السلطة الوطنية الفلسطينية

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني

تقرير الجودة

مسح النقل - القطاع خارج المنشآت

كانون أول/ديسمبر، 2012

© محرم، 1434هـ - كانون أول، 2012.
جميع الحقوق محفوظة.

في حالة الاقتباس، يرجى الإشارة إلى هذه المطبوعة كالتالي:

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2012. *تقرير الجـودة: مسـح النقـل – القطـاع خـارج المنشـآت.* رام الله - فلسطين.

جميع المراسلات توجه إلى:
الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني
ص.ب. 1647، رام الله – فلسطين.

هاتف: 2700 298 2 (970/972)
فاكس: 2710 298 2 (970/972)
الرقم المجاني: 1800300300
بريد إلكتروني: diwan@pcbs.gov.ps
صفحة إلكترونية: http://www.pcbs.gov.ps

شكر وتقدير

يتقدم الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بشكل عام ودائرة الجودة بشكل خاص، بالشكر والتقدير إلى كل من ساهم في إنجاح إعداد تقرير الجودة لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت.

كما يتقدم أعضاء دائرة الجودة بجزيل الشكر والتقدير إلى الزميلات/الزملاء في دائرة الإحصاءات الخدمية لما أبدوه من تعاون منقطع النظير في المساعدة في إعداد هذا التقرير.

فريق العمل

- **إعداد التقرير**

  محمد مرعي

  علا الخفش

  نسرين صالح

- **المراجعة الأولية**

  مروان بركات

  عناية زيدان

- **المراجعة النهائية**

  محمود جرادات

- **الإشراف العام**

  علا عوض رئيس الجهاز

قائمة المحتويات

قائمة الجداول 9
قائمة الأشكال 11
الفصل الأول المقدمة 13
1.1 المقدمة 13
2.1 هيكلية التقرير 13
الفصل الثاني منهجية مسح النقل – القطاع خارج المنشآت 15
1.2 الاستمارة 15
2.2 الإطار والعينة 16
1.2.2 مجتمع الهدف 16
2.2.2 حجم الإطار 16
3.2.2 حجم العينة 16
4.2.2 نوع وتصميم العينة 16
5.2.2 توزيع العينة إلى طبقات 17
6.2.2 حساب الأوزان والتباين 17
3.2 العمليات الميدانية 18
4.2 معالجة البيانات 19
الفصل الثالث أبعاد ومؤشرات جودة البيانات لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت 21
1.3 الصلة بالواقع Relevance 21
2.3 الدقة Accuracy 24
3.3 الوقتية والإنتظام Timeliness and Punctuality 25
4.3 إمكانية الوصول والوضوح Accessibility and Clarity 26
5.3 القابلية للمقارنة Comparability 30
6.3 الاتساق Coherence 31
7.3 الاكتمال Completeness 32
الفصل الرابع آلية احتساب أهم مؤشرات وتوصيات المسح 33
1.4 آلية احتساب أهم المؤشرات 33
2.4 التوصيات 34
المراجع 35

قائمة الجداول

جدول 1: الإطارالإجمالي والعينة الإجمالية حسب نوع المركبة وسنة المسح 17

قائمة الأشكال

شكل 1: توزيع حجم العينة حسب السنوات.....23
شكل 2: نسبة عدم الاستجابة حسب السنوات.....25

الفصل الأول

المقدمة

1.1 المقدمة

تشير الجودة بشكل عام إلى قياس درجة استيفاء مجموعة من الخواص المتلازمة لمتطلبات محددة، ومن هنا فإن جودة البيانات/الإحصاءات تشير إلى جميع المجالات المتعلقة بمدى تلبية الإحصاءات لحاجات المستخدمين واستجابتها لتوقعاتهم من حيث المحتوى والشكل وطريقة العرض.

وبهذا فإن جودة البيانات تقاس بمجموعة من الأبعاد (العناصر) هي: الصلة بالواقع، الدقة، الوقتية والإنتظام، إمكانية الوصول والوضوح، القابلية للمقارنة، الاتساق، والاكتمال. لذلك فإنه عند الحديث عن النظام الإحصائي ومخرجاته فإنه يجب أخذ أبعاد ومؤشرات الجودة في الإعتبار.

ولهذا الغرض فإن دائرة الجودة بدأت العمل على إعداد تقارير حول جودة البيانات في المسوح الإحصائية التابعة للجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، وتهدف هذه التقارير لرسم نظرة عامة حول مدى تطبيق أبعاد/عناصر الجودة ومؤشراتها في المسوح الإحصائية. يعد هذا التقرير واحداً من سلسلة تقارير الجودة الخاصة بجودة المسوح الإحصائية، حيث يهدف التقرير بشكل عام إلى تزويد المستخدمين بمعلومات حول جودة مسح النقل – القطاع خارج المنشآت.

2.1 هيكلية التقرير

يتألف هذا التقرير من أربعة فصول تعطي صورة شاملة لجودة مسح النقل – القطاع خارج المنشآت، حيث يعرض الفصل الأول بصورة عامة مفهوم جودة البيانات، إضافة إلى هيكلية التقرير. أما الفصل الثاني فيقدم عرضاً حول منهجية المسح وأهم الأساليب العلمية التي اتبعت في المسح بما في ذلك استمارة المسح، الإطار والعينة، نوع وتصميم وتوزيع العينة، حساب الأوزان والتباين، وآلية العمل الميداني، بالإضافة إلى آلية معالجة البيانات. في حين يستعرض الفصل الثالث أبعاد ومؤشرات جودة البيانات ومدى انعكاس هذه الابعاد على المسح. أما الفصل الرابع فيحتوي على آلية إحتساب أهم مؤشرات المسح وأهم التوصيات المبنية على ما ورد بهذا التقرير.

الفصل الثاني

منهجية مسح النقل – القطاع خارج المنشآت

يسعى الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني منذ تأسيسه إلى توفير قاعدة بيانات حول مختلف جوانب المجتمع الفلسطيني، ويعتبر قطاع النقل من الأنشطة الإنتاجية الهامة في الاقتصاد الفلسطيني، سواء من حيث مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي أو تشغيل الأيدي العاملة، أو من حيث كونه القطاع الأساسي الداعم والمساند لبقية القطاعات الاقتصادية في الاقتصاد الوطني.

لذا حرص الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني على تنفيذ مسح النقل- القطاع خارج المنشآت بهدف توفير بيانات حول عدد وسائط النقل العاملة في أنشطة النقل- القطاع خارج المنشآت حسب النشاط والمنطقة الجغرافية وعدد العاملين بتصنيفاتهم المختلفة وتعويضاتهم، كما هدف الى توفير بيانات حول قيمة الإنتاج والاستهلاك الوسيط (مستلزمات الإنتاج) من السلع والخدمات المستخدمة خلال ممارسة النشاط والقيمة المضافة ومكوناتها المختلفة وحركة الأصول الثابتة، وغيرها من المواضيع.

يستعرض هذا الفصل المنهجية العلمية التي اتبعت في تخطيط وتنفيذ المسح، من حيث تصميم أدوات البحث الأساسية، الإطار والمعاينة، العمليات الميدانية، طرق جمع ومعالجة بيانات المسح، وغيرها.

1.2 الاستمارة

تمثل استمارة المسح الأداة الرئيسية لجمع المعلومات، لذلك لا بد أن تحقق المواصفات الفنية لمرحلة العمل الميداني، كما يتوجب أن تحقق متطلبات معالجة البيانات وتحليلها، وقد تم تصميم استمارة مسح النقل - القطاع خارج المنشآت لتشمل أهم المتغيرات الاقتصادية (مثل عدد المركبات، عدد العاملين، مكونات القيمة المضافة، حركة الأصول الثابتة، المستلزمات الإنتاجية، وغيرها) حول الظواهر المتعلقة بالأنشطة المغطاة بالمسح (النقل البري للركاب غير المحدد بمواعيد، والنقل البري للبضائع)، وهي بذات الوقت تأتي لتلبية الاحتياجات من البيانات الاقتصادية الأساسية اللازمة لإعداد الحسابات القومية في فلسطين. وتشمل الاستمارة ما يلي:

1. أسئلة حول بعض خصائص المركبة.
2. العاملون على المركبات وتعويضاتهم.
3. قيمة الإنتاج.
4. مستلزمات الإنتاج من السلع والخدمات المختلفة.
5. الرسوم والضرائب على الإنتاج.
6. الأصول الثابتة.

2.2 الإطار والعينة

إعتمد الجهاز في تصنيفه للأنشطة الاقتصادية في مسح النقل- القطاع خارج المنشآت على التصنيف الصناعي القياسي الدولي لكافة الأنشطة الاقتصادية (التنقيح الثالث ISIC-3) الصادر عن الأمم المتحدة للأعوام 2009 و2010، في حين أعتمد على التنقيح الرابع ISIC-4 في عام 2011.

1.2.2 مجتمع الهدف

يشمل المجتمع المستهدف في هذا المسح المركبات الآتية:

- المركبات العمومية للركاب: هي عبارة عن المركبات التي ترخص نقل ركاب عمومي من قبل وزارة النقل والمواصلات، وقد بلغ عدد هذه المركبات 7,936، 8,319، و9,108 مركبة حسب الاستقصاء الذي تم تنفيذه لاعداد إطار المسح للأعوام 2009، 2010، و2011 على التوالي.
- المركبات الخصوصية للركاب: هي المركبات الخاصة التي تمارس أنشطة النقل العام للركاب، وقد بلغ عددها حسب الإطار 2,349، 2,178، و763 مركبة للأعوام 2009، 2010، و2011 على التوالي.
- مركبات نقل البضائع: هي الشاحنات بأنواعها الصغيرة والكبيرة التي تعمل في النقل العام للبضائع مقابل أجرة، ولا يشمل ذلك ما هو مملوك لمنشآت ذات عنوان ثابت، وكذلك بطبيعة الحال يستثنى من ذلك نقل المركبات التابعة لمنشآت ذات أنشطة اقتصادية بخلاف النقل والتي تعمل لخدمة المنشآت التابعة لها فقط، وبلغ عددها 506، 448، و324 مركبة للأعوام 2009، 2010، و2011 على التوالي.

2.2.2 حجم الإطار

بلغ حجم إطار المسح (للأعوام 2009، 2010، و2011) حوالي 10,791، 10,945، و10,195 مركبة على التوالي، وقد توزعت المركبات في الإطار حسب نوع المركبة وسنة تصنيعها (أنظر جدول 1).

3.2.2 حجم العينة

بلغ حجم عينة المسح (للأعوام 2009، 2010، و2011) حوالي 1,878، 1,731، و1,780 مركبة على التوالي، حيث تم توزيع المركبات في العينة على طبقات حسب نوع المركبة وسنة تصنيعها (أنظر جدول 1).

4.2.2 نوع وتصميم العينة

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

1. تشمل العينة كافة المواقف التي تم حصرها في الإطار.
2. تم حصر شامل للمركبات في المواقف الصغيرة وهي (المواقف التي فيها عدد المركبات أقل من أو يساوي 5 مركبات).
3. باقي المواقف والتي يوجد فيها طبقات تحتوي على (3- 36) مركبة أو أقل فقد تم اختيار مركبتين من الطبقة.

4. باقي الطبقات والتي تحتوي على 37 مركبة فأكثر فقد تم تقدير حجم العينة من الطبقة بما يتناسب وحجم الطبقة.

5.2.2 توزيع العينة إلى طبقات

تم توزيع العينة إلى طبقات حسب الآتي:

1. توزيع العينة إلى طبقات حسب نوع المركبة (ركاب عمومي، ركاب خصوصي، نقل بضائع).
2. توزيع العينة إلى طبقات حسب سنة تصنيع المركبة.

جدول 1: الإطارالإجمالي والعينة الإجمالية حسب نوع المركبة وسنة المسح

نوع المركبة	سنة المسح		
	2009	2010	2011
الإطار الإجمالي	**10,791**	**10,945**	**10,195**
ركاب عمومي	7,936	8,319	9,108
ركاب خصوصي	2,349	2,178	763
نقل بضائع	506	448	324
العينة الإجمالية	**1,878**	**1,731**	**1,780**
ركاب عمومي	1,415	1,228	1,480
ركاب خصوصي	354	353	229
نقل بضائع	109	150	71

6.2.2 حساب الأوزان والتباين

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

لا بد أن يرافق أي رقم إحصائي يتم تقديره من خلال مسح بالعينة قياساً آخر يدل على مدى الدقة الموجودة في التقدير. ويمثل أخطاء المعاينة (التباين) الحد الأدنى من الأخطاء الإجمالية التي ترافق أي مسح ميداني وهي النوع الذي يمكن قياسه اعتماداً على البيانات التي يتم جمعها في المسح. ويختلف التباين من متغير إلى آخر، حيث يعتمد على مجموعة من العوامل أهمها:

1. حجم العينة.
2. التشتت: مدى التباين الحقيقي أو التقديري لوحدات المجتمع ككل وهذه القيمة لا تكون معروفة عادة ويمكن تقديرها من خلال تعداد شامل لجميع الوحدات في المجتمع أو من خلال مسح بالعينة أو من خلال مسح قبلي استرشادي.
3. تصميم العينة: فيما إذا كانت عينة عشوائية بسيطة أو عينة طبقية حصصية...الخ.
4. نسبة المعاينة: وهي نسبة عدد وحدات الاستجابة من الطبقة إلى عدد وحدات الطبقة في الإطار، ويقل التباين بزيادة نسبة المعاينة .

وقد تم حساب التباين لعدة متغيرات للمسح للأعوام 2009، 2010، و2011.

3.2 العمليات الميدانية

تمثل العمليات الميدانية، العمل الحقيقي للمسح من أجل الحصول على البيانات المطلوبة من مصادرها الأولية. لذلك فإن ضمان وجود مقومات النجاح في هذه المرحلة من القضايا الأساسية التي تم العمل عليها بشكل تفصيلي، وقد أشتمل ذلك على توفير كل المستلزمات الفنية والإدارية بما في ذلك عمليات التعيين والتدريب وتوفير المستلزمات المادية اللازمة لأداء العمل بأفضل صورة.

حيث تم اختيار العاملين في الميدان من العناصر المؤهلة ومن ذوي الخبرة في العمل الإحصائي إذا أمكن، وقد تم تدريبهم تدريباً نظرياً وعملياً على آلية أستيفاء الاستمارة وآلية العمل الميداني. ومع نهاية التدريب جرت عملية اختبارهم لتحديد مدى معرفتهم بمفاهيم وتعليمات الاستمارة، وتم اختيار الأفضل من بين المتدربين ليشكلوا فريق تنفيذ العمل الميداني.

تم جمع بيانات المسح بأسلوب المقابلة الشخصية لأصحاب أو سائقي المركبات بواسطة باحثين مؤهلين ومدربين تدريباً جيداً ولديهم المعرفة بجميع المفاهيم الخاصة بالبيانات الإحصائية المطلوبة وذلك باستخدام الاستمارة الخاصة بالمسح. وقد تشكل فريق العمل الميداني من منسق للعمل الميداني ومنسقين للمناطق وفرق ميدانية، حيث ضم كل فريق مشرفاً وخمسة باحثين، ويعمل هذا الفريق على استيفاء الاستمارة وكتابة تقارير الإنجاز اليومي ومراجعة وتدقيق حصيلة العمل اليومي (قام الباحث ومن ثم المشرف بتدقيق الاستمارات تدقيقاً شكلياً وفنياً أولياً حسب قواعد التدقيق المعدة مسبقاً)، بالإضافة إلى استلام وتسليم أدوات المسح المختلفة قبل وبعد انتهاء العمل اليومي.

4.2 معالجة البيانات

قبل البدء بإدخال البيانات تم تدريب عدد من مدخلي البيانات على استعمال برامج الإدخال نظرياً وعملياً، وتم تزويد كل منهم بدليل تعليمات الإدخال والنماذج والأدوات اللازمة لإدخال البيانات، وبعد ذلك بوشر بإدخال بيانات المسح على الحاسوب من قبل فريق الإدخال المتألف من مشرف إدخال، مدخلي بيانات، ومدققي إدخال.

تضمنت مرحلة معالجة البيانات مجموعة من الأنشطة والعمليات التي تم إجراؤها على الاستمارات بهدف إعدادها لمرحلة التحليل، وذلك عن طريق إعداد برامج خاصة لتدقيق البيانات المدخلة وفق قواعد التدقيق المتعلقة باتساق وشمول بيانات الاستمارات، وقد تمت عمليات التدقيق على مرحلتين:

المرحلة الأولى: خلال عملية الإدخال نفسها حيث صممت برامج الإدخال بما يمنع إدخال بيانات مناقضة لقواعد التدقيق الخاصة بهذه المرحلة .

المرحلة الثانية: شملت إعداد قوائم بالاستمارات التي تشمل أية أخطاء مناقضة للجزء الآخر من قواعد التدقيق.

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

الفصل الثالث

أبعاد ومؤشرات جودة البيانات لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت

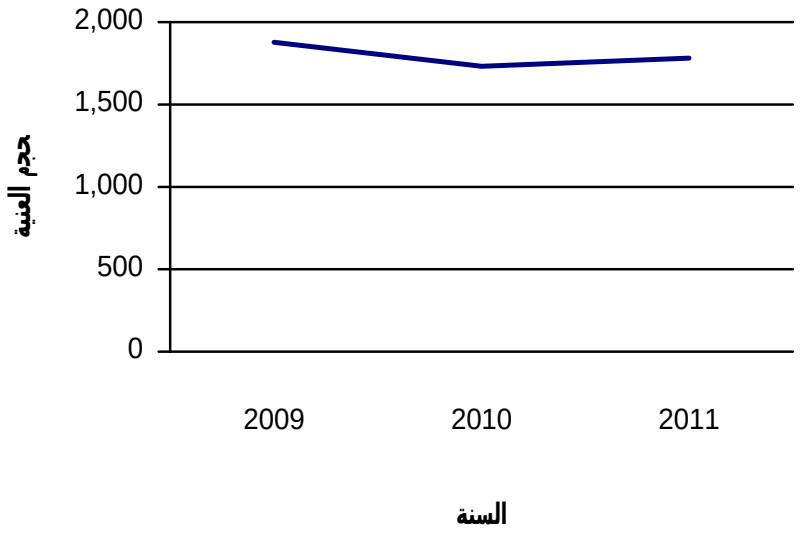
1.3 الصلة بالواقع Relevance

يتعلق هذا العنصر بمدى تلبية الإحصاءات لحاجات المستخدمين الحالية والمحتملة مستقبلا، ويتم قياس هذا البعد باستخدام المؤشرات الآتية:

المؤشر	التطبيق
الهدف الأساسي للمسح	يهدف هذا المسح إلى توفير بيانات حول عدد وسائط النقل العاملة في أنشطة النقل- القطاع خارج المنشآت حسب النشاط والمنطقة الجغرافية، عدد العاملين بتصنيفاتهم المختلفة وتعويضاتهم، قيمة الإنتاج، قيمة الاستهلاك الوسيط (مستلزمات الإنتـاج) من السلع والخدمات المستخدمة خلال ممارسة النشاط، القيمة المضافة ومكوناتهـا المختلفة، وحركة الأصول الثابتة.
وصف نوعي لما يقيسه المسح	يقيس المسح واقع النقل للمركبات العاملة في أنشطة النقل والتي لا تعود في ملكيتها لمنشآت معروفة ذات مكان ثابت سواء كانت تعمل في نقل الركاب أو البضائع في الأراضي الفلسطينية، من خلال قياس عدد وسائط النقل العاملة في أنشطة النقـل- القطاع خارج المنشآت، عدد العاملين به، الإنتاج والاستهلاك الوسـيط، وغيرهـا. حيث سوف تساعد هذه القياسات في تـوفير البيانـات اللازمـة لإعـداد وقيـاس الحسابات القومية لفلسطين.
تاريخ بدء المسح ودوريته	يقوم الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بتنفيذ مئات المسوح الإحصائية في كل ما له علاقة بحياة الإنسان الفلسطيني من كافة النواحي السكانية والاجتماعية والاقتصادية. حيث قام الجهاز بتنفيذ هذا المسح لأول مرة عام 1996 (العدد الأول)، وبشكل دوري (منذ عام 1996 إلى 2011) حتى العدد السادس عشر (2011).
حجم العينة	بلغ حجم عينة المسح (للأعوام 2009، 2010، و2011) حوالي 1,878، 1,731، و1,780 مركبة على التوالي في الأراضي الفلسطينية، حيث تم توزيع المركبات في العينة على طبقات حسب نوع المركبة وسنة تصنيعها (أنظر شكل 1).
إطار المعاينة	تكون إطار المعاينة للمسح للأعوام 2009، 2010، و2011 من حوالي 10,791، 10,945، و10,195 مركبة على التوالي، وقد توزعت المركبات في الإطار حسب نوع المركبة (مركبات عمومية للركاب، مركبات خصوصية للركاب، ومركبات لنقل البضائع) وسنة تصنيعها (أنظر 1.2.2 مجتمع الهدف).

المؤشر	التطبيق
تصميم العينة	العينة المستخدمة في المسح هي عينة طبقية حصصية، أما آلية اختيار العينة فقد كانت على النحو الآتي (أنظر 2.2: الإطار والعينة): 1. تشمل العينة كافة مواقف المركبات التي تم حصرها في الإطار. 2. تم حصر شامل للمركبات في المواقف الصغيرة وهي (المواقف التي فيها عدد المركبات أقل من أو يساوي 5 مركبات). 3. المواقف الكبيرة والتي يوجد فيها طبقات تحتوي على 36 مركبة أو أقل فقد تم اختيار مركبتين من الطبقة. 4. باقي الطبقات والتي تحتوي على 37 مركبة فأكثر فقد تم تقدير حجم العينة من الطبقة بما يتناسب وحجم الطبقة.
التقدير	تم تقدير بعض القيم من قبل المبحوثين، مثل قيمة الإنتاج، قيمة الاستهلاك الوسيط (مستلزمات الإنتاج) من السلع والخدمات المستخدمة خلال ممارسة النشاط، القيمة المضافة ومكوناتها المختلفة، وغيرها.
القيم الشاذة	هناك مغالاة في تقدير قيمة الرواتب والأجور المستحقة (مثل قيمة الرواتب والأجور لمركبة 100,000، ولمركبة أخرى 85,000)، كما كان هنالك مغالاة في تقدير قيمة المصروفات (مثل قيمة المصروفات لمركبة 54,000، ولمركبة أخرى 40,000)، ويوجد مغالاة في تقدير قيمة الإيرادات من النشاط الرئيسي (مثل قيمة الإيرادات المحلية لمركبة 518,400، ولمركبة 301,801، ولمركبة أخرى 275,000، وقيمة الإيرادات الخارجية لمركبة 300,000، ولمركبة أخرى 296,000).
الأوزان	إن وزن المعاينة للمركبة هو المقلوب الرياضي لإحتمال إختيار تلك المركبة. إلا أن هذا الوزن قد تم تعديله بعد عملية جمع البيانات ليأخذ بعين الاعتبار نسب عدم الاستجابة وزيادة الشمول أو نقص الشمول الناجم عن عدم التطابق بين إطار المعاينة وبين الواقع – مجتمع المركبات - عند زيارة الباحثين لعمل المقابلات وتعبئة الاستمارات. وتتلخص آلية تعديل الأوزان بعمل طبقات بعد المسح على مستوى أعلى من مستوى الطبقات عند تصميم العينة بحيث تدمج الطبقات حسب المحافظة ونوع المركبة.

شكل 1: توزيع حجم العينة حسب السنوات



الاستخدام والمستخدمين:

يقوم الجهاز منذ اليوم الأول لتأسيسه بتحسين فرص اتخاذ القرار التنموي بناء على أسس علمية مدروسة. وقد قام الجهاز بإعداد مئات التقارير الإحصائية في كل ما له علاقة بحياة الإنسان الفلسطيني من كافة النواحي السكانية والاجتماعية والاقتصادية. لذلك أصدر الجهاز مجموعة من تقارير مسح النقل – القطاع خارج المنشآت، وكان آخرها تقرير مسح النقل – القطاع خارج المنشآت 2011.

إن إجراء برنامج المسح بهذا الشكل يساعد في توفير بيانات نوعية فيما يتعلق بواحد من الأنشطة الاقتصادية الهامة في الأراضي الفلسطينية، حيث سيسهم ذلك في توفير البيانات اللازمة لإعداد الحسابات القومية لفلسطين من خلال توفير الرقم الإحصائي الموثوق. كما يأمل الجهاز أن تفي البيانات التي يوفرها هذا المسح بأغراض البحث والتحليل الاقتصادي، وتساعد متخذي القرارات والمخططين والمهتمين بأنشطة النقل في رسم السياسات الاقتصادية الملائمة في هذه المرحلة من عملية البناء الوطني.

نقاط القوة والمحددات:

من أهم نقاط القوة في هذا المسح إنه تم تنفيذه منذ عام 1996، وبالتالي تم بناء سلسلة زمنية جيدة بحيث يمكن أن يبنى عليها اسقاطات مستقبلية. تعتبر بيانات المسح متسقة وقابلة للمقارنة زمانياً ومكانياً، حيث أن البيانات المنشورة ضمن تقرير المسح قابلة للمقارنة مع السنوات السابقة، وذلك لإنه يتم استخدام نفس ادوات المسح بالاضافة لمستويات النشر، كما إن بيانات المسح قابلة للمقارنة دولياً حيث اعتمدت على نظام الحسابات القومية 1993 (SNA93)، بالاضافة للنشر وفق التصنيف الصناعي الدولي للانشطة اقتصادية.

تعتبر بيانات المسح متسقة، حيث تم فحص تناسق البيانات، ولم يتم اكتشاف أخطاء ذات تأثير على نوعية البيانات، وهذا بدوره أعطى انطباعا جيدا للقائمين على المسح بأنه يمكن الاعتماد على هذه البيانات واستخراج مؤشرات إحصائية موثوقة وذات دلالة عالية عن النقل في القطاع خارج المنشآت في الأراضي الفلسطينية.

من أبرز محددات المسح أن جزء من الأسئلة موضوعية وتعتمد على تقدير المبحوث، وبالتالي تأثرت الإجابات (البيانات) بالمستجوب ودرجة تذكره لبعض الإجابات (قيمها) ساعة الاستجواب، مثال ذلك تقدير قيمة الإنتاج، قيمة الاستهلاك الوسيط (مستلزمات الإنتاج) من السلع والخدمات المستخدمة خلال ممارسة النشاط، القيمة المضافة ومكوناتها المختلفة، وغيرها.

المصطلحات والتعريفات الرئيسية:

من أهم المصطلحات والتعاريف الواردة في المسح: قيمة الإنتاج، قيمة الاستهلاك الوسيط، إجمالي القيمة المضافة، تعويضات المستخدمين بأجر، الضرائب على الإنتاج، فائض التشغيل، الإهتلاك، السيارة الخاصة، سيارة أجرة (التاكسي)، مركبات نقل البضائع. حيث تستند هذه المصطلحات والتعاريف على معجم المصطلحات والمفاهيم الإحصائية المعتمد والمستخدم في الجهاز.

2.3 الدقة Accuracy

تعكس دقة البيانات مدى قرب (مطابقة) الحسابات والتقديرات من القيم الفعلية أو الحقيقية التي قصدت الإحصاءات قياسها، ويتم قياس هذا البعد باستخدام عدة مؤشرات، ويشمل فحص دقة البيانات جوانب متعددة في المسح من أبرزها الأخطاء الإحصائية بسبب استخدام العينة، وكذلك الأخطاء غير الإحصائية والتي ترجع إلى طاقم العمل وأدوات المسح، بالإضافة إلى معدلات الاستجابة في المسح وأهم آثارها على التقديرات.

أولاً: الأخطاء الإحصائية

إن بيانات هذا المسح للأعوام 2009، 2010، و2011 قد تأثرت بالأخطاء الإحصائية نتيجة لاستخدام عينة وليس حصرا شاملا لوحدات مجتمع الدراسة، ولذلك من المؤكد ظهور فروق عن القيم الحقيقية التي نتوقع الحصول عليها من خلال البيانات. وقد تم احتساب التباين لأهم المؤشرات في كل من هذه الأعوام، حيث أظهرت النتائج دقة عالية في المؤشرات وعدم وجود إشكالية في نشر البيانات، سواء على مستوى المنطقة (ضفة غربية، قطاع غزة، أو الأراضي الفلسطينية ككل)، أو على مستوى النشاط الإقتصادي (النقل البري للركاب غير المحدد بمواعيد، والنقل البري للبضائع)، وبهذا تكون بيانات المسح ذات جودة عالية على هذه المستويات من النشر.

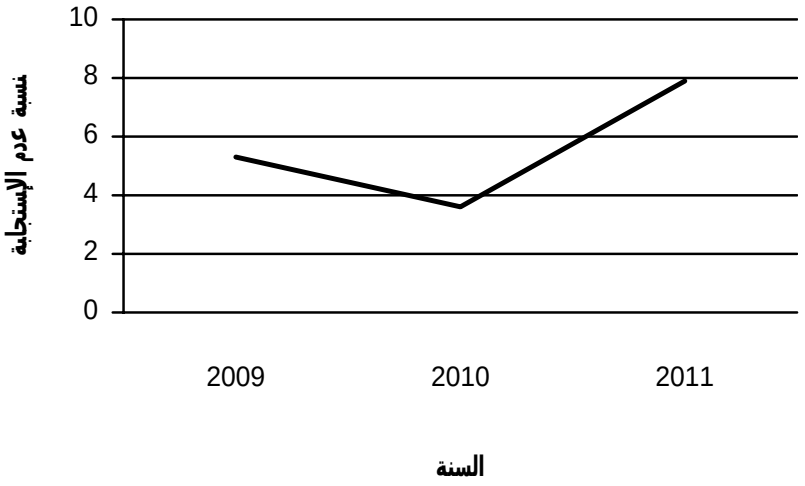
ثانياً: الأخطاء غير الإحصائية

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

ثالثاً: معدلات الاستجابة وعدم الاستجابة

وجد أثناء مرحلة العمل الميداني أن هناك أخطاء عدم استجابة نتيجة أن المركبة غير متواجدة في المكتب، حيث بلغت نسبة عدم الاستجابة الإجمالية حوالي 5.3% (100 حالة)، 3.6% (36 حالة)، و7.9% (140 حالة) للأعوام 2009، 2010، و2011 على التوالي. يلاحظ من خلال معدلات الإجابة للأعوام السابقة ان نسبة عدم الاستجابة جيدة لحد كبير، لكنها كانت أقل ما يمكن في عام 2010.

شكل 2: نسبة عدم الاستجابة حسب السنوات



يلاحظ من تقارير المسح عدم ذكر تفاصيل حول أسباب عدم الإستجابة، حيث تبين بعد العودة لإستمارة المسح اقتصار نتيجة المقابلة على بندين هما مكتمل، والمركبة غير متواجدة في المكتب، وكذلك عدم وجود بند يتعلق بالرفض وأسبابه.

3.3 الوقتية والإنتظام Timeliness and Punctuality

تشير الوقتية إلى الفترة الزمنية بين تاريخ إتاحة البيانات للمستخدم ووقوع الحدث أو الظاهرة التي تصفها هذه البيانات، في حين يشير الإنتظام إلى الفترة الفاصلة بين تاريخ إصدار البيانات الفعلي مقارنة بتاريخ الإصدار

المخطط له. وتواجه الأجهزة الإحصائية تحدي يتمثل بتحسين الوقتية بحيث يتم نشر البيانات في الوقت المناسب مع الحفاظ على دقة عالية، ويتم قياس هذا البعد باستخدام المؤشرات الآتية:

المؤشر	التطبيق
الوقت الزمني الذي تعكسه البيانات	الوقت الزمني الذي تعكسه البيانات هو نفسه الإسناد الزمني للمسح، وكان على النحو الآتي: • تم جمع بيانات المسح لعام 2009 عن عام الإسناد 2009. • تم جمع بيانات المسح لعام 2010 عن عام الإسناد 2010. • تم جمع بيانات المسح لعام 2011 عن عام الإسناد 2011.
الوقت الفاصل بين الإسناد الزمني للبيانات وتاريخ نشرها	- بلغت الفترة بين الاسناد الزمني للبيانات وحتى تاريخ نشر التقرير كما يلي: • ستة شهور لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت 2009. • ستة شهور لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت 2010. • ستة شهور لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت 2011.

يلاحظ مما سبق أن بعد الوقتية دقيق إلى حد كبير، حيث بلغت الفترة ما بين الإسناد الزمني للبيانات وحتى نشر تقرير المسح ستة شهور في جميع الأعوام سابقة الذكر، وهي ضمن الفترة المعيارية، حيث يتم خلال هذه الفترة تصميم الإستمارة وتدريب الباحثين، ومن ثم العمل الميداني وجمع البيانات من الميدان، ومرحلة الإدخال ومعالجة البيانات، وبعدها استخراج النتائج وتحليلها، وغيرها من الأمور وصولاً إلى إعداد التقرير بصورته النهائية ونشره.

الوقت الفاصل بين تاريخ النشر المخطط له وتاريخ النشر الفعلي:

من خلال الإطلاع على التقارير المنشورة للمسح، تبين أن تاريخ النشر المخطط له هو نفس تاريخ النشر الفعلي المقرر في الرزنامة الإحصائية للأعوام 2009، 2010، و2011، حيث تم نشر تقرير المسح في شهر حزيران لكل من الأعوام 2009، 2010، و2011، على التوالي.

يلاحظ مما سبق الإنتظام الدقيق في نشر البيانات للمسح للأعوام سابقة الذكر.

4.3 إمكانية الوصول والوضوح Accessibility and Clarity

تشير إمكانية الوصول إلى السهولة والظروف التي يتم فيها الحصول على البيانات الإحصائية من قبل مستخدمي البيانات، بحيث تكون سهلة الاستخدام وملائمة للمستخدم من حيث الشكل والمضمون، بينما يشير مفهوم الوضوح إلى بيئة المعلومات المتعلقة بالبيانات، من حيث إرفاقها ببيانات وصفية مناسبة، وشروحات مثل أشكال بيانية وخرائط، وكذلك من حيث توفر المعلومات حول جودة هذه البيانات.

يتم التواصل مع مستخدمي البيانات من خلال ورش العمل والمؤتمرات وغيرها من الوسائل الهامة التي ينفذها الجهاز بصورة دورية، وذلك بهدف تطوير عملية النشر بصورة مستمرة.
ويتم نشر التقارير والنشرات الاحصائية بعدة طرق منها:

1. النشر التقليدي:

ويتم ذلك بواسطة الوسائل الآتية:
التقارير الإحصائية، المطويات، لوحات الحائط، كتيبات الجيب، الملخصات التنفيذية، التقارير الصحفية، نشرات عبر الفاكس.

قام الجهاز بإصدار عدة كتب وتقارير سنوية تُعنى بالنقل بشكل عام، وحول النقل - القطاع خارج المنشآت بشكلها الخاص. ويمكن الحصول على تقارير ونتائج مسح النقل – القطاع خارج المنشآت بعدة طرق منها زيارة مقر الجهاز والحصول على التقارير والكتب السنوية وبأسعار رمزية، أو زيارة مكتبة الجهاز حيث تحتوي المكتبة على مجمل إصدارات مسح النقل – القطاع خارج المنشآت.

2. النشر الإلكتروني عبر الإنترنت:

يعتبر النشر الالكتروني عبر الأنترنت القناة الأفضل والأولى في النشر وذلك لأن التوجه حالياً في عملية النشر هو إتاحة المجال والفرصة المتساوية لجميع البيانات الإحصائية بشكل عادل وسريع دون إعطاء أولوية لأحد وذلك حسب مستويات معينة ومحددة، كما أنها تتمتع بصفة مؤثرة جدا وهي الانتشار الواسع وقلة تكاليف الاستخدام وإمكانية نشر تفاصيل أكثر، حيث قام الجهاز بإنشاء موقع له على الإنترنت (www.pcbs.gov.ps) عام 1996، حيث يتم نشر الإحصائيات الرسمية من خلاله، ويتم العمل على تحديث المواد والبيانات الإحصائية بصورة دورية، فقد أظهر مسح رضى المستخدمين لعام 2010 أن 66.1% يفضلوا الحصول على البيانات من خلال الموقع الالكتروني للجهاز.

تجدر الإشارة هنا إلى أن الجهاز قام هذا العام بتحديث الصفحة الإلكترونية للجهاز وإصدارها بحلتها الجديدة، كما يجدر الإشارة إلى أن الجهاز يقوم بإتاحة جميع النشرات والتقارير التي قام بإصدارها حول مسح النقل – القطاع خارج المنشآت من بداية تنفيذه في عام 1996 وحتى هذه اللحظة، حيث يمكن لمستخدمي صفحة الجهاز الاطلاع على تقارير مسح النقل – القطاع خارج المنشآت، بالإضافة لإمكانية طباعتها أو الاحتفاظ بنسخة إلكترونية منها بصيغة Word أو PDF.

3. النشر الإلكتروني عبر الأقراص المرنة CD's:

يقوم الجهاز بتحميل جميع نشرات وتقارير ونتائج مسح النقل – القطاع خارج المنشآت على الأقراص المدمجة (CD's)، بحيث يتم استعراض النشرات وتقارير ونتائج المسح بطريقة أسهل وأسرع بصورة تتيح التصفح والعرض بشكل سهل ومرن وجذاب (PDF)، ويقوم الجهاز بإرسال نسخ من هذه الإصدارات لجهات كثيرة داخل وخارج الوطن.

4. خدمات الجمهور:

أنشأ الجهاز قسماً خاصاً لتلبية احتياجات المستفيدين سمي قسم خدمات الجمهور، بهدف توفير هذه البيانات للمهتمين والمستخدمين بمختلف فئاتهم، من خلال تزويد المستفيدين والمؤسسات الحكومية والسياسيين وكافة المستخدمين بالبيانات الإحصائية وإعطاء صورة واضحة عن المجتمع الفلسطيني. يقوم هذا القسم يومياً بتلقي العديد من الطلبات الخاصة بالمسح بالإضافة لطلبات لمسوح أخرى بواسطة البريد الالكتروني أو الفاكس أو الهاتف، ويتم والرد عليها من خلال الفاكس أو البريد الإلكتروني، بالإضافة إلى إمكانية الحضور بشكل شخصي إلى قسم خدمات الجمهور في الجهاز وتقديم طلب بيانات إحصائية (بواسطة اليد) من خلال استيفاء نموذج خاص يحدد من خلاله تفاصيل حول البيانات المطلوبة.

أظهرت نتائج مسح رضى المستخدمين لعام 2010 أن 12% يفضلون الحصول على البيانات من خلال البريد الالكتروني، وأن 10.7% يفضلون الحصول على البيانات من خلال زيارة قسم خدمات الجمهور، وأن 3.4% يفضلون الحصول على البيانات من خلال الهاتف أو الفاكس.

5. التواصل مع وسائل الإعلام والمستفيدين:

يعتمد الجهاز على وسائل الإعلام المحلية والدولية المسموعة والمقروءة والمرئية في نشر وتعميم بياناته الإحصائية (عن طريق البيانات الصحفية والمؤتمرات الصحفية وغيرها)، يسعى الجهاز إلى التواصل مع وسائل الإعلام والصحفيين ومستخدمي البيانات بمختلف أنواعهم وشرائحهم، حيث يقوم بعقد لقاءات وورش عمل شهرية أو دورية بهدف التباحث والتشاور وتدريبهم على كيفية التعاطي مع المواضيع الإحصائية، وقد تم تنفيذ العديد من اللقاءات حول قطاع النقل خارج المنشآت، وقد أظهرت نتائج مسح رضى المستخدمين لعام 2010 أن 5.4% يفضلون الحصول على البيانات من خلال البيانات الصحفية وأن 2.5% يفضلون الحصول على البيانات من خلال ورش العمل، وقد تم نشر بيان صحفي للمسح للأعوام 2009، 2010، و2011. بحيث تم إطلاع الصحف والمستخدمين والمهتمين والوزارات وصناع القرار على أهم النتائج التي توصل لها المسح.

6. قواعد البيانات الإحصائية:

يمتلك الجهاز كماً هائلاً من البيانات في مختلف المواضيع السكانية والاجتماعية والاقتصادية والجغرافية، وهي تحدث بشكل دوري، ولذلك عمد الجهاز إلى إنشاء قاعدة بيانات جغرافية للأراضي الفلسطينية تشمل كافة

المجالات السكانية والاجتماعية والاقتصادية والجغرافية وقد تم ربطها جغرافياً على مختلف المستويات (الأراضي الفلسطينية، المحافظات، التجمعات، مناطق العد، المباني ... الخ).

الهدف من إنشاء هذه القاعدة هو تجميع البيانات المتوفرة في الجهاز بشكل منظم ووفق أسس علمية بشكل يسهل إدارتها والاستفادة منها، بهدف توفيرها وعلى شكل سلاسل زمنية للمستخدمين، وربط هذه البيانات مع موقعها الجغرافي بحيث يمكن استخدامها للتحليل والمقارنة والتخطيط بصورة سهلة وفعالة. لقد كانت أول تجربة للجهاز في نشر البيانات الإحصائية باستخدام الخرائط هي من خلال إعداد أطلس فلسطين الإحصائي 2004، ومن ثم عمل الجهاز عام 2006 على إنشاء أطلس إحصائي إلكتروني بحيث يوفر للمستخدمين وسيلة جديدة ومتطورة في إعداد الخرائط الإحصائية الخاصة بهم وضمن احتياجاتهم، وذلك باستخدام شبكة الإنترنت (http://atlas.pcbs.gov.ps/atlas/Arabic_index.asp).

يلاحظ عدم توفر خرائط للنقل – القطاع خارج المنشآت للأعوام 2009 و2010، و2011 في الأطلس الإحصائي الإلكتروني.

7. البيانات المؤهلة:

قام الجهاز مع نهاية شهر آب 2005 بإنتاج وتسويق البيانات المؤهلة للاستخدام العام (Puplic Use File - PUF) للعديد من المسوح والتعدادات على قرص مدمج CD-ROM، بعد معالجتها من ناحية سرية البيانات وفق ما نص عليه قانون الإحصاءات العامة الفلسطيني رقم (4) لعام 2000 طبقاً للمادة (17). حيث تعتبر عملية توفير البيانات الإحصائية، خطوة متقدمة جداً في مجال تعزيز العلاقة بين الجهاز كمنتج للبيانات الإحصائية والمستخدمين بكافة قطاعاتهم كونهم المستفيدين الحقيقيين من هذه البيانات، بحيث تساعدهم هذه البيانات على إجراء الدراسات والتحليلات لاشتقاق المؤشرات التي يرغبون بها وتلبي احتياجاتهم الخاصة دون الحاجة إلى الرجوع إلى الجهاز لتوفيرها لهم.

تم إصدار مجموعه من البيانات المؤهلة الخاصة بمسح النقل – القطاع خارج المنشآت وتوفيرها للاستخدام العام، وتبين من خلال فحص ملف البيانات المؤهلة للأعوام 2009، 2010، و2011 إحتوائه على استمارة المسح، بيانات المسح بصيغة SPSS، برشور حول المسح، دليل ملف التأهيل، تقرير المسح، جداول نتائج المسح، وجميعها باللغتين العربية والانجليزية، بالإضافة إلى مراعاة الإجراءات الإدارية والفنية المعتمدة بالجهاز والخاصة بإعداد البيانات المؤهلة للمسوح.

8. البيانات الوصفية:

التزاماً بتنفيذ الإستراتيجية الوطنية للإحصاءات الرسمية الفلسطينية (2009 - 2013) والتي تنص على توفير البيانات الإحصائية ذات الجودة العالية بسهولة وفق معايير دقيقة وموثوق بها وفي الوقت المناسب

(الهدف الإستراتيجي الثاني: نشر الإحصاءات وزيادة استخدامها)، فقد قام الجهاز بنشر البيانات الوصفية على صفحة الكترونية خاصة، تلبيةً لحاجة الباحثين والمستفيدين وتنفيذاً لإحدى بنود الإستراتيجية الوطنية. وقد تم اعتماد معايير دولية (Data Documentation Initiative - DDI) لتجهيز البيانات الوصفية واستخدام برنامج Accelerated Data Program - ADP لتجهيز البيانات الوصفية ونشرها على الانترنت.

تحتوي قاعدة البيانات الوصفية المنشورة على مجموعة كبيرة من المسوح التي قام الجهاز بجمع ونشر بياناتها ولعدة سنوات. حيث يتم نشر معلومات تعريفية واستدلالية عن هذه المسوح ومجموعات البيانات تتضمن: آلية جمع ومعالجة البيانات، آلية ومنهجية سحب العينة، معالجة المشاكل والأخطاء، التعريفات والمصطلحات المستخدمة، التغطية الإحصائية والجغرافية، تصميم الاستمارة وخطة البحث ومعلومات توثيقية أخرى كثيرة. بالإضافة لذلك توفر قاعدة البيانات نسخ من أدوات ووثائق المسح مثل الاستمارة وتقرير النتائج المنشور.

يلاحظ عدم توفر البيانات الوصفية لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت للأعوام 2009 و2010، و2011، على الموقع الالكتروني المخصص للبيانات الوصفية (http://www.pcbs.gov.ps/pcbs_adp_arabic/)، علماً بإنه سيتم إضافتها على الموقع الالكتروني قبل نهاية هذا العام وذلك بحسب الخطة المعتمده لتجهيز البيانات الوصفية.

9. مركز البحث العلمي

ضمن سياسية الجهاز الهادفة لتعزيز استخدام البيانات الإحصائية في مجال البحث العلمي وبهدف تمكين الباحثين من الوصول إلى بيانات متنوعة تخدم مختلف الأغراض العلمية، تم في عام 2011 إفتتاح مركز البحث العلمي في مقر الجهاز، وذلك من أجل إستخدام البيانات الخام للمسوح (ومنها إستخدام البيانات الخام لمسح النقل – القطاع خارج المنشآت) وفق إجراءات ومعايير يحددها الجهاز، والتي تساعد كل من: مراكز الأبحاث المختلفة، الباحثين، الجامعات والمعاهد وطلبة الدراسات العليا، مؤسسات القطاع العام والخاص، والمؤسسات الدولية، على رسم السياسات واتخاذ القرارات على أسس متينة وعلمية.

أخيراً، يقوم الجهاز بإهداء المطبوعات (التي تصدر لديه بصورة دورية) وتوفير أقراص مدمجة (CD's) من أجل نشر وتعميم البيانات الإحصائية، وقد تم تطوير قاعدة بيانات بالجهات المحلية والعربية والدولية حيث يتم توزيع منتجات الجهاز الإحصائية على هذه الجهات.

5.3 القابلية للمقارنة Comparability

يشير هذا البعد إلى مدى إمكانية تفسير الفروق بين الإحصاءات والقيم الحقيقية للخصائص الإحصائية، ويتم قياس هذا البعد باستخدام عدة مؤشرات.

احتوى التقرير السنوي للمسح (للأعوام 2009، 2010، و2011) على أهم النتائج، الجداول، والأشكال البيانية، والتي تعكس واقع مسح النقل – القطاع خارج المنشآت في الاراضي الفلسطينية، والتي تتلاءم مع جميع فئات مستخدمي البيانات من باحثين ودارسين ومتخذي قرار ومهتمين آخرين، حيث احتوى على سلسلة زمنية لأهم مؤشرات مسح النقل – القطاع خارج المنشآت في الأراضي الفلسطينية، والتي تمكن الباحثين والدارسين والمهتمين من إجراء مقارنات بين النتائج حسب سلاسل زمنية.

لقد اتاحت بيانات المسح إمكانية المقارنة حسب التوزيع الجغرافي (الضفة الغربية، وقطاع غزة)، وهكذا يتبين لنا بأنه يتم المقارنة ما بين البيانات بصورة سلسلة زمنية لمؤشرات المسح، وما بين مؤشرات المسح حسب التوزيع الجغرافي لمجتمع الدراسة، وكانت نتيجة هذه المقارنات جيدة لحد كبير.

أخيراً، البيانات المنشورة ضمن تقرير المسح قابلة للمقارنة مع السنوات السابقة حيث تم استخدام نفس ادوات المسح بالاضافة لمستويات النشر، وكذلك فإن بيانات المسح قابلة للمقارنة دولياً حيث اعتمدت على نظام الحسابات القومية 1993 (SNA93)، بالاضافة للنشر وفق التصنيف الصناعي الدولي للانشطة اقتصادية، وهنالك أمكانية للمقارنة حسب نوع النشاط الإقتصادي (أنواع النقل البري الاخرى للركاب غير المحددة بموعد - مركبات نقل ركاب عمومية ومركبات نقل ركاب خصوصية - والنقل البري للبضائع)، وحسب صنف الأصل (مركبات نقل، آلات ومعدات)، وعليه فأنه يتم مقارنة بعض مؤشرات المسح حسب جزئيات لمجتمع الدراسة. لكنه لا يتم مقارنة بيانات المسح مع بيانات مشابهة لعدم وجود نفس البيانات في مسوح أخرى.

6.3 الاتساق Coherence

يتعلق هذا البعد بمدى تلاؤم الإحصاءات المتجمعة بمنهجيات مختلفة ولأغراض متعددة فيما بينها، ومدى وجود منهجيات قابلة للمقارنة وتؤدي إلى نتائج متشابهة من حيث القياسات في مختلف أركان النظام الإحصائي بما فيها مصادر البيانات الأولية والثانوية، ويتم قياس هذا البعد باستخدام عدة مؤشرات.

يتم استخدام إطار معاينة دقيق ويتم تحديث الإطار باستمرار لجميع المسوح، حيث يتم العمل على الإطار الجديد الذي يتم تحديثه من قبل دائرة العينات وأطر المعاينة وفق خصوصية المسح.

بالإضافة لذلك فإنه يتم ضبط إجراءات ومفاهيم المسح وفق المفاهيم والتعليمات والتصنيفات والمعايير الدولية، مع مراعاة بعض المفاهيم الوطنية (الخصوصية الفلسطينية) ولكن دون المساس بالمعايير الدولية. لكنه لا يتم مقارنة مؤشرات المسح مع نفس المؤشرات من بيانات السجلات الإدارية أو بيانات التعداد، وذلك لعدم توفر سجلات إدارية وبيانات من التعداد حول النقل – القطاع خارج المنشآت.

7.3 الاكتمال Completeness

يركز هذا البعد على مدى توفر جميع الإحصاءات اللازمة، ومدى اكتمال الإحصاءات من حيث شمول المؤشرات والتغطية الجغرافية والتغطية الزمنية والتغطية من حيث الفئات المستهدفة وغير ذلك من الأمور ذات العلاقة، يتم قياس هذا البعد باستخدام المؤشرين التاليين:

المؤشر	التطبيق
استخراج أكبر عدد من المؤشرات التي تغطي موضوع المسح	تم إحتساب مؤشرات حول عدد المركبات، عدد العاملين، قيمة الإنتاج، الإستهلاك الوسيط، إجمالي القيمة المضافة ومكوناتها، مجموع التعويضات ومكوناتها، القيمية الدفترية في بداية العام ونهاية العام، التالف والمفقود، الإهتلاك السنوي، قيمة الأصول المشتراة خلال العام، وغيرها من المؤشرات.
تغطية جميع المناطق الجغرافية في عينة الدراسة	تم تغطية جميع المناطق الجغرافية في عينة الدراسة، حيث تم اختيار وتصميم العينة وفق ما ورد في الفصل الثاني في هذا التقرير (للأعوام 2009، 2010، و2011)، وعليه فقد تم تقسيم المناطق الجغرافية على مستوى الأراضي الفلسطينية إلى ضفة غربية، وقطاع غزة.

الفصل الرابع

آلية احتساب أهم مؤشرات وتوصيات المسح

1.4 آلية احتساب أهم المؤشرات

يوفر المسح العديد من المؤشرات حول واقع هذا القطاع في الأراضي الفلسطينية، مثل المؤشرات الخاصة بعـدد المركبات، عدد العاملين، تعويضات المستخدمين بأجر، إجمالي الإنتاج الاستهلاك الوسـيط، القيمـة المضـافة، بالإضافة لمجموعة من المؤشرات الأخرى. وفيما يلي جدول يبين أهم المؤشرات وتعريفها وآلية احتسابها:

اسم المؤشر	تعريفه	آلية احتسابه	وحدة قياسه
عدد المركبات في قطاع النقل (خارج المنشآت)	عدد المركبات في قطاع النقل (خارج المنشآت)	مجموع عدد المركبات في قطاع النقل (خارج المنشآت)	عدد
عدد العاملين في قطاع النقل (خارج المنشآت)	عدد العاملين في قطاع النقل (خارج المنشآت)	مجموع عدد العاملين في قطاع النقل (خارج المنشآت)	عدد
قيمة الانتاج لقطاع النقل (خارج المنشآت)	مؤشر يقيس قيمة المنتجات النهائية من الخدمات المنتجة من قبل قطاع النقل خارج المنشآت والتي يتم استخدامها من قبل وحدات أخرى لأغراض الاستهلاك ذاتيا أو لغايات التكوين الرأسمالي الثابت الإجمالي الذاتي	مجموع قيمة السلع والخدمات التي تنتجها مؤسسات النقل خارج المنشآت خلال فترة زمنية معينة ويشمل ذلك السلع والخدمات المنتجة للاستخدام الذاتي.	دولار أمريكي
قيمة الاستهلاك الوسيط لقطاع النقل (خارج المنشآت)	مؤشر يقيس مجموع قيمة المدخلات المستخدمة أو المستهلكة أو المتلفة أو المحولة في العملية الإنتاجية في قطاع النقل خارج المنشآت	تساوي مجموع مستلزمات الإنتاج السلعية والمصروفات وتقيم بأسعار المشترين، والتي تعرف بأنها سعر المنتج مضافاً إليه هوامش النقل وهوامش تجارة الجملة والتجزئة	دولار أمريكي
إجمالي القيمة المضافة لقطاع النقل (خارج المنشآت)	مؤشر يقيس القيمة المتولدة لأية وحدة تمارس أي نشاط إنتاجي في قطاع النقل خارج المنشآت	يحسب بطرح الاستهلاك الوسيط من إجمالي الإنتاج	دولار أمريكي

2.4 التوصيات

1. العمل على فحص إمكانية تبسيط استخراج البيانات من خلال إعادة النظر في تركيبة الملفات ذات العلاقة.
2. العمل على تضمين فقرة تتحدث عن الشمولية الجغرافية للمسح في تقارير السنوات القادمة.
3. العمل على نشر بيانات المسح في الأطلس الإحصائي الالكتروني.
4. العمل على إضافة بند خاص لحالات الرفض في نتيجة المقابلة على صفحة الغلاف للاستمارة.
5. تطوير مؤشرات أبعاد الجودة الآتية:
   - مقارنة مؤشرات المسح مع نفس المؤشرات من بيانات سجلات إدارية (إذا تم توفير سجل إداري حول الواقع النقل في الاراضي الفلسطينية وخاصة في القطاع خارج المنشآت مستقبلاً).
   - تطبيق آلية معالجة حالات الرفض في الميدان.
   - تطبيق آلية وطرق التعويض للقيم المفقودة ومعالجة حالات عدم الاكتمال.
6. تطبيق تقرير الجودة على مسوح آخرى خلال العام الحالي.
7. تطبيق تقرير الجودة على جميع المشاريع الإحصائية خلال السنوات القادمة، بحيث يقوم مدير المشروع بإعداد التقرير، وتتم المتابعة عليه من قبل دائرة الجودة.

المراجع

- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2002. سلسلة الأدلة المعيارية- دليل رقم (2)، التدقيق والترميز.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2005. تجربة الجهاز في نشر وتعميم البيانات الإحصائية.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2010. مسح النقل - القطاع خارج المنشآت 2009: النتائج الرئيسية. < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1669.pdf >.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2010. مسح رضى المستخدمين، النتائج الأساسية: 2010.
- مروان بركات وعلي حسين، 2010. ورقة حول أبعاد ومؤشرات جودة بيانات المسوح.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2011. مسح النقل - القطاع خارج المنشآت 2010: النتائج الرئيسية. < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1763.pdf >.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2011. دليل إجراءات البيانات الوصفية.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2012. مسح النقل - القطاع خارج المنشآت 2011: النتائج الرئيسية. < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1894.pdf >.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2011. تقرير الجودة - مسح القوى العاملة 2010. < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1804.pdf >.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2011. تقرير الجودة - مسح إنفاق وإستهلاك الأسرة. < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1872.pdf >.
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2012. تقرير الجودة - مسح البيئة المنزلي. < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1917.pdf >.

Palestinian National Authority
Palestinian Central Bureau of Statistics

Quality Report
Transport Survey - Outside Establishments Sector

December 2012

©December, 2012.
All rights reserved

Suggested Citation:

Palestinian Central Bureau of Statistics, 2012. *Quality Report: Transport Survey – Outside Establishments Sector*. Ramallah - Palestine.

All correspondence should be directed to:
Palestinian Central Bureau of Statistics
P.O.Box 1647, Ramallah City- Tokyo St. opposite to Ramallah Cultural Palace- Palestine

Tel: 00 (972/970) 2-298 2700
Fax: 00 (972/970) 2-298 2710
Toll Free: 1800300300
E-Mail: diwan@pcbs.gov.ps
Web Site: http://www.pcbs.gov.ps

Acknowledgement

The Palestinian Central Bureau of Statistics (PCBS) and Quality Department extends its deep appreciations and gratefulness to everyone who contributed in producing of this quality report on Transport Survey - Outside Establishments Sector.

Moreover, staffers of Quality Department of PCBS would like to thank very much the team work of PCBS Services Sector Statistics Department for being well dedicated in producing this report.

Team Work

- **Report Preparation**
  Mohammad Marie
  Ola Al Khuffash
  Nisreen Saleh

- **Preliminary Review**
  Marwan Barakat
  Inaya Zidan

- **Final Review**
  Mahmoud Jaradat

- **Overall Supervision**
  Ola Awad PCBS President

Table of Contents

List of Tables **9**
List of Figures **11**
Chapter One Introduction **13**
1.1 Introduction 13
1.2 Report Structure 13
Chapter Two Transport Survey - Outside Establishments Sector Methodology **15**
2.1 The Questionnaire 15
2.2 Frame and Sample 15
2.2.1 Target Population 16
2.2.2 Frame Size 16
2.2.3 Sample Size 16
2.2.4 Sample Design and Sample Type 16
2.2.5 Stratification 16
2.2.6 Calculation of Weights and Variances 17
2.3 Field work Operations 17
2.4 Data Processing 18
Chapter Three Dimensions and Indicators of Transport Survey - Outside Establishments Sector Survey Data Quality **19**
3.1 Relevance 19
3.2 Accuracy 21
3.3 Timeliness and Punctuality 22
3.4 Accessibility and Clarity 23
3.5 Comparability 25
3.6 Coherence 25
3.7 Completeness 26
Chapter Four Calculation process of the most Important Indicators and Recommendations for Survey **27**
4.1 Calculation process of the most Important Indicators 27
4.2 Recommendations 27
References **29**

List of Tables

Table 1: Total Frame and Total Sample by vehicle type and year of survey…… 17

List of Figures

Figure 1: Distribution of sample size by years 20
Figure 2: Non-response rate by years 22

Chapter One

Introduction

1.1 Introduction

Quality control refers in general, to the degree of fulfillment of a group of correlative particularities of specific requirements. Thus, the data statistics quality refers to all fields related to statistics that may meet users' needs and requirements, and its reflection to their expectations regarding content, form and presentation method.

Therefore, data quality is measured through a group of dimensions (elements) namely: relevance, accuracy, timeliness and punctuality, accessibility and clarity, comparability, coherence and completeness. However, when talking about statistical system and its outputs, it is obligatory to take into consideration the dimensions and indicators of quality.

For this purpose, Quality Department had been working on preparing reports about data quality of statistical surveys conducted by Palestinian Central Bureau of Statistics (PCBS) aiming at creating a general perspective regarding the extent of applying the dimensions/elements of quality and its indicators in statistical surveys.

This report is one of a series of quality reports for statistical surveys aiming to providing users with information about data quality of Transport Survey - Outside Establishments Sector.

1.2 Report Structure

This report is divided into four chapters that review the quality control of Transport Survey - Outside Establishments Sector. The first chapter describes the concept of quality in general, in addition to report outline. The second chapter discusses methodology survey and the most significant scientific methods adopted in the survey including survey questionnaire, sample frame, sampling design, type, and distribution, rate of responses and measures of sample weights, and mechanism for field work, in addition to the mechanism for data processing. While the third chapter presents the dimensions and indicators of data quality and the reflection of such dimension on survey. The fourth chapter contains the mechanisms to compute the most important survey indicators, and the most important recommendations based on the reports contents.

Chapter Two

Transport Survey - Outside Establishments Sector Methodology

Since its establishment, PCBS is seeking to establish a database on various aspects of the Palestinian community, Transport sector is considered one of the important and productive economic activities in the Palestinian economy either in its contributions in the GDP and absorbing labor force as a basic sector that brings support to the rest of economic sectors.

PCBS implemented a survey by collecting data on relevant variables pertaining to the outside establishments transport sector; Data on the outside establishment transport sector is needed for the compilation of Palestinian National Accounts and is demanded by policy makers, researchers and institutions.

PCBS implemented a transport survey - outside establishments sector to provide data on number of vehicles involved in transport activities outside establishments sector by activity, geographical area and number of employed persons and their compensation. The objectives of this survey are to providing the Number of transport vehicles and Employed Persons by economic activity, value of output, intermediate consumption and fixed assets and other selected variables.

This chapter reviews the more simplified scientific methodology followed in planning and implementing of this survey, including basic research tools design, frame and sampling, fieldwork, methods of collecting and processing of survey data and others.

2.1 The Questionnaire

A survey questionnaire is a main tool for collecting data, so technical specifications of fieldwork should meet the requirements of data processing and analysis. The questionnaire of transport survey - outside establishments sector was designed to include the main economic variables (such as the number of vehicles, number of employees, value added components, movements of fixed assets, productivity inputs, and others) on phenomena related to activity covered by survey (non-scheduled passenger transport, and freight transport by road), and at same time, it also comes to meet needs of basic economic data for preparation of national accounts in Palestine.

The Questionnaire includes the following:

1. Questions about some characteristics of the vehicle.
2. Vehicle drivers and workers and their compensation.
3. The value of production.
4. Production requirements of different goods and services.
5. Fees and taxes on production.
6. Fixed assets.

2.2 Frame and Sample

PCBS classified economic activities in transport survey - outside establishments sector on international standard industrial classification (Rev.3 ISIC-3) that was adopted by United Nations in 2009 and 2010. As well as, PCBS adopted the fourth revision of ISIC-4 of 2011.

2.2.1 Target Population

The target population includes in this survey the following vehicles:

- Public passengers' vehicles: are those vehicles licensed by Ministry of Transport and Communications to be used in public passengers transport. Their number reached 7,936, 8,319, and 9,108 vehicles according to a survey carried out for survey frame in 2009, 2010 and 2011 respectively.
- Private passengers' vehicles: are those of private vehicles that engaged in public passengers transport against payment, their number reached 2,349, 2,178, and 763 vehicles in 2009, 2010 and 2011 respectively in accordance to the frame survey.
- Freight vehicles: all kinds of small and large trucks that used for public transport of goods against payment. This does not include vehicles owned by establishments, and with excluding vehicles owned by economic establishments with permanent address or the other vehicles owned by establishments of economic activities other than transport that are used to serve its branches only. Their number reached 506, 448, and 324 vehicles in 2009, 2010 and 2011 respectively.

2.2.2 Frame Size

The frame size of survey of 2009, 2010 and 2011 reached 10,791, 10,945 and 10,195 vehicles respectively, and vehicles in the survey frame were distributed by vehicle type and year of manufacturing (see table 1).

2.2.3 Sample Size

The sample size of survey of 2009, 2010, and 2011 reached 1,878, 1,731, and 1,780 vehicles respectively. The vehicles in the sample were divided into strata according to vehicle type and year of manufacturing (see table 1).

2.2.4 Sample Design and Sample Type

The sample that was used in survey was a stratified quota sample where the sampling mechanism was as follows:

1. Sample includes all parking that had been identified in the frame.
2. A comprehensive inventory of vehicles in small parking/stations were compiled (parking/stations where the number of vehicles was less than or equal to 5 vehicles).
3. The rest of parking/stations that had no strata that contain about (3-36) vehicles or less as two vehicles were chosen from such strata.
4. The rest of strata that contain about 37 vehicles and above, the sample size was estimated from stratum to fit stratum size.

2.2.5 Stratification

The sample was distributed into strata as follows:

1. Stratification by vehicle type (public passengers, private passengers, and freight).
2. Stratification by year of vehicle manufacturing.

Table 1: Total Frame and Total Sample by vehicle type and year of survey

Vehicle type	Year of survey		
	2009	2010	2011
Total frame	**10,791**	**10,945**	**10,195**
Public passenger	7,936	8,319	9,108
Private passenger	2,349	2,178	763
Freight vehicles	506	448	324
Total sample	**1,878**	**1,731**	**1,780**
Public passenger	1,415	1,228	1,480
Private passenger	354	353	229
Freight vehicles	109	150	71

2.2.6 Calculation of Weights and Variances

The weight of the sample is mathematical inverse of probability for this vehicle. This weight was modified after data collection process to integrate non-response rates, over coverage or under coverage due to a mismatch between sampling frame and reality – population of vehicle – when fieldworkers interviewed respondents to fill questionnaire. To sum up weight adjustment mechanism it was done through strata after implementing the survey at a higher level than that of the strata upon designing the sample as strata should be integrated by governorate and vehicle type.

Any statistical figure that is to be estimated through a sample survey and it should have been accompanied by another measurement that should be reflected on accuracy in the estimation. The sampling errors (variance) represent the minimum level of total errors, Such type of errors that could be measured at the basis of collected data of survey. Variation differs from variable to another, based on a variety of factors including:

1. Sample size.
2. Dispersion: that is the real or estimated variation of society units as a whole, this value is generally unknown, and could be estimated through censuses, sample surveys or pilot surveys.
3. Sample design: whether it would be a simple random sample or stratified quota sample ... Etc.
4. Sampling rate: is a rate or number of response units of a stratum to number of units in strata within the frame. The variation is less when sampling rate is to be increase.

The variance is calculated for several variables of the survey in 2009, 2010 and 2011.

2.3 Field work Operations

The fieldwork operations represented the real work of a survey in order to obtain required data from primary sources. Therefore, ensuring the success of this step is one of core issues that worked on them in details; this included providing all technical and administrative requirements such as fieldworkers' recruitment, training and provision of necessary material and logistical requirements.

The fieldworkers were chosen by taking in consideration their qualifications persons and experience in statistical work. They had theoretical and practical training on filling the questionnaire and mechanism of fieldwork. By the end of training, they were tested to determine their knowledge of concepts and instructions of the questionnaire, and to choose the best trainees to form the fieldwork implementation team.

The data was collected through interviews to owners or drivers of the vehicles by qualified and well trained fieldworkers along with a good knowledge of all concepts of required statistical data by using a survey questionnaire. The fieldwork team consisted from coordinator for fieldwork and coordinators of areas and field teams, where each team consisted of a supervisor and five fieldworkers. This team filled the questionnaire, writing daily progress reports, reviewing and checking the daily work as the fieldworker and then the supervisor substantively and preliminary used to review the questionnaire by predefined rules). As well as the receipt and delivery of various survey tools before and after daily work.

2.4 Data Processing

Before launching data entry, a number of data entry workers were trained, both in theory and in practice, on data entry programs. Each of them was provided with a manual for data entry, data entry forms and tools for data entry. By then, they began to working on data entry by using on computers. The data entry team was composed of entrance data entry supervisor, data entry workers, and auditor of data entry.

The data processing stage included a range of activities and processes that were made to the questionnaires to be well prepared for the analysis stage through the preparation of specific programs to check entered data in accordance with the rules of data consistency and comprehensiveness, these checks were done in two stages:

- **First stage:** during the same process of data entry as specially designed programs to prevent entering any data that is in contrary to the rules of this stage.
- **Second stage:** preparing lists of questionnaires which might include any errors that were in contrary to other part of verification and auditing rules.

Thus, after the completion of data entry as being checked, verified and cleaned of any errors, extracting tables based on survey results in ready-made tables models for this survey (data tabulation). These tables were checked in accordance with the rules of consistency and their special equations to reach final tables of the survey.

Chapter Three

Dimensions and Indicators of Transport Survey - Outside Establishments Sector Survey Data Quality

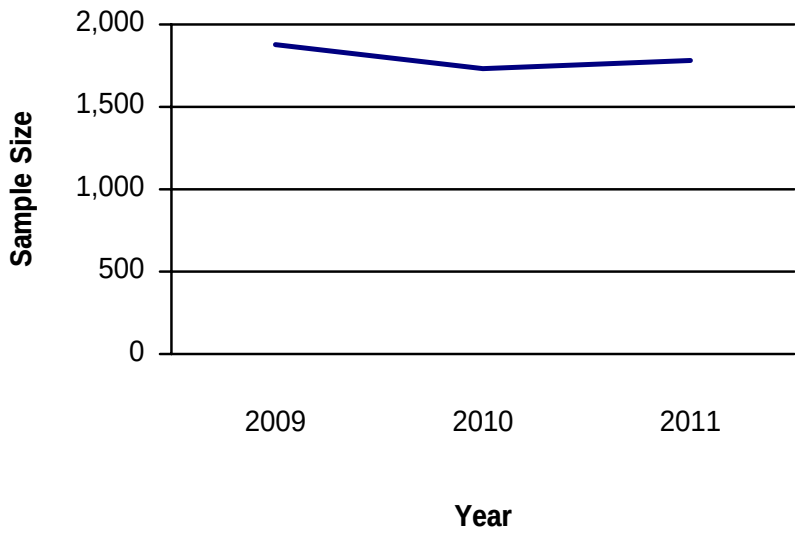
3.1 Relevance

This component is related to the extent to which statistical data would meet current and potential users' needs, and was measured by the following indicators:

Indicator	Application
The main objective of the survey	This survey aims at providing data about number of transports in transport activities for outside establishment sector, by activity , geographical region, number and classification of employees and compensations, outputs, intermediate consumption, value added tax and movement of fixed assets.
What is measured	Survey measures the transportation current state , vehicles operating in transport activities that don't belong to known establishments with fixed address whether working in passengers transport or freight in Palestinian Territory, by measuring the number of transport vehicles worked in transport activities for outside establishment, number of employees, output and intermediate consumption… etc, these measurements provide data for calculating GDP.
Frequency	PCBS implemented several survey in 1996, and then were periodically implemented from 1996 to 2011 up to the 16th publication in 2011.
Sample size	Sample size was 1,878, 1,731, and 1,780 vehicles in 2009, 2010 and 2011 respectively (see Figure 1) and was distributed according to vehicle type and manufacturing year.
Sample frame	The sample frame of 2009, 2010 and 2011 were consisted of 10,791, 10,945, and 10,195 vehicles respectively and was distributed by type of vehicle: public vehicles, private vehicle, freight transport and manufacturing year (see 1.2.2).
Sample design	The sample of this survey is a stratified quota sample, the mechanism of selecting a sample was as the following: 1. Sample includes all parking/stations in sample frame 2. Vehicle in small parking/stations (where the number of vehicles was less than or equal to 5 vehicles) were included. 3. Vehicle in big parking/stations (where the number of vehicles was less than or equal to 36 vehicles): 2 vehicles were chosen from each stratum. 4. Other strata which had about 37 vehicles and above: sample size was estimated which is proportional to strata size.
Estimation	Some values were estimated by the respondents, such as: output value, intermediate consumption, services used during the activity, added value … etc.

Indicator	Application
Outliers	There is an overestimation of salaries values (such as payments and salaries as of NIS 100,000 for one vehicle, and NIS 85,000 for another), also, there is an overestimation of the value of expenses, and the value of domestic and foreign revenues.
Weighting	The weight of statistical units (sampling units) in sample is defined as the mathematical inverse of the selection probability of a vehicle, but it was readjusted to cover the cases of non response, over/under coverage and variation in sample frame and the reality (vehicles) upon interviews and field visits to filling the questionnaire. Readjusting weights tools were done by making strata with a higher level than strata level at designing the sample as strata should be integrated by governorate and vehicle type.

Figure 1: Distribution of sample size by years



Use and users:
PCBS, since the first day of its establishment, is improving opportunities for developmental decision-making based on well-reviewed statistical figures and scientific bases. PCBS prepared hundreds of statistical reports on everything linked to Palestinian human life in all demographical, social, and economical aspects. Therefore, PCBS issued survey reports of transport activities for outside establishment sector as the last survey was in 2011.

The survey provides data to Palestinian national accounts, and it helps decision-makers contributing in planning of national development.

Strengths and Limitations:
One of the most important strengths in the survey was that it had been implemented since 1996. So, new time series was established to compute future projections. Data of this survey are

consistent and comparable (by time and place), it is also comparable geographically and internationally as this data is compiled according to national account system (SNA93), and it is published as according to ISIC of economic activities

Data of this survey was consistent, where data consistency was checked, and no errors were found that may affect data quality. Therefore, this gave a good impression of managing the survey project and one could depend on such data and extracting consistent reliable statistical indicators with high significance data about transport activities for outside establishment sector in Palestinian Territory.

One of the most prominent limitations of this survey was that some questions were objective questions and based on respondent estimation. Also, the answers were affected by respondent and his capabilities in recalling such values, such as estimation of output value, intermediate consumption, added value … etc.

Key Definitions

One of the most important definitions and terms in the survey are: output value, intermediate consumption, added value, compensation of employees, taxes on production, operating surplus, depreciation, private car, taxi, and goods vehicles. The survey uses definitions according to some national definitions (Palestinian particularity).

3.2 Accuracy

The data accuracy reflects closeness of accounts and estimations, and it is measured by using several indicators. This includes checking the data accuracy in multiple aspects of implementing the survey, mainly statistical errors due to the use of a sample, as well as non-statistical errors due to staff work and survey tools, in addition to response rates and its most important effects on estimates.

First: Statistical Errors

Data of this survey of (2009, 2010 and 2011) are affected by statistical errors resulted from using a sample instead target population. Therefore, differences appear from expected real values. The variance of the most important indicators in survey was calculated. There is no problem in publishing mentioned estimates in this Survey by region (West bank, Gaza), and by economic activity.

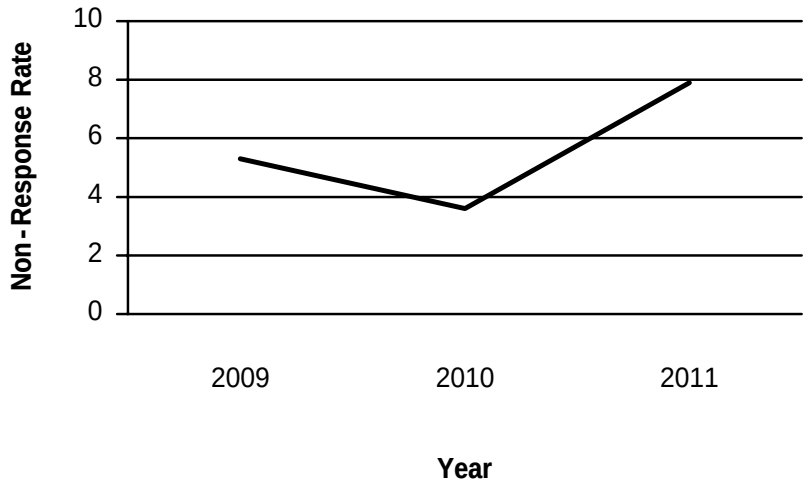
Second: Non-Statistical Errors

Non-statistical errors were possible to occur through all stages of project: data collection and data entry which could be categorized as non-response errors, response errors (respondent errors), interviewing errors (researcher errors) and data-entry errors. To avoid errors and reduce its effect, many steps were conducted to enhance data accuracy.

Third: Response and Non-response Rates

During the fieldwork, it was found that non-response errors as a result that the vehicle is not found in station. As non-response rates were 5.3%, 3.6% and 7.9% in 2009, 2010 and 2011 respectively.

Figure 2: Non-response rate by years



The survey reports did not mention that details about the reasons for non-response. By returning to questionnaire, the given options were limited to two: completed and vehicle not in office, as well as the absence of an item on the rejection and its causes.

3.3 Timeliness and Punctuality

Timeliness relates to length of time between data availability and the event or phenomenon that such data is describing, while punctuality relates to the time lag between data releasing date and expected date when it should be delivered or released. The challenge that is facing the statistical institutions are improving the timeliness so that the data and information flow is disseminated in a timely manner while maintaining high accuracy, and it is measured by using the following indicators:

Indicator	Application
The reference-time reflected by data	Data reflects the time period as the following: • Reference-time of 2009 for data survey, and the data was collected in 2009. • Reference-time of 2010 for data survey, and the data was collected in 2010. • Reference-time of 2011 for data survey, and the data was collected in 2011.
The lapse of time between data publication date and time reference	The period between Time reference of data till date of publishing the report is as following: • 06 months for Survey of 2009. • 06 months for Survey of2010. • 06 months for Survey of 2011.

It is noted from the above figure that data timeliness was accurate, and in their standard periods which includes questionnaire design, training, fieldwork, data entry, results, data analysis and producing a final report and publishing..

The time lag between actual and planned dates of publication:
The scheduled publishing date of this survey was the same as of the actual scheduled of publishing date as to PCBS statistical calendar was in June of 2009, 2010 and 2011 while its publishing date was in June of (2009, 2010 and 2011 respectively).

Notes from the above, the punctuality in publishing data of the survey in above previous years was strict and met.

3.4 Accessibility and Clarity

The concept of accessibility relates to easiness and conditions under which statistical data could be accessed and obtained, easy to use and convenient in both of form and content, while the concept of clarity relates to the environment of data whether data was accompanied with appropriate metadata and illustrations such as graphs and maps, or with the availability of information on data quality.

PCBS is constantly in touch with users through workshops, conferences and other means to promoting publishing process, Reports and publications are being published in several ways, including:

1. **Traditional publishing:**

PCBS is publishing the statistical data that was collected by implementing field surveys or by administrative records and by census through the following means:
Statistical reports, brochures, wall panels, pocket brochures, executive summaries, reports, press releases, faxing bulletins.

Accessing to report and the results of Transport activities for Outside Establishment Sector Survey could be obtained by various means, including visiting PCBS library, as well as an accumulative set of other statistical reports of this survey.

2. **Electronic publishing via Internet:**

Internet became an appropriate tool for such process. It is a wide spread with a less cost for using with the ability of huge amount of details. Based on that, PCBS established its own web site with an address of (www.pcbs.gov.ps) in 1996, it has been updated periodically, retiming statistics from the internet became significant and important as to policy and process of publishing at PCBS and this was obvious from the huge number of visitors to PCBS web site, where survey of users satisfaction in 2010 showed that 66.1% preferred obtaining data through website.

3. **Electronic publishing through CDs**

PCBS uploaded all publications, reports and results of Transport activities for outside establishment sector on CDs, so that publications, reports and results of the survey were reviewed in an easy and quick way, in a way that allowed easy exploring and reviewing them in an attractive, easy, and flexible manner (PDF).PCBS sent copies of these publications to various parties inside and outside the country.

4. **Users' services**

PCBS established a special department to respond to beneficiaries and users' needs called "Users Services Department" for the purpose of providing data to all users, through providing beneficiaries, government institutions, Politian's and all users with a clear picture about Palestinian society.

This department receives daily requests to different surveys in addition to other requested surveys through e-mail, fax or telephone, and PCBS responded through fax or e-mail, in addition to the possibility of requested data by hand.

Users' survey results in 2010 showed that 12% preferred getting data through emails, and 10.7% preferred getting data through commuting to users services department and 3.4% preferred getting data through telephone or fax.

5. **Communication with Media and beneficiaries**

PCBS depends on local and international audio visual and written media means in publishing and disseminating statistical data through reports, press conferences, interviews with radio, and TVs stations and holding workshops regularly.

PCBS was able to hold various meetings on Transport activities for outside establishment sector. Users' satisfaction survey results for the year 2010 showed that 5.4% preferred getting data through press releases and 2.5% preferred getting data through workshops.

6. **Statistical database:**

The objective of establishing such base is compilation of available data in PCBS in an orderly fashion and according to scientific bases in a manner where it could be easier to manage and benefit from in providing data in a form of time series, and also linking such data with their geographic locations to be used easily and effectively for analysis, comparison and planning purposes.

It should be noticed that there are no maps in statistical atlas for Transport activities for outside establishment sector in 2009, 2010 and 2011

7. **Micro Data for Public Use**

A set of data was issued for Transport activities for outside establishment sector and made available for public use, where a micro data for public use file contained a questionnaire survey data (SPSS), a brochure, data dictionary, and public use file (all of which are in Arabic and English).

8. **Metadata**

The published descriptive metadata base consists of a large group of surveys that were compiled and published by PCBS for several years. Useful data of surveys were published, and whole data sets which consist of data collection and treatment process, methodology of sampling techniques, treatment of errors and problems, definitions and terminology, statistical and geographical coverage, sample design, work plan and other documents and information. In addition to that, the database is providing copies of survey tools and documents such as questionnaires and published reports of surveys results

It was noticed that there is no metadata for Transport activities for outside establishment sector in 2009, 2010 and 2011 on the website dedicated to metadata (http://www.pcbs.gov.ps/pcbs_adp_arabic/). That will be added on the website before the end of this year, according to the plan approved for processing metadata.

9. **Research Center**

Within the context of PCBS policy to promoting the use of statistical data in the area of research to accessing researchers to a variety of data which serving various scientific purposes, A research center was opened in 2011 to use raw data of surveys at PCBS according to a determined and specific procedures and criteria adopted by PCBS.

PCBS circulated printed periodicals of surveys results and provides CD's for the purpose of widely disseminating statistical data, a database related to local, Arab and international institutions had been developed, and so PCBS surveys will be distributed to all of the different institutions.

3.5 Comparability

This dimension refers to the extent to which differences between statistics can be attributed to differences between the true values of the statistical characteristics, and it is measured by using several indicators.

The annual report is contained of surveys (2009, 2010 and 2011) of the most important results, tables, and graphs, which reflects Transport activities for outside establishment sector that fit all categories of data users as researchers, decision makers, scholars and others. It is also contained of time series for the most important indicators to enabling researchers, scholars and others who are interested in making comparisons between results by time series.

The survey data provided comparability by geographical distribution (West Bank, and Gaza Strip). Thus, it is clear that comparison between data in a time reference is going smoothly.

Finally, data published in reports is comparable to previous years where they were using the same survey instrument in addition to published levels, as well as the survey data is internationally comparable, it depends on the System of National Accounts 1993 (SNA93), also it is published accordance with International economic activities, and there is possibility for comparison by type of economic activity (types land transport other passengers unspecified date - Vehicles passenger public transport vehicles passenger privacy - and road transport of goods), and by class of asset (transport vehicles, machinery and equipment), therefore, it can be compared to some survey indicators by particles of the study population. But it cannot be compared with similar data because of the absence of the same data in other surveys

3.6 Coherence

Regarding to this dimension of adequacy of statistics to be combined in different ways and for various uses and the presence of comparable methodologies would lead to similar results in terms of measurements in different aspects of the statistical system including the primary and secondary data sources.

PCBS is using a regularly updated sample frame; in addition to that, the procedures and concepts of survey were set in accordance with concepts, regulations, classifications and international standards taking into consideration some of the Palestinian Privacy, without breaking the international standards. But it is not compared with the same survey data indicators from administrative records or census data, due to the lack of administrative records and census data on transport - outside the establishments sector.

3.7 Completeness

This dimension focuses on the extent to which all statistics that are needed are available, and the completeness of the statistics in terms of coverage of indicators and geographical coverage, time coverage, and coverage in terms of target groups and other related matters, this dimension is measured by using the following indicators:

Indicator	Application
Extract the highest number of indicators that covers the subject of survey	Indicators were calculated about percentage of the number of transports worked in transport activities for outside establishment, number of employees, output and intermediate consumption… etc.
Covering all geographical regions in the study sample	It covers all geographical areas in sample for 2009, 2010 and 2011. The geographical areas were divided into variant levels: the level of Palestinian Territory (West Bank and Gaza Strip).

Chapter Four

Calculation process of the most Important Indicators and Recommendations for Survey

4.1 Calculation process of the most Important Indicators

This survey is making available various indicators on the current status of this sector in Palestinian territory as of number of vehicles, number of workers and drivers, compensations of laborers against payment, total production, average of consumption, value added in addition to another set of indicators, here is a table shows the most important indicators with its definitions and measurements as the following:

Indicator	Counting process	Measurement Unit
Number of Vehicles	Total number of Vehicles in Transport for outside establishment sector	Number
Number of Employees	Total number of employees in Transport for outside establishment sector	Number
Output value	Total values of goods and services which is produced by transport communities output outside establishment during limited period, it includes produced services for self using.	USD
Intermediate Consumption Value.	Total number of requirements of commodity production and expenses, it is valued by buyers prices, which is defined as the price of the product plus transportation margins and margins of wholesale and retail trade	USD
Total Added Value	Calculated by total outputs minus intermediate consumption	USD

4.2 Recommendations

1. Working on examining the possibility of simplifying data extracting through reconsidering the composition of the relevant files.
2. Working to include a paragraph on the geographical coverage of the survey in the upcoming year reports.
3. Working on publishing the survey data in the Electronic Statistical Atlas.
4. Adding a specific item for refusals cases of the interview result on cover page of the questionnaire.
5. Developing indicators of quality dimensions as follows:
    - Comparing with the same survey indicators of administrative records data
    - Applying the mechanism of non-response processing in the field.
    - Applying the mechanism and methods of compensation of missing values and handling of non-completion.
6. Applying such review of quality report on other surveys in this year.
7. Applying such review of quality report on all surveys by next years, so that the project manager has to prepare the report and it should be reviewed by Quality Department.

References

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2002. *Standard Guides Series-Guide No. 2, Coding and Editing*. Ramallah-Palestine. (Arabic Only).

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2005. *PCBS Experience in disseminating Statistical Data*. Ramallah-Palestine. (Arabic Only).

- Palestinian Central Bureau of Statistics 2010, *Transport Survey: Outside Establishments Sector 2009*, Main Results. Ramallah - Palestine.
  < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1669.pdf>.

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2010. *User Satisfaction Survey, Main Results 2010*. Ramallah-Palestine. (Arabic Only).

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2010. Marwan Barakat and Ali Al-Husien, *Work Paper on Dimensions and Indicators of Surveys Data Quality, 2010*. Ramallah-Palestine. (Arabic Only).

- Palestinian Central Bureau of Statistics 2011, *Transport Survey: Outside Establishments Sector 2010*, Main Results. Ramallah - Palestine.
  < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1763.pdf>.

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2011. *Guide on Metadata Procedures*. Ramallah-Palestine. (Arabic Only).

- Palestinian Central Bureau of Statistics 2012, *Transport Survey: Outside Establishments Sector 2011*, Main Results. Ramallah - Palestine.
  < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1894.pdf>.

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2011. *Quality Report - Labour Force Survey 2010*. Ramallah - Palestine.
  <http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1804.pdf>.

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2011. *Quality Report - The Palestinian Expenditure and Consumption Survey*. Ramallah - Palestine.
  < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1872.pdf>.

- Palestinian Central Bureau of Statistics, 2012. *Quality Report - Household Environmental Survey*. Ramallah - Palestine.
  < http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Downloads/book1917.pdf>.