة، والملحق (8) يبين الإستبانة بصورتها النهائية.
- توزيع الإستبانة علي جميع أفراد العينة لجمع البيانات اللازمة للدراسة ، وقد تم تقسيم الإستبانة إلي ثلاثة أقسام كالتالي:

القسم الأول: يحتوي علي الخصائص العامة لمجتمع وعينة الدراسة.

القسم الثاني: يتكون من (53) فقرة موزعة على ستة أبعاد تتناول مدى ملائمة المعايير

المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة كالتالي:

عدد الفقرات	المعيار
9	المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.
8	المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل
9	المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة .
7	المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة .
7	المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي .
13	المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل
53	الدرجة الكلية

4.5 صدق وثبات الإستبانة:

صدق الإستبانة:

يتمثل الصدق بالدرجة التي يقيس بها الاختبار السمة التي وضع لقياسها (ابوزينة والبطش (2007) ص 111)، سيقوم الباحث بالتأكد من صدق الاستبانة بطريقتين:
أولاً: صدق المحكمين (الصدق الظاهري):

تم عرض الإستبانة في صورتها الأولية على مجموعة من أساتذة جامعيين من المتخصصين ممن يعملون في الجامعات الفلسطينية في محافظات غزة، حيث قاموا بإبداء آرائهم وملاحظاتهم حول مناسبة فقرات الإستبانة، ومدى انتماء الفقرات إلى كل معيار من معايير الاستبانة، وكذلك وضوح صياغاتها اللغوية، وفي ضوء تلك الآراء تم استبعاد بعض الفقرات وتعديل بعضها الآخر.

ثانياً: صدق الاتساق الداخلي:

يقصد بصدق الاتساق الداخلي مدى اتساق كل عبارة من عبارات الاستبانة مع المجال الذي تنتمي إليه هذه العبارة ، وسيقوم الباحث بحساب الاتساق الداخلي الاستبانة وذلك من خلال حساب معاملات الارتباط بين كل عبارة من عبارات مجالات الاستبانة والدرجة الكلية للمجال نفسه.

جرى التحقق من صدق الاتساق الداخلي للاستبانة بتطبيق الإستبانة على عينة استطلاعية مكونة من (30) موظفاً، وتم حساب معامل ارتباط بيرسون بين درجات كل معيار من معايير الاستبانة والدرجة الكلية للاستبانة وكذلك تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين كل فقرة من فقرات الاستبانة والدرجة الكلية للمعيار الذي تنتمي إليه وذلك باستخدام البرنامج الإحصائي (SPSS) .

جدول رقم (4.1)

معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الأول: (أسعار المحروقات في قطاع غزة) مع الدرجة الكلية للمعيار

م	الفقرة	معامل	القيمة الاحتمالية
1	تأخذ الوزارة أسعار الوقود بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة	**0.751	0.000
2	تتناسب أسعار الوقود مع المستوى المعيشي للمواطني وأجرة النقل العمومي	**0.776	0.000
3	تأخذ الوزارة المسافة المقطوعة بعين الاعتبار عند دراسة المحروقات لتسعير أجرة النقل العمومي	**0.774	0.000
4	تأخذ الوزارة اختلاف أسعار أنواع المحروقات من بنزين وديزل وغيرها من المحروقات.	**0.786	0.000
5	تأخذ الوزارة اختلاف سعر المحروقات الإسرائيلية والمصرية أن توافرت	**0.833	0.000
6	تأخذ الوزارة بالاعتبار الاختلاف في أنواع المحروقات وأسعارها	**0.844	0.000
7	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار عند التسعير تحويل السائقين مركباتهم للعمل على الغاز رغم مخالفته للأوامر الفنية	**0.768	0.000
8	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار انقطاع المحروقات في بعض الفترات وارتفاع أسعارها بشكل كبير في السوق السوداء	**0.879	0.000
9	تتابع الوزارة باستمرار أسعار المحروقات وتقارن الاختلاف بالتسعيرة الحالية.	**0.819	0.000

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.463

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.361

بين الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات المعيار والدرجة الكلية لفقراته دالة عند مستوى دلالة (0.01)، وتراوحت معاملات الارتباط بين (-0.751-0.879) ، وبذلك تعتبر فقرات المحور صادقة لما وضعت لقياسه.

جدول رقم (4.2)

معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الثاني: (رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات) مع الدرجة الكلية للمعيار

م	الفقرة	معامل	القيمة الاحتمالية
1	تأخذ الوزارة أسعار الترخيص بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات	**0.821	0.000
2	تحدد وزارة النقل والمواصلات أسعار الترخيص وفق معايير ومقاييس محددة	**0.816	0.000
3	تراجع الوزارة باستمرار ملائمة رسوم ترخيص المركبات العمومي	**0.744	0.000
4	تتغير رسوم الترخيص وفق تغير العوامل والظروف المحيطة	**0.634	0.000
5	تنظم الوزارة خطوط السير للمركبات العمومي حسب حاجة كل خط	**0.761	0.000
6	تنظم الوزارة رخص المركبات العمومي لعدة أنواع (داخلي-خارجي-	**0.647	0.000
7	تأخذ الوزارة أسعار مخالفات السير بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل	**0.611	0.000
8	تضع الوزارة أسعار المخالفات وفق معايير ومتغيرات عادلة	**0.817	0.000

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.463

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.361

يبين الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات المعيار والدرجة الكلية لفقراته دالة عند مستوى دلالة (0.01)، وتراوحت معاملات الارتباط بين (-0.611-0.821) ، وبذلك تعتبر فقرات المعيار صادقة لما وضعت لقياسه.

جدول رقم (4.3)

معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الثالث: (معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة) مع الدرجة الكلية للمعيار

م	الفقرة	معامل	القيمة الاحتمالية
1	تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل	**0.777	0.000
2	يتم وضع معدلات للأعطال المركبة من قبل الوزارة	**0.860	0.000
3	تضع الوزارة معايير لتمييز وتصنيف أعطال المركبات العمومية	**0.828	0.000
4	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار الأعطال ذات التكاليف العالية للمركبات العامة عند تسعير أجرة	**0.821	0.000
5	تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومي القديمة في دراسة معدلات تعطل المركبات	**0.849	0.000
6	تضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة	**0.523	0.003
7	تضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي	**0.642	0.000
8	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار أسعار المركبات العمومي.	*0.423	0.016
9	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار كثرة تعطل المركبات العمومي القديمة	**0.498	0.005

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.463

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.361
 يبين الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات المعيار والدرجة الكلية لفقراته دالة عند مستوى دلالة (0.01)، وتراوحت معاملات الارتباط بين (-0.423- 0.860)، وبذلك تعتبر فقرات المعيار صادقة لما وضعت لقياسه.

جدول رقم (4.4)

معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الرابع: (أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة) مع الدرجة الكلية للمعيار

م	الفقرة	معامل	القيمة الاحتمالية Sig
1	تستخدم وزارة النقل والمواصلات أسعار قطع غيار المركبات العمومي كمعيار لتسعير أجرة النقل	**0.854	0.000
2	تأخذ الوزارة أسعار قطع غيار المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي	**0.921	0.000
3	تتناسب أسعار قطع غيار المركبات مع مستوى دخل السائق	**0.808	0.000
4	ترتبط الوزارة بين الاختلاف في أسعار قطع الغيار من وقت لآخر	**0.891	0.000
5	تأخذ الوزارة اختلاف سعر قطع الغيار الإسرائيلية والمصرية أن توافرت	**0.798	0.000
6	تأخذ الوزارة بالاعتبار الاختلاف في أنواع قطع الغيار وأسعارها	**0.766	0.000
7	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار نقص قطع الغيار في بعض الفترات وارتفاع أسعارها بشكل كبير في	**0.782	0.000

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.463
 ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.361
 يبين الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات المعيار والدرجة الكلية لفقراته دالة عند مستوى دلالة (0.01)، وتراوحت معاملات الارتباط بين (-0.766- 0.921)، وبذلك تعتبر فقرات المعيار صادقة لما وضعت لقياسه.

جدول رقم (4.5)

معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار الخامس: (عدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي) مع الدرجة الكلية للمعيار

م	الفقرة	معامل	القيمة الاحتمالية
1	تأخذ الوزارة المنافسة وازدياد وسائل النقل العمومي بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	**0.766	0.000
2	تعتبر المنافسة عامل مهم في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة	**0.687	0.000
3	تراجع الوزارة باستمرار الزيادة السنوية أو الموسمية في أعداد المركبات العمومي	**0.759	0.000
4	تضع الوزارة معدلات سنوية للزيادة في إعداد المركبات العمومية	**0.768	0.000
5	تضع الوزارة شروط يجب توفرها في سائق النقل العمومي	**0.665	0.000
6	تضع الوزارة معدلات سنوية للزيادة في إعداد مكاتب التاكسيات	**0.845	0.000
7	تحدد الوزارة عدد مركبات النقل العمومي على خط السير الواحد	**0.812	0.000

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.463
 ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.361

يبين الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات المعيار والدرجة الكلية لفقراته دالة عند مستوى دلالة (0.01)، وتراوحت معاملات الارتباط بين (-0.665-0.845)، وبذلك تعتبر فقرات المعيار صادقة لما وضعت لقياسه.

جدول رقم (4.6)

معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المعيار السادس: (مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات) مع الدرجة الكلية للمعيار

م	الفقرة	معامل الارتباط	القيمة الاحتمالية Sig
1	تحدد الوزارة الأهداف العامة من عملية تسعير أجرة النقل العمومي	**0.923	0.000
2	تسعى الوزارة بشكل حثيث لإيجاد حلول من شأنها مساعدة السائق والمواطن	**0.893	0.000
3	تستخدم الوزارة طرق تسعير لأجرة النقل العمومي متنوعة	**0.750	0.000
4	تستخدم الوزارة طريقة تسعير لأجرة النقل العمومي شاملة	**0.867	0.000
5	تربط الوزارة بين المعايير المستخدمة في عملية تسعير أجرة النقل العمومي	**0.867	0.000
6	تستخدم الوزارة أساليب تسعير حديثة لتحديد أجرة النقل العمومي	**0.676	0.000
7	تخضع أجرة النقل العمومي للرقابة الدائمة	**0.834	0.000
8	يتم اخذ المستوى المعيشي بعين الاعتبار عند وضع تسعيرة النقل العمومي	**0.806	0.000
9	يوجد مؤشرات مالية محددة يتم الاعتماد عليها في وضع أجرة النقل العمومي	**0.663	0.000
10	تعاني الوزارة من ضعف في الخبرات في مجال التسعير تقف عائق أمام وضع تسعيرة مناسبة لأجرة النقل العمومي	**0.569	0.002
11	تستخدم الوزارة مقاييس غير مالية في عملية وضع أجرة المواصلات العامة	*0.438	0.015
12	تقوم الوزارة بوضع تسعير وفقاً للتغير في العوامل المؤثرة في عملية التسعير	**0.759	0.000
13	يتم تحديث البيانات لدى الوزارة بشكل دائم لتوفير صورة كاملة عن المعايير المستحقة في تسعير أجرة النقل العمومي	**0.879	0.000

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.463

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.361

يبين الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات المعيار والدرجة الكلية لفقراته دالة عند مستوى دلالة (0.01)، وتراوحت معاملات الارتباط بين (-0.438-0.923)، وبذلك تعتبر فقرات المعيار صادقة لما وضعت لقياسه.

للتحقق من الصدق البنائي للأبعاد قام الباحث بحساب معاملات الارتباط بين درجة كل محور من محاور الاستبانة والمحاور الأخرى وكذلك كل محور بالدرجة الكلية للاستبانة والجدول (12) يوضح ذلك.

جدول رقم (4.7)

مصفوفة معاملات ارتباط كل معيار من معايير الاستبانة والأبعاد الأخرى وكذلك كل بعد بالدرجة الكلية للاستبانة

معامل الارتباط	القيمة الاحتمالية	معايير الاستبانة
**0.885	0.000	المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.
**0.844	0.000	المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات.
**0.842	0.000	المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة .
**0.920	0.000	المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة .
**0.902	0.000	المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي .
**0.917	0.000	المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.463

ر الجدولية عند درجة حرية (28) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.361

يتضح من الجدول السابق أن جميع الأبعاد ترتبط ببعضها البعض وبالدرجة الكلية

للاستبانة ارتباطاً ذو دلالة إحصائية عند مستوى دلالة (0.01) وهذا يؤكد أن الاستبانة تتمتع

بدرجة عالية من الثبات والاتساق الداخلي.

ثبات الاستبانة Reliability:

أجرى الباحث خطوات التأكد من ثبات الإستبانة وذلك بعد تطبيقها على أفراد العينة

الاستطلاعية بطريقتين وهما التجزئة النصفية ومعامل ألفا كرونباخ.

1 طريقة التجزئة النصفية Split-Half Coefficient :

تم استخدام درجات العينة الاستطلاعية لحساب ثبات الاستبانة بطريقة التجزئة النصفية

حيث احتسبت درجة النصف الأول لكل معيار من معايير الاستبانة وكذلك درجة النصف

الثاني من الدرجات وذلك بحساب معامل الارتباط بين النصفين ثم جرى تعديل الطول باستخدام

معادلة سبيرمان براون (Spearman-Brown Coefficient) والجدول (13) يوضح ذلك:

جدول رقم (4.8)

يوضح معاملات الارتباط بين نصفي كل معيار من معايير الاستبانة وكذلك الاستبانة ككل قبل التعديل ومعامل الثبات بعد التعديل

المعيار	عدد	الارتباط قبل	معامل الثبات
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.	9*	0.935	0.936
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات .	8	0.755	0.860
المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة .	9*	0.627	0.645
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة .	7*	0.736	0.807
المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي .	7*	0.789	0.807
المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات	13*	0.836	0.889
الدرجة الكلية	53	0.918	0.919

* تم استخدام معامل جتمان لان النصفين غير متساويين.

يتضح من الجدول السابق أن معامل الثبات الكلي (0.919) للاستبانة ، وهذا يدل على أن الاستبانة تتمتع بدرجة عالية من الثبات تطمئن الباحث إلى تطبيقها على عينة الدراسة.

2 طريقة ألفا كرونباخ:

استخدم الباحث طريقة أخرى من طرق حساب الثبات وهي طريقة ألفا كرونباخ ، وذلك لإيجاد معامل ثبات الاستبانة، حيث حصل على قيمة معامل ألفا لكل معيار من معايير الاستبانة وكذلك للاستبانة ككل والجدول (14) يوضح ذلك:

جدول رقم (4.9)

يوضح معاملات ألفا كرونباخ لكل معيار من معايير الاستبانة وكذلك للاستبانة ككل

المعيار	عدد	معامل ألفا
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.	9	0.929
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات .	8	0.867
المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة .	9	0.830
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة .	7	0.923
المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي.	7	0.874
المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات	13	0.908
الدرجة الكلية	53	0.974

يتضح من الجدول السابق أن معامل الثبات الكلي (0.974) للاستبانة ، وهذا يدل على أن الاستبانة تتمتع بدرجة عالية من الثبات تطمئن الباحث إلى تطبيقها على عينة الدراسة.

- إجراءات تطبيق أدوات الدراسة:

- 1 إعداد الأداة بصورتها النهائية.
- 2 حصل الباحث على كتاب موجه من الجامعة الإسلامية ؛ لتسهيل مهمة الباحث في توزيع الاستبانات على الموظفين العاملين بالادارة العامة للنقل على الطرق بوزارة النقل والمواصلات وملحق رقم (9) يوضح ذلك.
- 3 بعد حصول الباحث على التوجيهات والتسهيلات ، قام بتوزيع (30) استبانة أولية؛ للتأكد من صدق الاستبانة وثباتها.
- 4 بعد إيج راء الصدق والثبات قام الباحث بتوزيع (98) استبانة شملت أيضا العينة الاستطلاعية لضمان صحة وثبات اكبر للبيانات واسترد (94) استبانة صالحة للتحليل الإحصائي.
- 5 -تم ترقيم وترميز أداة الدراسة، كما تم توزيع البيانات حسب الأصول ومعالجتها إحصائياً، من خلال جهاز الحاسوب للحصول على نتائج الدراسة.

4.6 الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

لتحقيق أهداف الدراسة والإجابة على تساؤلاتها تم استخدام الأساليب الإحصائية التالية:

- 1 -النسب المئوية والتكرارات والمتوسط الحسابي :يستخدم هذا الأمر بشكل أساسي لأغراض معرفة تكرار فئات متغير ما ويفيد الباحث في وصف مجتمع الدراسة.
- 2 +اختبار ألفا كرونباخ Cronbach's Alpha لمعرفة ثبات فقرات الاستبانة .
- 3 معامل ارتباط بيرسون Pearson Correlation Coefficient لقياس درجة الارتباط قد تم استخدامه لحساب الاتساق الداخلي والصدق البنائي للاستبانة.
- 4 +اختبار T-Test في حالة عينة واحدة T لمعرفة ما إذا كانت متوسط درجة الاستجابة قد وصلت إلي الدرجة المتوسطة وهي 6 أم زادت أو قلت عن ذلك .ولقد استخدم الباحث للتأكد من دلالة المتوسط لكل فقرة من فقرات الاستبانة.
- 5 +اختبار تحليل التباين الأحادي (One Way Analysis of Variance – ANOVA . لمعرفة ما إذا لكان هناك فروقات ذات دلالة إحصائية بين ثلاث مجموعات أو أكثر من البيانات

الفصل الخامس

تحليل البيانات واختبار

فرضيات الدراسة

مقدمة



الوصف التحليلي لعينة الدراسة وفق الخصائص



الشخصية والوظيفية

تحليل فقرات الاستبانة



اختبار فرضيات الدراسة



1- 5- مقدمة:

يتضمن هذا الفصل عرضاً لتحليل البيانات واختبار فرضيات الدراسة، وذلك من خلال تحليل استجابات المبحوثين واستعراض أبرز نتائج الاستبانة والتي تم التوصل إليها من خلال تحليل فقراتها، والوقوف على متغيرات الدراسة، وسيتم عرض النتائج والتحليلات التي تم التوصل إليها.

5.2 الوصف الإحصائي لعينة الدراسة وفق المعلومات الشخصية:

تضمنت الاستبانة جزءاً خاصاً بالمعلومات الشخصية للتعرف على خصائص عينة الدراسة وتوزيع أفراد العينة حسب متغيرات: العمر، التخصص، المؤهل العلمي، المسمى الوظيفي، الخبرة العملية وكانت النتائج المتحصل عليها كما هو مبين في الجداول التالية:

أولاً: توزيع أفراد عينة الدراسة حسب العمر:

جدول رقم (5.1)

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب العمر

النسبة المئوية	العدد	
48.94	46	أقل من 30 سنة
13.83	13	أقل من 40 سنة
18.09	17	أقل من 50 سنة
19.15	18	50 سنة فأكثر
100	94	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن أعمار عينة الدراسة من الذين تقل أعمارهم عن 30 سنة كانت بنسبة 48.94% وهي النسبة الأكبر في العينة وأن 19.15% أعمارهم 50 (سنة فما فوق)، كما يتضح من الجدول أن نسبة الذين تتراوح أعمارهم من 30 (إلى أقل من 40 سنة) هي 13.83%، وأن ما نسبته 18.09% من عينة الدراسة أعمارهم من 40 (إلى أقل من 50 سنة). وهذا يدل على تنوع أعمار أفراد الإدارة العليا والوسطى في الجامعة الإسلامية بغزة، مع التركيز على الفئة الأكثر نسبةً وهي الأعمار أقل من 30 سنة وذلك لتتناسب مع طبيعة المناصب الإدارية التي يتولونها.

ثانياً: توزيع أفراد عينة الدراسة حسب التخصص:

جدول رقم (5.2)

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب التخصص

النسبة المئوية	العدد	
22.34	21	محاسبة
29.79	28	إدارة أعمال
11.70	11	اقتصاد
36.17	34	هندسة
100	94	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن ما نسبته 36.17% من عينة الدراسة يحملون مؤهل علمي تخصص هندسة، وإن ما نسبته 11.70% يحملون مؤهل علمي تخصص اقتصاد، وإن ما نسبته 29.79% يحملون مؤهل علمي تخصص إدارة أعمال، وإن ما نسبته 22.34% يحملون مؤهل علمي تخصص محاسبة، ونرى أن النسبة الأعلى في التخصص هي الهندسة ويرجع ذلك لكثرة المناصب بالإدارة العامة للنقل على الطرق التي هي بحاجة لتخصص الهندسة من الموظفين.

ثالثاً: توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي:

جدول رقم (5.3)

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي

النسبة المئوية	العدد	
12.77	12	دبلوم فما دون
75.53	71	بكالوريوس
11.70	11	دراسات عليا
100	94	المجموع

يتضح من الجدول السابق أن ما نسبته 11.70% يحملون درجات علميا عليا، وإن 75.53% هم من حملة درجة البكالوريوس، وإن 12.77% من مؤهلهم العلمي دبلوم فما دون. وهذا يدل على أن النسبة الأكبر من دراسة العينة هم من حملة الشهادات العليا تناسباً مع المناصب الإدارية التي يتولونها.

رابعاً: توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المسمى الوظيفي:

جدول رقم (5.4)

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المسمى الوظيفي

المسمى	العدد	النسبة المئوية
مدير عام	2	0.20
مدير فرع	13	13.83
رئيس شعبة	16	17.02
مدير دائرة	8	8.51
رئيس قسم	15	15.96
مراقب	4	4.26
إداري	36	38.3
المجموع	94	100

يوضح الجدول السابق أن ما نسبته 2% من عينة الدراسة هم من يحملون مسمى وظيفي (مدير عام)، و13.83% ممن يحملون مسمى وظيفي (مدير فرع)، وأن ما نسبته 17.02 % . ممن يحملون مسمى وظيفي (رئيس شعبة)، و 8.51 % من عينة الدراسة ممن يحملون مسمى وظيفي (مدير دائرة)، و15.96% من عينة الدراسة هم من يحملون مسمى وظيفي (رئيس قسم)، وما نسبته 4.26% ممن يحملون مسمى وظيفي (مراقب)، ويتضح أيضاً أن ما نسبته 38.3% من عينة الدراسة هم من يحملون مسمى وظيفي (إداري). يدل ذلك على تنوع المسميات الوظيفية في عينة الدراسة، وكان الأكثر نسبةً إداري ويرجع ذلك لتعدد المهام والمسؤوليات الموكلة للدوائر والأقسام مما يتطلب عدد كبير من الإداريين في الإدارة العامة للنقل على الطرق.

خامساً: توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الخبرة العملية:

جدول رقم (5.5)

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الخبرة العلمية

النسبة المئوية	العدد	
22.34	21	أقل من 5 سنوات
26.60	25	أقل من 10 سنوات
18.09	17	أقل من 15 سنة
32.98	31	15 سنة فأكثر
100	94	المجموع

يتبين من جدول السابق أن ما نسبته 32.98% من عينة الدراسة عدد سنوات الخدمة لهم 15 سنة فأكثر، و 18.09% تتراوح ما بين 10 (إلى 15 سنة)، و 26.60% تتراوح ما بين 5 إلى أقل من 10 ، و 22.34% من عينة الدراسة عدد سنوات الخدمة لهم أقل من 5 (سنوات). ويرجع ذلك إلى أهمية الخبرة في الوزارة بشكل عام، كما يدل ذلك على التدرج الوظيفي للوصول إلى المناصب العليا.

5.3 تحليل فقرات الاستبانة:

أولاً: تحليل فقرات معيار " أسعار المحروقات في قطاع غزة"

تم استخدام اختبار T لمعرفة ما إذا كانت متوسط درجة الاستجابة قد وصلت إلي درجة

الموافقة المتوسطة وهي 6 أم لا .النتائج موضحة في جدول(5.6)

جدول رقم (5.6)

المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار

رقم الفقرة	الفقرة	مجموع الاستجابات	المتوسط	الوزن النسبي	قيمة الاختبار	القيمة الاحتمالية	الترتيب
1	تأخذ الوزارة أسعار الوقود بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة	789	8.394	83.94	15.283	0.000	1
2	تتناسب أسعار الوقود مع المستوى المعيشي للمواطني وأجرة النقل العمومي	439	4.670	46.70	-4.670	0.000	9
3	تأخذ الوزارة المسافة المقطوعة بعين الاعتبار عند دراسة المحروقات لتسعير أجرة النقل العمومي	729	7.755	77.55	9.854	0.000	2
4	تأخذ الوزارة اختلاف أسعار أنواع المحروقات من بنزين وديزل وغيرها من المحروقات.	659	7.011	70.11	6.536	0.000	7
5	تأخذ الوزارة اختلاف سعر المحروقات الإسرائيلية والمصرية إن توافرت	713	7.585	75.85	7.846	0.000	5
6	تأخذ الوزارة بالاعتبار الاختلاف في أنواع المحروقات وأسعارها	724	7.702	77.02	9.287	0.000	3
7	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار عند التسعير تحويل السائقين مركباتهم للعمل على الغاز رغم مخالفته للأوامر الفنية المعتمدة قانونياً.	593	6.309	63.09	1.480	0.142	8
8	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار انقطاع المحروقات في بعض الفترات وارتفاع أسعارها بشكل كبير في السوق السوداء	668	7.106	71.06	5.115	0.000	6
9	تتابع الوزارة باستمرار أسعار المحروقات وتقارن الاختلاف بالتسعيرة الحالية.	716	7.617	76.17	7.256	0.000	4
	الدرجة الكلية للمعيار	6030	64.14	71.28	7.437	0.000	

يتضح من الجدول السابق:

أن أعلى فقرة في المعيار كانت:

-الفقرة (1) والتي نصت على " تأخذ الوزارة أسعار الوقود بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة " احتلت المرتبة الأولى بوزن نسبي قدره (83.94%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 8.39 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 15.283 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد زاد عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا يدل على أن وزارة النقل والمواصلات تأخذ أسعار الوقود كمعيار من معايير تسعير أجرة المواصلات العامة في قطاع غزة حيث انه عامل مهم يؤثر بشكل كبير على إجمالي تكاليف خدمة النقل العمومي لدى السائقين.

كما يتضح أن أدنى فقرة في المعيار كانت: الفقرة (2) والتي نصت على "تتناسب أسعار الوقود مع المستوى المعيشي للمواطنين وأجرة النقل العمومي " احتلت المرتبة الأخيرة بوزن نسبي قدره (46.70%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 4.67 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار - 4.670 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد انخفض عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا يدل على أن أسعار الوقود لا تتناسب مع المستوى المعيشي للمواطنين و أجرة النقل العمومي في قطاع غزة ويعود ذلك لما يعانيه قطاع غزة من أوضاع سياسية واقتصادية صعبة جعلت من توفر كثير من السلع الأساسية من ضمنها الوقود صعب في قطاع غزة مما أدى لارتفاع أسعار الوقود الشريء الذي لا يتناسب مع المستوى المعيشي الصعب للمواطنين في قطاع غزة.

- بشكل عام يمكن القول بان المتوسط الحسابي يساوي 7.128 ، وان المتوسط الحسابي النسبي يساوي 71.28%، قيمة الاختبار 7.437 ، وان القيمة الاحتمالية sig. تساوي 0.000 لذلك يعتبر مجال " أسعار المحروقات في قطاع غزة " دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذا المجال يختلف جوهرياً عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على فقرات هذا المجال.

تعتبر نسبة الارتفاع في الموافقة متوسطة إلى حد ما، ويتضح ذلك من خلال نسبة المتوسط الحسابي النسبي، وتأخذ الوزارة المسافة المقطوعة بعين الاعتبار عند دراسة المحروقات لتسعير أجرة النقل العمومي ، تأخذ الوزارة بالاعتبار الاختلاف في أنواع المحروقات وأسعارها ، و تتابع الوزارة باستمرار أسعار المحروقات وتقارن الاختلاف بالتسعيرة الحالية.. ويعزو الباحث ذلك إلى أن وزارة النقل والمواصلات تراعي عند وضع أجرة النقل والمواصلات مدى توفر المحروقات. كما يتضح أن نسبة المتوسط تقل مع البدء بالتعمق في مجالات متابعة المحروقات وأسعارها، حيث وصلت النسبة إلى 46.70 مرورا بتحويل السائقين مركباتهم للعمل على الغاز رغم مخالفته للأوامر الفنية المعتمدة قانونياً ، إلى أن تقل درجة الموافقة مع عدم ملائمة أسعار المحروقات للمستوى المعيشي للمواطنين في قطاع غزة.

يرى الباحث بضرورة وجود وحدة خاصة تابعة للإدارة العامة للنقل على الطرق في وزارة النقل والمواصلات، تهتم بتابعة السائقين الذين يقومون بتحويل مركباتهم على الغاز وهو أمر غير قانوني وشائع في قطاع غزة . وهذا ما يتفق مع دراسة Cats (2014) ودراسة

Westin(2012) حيث اعتبرت أن أسعار المحروقات وأنواعها والمسافة المقطوعة لكل لتر من أهم محددات تسعير خدمة النقل العام.

ثانياً: تحليل فقرات معيار "رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات "

تم استخدام اختبار T لمعرفة ما إذا كانت متوسط درجة الاستجابة قد وصلت إلى درجة الموافقة المتوسطة وهي 6 أم لا .النتائج موضحة في جدول (5.7)

جدول رقم (5.7)

المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار

رقم الفقرة	الفقرة	مجموع الاستجابات	المتوسط	الوزن النسبي	قيمة الاختبار	القيمة الاحتمالية	الترتيب
1	تأخذ الوزارة أسعار الترخيص بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة	751	7.989	79.89	9.243	0.000	2
2	تحدد وزارة النقل والمواصلات أسعار الترخيص وفق معايير ومقاييس محددة	734	7.809	78.09	10.318	0.000	3
3	تراجع الوزارة باستمرار ملائمة رسوم ترخيص المركبات العمومي	562	5.979	59.79	-0.161	0.872	6
4	تتغير رسوم الترخيص وفق تغير العوامل والظروف المحيطة	555	5.904	59.04	-0.671	0.504	8
5	تنظم الوزارة خطوط السير للمركبات العمومي حسب حاجة كل خط	561	5.968	59.68	-0.173	0.863	7
6	تنظم الوزارة رخص المركبات العمومي لعدة أنواع (داخلي-خارجي- مؤقت.....)	784	8.340	83.40	18.967	0.000	1
7	تأخذ الوزارة أسعار مخالفات السير بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي.	689	7.330	73.30	6.836	0.000	5
8	تضع الوزارة أسعار المخالفات وفق معايير ومتغيرات عادلة	734	7.809	78.09	10.857	0.000	4
	الدرجة الكلية للمعيار	5370	57.128	71.41	9.931	0.000	

يتضح من الجدول السابق:

أن أعلى فقرة في المعيار كانت:

-الفقرة (6) والتي نصت على " تنظم الوزارة رخص المركبات العمومي لعدة أنواع (داخلي-خارجي- مؤقت.....) " احتلت المرتبة الأولى بوزن نسبي قدره (83.40%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 8.34 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 18.967 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي

0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد زاد عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة. وهذا يدل على أن وزارة النقل والمواصلات تنظم رخص المركبات العمومي لعدة أنواع (داخلي-خارجي-مؤقت.....) في قطاع غزة , حيث توزع الوزارة المركبات العمومي حسب النوع فمنها ما يعمل بين المحافظات وأخرى تعمل داخل المحافظات وغيرها يعمل في مكاتب التاكسي وغيرها من الأنواع.

كما يتضح أن أدنى فقرة في المعيار كانت : الفقرة (4) والتي نصت على " تتغير رسوم الترخيص وفق تغير العوامل والظروف المحيطة " احتلت المرتبة الأخيرة بوزن نسبي قدره (59.04%).

المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 5.9 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار -0.671- وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد انخفض عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة. وهذا يدل على أن رسوم الترخيص لا تتغير وفق لتغير العوامل والظروف المحيطة وذلك لان أسعار الترخيص يتم وضعها من هيئات مستقلة من رئاسة الوزراء والمجلس التشريعي وفق القانون الفلسطيني أي أن عملية التغير صعبة جداً.

- بشكل عام يمكن القول بلبن المتوسط الحسابي يساوي 7.141 ، وان المتوسط الحسابي النسبي يساوي (71.41%)، قيمة الاختبار 9.931 ، وان القيمة الاحتمالية sig. تساوي 0.000 لذلك يعتبر مجال " رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات " دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذا المجال يختلف جوهرياً عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على فقرات هذا المجال.

تعتبر نسبة الارتفاع في الموافقة متوسطة إلى حد ما، ويتضح ذلك من خلال نسبة المتوسط الحسابي النسبي، فتنظم الوزارة رخص المركبات العمومي لعدة أنواع (داخلي-خارجي-مؤقت.....) كذلك تأخذ الوزارة أسعار الترخيص بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة، وتحدد وزارة النقل والمواصلات أسعار الترخيص وفق معايير ومقاييس محددة , كذلك تضع الوزارة أسعار المخالفات وفق معايير ومتغيرات عادلة. ويعزو الباحث ذلك إلى أن وزارة النقل والمواصلات تراعي عند وضع أجرة النقل المواصلات أسعار الترخيص على المركبات العمومي في عملية وضع تسعير أجرة النقل العمومي، ويتم اتخاذه كمعيار في عملية التسعير لما له من اثر مباشر على تكاليف خدمة النقل العمومي فلا تستطيع الوزارة تجاهل مثل هذا العامل عند وضع تسعيرة أجرة النقل العمومي.

كما يتضح أن نسبة المتوسط تقل مع البدء بالتعمق في مجالات متابعة المحروقات وأسعارها، حيث وصلت النسبة إلى (59.04%) مرورا ب تنظيم الوزارة خطوط السير للمركبات العمومي حسب حاجة كل خط ، إلى أن تقل درجة الموافقة مع تغير رسوم الترخيص وفق تغير العوامل والظروف المحيطة.

يرى الباحث انه من الضروري أن تقوم الوزارة بتنظيم خطوط السير للمركبات وتوزيع المركبات العمومي على خطوط السير كل خطر حسب السعة والحاجة , وقد انتقلت نتائج المعيار مع دراسة (2000) Faber و (2000) ودراسة التوزيعي وآخرون (2008) حيث يرون أن أسعار الترخيص على السيارات والمركبات العمومي من أهم محددات تكلفة خدمة النقل العمومي وتعتبر كعامل أساسي في تسعير خدمة النقل العمومي.

ثالثاً: تحليل فقرات معيار "معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة"

تم استخدام اختبار T لمعرفة ما إذا كانت متوسط درجة الاستجابة قد وصلت إلى درجة الموافقة المتوسطة وهي 6 أم لا .النتائج موضحة في جدول (5.8)

جدول رقم (5.8)

المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار

رقم الفقرة	الفقرة	مجموع الاستجابات	المتوسط	الوزن النسبي	قيمة الاختبار	القيمة الاحتمالية	الترتيب
1	تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	718	7.638	76.38	6.452	0.000	2
2	يتم وضع معدلات للأعطال المركبة من قبل الوزارة	704	7.489	74.89	6.482	0.000	4
3	تضع الوزارة معايير لتمييز وتصنيف أعطال المركبات	701	7.457	74.57	6.472	0.000	5
4	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار الأعطال ذات التكاليف العالية للمركبات العامة عند تسعير أجرة النقل العمومي	660	7.021	70.21	4.482	0.000	6
5	تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومي القديمة في دراسة معدلات تعطل المركبات العمومي	612	6.511	65.11	2.554	0.012	7
6	تضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة	727	7.734	77.34	10.682	0.000	1
7	تضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي	705	7.500	75.00	9.381	0.000	3
8	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار أسعار المركبات العمومي.	402	4.277	42.77	-8.345	0.000	8
9	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار كثرة تعطل المركبات العمومي	350	3.723	37.23	-10.82	0.000	9
	الدرجة الكلية للمعيار	5579	59.351	65.95	4.887	0.000	

يتضح من الجدول السابق:

أن أعلى فقرة في المعيار كانت:

-الفقرة (6) والتي نصت على " تضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة " احتلت المرتبة الأولى بوزن نسبي قدره (77.34%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 7.734 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 10.682 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد زاد عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا يدل على أن وزارة النقل والمواصلات تنظم عملية الاستيراد للمركبات العمومية من خلال وضع شروط معينة يجب توفرها في المركبة العمومية.

كما يتضح أن أدنى فقرة في المعيار كانت : الفقرة (9) والتي نصت على " تأخذ الوزارة بعين الاعتبار كثرة تعطل المركبات العمومية القديمة " احتلت المرتبة الأخيرة بوزن نسبي قدره (37.23%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 3.72 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار - 10.82 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد انخفض عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا يدل على أن وزارة النقل والمواصلات لا تأخذ بعين الاعتبار كثرة تعطل المركبات العمومية القديمة.

- بشكل عام يمكن القول بلبن المتوسط الحسابي يساوي 6.59 ، وان المتوسط الحسابي النسبي يساوي (65.95%)، قيمة الاختبار 4.887 ، وان القيمة الاحتمالية sig تساوي 0.000 لذلك يعتبر مجال " معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة " دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذا المجال يختلف جوهرياً عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على فقرات هذا المجال. تعتبر نسبة الارتفاع في الموافقة متوسطة إلى حد ما، ويتضح ذلك من خلال نسبة المتوسط الحسابي النسبي، فتضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة وتضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي

كذلك تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي ويتم وضع معدلات للأعطال المركبة من قبل الوزارة فتضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة وتأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار

عند تسعير أجرة النقل العمومي، وتضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي كذلك يتم وضع معدلات للأعطال المركبة من قبل الوزارة.

ويعزو الباحث ذلك إلى أن وزارة النقل والمواصلات عند وضعها لتسعيرة أجرة النقل العمومي تضع أعطال المركبات العمومية ومعدل صيانتها سنوياً ضمن المعايير التي على أساسها يتم وضع تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة، ويتم اتخاذه كمعيار في عملية التسعير لما له من اثر مباشر على تكاليف خدمة النقل العمومي فلا تستطيع الوزارة تجاهل مثل هذا العامل عند وضع تسعيرة أجرة النقل العمومي.

كما يتضح أن نسبة المتوسط تقل مع البدء بالتعمق في مجالات متابعة المحروقات و أسعارها، حيث وصلت النسبة إلى (37.23%) مروراً بلأخذ الوزارة بعين الاعتبار أسعار المركبات العمومي كذلك أخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومي القديمة في دراسة معدلات تعطل المركبات وتنظيم الوزارة خطوط السير للمركبات العمومي حسب حاجة كل خط ، إلى أن تقل درجة الموافقة مع أخذ الوزارة بعين الاعتبار كثرة تعطل المركبات العمومي القديمة.

يرى الباحث انه من الضروري أن تقوم الوزارة بأخذ بيانات المركبات العمومية القديمة بعين الاعتبار سواء من كثرة استهلاكها للوقود معدل خرابها وإدراجها ضمن المتغيرات المؤثرة في عملية تسير أجرة النقل العمومي . ونرى أن نتائج هذا المعيار تتفق بشكل كبير مع دراسة Akiva (2008) و دراسة GREENE (2004) حيث يرون أن معدل أعطال المركبة العمومية من أهم محددات تكلفة خدمة النقل العمومي وتعتبر كعامل أساسي في تسعير خدمة النقل العمومي.

رابعاً: تحليل فقرات معيار "أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة "

تم استخدام اختبار T لمعرفة ما إذا كانت متوسط درجة الاستجابة قد وصلت إلى درجة الموافقة المتوسطة وهي 6 أم لا .النتائج موضحة في جدول (5.9)

جدول رقم (5.9)

المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار

رقم الفقرة	الفقرة	مجموع الاستجابات	المتوسط	الوزن النسبي	قيمة الاختبار	القيمة الاحتمالية	الترتيب
1	تستخدم وزارة النقل والمواصلات أسعار قطع غيار المركبات العمومي كمعيار لتسعير أجرة النقل العمومي .	706	7.511	75.11	5.929	0.000	1
2	تأخذ الوزارة أسعار قطع غيار المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	699	7.436	74.36	6.187	0.000	2
3	تتناسب أسعار قطع غيار المركبات مع مستوى دخل السائق	512	5.447	54.47	-3.052	0.003	7
4	ترتبط الوزارة بين الاختلاف في أسعار قطع الغيار من وقت لآخر	526	5.596	55.96	-2.240	0.027	6
5	تأخذ الوزارة اختلاف سعر قطع الغيار الإسرائيلية والمصرية أن	546	5.809	58.09	-1.258	0.212	5
6	تأخذ الوزارة بالاعتبار الاختلاف في أنواع قطع الغيار وأسعارها	549	5.840	58.40	-1.018	0.311	4
7	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار نقص قطع الغيار في بعض الفترات وارتفاع أسعارها بشكل كبير في السوق السوداء	574	6.106	61.06	0.727	0.469	3
	الدرجة الكلية للمعيار	4112	43.745	62.49	1.708	0.091	

يتضح من الجدول السابق:

أن أعلى فقرة في المعيار كانت:

-الفقرة (1) والتي نصت على " تستخدم وزارة النقل والمواصلات أسعار قطع غيار المركبات العمومي كمعيار لتسعير أجرة النقل العمومي " احتلت المرتبة الأولى بوزن نسبي قدره (75.11%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 7.511 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 5.929 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد زاد عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا

يدل على أن وزارة النقل والمواصلات تستخدم أسعار قطع غيار المركبات العمومي كمعيار لتسعير أجرة النقل العمومي وذلك ما لها من أهميه كبيرة في تحديد التكلفة لدى السائقين , حيث يترتب على معدل أعطال المركبة عملية شراء لقطع غيار يحتاجها السائق لمركبته وهذا يعتبر تكلفة على السائقين العموميين مما يجعله عامل مهم يؤثر على إجمالي التكاليف.

كما يتضح أن أدنى فقرة في المعيار كانت: الفقرة (3) والتي نصت على " تتناسب أسعار قطع غيار المركبات مع مستوى دخل السائق " احتلت المرتبة الأخيرة بوزن نسبي قدره (54.47%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 5.44 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 3.052- وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة 0.05 =

α مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد انخفض عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . ويعزو الباحث هذه النتيجة للأوضاع السياسية والاقتصادية التي يمر بها قطاع غزة من حصار وتضييق مما جعل من البضائع والمنتجات من هذا النوع شحيحة الوجود مما أدى لارتفاع أسعار قطع غيار السيارات والذي بدوره لا يتناسب مع مستوى دخل كثير من السائقين.

- بشكل عام يمكن القول بلبن المتوسط الحسابي يساوي 6.24 ، وان المتوسط الحسابي النسبي يساوي (62.49%)، قيمة الاختبار 1.708 ، وان القيمة الاحتمالية sig. تساوي 0.091 لذلك يعتبر مجال " أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة " دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذا المجال يختلف جوهرياً عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على فقرات هذا المجال.

تعتبر نسبة الارتفاع في الموافقة متوسطة إلى حد ما، ويتضح ذلك من خلال نسبة المتوسط الحسابي النسبي، فتضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة وتضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي كذلك تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي ويتم وضع معدلات للأعطال المركبة من قبل الوزارة فتضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة وتأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي، وتضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي كذلك يتم وضع معدلات للأعطال المركبة من قبل الوزارة.

ويعزو الباحث إلى أن أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة مجال من المجالات المهمة التي لا يمكن إغفالها عند تسعير أجرة النقل العمومي لما له من اثر كبير

على عملية التسعير بشكل عام وفي تحديد إجمالي التكلفة لذلك تأخذ الوزارة أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة كمعيار في عملية التسعير.

كما يتضح أن نسبة المتوسط تقل مع البدء بالتعمق في مجالات متابعة قطع الغيار وأسعارها، حيث وصلت النسبة إلى (54.47%) مروراً بأخذ الوزارة اختلاف سعر قطع الغيار الإسرائيلية والمصرية والاختلاف في أنواع قطع الغيار وأسعارها ، إلى أن تقل درجة الموافقة مع تناسب أسعار قطع غيار المركبات مع مستوى دخل السائق. ونرى أن نتائج هذا المعيار تتفق بشكل كبير مع دراسة Akiva (2008) و دراسة GREENE (2004) حيث يرون أن أسعار قطع غيار المركبات العمومية من أهم محددات تكلفة خدمة النقل العمومي وتعتبر كعامل أساسي في تسعير خدمة النقل العمومي.

خامساً: تحليل فقرات معيار "أعداد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي"

تم استخدام اختبار T لمعرفة ما إذا كانت متوسط درجة الاستجابة قد وصلت إلى درجة الموافقة المتوسطة وهي 6 أم لا . النتائج موضحة في جدول (5.10)

جدول رقم (5.10)

المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار

رقم الفقرة	الفقرة	مجموع الاستجابات	المتوسط	الوزن النسبي	قيمة الاختبار	القيمة الاحتمالية	الترتيب
1	تأخذ الوزارة المنافسة وازدياد وسائل النقل العمومي بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	302	3.213	32.13	-11.94	0.000	7
2	تعتبر المنافسة عامل مهم في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة	472	5.021	50.21	-4.771	0.000	6
3	تراجع الوزارة باستمرار الزيادة السنوية أو الموسمية في أعداد المركبات العمومي	612	6.511	65.11	2.908	0.005	5
4	تضع الوزارة معدلات سنوية للزيادة في إعداد المركبات العمومية	636	6.766	67.66	4.228	0.000	4
5	تضع الوزارة شروط يجب توفرها في سائق النقل العمومي	705	7.500	75.00	8.740	0.000	1
6	تضع الوزارة معدلات سنوية للزيادة في إعداد مكاتب التاكسيات	692	7.362	73.62	7.379	0.000	2
7	تحدد الوزارة عدد مركبات النقل العمومي على خط السير الواحد	664	7.064	70.64	5.260	0.000	3
	الدرجة الكلية للمعيار	4083	43.436	62.05	1.690	0.094	

يتضح من الجدول السابق:

أن أعلى فقرة في المعيار كانت:

-الفقرة (5) والتي نصت على تضع الوزارة شروط يجب توفرها في سائق النقل العمومي " احتلت المرتبة الأولى بوزن نسبي قدره (75.00%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 7.500 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 8.740 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد زاد عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا يدل على أن وزارة النقل والمواصلات تضع شروط يجب توفرها في سائق النقل العمومي .

كما يتضح أن أدنى فقرة في المعيار كانت: الفقرة (1) والتي نصت على " تأخذ الوزارة المنافسة وازدياد وسائل النقل العمومي بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي " احتلت المرتبة الأخيرة بوزن نسبي قدره (32.13%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 3.21 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 11.94- وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد انخفض عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . ويعزو الباحث هذه النتيجة إلى أن الوزارة لا تأخذ المنافسة وازدياد وسائل النقل العمومي بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي لاعتبارها انه عامل لا يؤثر على عملية تسعير أجرة النقل العمومي عام ولا يؤثر على التكلفة الإجمالية لخدمة النقل العمومي.

- بشكل عام يمكن القول بان المتوسط الحسابي يساوي 6.205 ، وان المتوسط الحسابي النسبي يساوي (62.05%)، قيمة الاختبار 1.690 ، وان القيمة الاحتمالية sig. تساوي 0.094 لذلك يعتبر مجال " اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي " دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذا المجال يختلف جوهرياً عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على فقرات هذا المجال.

تعتبر نسبة الارتفاع في الموافقة اقل من متوسطة إلى حد ما، ويتضح ذلك من خلال نسبة المتوسط الحسابي النسبي ، فتضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة وتضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي

ويعزو الباحث ذلك إلى أن المنافسة وعدد المركبات العمومي تعتبره الوزارة عامل غير مهم في عملية التسعير ولا يؤثر على عملية التسعير بشكل عام لا يعتبره عامل لا يؤثر على تكاليف خدمة النقل العمومي فلا تقوم الوزارة بأخذة بالحسلب عند تسعير أجرة النقل العمومي. كما يتضح أن نسبة المتوسط تقل مع البدء بالتعمق في مجال عدد المركبات العمومية ، حيث وصلت النسبة إلى (32.13%) مروراً باعتبار المنافسة عامل مهم في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة ومراجعة الوزارة باستمرار الزيادة السنوية أو الموسمية في أعداد المركبات العمومي ووضع الوزارة معدلات سنوية للزيادة في إعداد المركبات العمومية ، إلى أن تقل درجة الموافقة تأخذ الوزارة المنافسة وازدياد وسائل النقل العمومي بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي. وهذا كان مخالفاً لنتائج دراسة Branden (2000) الذي رأي أن أعداد المركبات العمومي يلعب دروا مهما في عملية التسعير ويرجع الباحث هذا الاختلاف لتغير البيئة التي حدثت فيها دراسة Branden (2000) والبيئة هنا في قطاع غزة فتأثير العوامل الغير مالية على التكلفة الكلية لعملية تقديم خدمة النقل العمومي قليل جداً هنا.

سادساً: تحليل فقرات " مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع

غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات

تم استخدام اختبار T لمعرفة ما إذا كانت متوسط درجة الاستجابة قد وصلت إلى درجة الموافقة المتوسطة وهي 6 أم لا .النتائج موضحة في جدول (5.11)

جدول رقم (5.11)

المتوسطات وقيمة الاحتمال (Sig.) والوزن النسبي لكل فقرة من فقرات المعيار

رقم الفقرة	الفقرة	مجموع الاستجابات	المتوسط	الوزن النسبي	قيمة الاختبار	القيمة الاحتمالية	الترتيب
1	تحدد الوزارة الأهداف العامة من عملية تسعير أجرة النقل العمومي	762	8.106	81.06	10.51	0.000	1
2	تسعى الوزارة بشكل حثيث لإيجاد حلول من شأنها مساعدة السائق	751	7.989	79.89	9.044	0.000	2
3	تستخدم الوزارة طرق تسعير لأجرة النقل العمومي متنوعة	527	5.606	56.06	-2.255	0.027	11
4	تستخدم الوزارة طريقة تسعير لأجرة النقل العمومي ش	711	7.564	75.64	7.940	0.000	6
5	تربط الوزارة بين المعايير المستخدمة في عملية تسعير أجرة النقل	595	6.330	63.30	2.030	0.045	9
6	تستخدم الوزارة أساليب تسعير حديثة لتحديد أجرة النقل العمومي	589	6.266	62.66	1.572	0.119	10
7	تخضع أجرة النقل العمومي للرقابة الدائمة	696	7.404	74.04	6.677	0.000	8

رقم الفقرة	الفقرة	مجموع الاستجابات	المتوسط	الوزن النسبي	قيمة الاختبار	القيمة الاحتمالية	الترتيب
8	يتم اخذ المستوى المعيشي بعين الاعتبار عند وضع تسعير النقل	729	7.755	77.55	7.120	0.000	3
9	يوجد مؤشرات مالية محددة يعتمد عليها في وضع أجرة النقل العمومي	717	7.628	76.28	7.255	0.000	5
10	تعاني الوزارة من ضعف في الخبرات في مجال التسعير تقف عائق أمام وضع تسعيرة مناسبة لأجرة النقل العمومي	307	3.266	32.66	-10.33	0.000	13
11	تستخدم الوزارة مقاييس غير مالية في عملية وضع أجرة المواصلات	460	4.894	48.94	-6.285	0.000	12
12	تقوم الوزارة بوضع تسعير وفقا للتغير في العوامل المؤثرة في عملية	711	7.564	75.64	7.108	0.000	7
13	يتم تحديث البيانات لدى الوزارة بشكل دائم لتوفير صورة كاملة عن المعايير المستحقة في تسعير أجرة النقل العمومي	723	7.691	76.91	7.233	0.000	4
	الدرجة الكلية للمعيار	8278	88.06	67.74	5.949	0.000	

يتضح من الجدول السابق:

أن أعلى فقرة في المعيار كانت:

-الفقرة (1) والتي نصت على " تحدد الوزارة الأهداف العامة من عملية تسعير أجرة النقل العمومي " احتلت المرتبة الأولى بوزن نسبي قدره (81.06%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 8.106 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار 10.51 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد زاد عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا يدل على أن وزارة النقل والمواصلات تحدد الأهداف العامة المناسبة للسائق والزبون والوضع العامل للبيئة المحيطة من عملية وضع تسعيرة أجرة النقل العمومي, وفي الغالب يكون الهدف الأساسي هو التيسير على المواطن سواء كان السائق أو الزبون.

كما يتضح أن أدنى فقرة في المعيار كانت : الفقرة (10) والتي نصت على " تعاني الوزارة من ضعف في الخبرات في مجال التسعير تقف عائق أمام وضع تسعيرة مناسبة لأجرة النقل العمومي " احتلت المرتبة الأخيرة بوزن نسبي قدره (32.66%). المتوسط الحسابي للفقرة يساوي 3.26 الدرجة الكلية من 10 قيمة الاختبار -10.33 وان القيمة الاحتمالية Sig تساوي 0.000 لذلك تعتبر هذه الفقرة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذه الفقرة قد انخفض عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة

من قبل أفراد العينة على هذه الفقرة . وهذا يدل على أن وزارة النقل والمواصلات لا تعاني من نقص في الخبرات والقدرات في مجال التسعير ويعود ذلك لاستقطابها كفاءات وخبرات عالية من خلال عمليات التوظيف والترقية.

- بشكل عام يمكن القول بان المتوسط الحسابي يساوي 7.128 ، وان المتوسط الحسابي النسبي يساوي (67.74%)، قيمة الاختبار 5.949 ، وان القيمة الاحتمالية sig. تساوي 0.000 لذلك تعتبر عملية التسعير بشكل عام دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha = 0.05$ مما يدل على أن متوسط درجة الاستجابة لهذا المجال يختلف جوهرياً عن درجة الموافقة المتوسطة وهذا يعني أن هناك موافقة من قبل أفراد العينة على فقرات هذا المجال.

تعتبر نسبة الارتفاع في الموافقة متوسطة إلى حد ما، ويتضح ذلك من خلال نسبة المتوسط الحسابي النسبي ويعزو الباحث ذلك إلى أن وزارة النقل والمواصلات تعمل على الإلمام بجميع العوامل التي من شأنها التأثير على عملية تسعير أجرة النقل العمومي، وتضع جميع الإمكانيات بين أيدي موظفيها لإخراج تسعيرة أجرة النقل العمومي بأفضل نتائج.

كما يتضح أن نسبة المتوسط تقل مع البدء بالتعمق في مجالات متابعة عملية التسعير، حيث وصلت النسبة إلى (32.66%) مرورا باستخدام الوزارة بمقاييس غير مالية في عملية وضع أجرة المواصلات العامة واستخدام الوزارة طرق تسعير لأجرة النقل العمومي متنوعة واستخدام الوزارة أساليب تسعير حديثة لتحديد أجرة النقل العمومي.

يرى الباحث أن الوزارة تستخدم نظم وأساليب تسعير لم تتغير من قبل ، لذا وجب على الوزارة العمل على تحديث أساليب التسعير وفق أسس علمية حديثة من خلال البحث في المشاريع والأبحاث ذات العلاقة والعمل على تطوير هذه الأساليب ، كذلك انه من الضروري العمل على استخدام أكثر من طريقة وأكثر من أسلوب لعملية التسعير وذلك لضم ان الدقة والصحة في عملية التسعير لذا أدعو وزارة النقل والمواصلات البحث في طرق وأساليب تسعير ملائمة واختيار على الأقل طريقتين لعملية التسعير ، وانه من الضروري مراعاة المقاييس غير المالية عند وضع عملية التسعير لكان تأخذ الوزارة بعين الاعتبار عدم توفر عملة النصف شيكل في السوق وندرتها مما يسبب الكثير من المشاكل بين السائقين والزبائن.

5.4 اختبار فرضيات الدراسة

الفرضية الأولى : لا يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين أسعار المحروقات و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 .

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث باستخدام معامل ارتباط بيرسون لإيجاد العلاقة بين أسعار المحروقات و تسعير أجرة النقل العمومي والجدول (5.12) يوضح ذلك.

جدول رقم (5.12)

معامل الارتباط بين أسعار المحروقات و تسعير أجرة النقل العمومي

المعيار	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
أسعار المحروقات	0.725**	0.000

** الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.267

* الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.205

يتضح من الجدول السابق وجود علاقة ارتباطيه موجبة بين أسعار المحروقات وتسعير

أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة (0.01).

الفرضية الثانية : لا يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 ؟

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث باستخدام معامل ارتباط بيرسون لإيجاد العلاقة بين رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات وتسعير أجرة النقل العمومي والجدول (5.13) يوضح ذلك.

جدول رقم (5.13)

معامل الارتباط بين رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات وتسعير أجرة النقل العمومي

المعيار	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات	0.750**	0.000

** الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.267

* الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.205

يتضح من الجدول السابق وجود علاقة ارتباطيه موجبة بين رسوم الترخيص والتأمين على مركبات العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات وتسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة (0.01).

الفرضية الثالثة: لا يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 .

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث باستخدام معامل ارتباط بيرسون لإيجاد العلاقة بين معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة و تسعير أجرة النقل العمومي والجدول (5.14) يوضح ذلك.

جدول رقم (5.14)

معامل الارتباط بين معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة و تسعير أجرة النقل العمومي

المعيار	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة	0.695**	0.000

**ر الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.267

*ر الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.205

يتضح من الجدول السابق وجود علاقة ارتباطيه موجبة بين معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة وتسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة (0.01).

الفرضية الرابعة: لا يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين توفر قطع غيار للمراكب العمومية وأسعارها و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 .

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث باستخدام معامل ارتباط بيرسون لإيجاد العلاقة بين توفر قطع غيار للمراكب العمومية وأسعارها و تسعير أجرة النقل العمومي والجدول (5.15) يوضح ذلك.

جدول رقم (5.15)

معامل الارتباط بين توفر قطع غيار للمراكب العمومية وأسعارها و تسعير أجرة النقل العمومي

المعيار	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
توفر قطع غيار للمراكب العمومية وأسعارها	0.808**	0.808**

**ر الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.267

*ر الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.205

يتضح من الجدول السابق وجود علاقة ارتباطيه موجبة بين توفر قطع غيار للمراكب العمومية وأسعارها وتسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة (0.01).

الفرضية الخامسة : لا يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين عدد مركبات النقل العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي و تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 .

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث باستخدام معامل ارتباط بيرسون لإيجاد العلاقة بين عدد مركبات النقل العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي و تسعير أجرة النقل العمومي والجدول (5.16) يوضح ذلك.

جدول رقم (5.16)

معامل الارتباط بين عدد مركبات النقل العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي و تسعير أجرة النقل العمومي

المعيار	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
عدد مركبات النقل العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي	0.75** 5	0.755**

** الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.01) = 0.267

* الجدولية عند درجة حرية (92) وعند مستوى دلالة (0.05) = 0.205

يتضح من الجدول السابق وجود علاقة ارتباطيه موجبة بين عدد مركبات النقل

العمومي وعدد العاملين في مجال النقل العمومي عند مستوى دلالة (0.01).

الفرضية السادسة يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لارتباط المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة على تسعير أجرة النقل العمومي عند مستوى دلالة 0.05 من نتائج الانحدار المتعدد باستخدام طريقة Stepwise يمكن استنتاج ما يلي كما في جدول (5.17)

تبين أن نموذج الانحدار النهائي أن تسعير أجرة النقل العمومي "المتغير التابع" يتأثر بصورة جوهرية وذات دلالة إحصائية بالمتغيرات المستقلة التالية:

- المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات
 - المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة
 - المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي
- وقد تم استبعاد المتغيرات المستقلة الأخرى " المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة، المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة " وذلك بناء على نتيجة طريقة Stepwise .

معامل التحديد $0.743 = R^2$ ، ومعامل التحديد المعدل $0.757 = R^2_{adj}$ ، وهذا يعني أن 75.7 % من التغير في نظام تسعير أجرة النقل العمومي تم تفسيره من خلال العلاقة الخطية السابقة والنسبة المتبقية 24.3 % قد ترجع إلى عوامل أخرى تؤثر على نظام تسعير أجرة النقل العمومي.

$F=54.806, 0.000 = Sig.$ وهذا يدل على وجود علامة معنوية ذات دلالة إحصائية بين نظام تسعير أجرة النقل العمومي وبين " المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات، المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة ، المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي " وان نموذج الانحدار السابق جيد.

جدول رقم (5.17) تحليل الانحدار المتعدد لمعاملات الانحدار

القيمة الاحتمالية Sig.	قيمة اختبار T	معاملات الانحدار القياسية	الخطأ المعياري	معاملات الانحدار غير القياسية	المتغيرات المستقلة
0.629	0.484		6.060	2.936	المقدار الثابت
0.000	3.768	0.301	0.147	0.554	المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات
0.001	3.589	0.339	0.156	0.562	المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.
0.000	4.379	0.335	0.152	0.666	المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة

تسعير أجرة النقل العمومي = $2.936 + (0.554 * \text{المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات} + 0.562 * \text{المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة} + 0.666 * \text{المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي})$

ويعزو الباحث ذلك إلى أن الإدارة العامة للنقل على الطرق في وزارة النقل والمواصلات لديها نظام تسعير لخدمة النقل العمومي وفق بعض المعايير والأسس والمتغيرات ، فهي تملك معايير واضحة ومحددة مسبقاً، حتى لو لم يتم تطبيق نظام تسعير لخدم النقل العمومي تكون شاملة أو حديثة ، كما تملك بعض الأدوات الناجحة التي تدعم هذا النظام .أما عن شمولية نظام التسعير لجميع المتغيرات والمعايير وتكامل عناصر النجاح في وضع التسعيرة فهي أساسيات لا بد منها لنجاح نظام تسعير أجرة النقل العمومي.

الفرضية السابعة: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى للمتغيرات الشخصية التالية (العمر، التخصص العلمي، المؤهل العلمي، المسمى الوظيفي ، الخبرة العملية)

أولاً: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى لمتغير العمر (أقل من 30 سنة، أقل من 40 سنة، أقل من 50 سنة، 50 سنة فما فوق)

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث باستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي One WayANOVA

جدول (5.18)

مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير العمر

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.	بين المجموعات	2190.184	3	730.061	4.664	**0.004	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	14087.731	90	156.530			
	المجموع	16277.915	93				
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	1113.241	3	371.080	5.325	**0.002	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	6271.227	90	69.680			
	المجموع	7384.468	93				
المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة	بين المجموعات	1093.896	3	364.632	3.496	*0.019	دالة عند 0.05
	داخل المجموعات	9387.518	90	104.306			
	المجموع	10481.415	93				
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة	بين المجموعات	904.211	3	301.404	3.299	*0.024	دالة عند 0.05
	داخل المجموعات	8221.661	90	91.352			
	المجموع	9125.872	93				

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار الخامس: اعداد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي.	بين المجموعات	154.234	3	51.411	0.751	0.525	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	6160.883	90	68.454			
	المجموع	6315.117	93				
المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	2869.683	3	956.561	3.887	*0.012	دالة عند 0.05
	داخل المجموعات	22145.934	90	246.066			
	المجموع	25015.617	93				
الدرجة الكلية للاستبانة	بين المجموعات	42452.429	3	14150.810	4.419	**0.006	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	288236.039	90	3202.623			
	المجموع	330688.468	93				

**ف الجدولية عند درجة حرية (90،3) وعند مستوى دلالة (0.01) = 3.98

*ف الجدولية عند درجة حرية (90،3) وعند مستوى دلالة (0.05) = 2.70

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ف" المحسوبة أكبر من قيمة "ف" الجدولية عند مستوى دلالة (0.05) في جميع المعايير والدرجة الكلية للاستبانة ، عدا المعيار الخامس أي أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير العمر .

ولمعرفة اتجاه الفروق قام الباحث باستخدام اختبار شيفيه البعدي والجدول التالية
توضح ذلك:

جدول (5.19)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة تعزى لمتغير العمر

أقل من 30 سنة	أقل من 40 سنة	أقل من 50 سنة	50 سنة فأكثر
60.000	63.538	67.000	72.500
0			
3.538	0		
7.000	3.462	0	
*12.500	8.962	5.500	0

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الأعمار الأقل من 30 سنة والأكثر من 50 سنة لصالح الأعمار الأكثر من 50 سنة، ولم يتضح فروق في الأعمار الأخرى.

يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين تجاوزوا سن الخمسين اكتسبوا معرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم.

جدول (5.20)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي
(التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير العمر

أقل من 30 سنة	أقل من 40 سنة	أقل من 50 سنة	50 سنة فأكثر
53.913	57.154	60.647	62.000
أقل من 30 سنة 53.913	0		
أقل من 40 سنة 57.154	3.241	0	
أقل من 50 سنة 60.647	6.734	3.493	0
50 سنة فأكثر 62.000	*8.087	4.846	1.353
			0

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الأعمار الأقل من 30 سنة والأكثر من 50 سنة لصالح الأعمار الأكثر من 50 سنة، ولم يتضح فروق في الأعمار الأخرى.
يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين تجاوزوا سن الخمسين اكتسبوا معرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم.

جدول (5.21)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة تعزى لمتغير العمر

أقل من 30 سنة	أقل من 40 سنة	أقل من 50 سنة	50 سنة فأكثر	
56.283	59.154	62.000	64.833	
أقل من 30 سنة 56.283	0			
أقل من 40 سنة 59.154	2.871	0		
أقل من 50 سنة 62.000	5.717	2.846	0	
50 سنة فأكثر 64.833	*8.551	5.679	2.833	0

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الأعمار الأقل من 30 سنة والأكثر من 50 سنة لصالح الأعمار الأكثر من 50 سنة، ولم يتضح فروق في الأعمار الأخرى. يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين تجاوزوا سن الخمسين اكتسبوا معرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم.

جدول (5.22)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة تعزى لمتغير العمر

أقل من 30 سنة	أقل من 40 سنة	أقل من 50 سنة	50 سنة فأكثر	
41.109	42.538	46.706	48.556	
0				أقل من 30 سنة 41.109
1.430	0			أقل من 40 سنة 42.538
5.597	4.167	0		أقل من 50 سنة 46.706
*7.447	6.017	1.850	0	50 سنة فأكثر 48.556

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الأعمار الأقل من 30 سنة والأكثر من 50 سنة لصالح الأعمار الأكثر من 50 سنة، ولم يتضح فروق في الأعمار الأخرى. يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين تجاوزوا سن الخمسين اكتسبوا معرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم.

جدول (5.23)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير العمر

أقل من 30 سنة	أقل من 40 سنة	أقل من 50 سنة	50 سنة فأكثر	
83.587	84.692	94.471	95.889	
0				أقل من 30 سنة 83.587
1.105	0			أقل من 40 سنة 84.692
10.884	9.778	0		أقل من 50 سنة 94.471
*12.302	11.197	1.418	0	50 سنة فأكثر 95.889

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الأعمار الأقل من 30 سنة والأكثر من 50 سنة لصالح الأعمار الأكثر من 50 سنة، ولم يتضح فروق في الأعمار الأخرى.

يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين تجاوزوا سن الخمسين اكتسبوا معرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم.

جدول (5.24)

يوضح اختبار شيفيه في الدرجة الكلية تعزى لمتغير العمر

أقل من 30 سنة	أقل من 40 سنة	أقل من 50 سنة	50 سنة فأكثر	
337.587	349.308	374.588	389.667	
0				أقل من 30 سنة 337.587
11.721	0			أقل من 40 سنة 349.308
37.001	25.281	0		أقل من 50 سنة 374.588
*52.080	40.359	15.078	0	50 سنة فأكثر 389.667

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الأعمار الأقل من 30 سنة والأكثر من 50 سنة لصالح الأعمار الأكثر من 50 سنة، ولم يتضح فروق في الأعمار الأخرى.

يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين تجاوزوا سن الخمسين اكتسبوا معرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم خاصة الذين تقل أعمارهم عن الثلاثون سنة فيعتبرون حديثون في سوق العمل وخبرتهم تعتبر قليلة بالنسبة لغيرهم الذين تجاوزوا الخمسين.

ثانياً : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى لمتغير التخصص العلمي (محاسبة ، إدارة أعمال، اقتصاد، هندسة)

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث باستخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي . One Way ANOVA

جدول (5.25)

1. مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير التخصص العلمي

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.	بين المجموعات	631.330	3	210.443	1.210	0.311	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	15646.585	90	173.851			
	المجموع	16277.915	93				
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	446.546	3	148.849	1.931	0.130	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	6937.922	90	77.088			
	المجموع	7384.468	93				
المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة	بين المجموعات	235.743	3	78.581	0.690	0.560	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	10245.672	90	113.841			
	المجموع	10481.415	93				
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة	بين المجموعات	577.756	3	192.585	2.028	0.116	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	8548.117	90	94.979			
	المجموع	9125.872	93				
المعيار الخامس: اعداد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي.	بين المجموعات	347.301	3	115.767	1.746	0.163	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	5967.816	90	66.309			
	المجموع	6315.117	93				

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	1361.682	3	453.894	1.727	0.167	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	23653.935	90	262.821			
	المجموع	25015.617	93				
الدرجة الكلية للاستبانة	بين المجموعات	18244.952	3	6081.651	1.752	0.162	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	312443.516	90	3471.595			
	المجموع	330688.468	93				

ف الجدولية عند درجة حرية (90،3) وعند مستوى دلالة (0.01) = 3.98

ف الجدولية عند درجة حرية (90،3) وعند مستوى دلالة (0.05) = 2.70

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ف" المحسوبة أقل من قيمة "ف" الجدولية عند

مستوى دلالة (0.05) في جميع المعايير والدرجة الكلية للاستبانة، أي أنه لا توجد فروق ذات

دلالة إحصائية تعزى لمتغير التخصص العلمي.

ثالثاً : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى لمتغير المؤهل العلمي (دبلوم فما دون، بكالوريوس، دراسات عليا) وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث بـ استخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي . One Way ANOVA

جدول (5.26)

مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير المؤهل العلمي

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.	بين المجموعات	524.537	2	262.269	1.515	0.225	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	15753.378	91	173.114			
	المجموع	16277.915	93				
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	161.175	2	80.587	1.015	0.366	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	7223.293	91	79.377			
	المجموع	7384.468	93				
المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة	بين المجموعات	629.279	2	314.640	2.906	0.060	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	9852.136	91	108.265			
	المجموع	10481.415	93				
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة	بين المجموعات	276.341	2	138.170	1.421	0.247	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	8849.531	91	97.248			
	المجموع	9125.872	93				
المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي.	بين المجموعات	149.558	2	74.779	1.104	0.336	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	6165.559	91	67.753			
	المجموع	6315.117	93				

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	586.064	2	293.032	1.092	0.340	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	24429.553	91	268.457			
	المجموع	25015.617	93				
الدرجة الكلية للاستبانة	بين المجموعات	12216.103	2	6108.051	1.745	0.180	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	318472.365	91	3499.696			
	المجموع	330688.468	93				

ف الجدولية عند درجة حرية (91،2) وعند مستوى دلالة (0.01) = 4.82

ف الجدولية عند درجة حرية (91،2) وعند مستوى دلالة (0.05) = 3.09

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ف" المحسوبة أقل من قيمة "ف" الجدولية في

جميع المعايير والدرجة الكلية للاستبانة ، أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى

لمتغير المؤهل العلمي.

رابعاً : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى لمتغير المسمى الوظيفي (مدير عام، مدير فرع، رئيس شعبة، مدير دائرة، رئيس قسم، مراقب، مساعد إداري) وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث ب استخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي . One Way ANOVA

جدول (5.27)

مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير المسمى الوظيفي

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.	بين المجموعات	1570.034	6	261.672	1.548	0.172	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	14707.881	87	169.056			
	المجموع	16277.915	93				
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	792.018	6	132.003	1.742	0.121	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	6592.450	87	75.775			
	المجموع	7384.468	93				
المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة	بين المجموعات	938.518	6	156.420	1.426	0.214	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	9542.897	87	109.688			
	المجموع	10481.415	93				
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة	بين المجموعات	468.342	6	78.057	0.784	0.584	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	8657.531	87	99.512			
	المجموع	9125.872	93				
المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي.	بين المجموعات	339.778	6	56.630	0.825	0.554	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	5975.339	87	68.682			
	المجموع	6315.117	93				

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	2009.774	6	334.962	1.267	0.281	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	23005.843	87	264.435			
	المجموع	25015.617	93				
الدرجة الكلية للاستبانة	بين المجموعات	26258.500	6	4376.417	1.251	0.289	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	304429.968	87	3499.195			
	المجموع	330688.468	93				

ف الجدولية عند درجة حرية (87،6) وعند مستوى دلالة (0.01) = 2.82

ف الجدولية عند درجة حرية (87،6) وعند مستوى دلالة (0.05) = 2.10

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ف" المحسوبة أقل من قيمة "ف" الجدولية في جميع المعايير والدرجة الكلية للاستبانة ، أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير المسمى الوظيفي.

خامساً: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين استجابات المبحوثين حول مدى ملاءمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة تعزى لمتغير الخبرة العملية (أقل من 5 سنوات، أقل من 10 سنوات، أقل من 15 سنة، 15 سنة فأكثر).

وللإجابة عن هذا الفرض قام الباحث ب استخدام أسلوب تحليل التباين الأحادي . One Way ANOVA

جدول (5.28)

مصدر التباين ومجموع المربعات ودرجات الحرية ومتوسط المربعات وقيمة "ف" ومستوى الدلالة تعزى لمتغير الخبرة العملية

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.	بين المجموعات	3507.763	3	1169.254	8.241	**0.000	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	12770.151	90	141.891			
	المجموع	16277.915	93				
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	1151.249	3	383.750	5.541	**0.002	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	6233.219	90	69.258			
	المجموع	7384.468	93				
المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة	بين المجموعات	2028.078	3	676.026	7.197	**0.000	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	8453.337	90	93.926			
	المجموع	10481.415	93				
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة	بين المجموعات	1075.709	3	358.570	4.009	*0.010	دالة عند 0.05
	داخل المجموعات	8050.163	90	89.446			
	المجموع	9125.872	93				
المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي.	بين المجموعات	338.697	3	112.899	1.700	0.173	غير دالة إحصائياً
	داخل المجموعات	5976.420	90	66.405			
	المجموع	6315.117	93				

المعيار	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة "ف"	القيمة الاحتمالية (Sig.)	مستوى الدلالة
المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات	بين المجموعات	3674.559	3	1224.853	5.165	**0.002	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	21341.058	90	237.123			
	المجموع	25015.617	93				
الدرجة الكلية للاستبانة	بين المجموعات	60377.927	3	20125.976	6.701	**0.000	دالة عند 0.01
	داخل المجموعات	270310.541	90	3003.450			
	المجموع	330688.468	93				

**ف الجدولية عند درجة حرية (90,3) وعند مستوى دلالة (0.01) = 3.98

*ف الجدولية عند درجة حرية (90,3) وعند مستوى دلالة (0.05) = 2.70

يتضح من الجدول السابق أن قيمة "ف" المحسوبة أكبر من قيمة "ف" الجدولية عند

مستوى دلالة (0.05) في جميع المعايير والدرجة الكلية للاستبانة، عدا المعيار الخامس، أي

أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير الخبرة العملية.

ولمعرفة اتجاه الفروق قام الباحث باستخدام اختبار شيفيه البعدي والجدول التالية

توضح ذلك:

جدول (5.29)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة تعزى لمتغير الخبرة العملية

أقل من 5 سنوات	أقل من 10 سنوات	أقل من 15 سنة	15 سنة فأكثر
54.429	62.640	66.118	70.871
0			
8.211	0		
*11.689	3.478	0	
*16.442	8.231	4.753	0

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الخبرة الأقل من 5 سنوات والأقل من 15 سنة لصالح الخبرة الأقل من 15 سنة، وبين الخبرة الأقل من 5 سنوات والخبرة الأكثر من 15 سنة لصالح الخبرة الأكثر من 15 سنة ، ولم يتضح فروق في المسميات الوظيفية الأخرى. يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين ذوي الخبرة عالية أكثر من عشر سنوات يتمتعون بمعرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم خاصة الذين تقل سنوات خبرتهم عن خمس سنوات فيعتبرون حديثون في سوق العمل وخبرتهم تعتبر قليلة بالنسبة لغيرهم الذين تجاوزوا العشر سنوات.

جدول (5.30)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي
(التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير الخبرة العملية

أقل من 5 سنوات	أقل من 10 سنوات	أقل من 15 سنة	15 سنة فأكثر
52.571	55.560	56.706	61.710
أقل من 5 سنوات 52.571	0		
أقل من 10 سنوات 55.560	2.989	0	
أقل من 15 سنة 56.706	4.134	1.146	0
15 سنة فأكثر 61.710	*9.138	5.004	0

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الخبرة الأقل من 5 سنوات والأقل من 15 سنة لصالح الخبرة الأقل من 15 سنة، وبين الخبرة الأقل من 5 سنوات والخبرة الأكثر من 15 سنة لصالح الخبرة الأكثر من 15 سنة ، ولم يتضح فروق في المسميات الوظيفية الأخرى.

يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين ذوي الخبرة عالية أكثر من عشر سنوات يتمتعون بمعرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم خاصة الذين تقل سنوات خبرتهم عن خمس سنوات فيعتبرون حديثون في سوق العمل وخبرتهم تعتبر قليلة بالنسبة لغيرهم الذين تجاوزوا العشر سنوات.

جدول (5.31)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الثالث: معدل أعطال مركبة النقل العمومي والصيانة تعزى لمتغير الخبرة العملية

أقل من 5 سنوات	أقل من 10 سنوات	أقل من 15 سنة	15 سنة فأكثر
52.000	58.520	60.000	64.645
أقل من 5 سنوات 52.000	0		
أقل من 10 سنوات 58.520	6.520	0	
أقل من 15 سنة 60.000	8.000	1.480	0
15 سنة فأكثر 64.645	*12.645	6.125	4.645

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الخبرة الأقل من 5 سنوات والأقل من 15 سنة لصالح الخبرة الأقل من 15 سنة، وبين الخبرة الأقل من 5 سنوات والخبرة الأكثر من 15 سنة لصالح الخبرة الأكثر من 15 سنة ، ولم يتضح فروق في المسميات الوظيفية الأخرى. يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين ذوي الخبرة عالية أكثر من عشر سنوات يتمتعون بمعرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم خاصة الذين تقل سنوات خبرتهم عن خمس سنوات فيعتبرون حديثون في سوق العمل وخبرتهم تعتبر قليلة بالنسبة لغيرهم الذين تجاوزوا العشر سنوات.

جدول (5.32)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة تعزى لمتغير الخبرة العملية

أقل من 5 سنوات	أقل من 10 سنوات	أقل من 15 سنة	15 سنة فأكثر
39.238	42.560	43.000	48.161
أقل من 5 سنوات 39.238	0		
أقل من 10 سنوات 42.560	3.322	0	
أقل من 15 سنة 43.000	3.762	0.440	0
15 سنة فأكثر 48.161	*8.923	5.601	5.161

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الخبرة الأقل من 5 سنوات والأقل من 15 سنة لصالح الخبرة الأقل من 15 سنة، وبين الخبرة الأقل من 5 سنوات والخبرة الأكثر من 15 سنة لصالح الخبرة الأكثر من 15 سنة ، ولم يتضح فروق في المسميات الوظيفية الأخرى. يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين ذوي الخبرة عالية أكثر من عشر سنوات يتمتعون بمعرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم خاصة الذين تقل سنوات خبرتهم عن خمس سنوات فيعتبرون حديثون في سوق العمل وخبرتهم تعتبر قليلة بالنسبة لغيرهم الذين تجاوزوا العشر سنوات.

جدول (5.33)

يوضح اختبار شيفيه في المعيار السادس: مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات تعزى لمتغير الخبرة العملية

أقل من 5 سنوات	أقل من 10 سنوات	أقل من 15 سنة	15 سنة فأكثر
80.333	84.480	87.882	96.290
أقل من 5 سنوات 80.333	0		
أقل من 10 سنوات 84.480	4.147	0	
أقل من 15 سنة 87.882	*7.549	3.402	0
15 سنة فأكثر 96.290	*15.957	*11.810	8.408

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الخبرة الأقل من 5 سنوات والأقل من 15 سنة لصالح الخبرة الأقل من 15 سنة، وبين الخبرة الأقل من 5 سنوات والخبرة الأكثر من 15 سنة لصالح الخبرة الأكثر من 15 سنة ، ولم يتضح فروق في المسميات الوظيفية الأخرى. يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين ذوي الخبرة عالية أكثر من عشر سنوات يتمتعون بمعرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم خاصة الذين تقل سنوات خبرتهم عن خمس سنوات فيعتبرون حديثون في سوق العمل وخبرتهم تعتبر قليلة بالنسبة لغيرهم الذين تجاوزوا العشر سنوات.

جدول (5.34)

يوضح اختبار شيفيه في الدرجة الكلية تعزى لمتغير الخبرة العملية

أقل من 5 سنوات	أقل من 10 سنوات	أقل من 15 سنة	15 سنة فأكثر	
318.619	347.880	357.294	386.774	
أقل من 5 سنوات 318.619	0			
أقل من 10 سنوات 347.880	29.261	0		
أقل من 15 سنة 357.294	*38.675	9.414	0	
15 سنة فأكثر 386.774	*68.155	38.894	29.480	0

*دالة عند 0.01

يتضح من الجدول السابق وجود فروق بين الخبرة الأقل من 5 سنوات والأقل من 15 سنة لصالح الخبرة الأقل من 15 سنة، وبين الخبرة الأقل من 5 سنوات والخبرة الأكثر من 15 سنة لصالح الخبرة الأكثر من 15 سنة ، ولم يتضح فروق في المسميات الوظيفية الأخرى.

يعزو الباحث ذلك إلي أن أفراد العينة الذين ذوي الخبرة عالية أكثر من عشر سنوات يتمتعون بمعرفة وخبرة في مجالات العمل والحياة أكثر من غيرهم خاصة الذين تقل سنوات خبرتهم عن خمس سنوات فيعتبرون حديثون في سوق العمل وخبرتهم تعتبر قليلة بالنسبة لغيرهم الذين تجاوزوا العشر سنوات.

الفصل السادس

النتائج والتوصيات

مقدمة



النتائج



التوصيات



6.1 مقدمة:

بعد استكمال هذه الدراسة بجانبها النظري والميداني حول مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة من قبل وزارة النقل والمواصلات، تبلورت مجموعة من النتائج والتي سيتم عرضها في هذا الفصل. وبناء على تلك النتائج سيتم عرض مجموعة من التوصيات التي تهدف إلى الاستفادة القصوى من تطبيق نظام تسعير فعال لخدمات النقل العام.

6.2 النتائج:

بعد الإطلاع على تحليل النتائج واختبار الفرضيات توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج وهي على النحو التالي:

- تحدد الوزارة الأهداف العامة من عملية تسعير أجرة النقل العمومي بشكل واضح وهو مساعدة المواطن وإنصافه سواء كان سائق عمومي أو راكب (زبون).
- تستخدم الوزارة طريقة تسعير لأجرة النقل العمومي ضمن عوامل من شأنها التأثير على أجرة النقل العمومي.
- تأخذ الوزارة أسعار الوقود بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة
- تأخذ الوزارة أسعار الترخيص بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة.
- تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .
- لا تأخذ الوزارة معدل أعطال المركبات العمومي القديمة في دراسة معدلات تعطل المركبات العمومي
- تستخدم وزارة النقل والمواصلات أسعار قطع غيار المركبات العمومي كمعيار لتسعير أجرة النقل العمومي .
- لا تأخذ الوزارة المنافسة وازدياد وسائل النقل العمومي بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي.
- لا تعتبر المنافسة عامل مهم في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة.
- بشكل عام تعتبر المعايير المستخدمة في عملية تسعير أجرة النقل العمومي ملائمة للجميع سواء كان المواطن هو السائق العمومي أو كان زبون.

6.3 التوصيات:

بناءً على نتائج الدراسة السابقة، يقدم الباحث أهم التوصيات التي خلص بها، متمني من وزارة النقل والمواصلات الأخذ بها بعين الاعتبار من أجل تطبيق وتعزيز ممارسات نظام إدارة المواهب البشرية ، وهذه التوصيات هي:

- تستخدم الوزارة نظم وأساليب تسعير لم تتغير من قبل، لذا وجب على الوزارة العمل على تحديث أساليب التسعير وفق أسس علمية حديثة من خلال البحث في المشاريع والأبحاث ذات العلاقة والعمل على تطوير هذه الأساليب.
- إن من الضروري العمل على استخدام أكثر من طريقة وأكثر من أسلوب لعملية التسعير وذلك لضمان الدقة والصحة في عملية التسعير لذا أدعو وزارة النقل والمواصلات البحث في طرق وأساليب تسعير ملائمة واختيار على الأقل طريقتين لعملية التسعير.
- انه من الضروري مراعاة المقاييس غير المالية عند وضع عملية التسعير كان تأخذ الوزارة بعين الاعتبار عدم توفر عملة النصف شيكل في السوق وندرتها مما يسبب الكثير من المشاكل بين السائقين والزبائن.
- يجب على الوزارة متابعة كثير من السائقين الذين يقومون بتحويل مركباتهم للعمل على الغاز ، والعمل على إدراجهم ضمن تصنيف جديد بمركبات تعمل على الغاز وإضافته لباقي نسب المركبات الأخرى التي تعمل على الديزل والبنزين.
- مخالفات السير تعتبر تكلفة على السائق مثلها مثل غيرها من التكاليف الأخرى لذا يقترح الباحث على الوزارة دراسة موضوع إضافة المخالفات المرورية كعامل من العوامل المؤثرة في عملية التسعير.
- انه من الضروري أن تقوم الوزارة بتوزيع المركبات العمومي على خطوط السير كل خط حسب الحاجة وذلك لتحقيق أقصى استفادة من العمل للسائقين وإنصاف جميع السائقين.
- على الوزارة الأخذ بالاعتبار المدة التي يسترد بها السائق راس مال مشروعة وهو سعر مركبته العمومي، لذا وجب الأخذ بالاعتبار عدد السائقين الذين

يشترون المركبات سنوياً ودراسة آلية يتم بها احتساب أسعار المركبات العمومي كمعيار أو عامل مؤثر على عملية تسير أجرة النقل العمومي.

- كما نعلم فإن قطاع غزة يعاني من ظروف اقتصادية وسياسية جعلت من عملية استيراد مركبات العمومي الجديدة صعبة على التجارة وصعب على السائق أن يشتري سيارة جديدة مما أدى لزيادة أعداد المركبات القديمة مقارنة مع أعداد المركبات الجديدة، وكما نعلم أن معدل أعطال المركبات القديمة أعلى من المركبات الجديدة لذا على وزارة النقل والمواصلات الأخذ بالاعتبار كثرة تعطل مركبات العمومي القديمة.
- على وزارة النقل والمواصلات وضع برنامج (نظام) متكامل لإدارة عملية تسعير أجرة النقل العمومي مع التركيز على العمليات والأخذ بعين الاعتبار ثقافة المجتمع وطبيعة البيئة من حولها، ويمكن للوزارة الاستعانة بخبراء ومتخصصين في مجالات التسعير لوضع هذا البرنامج.
- الاهتمام بتدريب لجنة مختصة باستمرار على أساليب وطرق تسعير الخدمات العامة وخاصة تسعير أجرة النقل العمومي، لما له من فائدة كبيرة لامتلاك قدرات متخصصة في مجال التسعير.
- الاستعانة بجهات خارجية متخصصة بتسعير الخدمات العامة، وذلك لتوفير الاستشارات اللازمة عند وضع تسعيرة أجرة النقل العمومي.

المراجع

المراجع العربية	❁
الكتب	❁
الرسائل العلمية	❁
المقالات والأبحاث العلمية والمؤتمرات	❁
المراجع الأجنبية	❁
مواقع الانترنت	❁

المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

❖ القرآن الكريم

- الكتب:

- ❖ الرازي، المعجم الوسيط، مختار الصحاح (1430).
- ❖ العلامة فخر الدين عثمان بن علي الزيلعي الحنفي ، تبیین الحقائق شرح كنز الدقائق، تأليف الأميرية ببولاق، المطبعة الكبرى ط أولى سنة 1897.
- ❖ الكفراوي، :تكاليف الإنتاج والتسعير في الإسلام ، ط2 ، الإسكندرية مركز الإسكندرية للكتاب 1420 هـ , 1999م.
- ❖ المنتقى :الباجي للإمام أن يجمع وجوه أهل سوق ذلك الشيء ويحضر غيرهم استظهاراً على صدقهم، فيسألهم كيف يشترون؟ وكيف يبيعون؟ فينازلهم إلى ما فيه لهم وللعمامة سداد حتى يرضوا به .وهذا هو الضرب الثاني من ضروب التسعير عند المالكية، أما الضرب الأول فهو: أن من حط من سعر الناس أمر أن يلحق بسعرهم أو يقوم من السوق، المرجع السابق (17/5).
- ❖ رياض محمد، (1974)، جغرافية النقل، دار النهضة العربية بيروت
- ❖ رياض محمد،(1974) جغرافية النقل
- ❖ عبد الرحمن بن محمد بن قاسم العاصمي النجدي،حاشية الروض المربع شرح زاد المستقنع، ، الطبعة السادسة 1995.
- ❖ عز الدين كامل (1981)، جغرافية النقل أسس وتطبيقات، مكتبة الانجلو مصرية القاهرة (مقدمة الكتاب).
- ❖ لأبي عبد الله محمد بن يوسف المواق ،التاج والإكليل لمختصر خليل، سنة 1491 - مطبوع مع مواهب الجليل للحطاب - دار الكتب العلمية - بيروت.
- ❖ للإمام علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاساني الحنفي ، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، سنة 1191 - دار الفكر للطباعة والنشر.
- ❖ محمد نبيل الشيمي، 2009، إستراتيجية التسعير الفصل الثاني عشر

- الرسائل العلمية

- ❖ أبو عواد، محمد راجح خليل، أهمية استخدام منهج التكلفة المستهدفة في تحسين كفاءة تسعي الخدمات المصرفية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، 2008
- ❖ أحمد، عماد الدين أحمد السندي، أثر طرق تسعير الخدمات المصرفية على الإيرادات 2005م - في المصارف السودانية خلال الفترة 2000 ، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية السودان للعلوم المصرفية والمالية، 2007
- ❖ أحمد، عماد الدين أحمد السندي، أثر طرق تسعير الخدمات المصرفية على الإيرادات في المصارف السودانية خلال الفترة 2000 - 2005م، رسالة ماجستير، أكاديمية السودان للعلوم المصرفية والمالية، 2007
- ❖ إنشاصري، عدنان ترسية و تسعير العطاءات والمناقصات في المشاريع الهندسية ٢٠٠٢ شعت، كمالين كامل دورة تدريبية في تسعير مشاريع البناء و التشييد ، بدون تاريخ.
- ❖ الببحاني، صالح أحمد، العوامل المؤثرة في اتخاذ قرارات التسعير دراسة تطبيقية على الشركات السعودية بمحافظة جدة، رسالة ماجستير، جامعة الملك عبد العزيز، 1999
- ❖ الببحاني، صالح بن أحمد، العوامل المؤثرة في اتخاذ قرارات التسعير دراسة تطبيقية على الشركات السعودية بمحافظة جدة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الملك عبد العزيز، 1999
- ❖ الزطمة، نظام مقترح لتطوير عملية تسعير العطاءات وفقا لنظام تكاليف الأنشطة في صناعة الإنشاءات في قطاع غز. رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية، 2006.
- ❖ الضمور، العوامل المؤثرة في تسعير المنتجات الصناعية المصدرة :الكيماويات في الأردن، (2002).
- ❖ الطراونة، سعيد، سياسة تسعير الفوائد المقبوضة من القروض في البنوك التجارية العاملة في الأردن "دراسة قياسية"، جامعة مؤتة، عمان، 2002
- ❖ العمري، محمد البكري، دور محاسبة التكاليف في تسعير الخدمات في البنوك التجارية الأردنية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة اليرموك، 2003
- ❖ العمري، محمد البكري، دور محاسبة التكاليف في تسعير الخدمات في البنوك التجارية الأردنية، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، 2003

- ❖ زعرور، جريس ظاهر خليل، أثر جودة وأسعار الخدمات المقدمة من المصارف على رضا عملائها من القطاع الصناعي في الأردن، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2003
- ❖ شملخ، العوامل المؤثرة في قرارات تسعير الخدمات في المصارف التجارية العاملة في قطاع غزة دراسة ميدانية، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الإسلامية، 2008
- ❖ ظاهر، الرقابة على السلع والأسعار في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير، جامعة النجاح، 2011.
- ❖ عبلة عبد الحميد بخاري، (2010)، سياسات التسعير، اقتصاد إداري .
- ❖ عبيدات، محمد، أساسيات التسعير في التسويق المعاصر: مدخل سلوكي، الأردن: عمان، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، 2004
- ❖ ماضي، إبراهيم محمد، رسالة ماجستير بعنوان " العناصر الأساسية المؤثرة على دقة تسعير العطاءات في صناعة التشييد "، الجامعة الإسلامية، غزة، ٢٠٠٣

– المقالات والأبحاث العلمية والمؤتمرات:

- ❖ الخلف، نضال محمد رضا، زويلف، إنعام محسن حسن، التسعير باستخدام منهج التكلفة المستهدفة: دراسة ميدانية في قطاع صناعة الأدوية البيطرية الأردنية، بحث محكم، مجلة جامعة الملك عبد العزيز للاقتصاد والإدارة، المجلد 21، العدد 2007
- ❖ الشماع، خليل، قرارات تسعير الخدمات المصرفية، الطبعة الثانية، اتحاد المصارف العربية، بيروت، 1999
- ❖ الضمور، هاني حامد، العوامل المؤثرة في تسعير المنتجات الصناعية المصدرة: الكيماويات في الأردن، مجلة العلوم الإدارية مجلد 15 عدد 2003 .
- ❖ عبد الرحمن التويجري وإبراهيم ابانمي وحسين حسن ومحمد الحصان ، التسعير الفعال للخدمات العامة (قطاع الكهرباء)، (2002)
- ❖ تهامي، عزالدين فكري، التكلفة المستهدفة كأداة لتسعير المنتجات الجديدة في ظل بيئة الأعمال الحديثة، بحث محكم، مجلة مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامي، العدد 16 2002 – 107، ص 5
- ❖ عبيدات، محمد، أساسيات التسعير في التسويق المعاصر :مدخل سلوكي، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2004
- ❖ ماهر الحولي، (2006) التسعير شروطه وحكمه دراسة فقهية مقارنة

ثانيا: المراجع الأجنبية:

- **Books:**

- ❖ Bradley T. Gale and Donald J. Swire, Value-Based Marketing & Pricing, (November 2006)
- ❖ Philip Kotler, Gary Armstrong, Principles of Marketing, 2010 new York US
- ❖ Akiva, Pricing of Transportation Services: Theory and Practice – 2008 London UK.
- ❖ Cervero R. Transit pricing research – A review and synthesis. Transportation, Vol. 17, pp. 117-139 (1990).
- ❖ Kain, J. (1994) Impacts of congestion pricing on transit and carpool demand and supply. Special
- ❖ Navai, R. (1998) Transportation financing: A critical review of transportation pricing Transportation Quarterly, 52(1), pp71-84.
- ❖ Parry, I.W.H. and Bento, A., 2001. Revenue recycling and the welfare effects of road pricing. The Scandinavian Journal of Economics, 103(4), pp.645-671.
- ❖ Report 242: Curbing gridlock: Peak-period fees to relieve traffic congestion. Transportation Research Board, National Research Council, Washington DC, pp502-553.
- ❖ Rouwendal, J. and Verhoef, E.T., 2006. Basic economic principles of road pricing: From theory to applications. Transport Policy, 13(2), pp.106-114.
- ❖ S.Schade and B.Schlag, eds. 2004. Acceptability of transport pricing strategies. Oxford: Elsevier.Ch.12.
- ❖ Small, K. (1992) Using the revenues from congestion pricing, Transportation, 19, pp359-381.

- ❖ Steg, L., 2003. Factors influencing the acceptability and effectiveness of transport pricing. In.
- **Thesis & Dissertation:**
 - ❖ Branden, Fair and Efficient Pricing In Transport – the role of charges and taxes, 2000 (Amsterdam).
 - ❖ Mayet, J. and Hansen, M., 2000. Congestion Pricing with Continuously Distributed Values of Time. Journal of Transport Economics and Policy, 34(3), pp.359–370.
 - ❖ Multisystems, Inc., “Consumer-Based Transit Pricing at the Chicago Transit Authority.” Prepared for the Urban Mass Transportation Administration. Cambridge, MA (1991).
 - ❖ Oram, R., Deep Discount Fares: Building Transit Productivity with Innovative Pricing. U.S. Department of Transportation, Washington, DC (August, 1988).
 - ❖ Sinding, A.G. (19??) Private sector involvement in European road network financing: Chances and pitfalls of transnational road pricing and road privatisation.
 - ❖ Verhoef, E., Nijkamp, P. and Rietveld, P., 1997. The Social Feasibility of Road Pricing: A Case Study for the Randstad Area. Journal of Transport Economics and Policy, 31(3), pp.255-276.
- **Researches & Reports:**
 - ❖ Cats JAN, Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme, 2014 Tallinn, Estonia
 - ❖ Commission of the European Communities (1995) Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy options for internalising the external costs of transport in the European Union. Green paper. Brussels: CEC, COM (95) 691.

- ❖ De Borger, B. and Proost, S., 2011. A political economy model of road pricing. *Journal of Urban Economics*, 71(1), pp. 79-92.
- ❖ Donnelly, R. M., and Schwartz, C., Transit Pricing Demonstration in Bridgeport, CT: A Case Study.
- ❖ Fleishman, D., The Pass Pricing Demonstration in Cincinnati, OH. Prepared for the Urban Mass Transportation Administration. Multisystems, Inc., Cambridge, MA (November, 1984).
- ❖ Flowerdew, A.D.J. (1993) Urban traffic congestion in Europe: Road pricing and public transport finance. Economist Intelligence Unit, London and New York.
- ❖ Fosgerau, M. and Van Dender, K., 2010. Road pricing with complication. OECD, International Transport Forum.
- ❖ Fridstøm, L., Ghali, M., Smith, M., Minken, H., Moilanen, P., Shepherd, S., Vold, A. (1999), Economic and equity effects of marginal cost pricing in transport, AFFORD Deliverable 2A, January 2000, EU 4th Framework Programme.
- ❖ Gomez J.A. and K.A. Small, 1994, Road Pricing for congestion Management: A survey of International Practice, NCHRP.
- ❖ Grey Advertising, "Transit Marketing Management Handbooks: Pricing." (1976).
- ❖ Hamilton C. Decisive factors for the acceptability of congestion pricing. Working paper, Stockholm Centre for Transport Studies (2012).
- ❖ Hau, T.D. (1990) Electronic road pricing: developments in Hong Kong 1983-1989, *Journal of Transport and Economic Policy*, 24, pp203-214.
- ❖ Hibbs, J., et al. (1998) Road pricing, *The Journal of the Institute of Economic Affairs*, 18(4), December.

- ❖ Hultgren, L. and K. Kawada, June 1999. San Diego's Interstate High-Occupancy Toll Facility using Value Pricing, *ITE Journal*, pp 22-27.
- ❖ Ison, S. (1996), Pricing road space: Back to the future? The Cambridge experience, *Transport Reviews*, 16, 109-126.
- ❖ Jara-Diaz, S.R., 1986. Alternative pricing schemes for the Santiago underground system. In: *Proceedings 14th PTRC Summer Annual Meeting*, University of Sussex, England, July 1986.
- ❖ Lago, A. M., "Transit Finance, Economics and Pricing." Workshop on Transit Fare Policy and Management [Woods Hole]. *Transportation Research Circular No. 421* (April, 1994).
- ❖ McCollom B.E. and Pratt R.H. Transit pricing and fares, Chapter 12, *TCRP Report 95*, Transit cooperative Research Program, Transportation Research Board, Federal Transit Administration (2004).
- ❖ Milne, D., Niskanen E., Verhoef, E. (1999), Operationalisation of Marginal Cost Pricing within Urban Transport, *AFFORD Deliverable 1*, October 1999, EU 4th Framework Programme. *VATT Research Reports*
- ❖ Niskanen, E. and Moilanen, P. (1999), Marginal cost pricing in road transport, in the Bicentenary Jubilee Seminar of the Finnish National Road Administration, 10-11.6.1999 Turku, Finland (forthcoming).
- ❖ Polak, J., Jones, P., Vythoulkas, P., Sheldon, R., Wofinden, D., 1993. Travellers choice of time of travel under road pricing. In: *Proceedings 21st PTRC Summer Annual Meeting*. University of

Manchester Institute of Science and Technology, England, September 1993.

- ❖ Prepared for the Urban Mass Transportation Administration. Comsis Corporation, Wheaton, MD (March, 1986).
- ❖ Ramjerdi, F. (1992) Road pricing in urban areas: A means of financing investment in transport infrastructure or improving resource allocation, the case of Oslo, Institute of Transport Economics, Norwegian Centre for Transport Research.
- ❖ Schade, J. and Schlag, B. eds., 2003. Acceptability of transport pricing strategies. Elsevier, Oxford.
- ❖ The World Bank. 2007. West Bank and Gaza – Economic and Sector Work Transport Sector Review and Strategy Note, Final Report. Jerusalem, 3.
- ❖ Verhoef, E. and Ubbels, B., 2002. Using transport pricing revenues: Efficiency and acceptability. MDPIT Working paper 4, Free University Amsterdam. Commission of the European Communities (1995), Towards fair and efficient pricing in transport: policy options for internalizing the external costs of transport in the European Union. Green Paper, Brussels
- ❖ Westin, Efficiency and acceptability of pricing policies and transport investments in distorted economies – Stockholm, 2012, Sweden"
- ❖ Wilson, R.B., 1992. Nonlinear Pricing. Oxford University Press, New York.

ثالثا: المواقع الالكترونية:

- ❖ <http://www.mot.gov.ps/> وزارة النقل والمواصلات
- ❖ <http://www.pcbs.gov.ps> مركز الإحصاء الفلسطيني

الملاحق

- ملحق رقم (1): وزارة المواصلات بغزة والتركيز على سياسات التسعير 
- ملحق رقم (2): التعديلات المستمرة على عملية تسعير أجرة النقل العامة 
- ملحق رقم (3): مدى مناسبة تسعيرة المواصلات العامة بين محافظات الوطن المختلفة لجميع الأطراف 
- ملحق رقم (4): آلية احتساب تسعيرة أجرة المواصلات والنقل العمومي 
- ملحق رقم (5): مثال لآلية احتساب أجرة السفر من غزة إلى رفح 
- ملحق رقم (6): نموذج لتسعير المواصلات عام 2009 وكذلك عام 2014 
- ملحق رقم (7): أعضاء لجنة التحكيم 
- ملحق رقم (8): الإستبانة في صورتها النهائية. 
- ملحق رقم (9): كتاب موجه من الجامعة الإسلامية لتسهيل مهمة الباحث في توزيع الاستبانات 

ملحق رقم (1)

وزارة المواصلات بغزة والتركيز على سياسات التسعير

Palestinian National Authority

Ministry Of Transport
Minister Office



السلطة الوطنية الفلسطينية

وزارة النقل والمواصلات
مكتب الوزير

تحديد تسعيرة أجرة المواصلات الداخلية والخارجية

إن تحديد تسعيرة أجرة المواصلات داخل وخارج مدن محافظات الوطن المختلفة هي من مهام وزارة النقل والمواصلات التي تقوم بمتابعتها من فترة إلى أخرى.

حيث يتم إعادة دراسة تقييم التسعيرة بواسطة لجنة مختصة يتم تشكيلها بقرار وزاري من ذوي الاختصاص وعضوية مندوبين من ديوان الموظفين العام و وزارة المالية التي تدرس وتحدد العوامل المؤثرة في تقييم أجرة السفر في المركبات العمومية كالآتي:-

1. مصاريف (تكاليف) ثابتة للمركبة العمومية:-

- رسوم التراخيص السنوية (كرت سير + رقم عمومي + رسوم الرخصة).
- رسوم التأمين السنوي.
- قيمة الضرائب (الدخل + القيمة المضافة).
- الصيانة والإهلاك السنوي للمركبة.

2. مصاريف وعوامل متغيرة للمركبة العمومية:-

- المسافة التي تقطعها المركبة أثناء السفر.
- ثمن الوقود المستهلك أثناء السفر.

وتقوم اللجنة بعمل دراسة ميدانية لمعرفة (حجم العمل اليومي) عدد السفريات اليومية التي تحققها المركبة العمومية من محافظة إلى أخرى ومن محطة إلى أخرى.

س.ن

رام الله - الماصيون - شارع النهضة - هاتف : 02-2951291/2/3/6 فاكس : 02-2951318 ص.ب 399
غزة - الرمال الجنوبي - هاتف : 08-2829133 فاكس : 08-2822297 ص.ب 4015

ملحق رقم (2)

التعديلات المستمرة على عملية تسعير أجرة النقل العامة

Palestinian National Authority
Ministry Of Transport
Minister Office



السلطة الوطنية الفلسطينية
وزارة النقل والمواصلات
مكتب الوزير

التاريخ : 06.10.2008

معالي الأخ / د.م. أسامة العيسوي
وزير النقل والمواصلات
حفظه الله...
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته...

الموضوع: مقترح تعديل أجرة السفر ما بين المدن الفلسطينية في المحافظات الجنوبية وداخلها

يرجى التكرم بالعلم وبالإشارة للموضوع أعلاه، ووفقاً لتوجيهاتكم قامت اللجنة المشكلة وزارياً لتعديل تسعيرة أجرة السفر ما بين المدن الفلسطينية بمراجعة وتدقيق أجرة السفر المقرره من الوزارات أخذة في الاعتبار الظروف المعيشية للمواطنين، وذلك من خلال قيامها بدراسة كافة الظروف المحيطة بهذا الموضوع ومعتمدة على الأسس التالية:

1. توزيع خطوط السير المعتمدة من قبل الإدارة العامة للنقل على الطرق.
 2. الفرق في المسافات بين المدن والقرى والمخيمات.
 3. الزمن الذي تستغرقه المركبة للوصول إلى نقطة النهاية.
 4. حجم المسافرين على كل خط (قوة الخط) واحتساب التكاليف الثابتة والمتغيرة للمركبات على هذه الخطوط.
 5. عدم دمج أكثر من نقطتين في خط سير واحد.
 6. طبيعة حركة المرور بشكل عام (خطوط مختلفة - شوارع داخلية - تنزيل وتحميل - خط سياحي ، إلخ).
- واستناداً لكل ما سبق فإن اللجنة المشكلة قد أعدت مقترحها وترفعه لسيادتكم للإطلاع والتقرير بما ترونه مناسباً.

اللجنة المشكلة:

م. زكي الشنطي	أ. معين قويدر	أ. صالح أبو عمر	أ. أسامة بكرون	م. عدنان أبو عودة
عضو	عضو	عضو	عضو	رئيس اللجنة

س.ن

رام الله - الماصيون - شارع النهضة - هاتف : 02-2951291/2/3/6 فاكس : 02-2951318 ص.ب 399
غزة - الرمال الجنوبي - هاتف : 08-2829133 فاكس : 08-2822297 ص.ب 4015

ملحق رقم (3)

مدى مناسبة تسعيرة المواصلات العامة بين محافظات الوطن المختلفة لجميع

الأطراف



وزارة النقل والمواصلات

مكتب الوزير

الرقم : /م.ز.و.ن.م

التاريخ : 27.11.2013

الموافق : 24 محرم 1435 هـ

وزارة النقل والمواصلات

مكتب الوزير

صادر

رقم : 1679

تاريخ : 27.11.2013

حفظه الله...

معالي الأخ / أ. عبد السلام صيام

أمين عام مجلس الوزراء الفلسطيني

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته...

الموضوع: تسعيرة المواصلات

تهديكم وزارة النقل والمواصلات أطيب التحيات، وتتمنى لكم وافر الصحة والعافية. فيما يتعلق بالموضوع أعلاه، فإننا نؤكد لكم أن التسعيرة المعمول بها حالياً مناسبة للجميع سواء فئة السائقين أو المواطنين وهي عادلة بحيث توفر هامش ربح مناسب للسائق ولا تتقل كاهل المواطنين. ونرفق لكم الآلية التي تم احتساب التسعيرة الحالية المعتمدة علماً أن السائقين غير ملتزمين بها ويحاولون زيادة الأسعار من باب زيادة الربح وهم يقارنون الواقع الحالي بالفترة التي كان فيها سعر الوقود متدني جداً والتسعيرة أخذت بعين الاعتبار سعر اللتر بـ 4.2 شيكل.

علماً أن المرفق هو نموذج لاحتساب أجرة السفر من غزة لرفح وبنفس الآلية تم الاحتساب لباقي المناطق. ومع ذلك نضيف إليكم هذه الملاحظات على الدراسة لتؤكد أن التسعيرة الحالية مناسبة جداً جداً، حيث أن الدراسة أخذت بالحسبان:

1. هامش ربح يومي صافي في حالة العمل 100 ش وهذا مناسب جداً حسب المتوسط العام.
2. عدد أيام العمل السنوية 280 يوم، بحيث لم يتم الأخذ في الاعتبار أيام الجمع وإجازات الأعياد الرسمية، وكذلك تم احتساب أيام إجازة للسائق، يمكن بكل بساطة أن يعمل بها فيزداد دخله، بل ربحه الصافي.
3. تم احتساب قيمة الضرائب بـ 3000 شيكل سنوياً وبعد مراجعة الإخوة في الإدارة العامة لضريبة الدخل والإدارة العامة لضريبة القيمة المضافة تم الإفادة أن متوسط الضرائب سنوياً لا يزيد عن 1300 شيكل وليس 3000 شيكل كما هو وارد في الدراسة، وهذا يعني نقص في التكاليف الثابتة وزيادة في الربح.

هذا للعلم، والله ولي التوفيق

د.م. أسامة عبد الحليم العيسوي

وزير النقل والمواصلات



مرفق:

- آلية احتساب السعيرة .



غزة - شارع دمشق - هاتف : 08-2633330 فاكس : 08-2633330 ص.ب 4015

www.mot.ps

info@mot.ps

B.D

ملحق رقم (4)

آلية احتساب تسعيرة أجرة المواصلات والنقل العمومي

Palestinian National Authority
Ministry Of Transport
Minister Office



السلطة الوطنية الفلسطينية
وزارة النقل والمواصلات
مكتب الوزير

آلية احتساب تسعيرة المواصلات

التكاليف الثابتة السنوية = رسوم الترخيص + رسوم التأمين + الضرائب + تكاليف الصيانة السنوية.

التكاليف الثابتة اليومية = التكاليف الثابتة السنوية

عدد أيام العمل في السنة

(التكاليف المتغيرة اليومية) ثمن الوقود المستهلك في اليوم = عدد اللترات المستهلكة في اليوم × ثمن اللتر الواحد.

- عدد اللترات المستهلكة في اليوم = المسافة المقطوعة في اليوم

المسافة التي تقطع لكل لتر

- علماً بأن المسافة التي تقطعها المركبة لكل لتر هو تقريباً 8 كيلومتر.

الدخل اليومي = عدد الركاب في اليوم × أجرة الراكب الواحد.

الدخل اليومي = التكاليف الكلية اليومية (الثابتة والمتغيرة) + صافي الربح.

أجرة الراكب = الدخل اليومي

عدد الركاب في اليوم

س.ن.

رام الله - الماصيون - شارع النهضة - هاتف : 02-2951291/2/3/6 فاكس : 02-2951318 ص.ب 399
غزة - الرمال الجنوبي - هاتف : 08-2829133 فاكس : 08-2822297 ص.ب 4015

ملحق رقم (5)

مثال لآلية احتساب أجرة السفر من غزة إلى رفح

Palestinian National Authority

Ministry Of Transport
Minister Office



السلطة الوطنية الفلسطينية

وزارة النقل والمواصلات
مكتب الوزير

مثال:- احتساب أجرة السفر من غزة إلى رفح:-

المسافة من غزة ورفح ذهاباً وإياباً = 64 كم.
المسافة التي تقطعها المركبة / لتر = 8 كم.
عدد اللترات المستهلكة في السفيرة الواحدة = $\frac{64}{8} = 8$ لترات.
عدد السفريات التي تنفذها المركبة يومياً تقريباً = 2.
عدد اللترات التي تستهلك يومياً = $8 \times 2 = 16$ لتر.
نفترض أن سعر اللتر = 4.2 شيكل.
ثمن الوقود المستهلك في اليوم = $16 \times 24.2 = 67.2$ شيكل.
التكاليف الثابتة السنوية = رسوم الترخيص + التأمين + الضرائب + الصيانة
 $1600 + 1700 + 3000 + 3000 = 9300$.
نفترض أن عدد أيام العمل في السنة = 280 يوم.
التكاليف اليومية الثابتة = $\frac{9300}{280} = 33$ شيكل.
مجموع التكاليف اليومية = $67.2 + 33 = 100.2$ شيكل.
عدد المسافرين في اليوم = $14 \times 2 = 28$ مسافر.
نفترض صافي الربح اليومي للسائق = 100 شيكل.
الدخل اليومي = $100 + 100.2 = 200.2$ شيكل.
أجرة الراكب = $\frac{200.2}{28} = 7.15$ شيكل.

س.ن

رام الله - الماصيون - شارع النهضة - هاتف : 02-2951291/2/3/6 فاكس : 02-2951318 ص.ب 399
غزة - الرمال الجنوبي - هاتف : 08-2829133 فاكس : 08-2822297 ص.ب 4015

ملحق رقم (6)

نموذج لتسعير المواصلات عام 2009 وكذلك عام 2014

عام 2009:

Palestinian National Authority
Ministry Of Transport
Road Transport Administration



السلطة الوطنية الفلسطينية
وزارة النقل والمواصلات
الإدارة العامة للنقل على الطرق

التسعيرة النهائية لأجرة السفر للمركبات العمومية (التاكسي) في المحافظات الجنوبية

25.10.2009

المدينة	بيت حانون معبر بيت حانون	بيت لاهيا	جباليا	غزة	الزهراء	المناطق الوسطى	دير البلح	خان يونس	رفح	العبور - المطار
بيت حانون معبر بيت حانون	شيكل	شيكل	شيكل	شيكل	شيكل	شيكل	شيكل	شيكل	شيكل	شيكل
بيت حانون معبر بيت حانون	***	2	2	2.5	4	5	5.5	7	9	10
بيت لاهيا	2	***	1	2.5	4	5	5.5	7	8	10
جباليا	2	1	***	2	4	5	5.5	6	8	10
غزة	2.5	2.5	2	***	2	3	4	5	7	8
الزهراء	4	4	4	2	***	2	2.5	4	5.5	7
المناطق الوسطى	5	5	5	3	2	***	2	4	5	6
دير البلح	5.5	5.5	5.5	4	2.5	2	***	3	5	6
خان يونس	7	7	6	5	4	4	3	***	2	3
رفح	9	8	8	7	5.5	5	5	2	***	2
العبور - المطار	10	10	10	8	7	6	6	3	2	***

ملاحظة:- المناطق الوسطى هي: النصيرات - الزوايدة - البريج - المغازي.



التسعيرة النهائية لأجرة السفر داخل المدن والمخيمات في المحافظات الجنوبية

من	إلى	التسعيرة
الشجاعية	الشيخ رضوان - تل الهوى - الشاطئء - النصر - الشفاء - الميناء - أنصار	2
	شعشاعة - دوار زمو - دوار حمودة	1.5
	شارع الصحابة - شارع النفق - انتفاح - الجلاء - الزيتون - معبر كارني - سوق الحلال	1
ميدان فلسطين	النصر - الشفاء - الميناء - أنصار - شارع الصحابة - شارع النفق - انتفاح - الجلاء - الجامعة - الزيتون - معبر كارني - سوق الحلال	1
الجامعة	الشجاعية - ميدان فلسطين - الشيخ رضوان - الشاطئء - الجلاء - النصر - الزيتون - انتفاح - شارع النفق - الشفاء - شارع الصحابة	1
تقاطع الجلاء مع الوحدة + عمر المختار + الثلاثيني	الشفاء - الميناء - الشاطئء - أنصار - الجامعة - الشيخ رضوان - النصر	1
كلية المجتمع العلوم المهنية والتطبيقية	موقف الجامعة - أنصار - موقف المغربي - مقترق الصناعة	1
موقف النصر	أبراج الكرامة - الجلاء - الشفاء - الجندي المجهول - السرايا - عيادة الرمال - الجامعة - الشيخ رضوان - الشاطئء	1
حي الشيخ رضوان	ميدان فلسطين - الميناء - أنصار - تل الهوى	2
	الجامعة - عيادة الرمال - الشفاء - الشاطئء	1
محطة وقود الشيخ رضوان (بهلول)	دوار التوام - العامودي - عباد الرحمن - الجامعة	1
	العطاطرة	2
الشاطيء	الشفاء - الميناء - أنصار - الجامعة	1
موقف أنصار	تل الهوى - الميناء - الشاطئء - السرايا - المجلس التشريعي - العباس - الشفاء - مسجد الشيخ عجلين	1
جباليا (الترنس)	تل الزعتر - الشيخ زايد - أبراج العودة - القالوجا - عباد الرحمن - بيت لاهيا - مشروع بيت لاهيا	1
	النصر - العيون - الشيخ رضوان - الكرامة	2
رفح	المطار - العبور - مدينة النصر - معبر القحاري - الشرقية - مستشفى الأوروبي - المواصي	2
	تل السلطان - كندا - خربة العدس - الشابورة - اثرازيل - الجنية - حي زعرب	1
خانيونس القلعة	جامعة الأقصى - المواصي - خزاغة - القرارة	2
	عيسان الكبيرة - عيسان الصغيرة	1.5
	حي الأمل - مستشفى ناصر - كلية العلوم والتكنولوجيا - كلية التربية - بني سهيلا - السطر الشرقي والغربي	1
دير البلح المركز	الحكر - المعسكر - الخط الشرقي	1

ملاحظة :- تعتبر قيمة أجرة النقل العام داخل البلدات والمخيمات والمناطق والأحياء التي لم تدرج في الجدول أعلاه كما هي (شيكل واحد).

تسعيرة أجرة السفر داخل بعض أماكن بداخل مدينة غزة

التسعيرة (الشيكل)	إلى	من
1	الجامعة	ميدان فلسطين
1	الشفاء	
2	الجامعة	الشجاعية
1	الجامعة	الجلاء / مفترق عبد العال
1	موقف المغربي – مفترق الصناعة	كلية مجتمع العلوم المهنية والتطبيقية
1	دوار التوام – العامودي – عباد الرحمن	محطة وقود الشيخ رضوان (بهلول)
2	العظاطرة – الجامعة الأمريكية	
1.5	الجامعة	آخر الجلاء (من جهة الصفطاوي)
1	الجامعة	شارع النصر (مفترق اللبابيدي)
1.5	الجامعة	محطة بهلول (الأمن العام)
1	الجامعة	معسكر الشاطئ

عام 2014:

04.02.2014

التسعيرة النهائية لأجرة السفر داخل المدن والمخيمات في المحافظات الجنوبية

تسعيرة	إلى	من
2	الشيخ رضوان- الشاطئ- النصر- الشفاء- الميناء- أنصار- نهاية الجلاء	الشجاعة
1.5	شعشاعة- دوار زمو - دوار حمودة- الجلاء عمارة الزهانة -معبر كارني- سوق الحلال	
1	شارع الصحابة- شارع النفق- التفاح - الزيتون	
1	الشفاء- شارع الصحابة- شارع النفق- التفاح- الزيتون	ميدان فلسطين
1.5	الجامعة- معبر كارني- سوق الحلال- النصر حتى مجمع الايطالي- الجلاء عمارة الزهانة	
2	أنصار- الميناء- حتى نهاية النصر - نهاية الجلاء	
1.5	ميدان فلسطين - الشاطئ - الجلاء عمارة الزهانة- النصر حتى المجمع الإيطالي	الجامعة
1.5	التفاح- شارع النفق- شارع الصحابة- الشيخ رضوان	
1	برج الشفاء- الزيتون	
1	الشفاء- الميناء- أنصار- الجامعة - النصر	تقاطع الجلاء مع الوحدة + عمر المختار + الثلاثيني
1.5	الشيخ رضوان- نهاية النصر- الشاطئ	
1	موقف الجامعة- موقف المغربي- مفترق الصناعة	الكلية الجامعية
1.5	أنصار	
1	الشيخ رضوان - الشاطئ- الشفاء- الجلاء مع الوحدة	موقف النصر (العيون)
1.5	ابراج الكرامة- الجندي المجهول- السرايا- عيادة الرمال	
1.5	الميناء- أنصار- عيادة الرمال- الشفاء	حي الشيخ رضوان
2	ميدان فلسطين- تل الهوي	
1	الشاطئ	
2	العطاطرة- الجامعة الأمريكية	الشيخ رضوان بهلول
1.5	دوار التوام- العامودي - عباد الرحمن	
1	الشفاء- الميناء- أنصار	الشاطئ
1	تل الهوي- الميناء- الشاطئ- العباس- المجلس التشريعي- الشفاء	موقف أنصار
1.5	السرايا- الشيخ عجلين	
1.5	التوام- بيت لاهيا- ابراج العودة - عباد الرحمن (الصفطاوي)	جباليا (الترنس)
1	تل الزعتر- الشيخ زايد- الفالوجا- المشروع (سوق المشروع)	
2	النصر - العيون - الشيخ رضوان- الكرامة	
2.5	المطار- العبور- مدينة النصر- معبر الفخاري- الشرقية- مستشفى الأوربي- المواصي	رفح
1	خربة العدس- الشابورة- حي زعرب	
1.5	تل السلطان- كندا- البرازيل- الجنينة	
2	جامعة الأقصي- المواصي	خانيونس القلعة
2.5	خزاعة	
2	القرارة- عيسان الكبيرة- عيسان الجديدة	
1.5	حي الأمل- كلية العلوم والتكنولوجيا- بني سهيلا(محطة صفور) - السطر الشرقي والغربي	
1	مستشفى ناصر- بني سهيلا- كلية التربية- المعسكر الغربي	
1.5	الحكر- المعسكر- الخط الشرقي- البركة	دير البلح

ملاحظة/ تعتبر قيمة أجرة النقل العام داخل البلدات والمخيمات والمناطق والأحياء التي لم تدرج في الجدول أعلاه كما هي (شيك واحد).

مفتي
أحمد

تسعيرة اجرة السفر للمركبات العمومية (التاكسي) في جميع المحافظات

04.02.2014

المدينة	معبر بيت حانون	بيت لاهيا	جباليا	غزة	الزهراء	المناطق الوسطي	دير البلح	خان يونس	رفح	العبور - المطار
بيت حانون (معبر بيت حانون)	***	2.5	2.5	3	5	6	7	9	10	11
بيت لاهيا	2.5	***	1.5	3	4.5	6	6.5	8	9	11
جباليا	2.5	1.5	***	2	4	5.5	6	7	9	10
غزة	3	3	2	****	2.5	3.5	4.5	6	8	9
الزهراء	5	4.5	4.5	2.5	***	2.5	3	4.5	5.5	7.5
المناطق الوسطي	6	6	5.5	3.5	2.5	***	2.5	4.5	5.5	6.5
دير البلح	7	6.5	6	4.5	3	2.5	****	3.5	5.5	7
خان يونس	9	8	7	6	4.5	5	3	***	2.5	3.5
رفح	10	9	9	8	6	6	5	2.5	****	2.5
العبور - المطار	11	11	10	9	7.5	7	6	5	2.5	*****

ملاحظة / المناطق الوسطي هي : النصيرات - الزوايدة - البريج - المغازي

ملاحظة/ الأماكن المذكور فيها نصف شيكل يكون الذهاب (التسعيرة مخصص نصف الشيكل) والإياب (إضافة النصف شيكل المخصص من الذهاب)



ملحق رقم (7)

أعضاء لجنة التحكيم

م	الاسم	مكان العمل
1	د. أسامة عبد الحليم العيسوي	وزير سابق - وزارة النقل والمواصلات
2	أ.د. سالم عبدالله حلس	الجامعة الإسلامية
3	أ.د. سمير خالد صافي	الجامعة الإسلامية
4	د. نافذ محمد بركات	الجامعة الإسلامية
5	د. وائل حمدي الداية	الجامعة الإسلامية
6	أ. حاتم مناع	وزارة النقل والمواصلات
7	د. وفيق الأغا	جامعة الأزهر
8	د. ياسر الشرفا	الجامعة الإسلامية
9	د. خالد الدهليز	الجامعة الإسلامية
10	د. مروان الأغا	جامعة الأزهر

ملحق رقم (8)

الإستبانة في صورتها النهائية



الجامعة الإسلامية- غزة

كلية التجارة

قسم إدارة الأعمال

الأخ الفاضل/ حفظه الله،،

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،،

الموضوع/ استبانة بعنوان: "مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة

النقل العمومي في قطاع غزة"

تهدف هذه الاستبانة إلى التعرف على المعايير المختلفة المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة من قبل وزارة النقل والمواصلات ومدى ملائمتها لعملية تسعير أجرة النقل العمومي وذلك استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في إدارة الأعمال، حيث إننا نؤمن بأنكم خير مصدر للوصول للمعلومات المطلوبة كونكم أهل خبرة واختصاص، ونعهد بكم الاهتمام والاستعداد الدائم لمؤازرة الأبحاث العلمية التي تخدم مجتمعنا الفلسطيني. إن حرصكم على تقديم المعلومات الكافية بدقة وموضوعية سيؤدي وبدون شك إلى تقييم أفضل لموضوع الدراسة مما سيعود بالنفع والخير لما فيه مصلحة مؤسساتنا ووطننا بإذن الله علماً بأن كافة المعلومات التي سيتم الحصول عليها سوف تكون سرية وستستخدم لأغراض البحث العلمي فقط.

شاكراً لكم حسن تعاونكم

مع خالص التحية وبالغ التقدير والاحترام

الباحث

انس رياض مصباح لبد

المجموعة الأولى: معلومات عامة:

الرجاء وضع علامة (√) امام الإجابة المناسبة:

1- العمر:

- () أقل من 30 سنة () اقل من 40 سنة () أقل من 50 سنة
() 50 سنة فأكثر

2 - التخصص العلمي:

- () محاسبة () ادارة اعمال () اقتصاد () هندسة

3- المؤهل العلمي:

- () دبلوم فما دون () بكالوريوس () دراسات عليا

4- المسمى الوظيفي:

- () مستشار () مدير عام () مدير فرع () رئيس شعبة
() مدير دائرة () رئيس قسم () مراقب () إداري

5- الخبرة العملية:

- () أقل من 5 سنوات () اقل من 10سنوات () اقل من 15 سنة
() 15 سنة فأكثر.

المجموعة الثانية: الرجاء وضع الدرجة المناسبة لكل عبارة من 1 إلى 10 حيث أن 10 تشير إلى درجة الموافقة الكبيرة جدا وتقل		
المعيار الأول: أسعار المحروقات في قطاع غزة.		
الدرجة	البيان	م
	تأخذ الوزارة أسعار الوقود بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة	1
	تتناسب أسعار الوقود مع المستوى المعيشي للمواطني وأجرة النقل العمومي	2
	تأخذ الوزارة المسافة المقطوعة بعين الاعتبار عند دراسة المحروقات لتسعير أجرة النقل العمومي	3
	تأخذ الوزارة اختلاف أسعار أنواع المحروقات من بنزين وديزل وغيرها من المحروقات.	4
	تأخذ الوزارة اختلاف سعر المحروقات الإسرائيلية والمصرية أن توافرت	5
	تأخذ الوزارة بالاعتبار الاختلاف في أنواع المحروقات وأسعارها	6
	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار عند التسعير تحويل السائقين مركباتهم للعمل على الغاز رغم مخالفته للأوامر الفنية المعتمدة قانونيا.	7
	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار انقطاع المحروقات في بعض الفترات وارتفاع أسعارها بشكل كبير في السوق السوداء	8
	تتابع الوزارة باستمرار أسعار المحروقات وتقارن الاختلاف بالتسعيرة الحالية.	9
المعيار الثاني: رسوم الترخيص على مركبات النقل العمومي (التاكسي) المفروضة من قبل وزارة النقل والمواصلات .		
الدرجة	البيان	م
	تأخذ الوزارة أسعار الترخيص بعين الاعتبار عند تسعير أجرة المواصلات العامة	1
	تحدد وزارة النقل والمواصلات أسعار الترخيص وفق معايير ومقاييس محددة	2
	تراجع الوزارة باستمرار ملائمة رسوم ترخيص المركبات العمومي	3
	تتغير رسوم الترخيص وفق تغير العوامل والظروف المحيطة	4
	تنظم الوزارة خطوط السير للمركبات العمومي حسب حاجة كل خط	5
	تنظم الوزارة رخص المركبات العمومي لعدة أنواع (داخلي-خارجي-مؤقت.....)	6
	تأخذ الوزارة أسعار مخالفات السير بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	7
	تضع الوزارة أسعار المخالفات وفق معايير ومتغيرات عادلة	8
المعيار الثالث: معدل اعطال مركبة النقل العمومي والصيانة .		
الدرجة	البيان	م
	تأخذ الوزارة معدل اعطال المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	1
	يتم وضع معدلات للأعطال المركبة من قبل الوزارة	2
	تضع الوزارة معايير لتمييز وتصنيف أعطال المركبات العمومية	3
	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار الأعطال ذات التكاليف العالية للمركبات العامة عند تسعير أجرة النقل العمومي	4
	تأخذ الوزارة معدل اعطال المركبات العمومي القديمة في دراسة معدلات تعطل المركبات العمومي	5
	تضع الوزارة شروط لاستيراد السيارات العمومية المستخدمة	6
	تضع الوزارة مواصفات لوسائل النقل العمومي	7
	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار أسعار المركبات العمومي.	8
	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار كثرة تعطل المركبات العمومي القديمة	9
المعيار الرابع: أسعار ومدى توفر قطع غيار المركبات العمومية في قطاع غزة .		
الدرجة	البيان	م
	تستخدم وزارة النقل والمواصلات أسعار قطع غيار المركبات العمومي كمعيار لتسعير أجرة النقل العمومي .	1
	تأخذ الوزارة أسعار قطع غيار المركبات العمومية بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	2

3	تتناسب أسعار قطع غيار المركبات مع مستوى دخل السائق
4	تربط الوزارة بين الاختلاف في أسعار قطع الغيار من وقت لآخر
5	تأخذ الوزارة اختلاف سعر قطع الغيار الإسرائيلية والمصرية أن توافرت
6	تأخذ الوزارة بالاعتبار الاختلاف في أنواع قطع الغيار وأسعارها
7	تأخذ الوزارة بعين الاعتبار نقص قطع الغيار في بعض الفترات وارتفاع أسعارها بشكل كبير في السوق السوداء

المعيار الخامس: اعدد المركبات العمومية وعدد العاملين في مجال النقل العمومي .

م	البيان	الدرجة
1	تأخذ الوزارة المنافسة وازدياد وسائل النقل العمومي بعين الاعتبار عند تسعير أجرة النقل العمومي .	
2	تعتبر المنافسة عامل مهم في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة	
3	تراجع الوزارة باستمرار الزيادة السنوية أو الموسمية في أعداد المركبات العمومي	
4	تضع الوزارة معدلات سنوية للزيادة في إعداد المركبات العمومية	
5	تضع الوزارة شروط يجب توفرها في سائق النقل العمومي	
6	تضع الوزارة معدلات سنوية للزيادة في إعداد مكاتب التاكسيات	
7	تحدد الوزارة عدد مركبات النقل العمومي على خط السير الواحد	

مدى ملائمة نظام تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة المتبع في وزارة النقل والمواصلات

م	البيان	الدرجة
1	تحدد الوزارة الأهداف العامة من عملية تسعير أجرة النقل العمومي	
2	تسعى الوزارة بشكل حثيث لإيجاد حلول من شأنها مساعدة السائق والمواطن	
3	تستخدم الوزارة طرق تسعير لأجرة النقل العمومي متنوعة	
4	تستخدم الوزارة طريقة تسعير لأجرة النقل العمومي شاملة	
5	تربط الوزارة بين المعايير المستخدمة في عملية تسعير أجرة النقل العمومي	
6	تستخدم الوزارة أساليب تسعير حديثة لتحديد أجرة النقل العمومي	
7	تخضع أجرة النقل العمومي للرقابة الدائمة	
8	يتم اخذ المستوى المعيشي بعين الاعتبار عند وضع تسعيرة النقل العمومي	
9	يوجد مؤشرات مالية محددة يتم الاعتماد عليها في وضع أجرة النقل العمومي	
10	تعاني الوزارة من ضعف في الخبرات في مجال التسعير تقف عائق أمام وضع تسعيرة مناسبة لأجرة النقل العمومي	
11	تستخدم الوزارة مقاييس غير مالية في عملية وضع أجرة المواصلات العامة	
12	تقوم الوزارة بوضع تسعير وفقاً للتغير في العوامل المؤثرة في عملية التسعير	
13	يتم تحديث البيانات لدى الوزارة بشكل دائم لتوفير صورة كاملة عن المعايير المستحقة في تسعير أجرة النقل العمومي	

وشكراً جزيلاً على تعاونكم

مع تحيات الباحث/ انس رياض لبد

ملحق رقم (9)

كتاب موجه من الجامعة الإسلامية لتسهيل مهمة الباحث في توزيع الاستبانات

بسم الله الرحمن الرحيم



Faculty of Commerce

الجامعة الإسلامية - غزة
The Islamic University - Gaza

كلية التجارة

ج س غ/62

الرقم: 22 أيلول 2014 Ref

التاريخ: 28 ذو القعدة 1435 Date

لمن يهمه الأمر

الموضوع: تسهيل مهمة الباحث/أنس رياض لبد

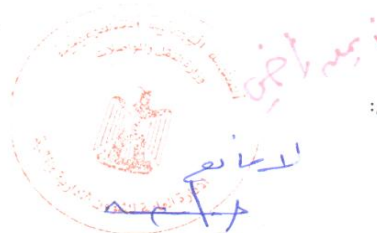
تهديكم كلية التجارة بالجامعة الإسلامية تحياتها، وترجو التكرم بمساعدة الباحث/ أنس رياض لبد، ويحمل رقم جامعي (120130030)، والملتحق في برنامج ماجستير إدارة الأعمال في توزيع الاستبانات التي تساعد في عمل رسالة الماجستير بعنوان: (مدى ملائمة المعايير المستخدمة في تسعير أجرة النقل العمومي في قطاع غزة - دراسة حالة على وزارة النقل والمواصلات)

وفي ذلك خدمة للبحث العلمي ودعماً لعملية التنمية الاقتصادية في فلسطين.

وتقبلوا فائق الاحترام والتقدير،،،

عميد كلية التجارة

أ.د. سالم عبد الله حلس



صورة إلى:
*الملف.

٢٠١٤/٩/٢٢