

دراسة تحليلية لسوق الشاحنات الصغيرة في المملكة العربية السعودية

مدوح الخطيب الكسواني

قسم الاقتصاد - جامعة الملك سعود - الرياض

مقدمة

تعد الشاحنات الصغيرة⁽¹⁾ من السلع الهامة في الاقتصاد السعودي. فبالإضافة إلى كون الشاحنة الصغيرة سلعة رأسمالية تتدفق من استخدامها خدمة النقل للمنشأة الصناعية أو الزراعية أو التجارية، فهي بالنسبة للأسرة سلعة معمرة، تتدفق من استعمالها خدمة النقل لأفرادها. ويمكن لهذه الشاحنة أن تؤديوظيفتين السابقتين معاً؛ فهي سلعة رأسمالية للمنشأة و سلعة معمرة للأسرة. وتمتاز الشاحنة الصغيرة بكونها سلعة متجانسة إلى حد بعيد، فخلافا للسيارات السياحية⁽²⁾ التي تتفاوت مميزاتها ومواصفاتها وبالتالي أسعارها تفاوتاً كبيراً، تتسم الشاحنات الصغيرة بكونها أداة نقل اقتصادية تتسم بالبساطة والشعبية، ورخص السعر، وانخفاض تكاليف التشغيل. ونستطيع القول بأن الشاحنة الصغيرة، كالحلقة العاملة في الخلية، لولب النشاط الاقتصادي، وأن سرعة دورانها تشبه سرعة تداول النقود، فالطلب عليها مرتبط بحجم السلع المنقولة داخل قطاعات الاقتصاد المختلفة، ووحداته المتعددة، وأسواقه المتباعدة، وبالتالي فيمكن اعتبارها مؤشراً من مؤشرات الركود أو الانتعاش الاقتصادي.

تتصف سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة بمواصفات متميزة. فالسوق في السعودية سوق مفتوح اقتصادياً، تتنافس فيه السلع المحلية والمستوردة، كما تتنافس فيه السلع المستوردة فيما بينها. لذلك تتنافس الشركات الكبرى المصنعة للسيارات والشاحنات في العالم على السوق السعودية، فبعضها دفعت به قوى المنافسة خارج السوق. وبعضها ما زال يحتل فيه موطئ قدم متواضع، وبعضها الآخر يهيمن على السوق بكل قوة. وهذه الحركة النشطة بين المتنافسين ليست

مستقرة، فعوامل الضغط السياسي والاقتصادي، والصراع بين الدول ومجموعاتها على اقتسام أسواق التصدير، تفرز تغيرات في السوق السعودية، بدأت ملامحها تتبلور، وصورها تتشكل، لترسم الصورة المستقبلية لسوق الشاحنات الصغيرة في المملكة.

أهمية الدراسة

وعلى الرغم من أهمية الدور الذي تلعبه الشاحنات الصغيرة في الاقتصاد الوطني إلا أن الدراسات والأبحاث التي تناولت سوقها بالتحليل، والطلب عليها بالدراسة، والمنافسة عليها بالتمحيص، نادرة إن لم تكن مفقودة. لذلك تأتي أهمية هذا البحث، لتعريضه لسوق الشاحنات الصغيرة في المملكة، ليسد ثغرة واضحة المعالم في أدبيات هذا الموضوع. فمنهجية تقدير أعداد الشاحنات وقيمها، وتوزيعها حسب المصدرين وحسب النماذج، تخدم أغراضا اقتصادية وتأمينية واجتماعية متعددة الجوانب والأبعاد. فدراسات الجدوى الاقتصادية لتجميع الشاحنات الصغيرة (شقرة، 1992: 33-37)، وإنتاج أجزائها وقطع غيارها محليا (الخطيب الكسواني، 1992: 34-38)، تفتقر إلى كثير من المعلومات التي تسعى هذه الدراسة إلى توفيرها. كما يحتاج تخطيط النقل والمواصلات إلى تقديرات لأعداد الشاحنات الصغيرة وأنواعها، وذلك لتأمين شبكات الطرق والمواقف ومحطات الخدمات. أما تحليل التوزيع العددي والقيمي للشاحنات الصغيرة حسب الدول والمجموعات المصدرة، فثُمَّكُنْ من معرفة العلاقة التنافسية بين المصدرين، مما يسمح بالاستفادة من هذه الدراسة، في رسم السياسات التسويقية والإعلانية والتأمينية والائتمانية المرتبطة بسوق الشاحنات. وثُمَّكُنْ دراسة العوامل المحددة للطلب على الشاحنات الصغيرة، من التعرف على سلوك المستهلك، ومحددات طلبه من ائتمان وتأمين وقطع غيار وصيانة. وبالتالي، توفر هذه الدراسة لمتخذي القرار، مؤشرات ثُمَّكُنْ من رسم سياسة لترشيد استيراد الشاحنات الصغيرة، وقطع الغيار، والاختيار بين مصادرها المختلفة. وأخيرا، فإن للطلب على الشاحنة الصغيرة، جانبا اجتماعيا، فهي تؤمّن فرصة عمل ومصدر دخل للعاملين عليها، وجانبا اقتصاديا لتمثيله وعاء قرار في تخصيص الموارد، للمفاضلة بين اقتناء شاحنة صغيرة، أو الاكتفاء بشراء خدمة نقل ممثلة في استئجارها.

هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة العربية السعودية. ويتضمن هذا التحليل، التعرف على أعداد وقيم الشاحنات المستوردة، والتوزيع العددي والقيمي للواردات حسب الدول والمجموعات المصدرة، كما يشمل دراسة دالة الطلب على الشاحنات الصغيرة والعوامل المؤثرة في حجم الطلب عليها. وللوصول إلى هذا الهدف، قسمت مصادر الواردات إلى أربعة مصادر: اليابان، والولايات المتحدة الأمريكية، والدول الأوروبية، وباقي دول العالم، ثم وزعت أعداد وقيم الواردات حسب هذه المصادر. وسعى البحث إلى حساب السعر المتوسط للشاحنة الصغيرة عموماً في كل سنة من سنوات الدراسة، ثم بالنسبة لكل مصدر من مصادر وارداتها، فقَدَّر السعر المتوسط للشاحنة الصغيرة اليابانية، والأمريكية، والأوروبية، والمستوردة من باقي دول العالم. وأضافه إلى السعر المتوسط، حسب معدل نمو السعر المتوسط لكل من المجموعات السابقة، كما تمت مقارنة السعر المتوسط للشاحنة الصغيرة بالسعر المتوسط للسيارة السياحية. أما المنافسة بين المجموعات المصدرة، فقد حُلِّلت من خلال دراسة الحصة العددية والقيمية لكل مجموعة، وتطور تلك الحصة خلال فترة الدراسة. وبغرض تحليل الطلب على الشاحنات الصغيرة، سندرس بعض العوامل المؤثرة في حجم الطلب، باستخدام بعض النماذج القياسية البسيطة، التي تعتمد في تقدير معلوماتها على طريقة المربعات الصغرى العادية وطريقة المربعات الصغرى على مرحلتين. وأخيراً، سوف تستخدم نتائج البحث للتنبؤ بحجم وقيمة الطلب على الشاحنات ولتوقع التغيرات التي ستطرأ على سلوك المستهلك، وانعكاساتها على الوضع التنافسي في سوق الشاحنات الصغيرة.

الفروض والتساؤلات

ستحاول هذه الدراسة طرح التساؤلات التالية والإجابة عليها: كيف تطورت أعداد وقيم واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة؟ كيف تتوزع أعداد وقيم الشاحنات الصغيرة المستوردة بين الدول والمجموعات المصدرة؟ ما مستويات ومعدلات ارتفاع أسعار الشاحنات الصغيرة حسب مَصْدَرها؟ كيف تتوزع الحصة العددية والقيمية للشاحنات الصغيرة بين الدول والمجموعات المصدرة من جهة وبين الشركات العالمية المنتجة للشاحنات من جهة أخرى؟ ما العوامل المؤثرة في

حجم الطلب على الشاحنات الصغيرة؟ ما حجم وقيمة الطلب المتوقع على الشاحنات الصغيرة؟ ما طبيعة التغيرات التي طرأت على سلوك المستهلك، والتحويلات المتوقعة في طبيعة الطلب ونوعية المنافسة، في سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة؟

منهج الدراسة

استخدم المنهج الكمي التحليلي للوصول إلى أهداف البحث. فبالإضافة إلى تجميع البيانات الإحصائية من مصادر متعددة مكتوبة وميدانية. طبقت أدوات التحليل الإحصائي الوصفي البسيطة، من نسب ومتوسطات ومعدلات نمو. واستخدمت طريقة المربعات الصغرى العادية (OLS) وطريقة المربعات الصغرى على مرحلتين (TSLS) في تقدير معلمات النماذج القياسية المقترحة، واختبارات (ستودنت) و(فيشر) و(ديربن واتسون) ومضاعف (لاغرانج) (LM) لاختبار معنوية التقديرات. وقد اعتمد في هذا البحث على برنامج (TSP) باعتباره من أفضل البرامج الجاهزة لتحليل السلاسل الزمنية، لتقدير معلمات النماذج القياسية وإجراء التصحيحات اللازمة عليها والقيام بالتنبؤ من النماذج والأنظمة القياسية المقدر.

الإطار الزمني للدراسة ومصادر بياناتها

تغطي هذه الدراسة فترة زمنية طولها 15 سنة وتشمل السنوات من 1976 إلى 1990. وقد استقيت إحصاءات أعداد وقيم الشاحنات المستوردة وتوزيعها حسب الدول المصدرة، من نشرة إحصائيات التجارة الخارجية التي تصدرها وزارة المالية والاقتصاد الوطني⁽³⁾. واختيرت هذه الفترة الزمنية لاعتبارات وضرورات منهجية بحثية. فإحصائيات التجارة الخارجية، لم تفصل واردات الشاحنات الصغيرة قبل عام 1976 حسب الدول المصدرة. أما بعد عام 1990، فقد لجأت مصلحة الإحصاءات العامة إلى تصنيف جديد لواردات المملكة من السيارات السياحية والشاحنات الصغيرة، حسب سنة الصنع وسعة المحرك. وبالتالي، لا يمكن مقارنة الإحصاءات الصادرة قبل عام 1976 وبعد عام 1990 بعضها ببعض لاختلاف معايير التصنيف. وهكذا، تتصف بيانات لواردات العائدة للفترة 1976-1990، بتجانسها لاعتمادها على مصدر إحصائي واحد، وعلى تصنيف موحد. وقد تم الحصول على بعض البيانات التفصيلية عن نماذج الشاحنات الصغيرة وشركاتها المنتجة، من

إدارة الفحص الدوري للسيارات في الرياض⁽⁴⁾. أما إحصاءات الحسابات القومية، كالنتائج القومي الإجمالي بالأسعار الثابتة والجارية، وإجمالي المستوردات، وأسعار الصرف، فقد استُقيت من منشورات البنك الدولي (World Bank, 1993)، ومنشورات مؤسسة النقد العربي السعودي (SAMA, 1994) وغطت الفترة المدروسة بكاملها. أما بالنسبة للتنبؤ بحجم وقيمة الطلب على الشاحنات، فقد غطى السنوات الست التالية لفترة الدراسة، أي الفترة 1996-1991.

أولا - خصائص ومؤشرات سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة:

يقتضي التعرف على خصائص مؤشرات سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة، التعرف على أهمية واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة بمقارنتها ببعض المتغيرات الاقتصادية، ومن ثم تحليل التركيب العددي والقيمي والسعري والتنوعي لواردات الشاحنات الصغيرة، وتوزيعها حسب الدول أو المجموعات المصدرة.

1- أهمية واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة:

تتفق المملكة العربية السعودية مبالغ ضخمة على وارداتها من السيارات. ففي عام 1990، بلغت قيمة وارداتها من السيارات وأجزائها 7.955 مليار ريال. ويشكل هذا الإنفاق ما نسبته 6.21% من إجمالي قيمة واردات المملكة⁽⁵⁾ و 1.94% من الناتج القومي الإجمالي بالأسعار الجارية. وتعد واردات الشاحنات الصغيرة ثاني أهم مكونات مستوردات المملكة من السيارات وأجزائها. ففي حين بلغت واردات المملكة من السيارات السياحية 5.386 مليار ريال، أي ما نسبته 67.71% من واردات السيارات وأجزائها⁽⁶⁾، وقُدرت واردات الشاحنات الصغيرة بـ 1.428 مليار ريال، أي ما نسبته 17.96% من إجمالي واردات السيارات وأجزائها، و 1.115% من إجمالي واردات المملكة، و 0.35% من إجمالي الناتج القومي بالأسعار الجارية في ذلك العام.

وتقلبت أهمية واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة خلال الفترة [1990-1976] تقلبا واضحا. فقد بلغت قيمة صافي الواردات (بعد استبعاد إعادة التصدير)، حدا أدنى قدره 583.67 مليون ريال عام 1977 وحدا أعلى قدره 2413.4 مليون ريال عام 1983، ويلاحظ (الجدول الملحق رقم 1) ارتفاع قيمة واردات الشاحنات الصغيرة حتى عام 1983، ثم هبوطها حتى عام 1986، ثم عاودت

ارتفاعها بشكل ملحوظ حتى عام 1990. وتقدر نسبة واردات الشاحنات الصغيرة من إجمالي الواردات بـ 65% عام 1986، و1.65% عام 1976. أما من الناتج المحلي الإجمالي فقد تراوحت نسبة واردات الشاحنات الصغيرة بين 0.24% عام 1986 و 0.477% عام 1983.

أما قيمة الشاحنات الصغيرة المستوردة، فقد قدرّت خلال فترة الدراسة بـ 23.568 مليار ريال، وأعيد تصدير ما قيمته 2.464 مليار ريال، وبالتالي فإن قيمة صافي الواردات تساوي 21.104 مليار ريال، وبلغ المتوسط السنوي لواردات الشاحنات الصغيرة 1.407 مليار ريال، حيث تراوحت تلك القيمة بين حد أدنى يساوي 0.583 مليار ريال عام 1977، وحد أعلى قدره 2.413، مليار ريال عام 1983.

2- التركيب العددي لواردات المملكة من الشاحنات الصغيرة:

يتم التركيز في تحليل هيكل واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة على أعداد الشاحنات الصغيرة حسب مصدر استيرادها. ونفرق بين الأهمية العددية لكل مصدر معبّرًا عنها بالعدد المطلق للشاحنات المستوردة، والأهمية النسبية أو الحصة النسبية لكل مصدر من مجموع الواردات، وتساوي عدد الشاحنات المستوردة من كل مصدر إلى مجموع عدد الشاحنات المستوردة. وفي كلتا الحالتين، وزعت أعداد ونسب الشاحنات الصغيرة بين أربعة مصادر: الشاحنات اليابانية، والشاحنات الأميركية، والشاحنات الأوروبية وتضم الشاحنات الصغيرة المستوردة من ألمانيا واندكترا وفرنسا والسويد وإيطاليا وهولندا، والشاحنات المستوردة من باقي دول العالم وتحسب كفرق بين المجموع الكلي لواردات الشاحنات الصغيرة ومجموع واردات الشاحنات الصغيرة اليابانية والأمريكية والأوروبية. أما صافي الواردات، فيحسب بطرح أعداد أو قيم الشاحنات المعاد تصديرها من المجموع الكلي للواردات.

استوردت المملكة خلال الفترة 1976-1990 حوالي 1324.586 ألف شاحنة صغيرة، وأعاد تصدير 156.679 ألف شاحنة، وبالتالي يساوي العدد الصافي للشاحنات الصغيرة المستوردة 1167.907 ألف شاحنة. وقد استوردت المملكة 1185.690 ألف شاحنة من اليابان، و111.85 ألف شاحنة من الولايات المتحدة، و4.722 ألف شاحنة من الدول الأوروبية، و23.089 ألف شاحنة من باقي دول العالم. وهكذا، فإن التوزيع النسبي لعدد الشاحنات المستوردة حسب مصدرها

يكون كالتالي: 89.51% من اليابان، و8.39% من الولايات المتحدة، و0.36% من الدول الأوروبية، و1.74% من باقي دول العالم، (الجدول الملحق رقم 2).

ويبين التوزيع السابق أن اليابان أهم مصدر للشاحنات الصغيرة للمملكة، حيث استوردت السعودية من اليابان ما نسبته 89.51% من مجموع عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة (قبل إعادة التصدير). وقد تغيرت هذه النسبة بصورة ملحوظة من سنة لأخرى خلال فترة الدراسة، حيث صدرت اليابان للمملكة بين ما نسبته 52.83% من عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة عام 1977، و97.74% عام 1984. وبالتالي، يمكن ملاحظة السيطرة الكبيرة للشركات اليابانية المصدرة للشاحنات الصغيرة على سوق الشاحنات في السعودية، كما تتبلور تلك السيطرة المتزايدة في السنوات الأخيرة من الدراسة، حيث بلغت نسبة المستوردات من الشاحنات اليابانية 94% من المجموع العددي للشاحنات الصغيرة المستوردة (الجدول الملحق رقم 3).

وتندرج الولايات المتحدة في المقام الثاني بعد اليابان في تصدير الشاحنات الصغيرة للسعودية، حيث تغيرت نسبة الشاحنات الأمريكية المستوردة تغيراً كبيراً، متراوحاً بين 1.33% عام 1987 و34% عام 1977، ومستقرة بحدود 5% عام 1990. ويلاحظ انحسار أهمية الشاحنة الأمريكية بشكل تدريجي في السوق السعودية، ففي أواخر السبعينيات شكلت الشاحنات الأمريكية أكثر من 10% من إجمالي عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة، وانحدرت هذه النسبة بشكل ملحوظ إلى 8.64% عام 1980، ثم إلى 1.33% عام 1987. ومنذ ذلك العام، بدأت ملامح انتعاش تدريجي لواردات الشاحنات الأمريكية إلى السوق السعودية، حيث ارتفعت هذه النسبة إلى حوالي 5% بحلول عام 1990.

وتأتي الدول الأوروبية في المرتبة الثالثة، بعد اليابان والولايات المتحدة، لتغطي نسبة تتراوح بين 0.067% عام 1990 و2.27% عام 1976، ويلاحظ هنا انخفاض أهمية الشاحنة الأوروبية بشكل مستمر في السوق السعودية. ففي السنوات الأخيرة صدرت الدول الأوروبية للمملكة أعداداً قليلة من الشاحنات، لا تكاد تذكر بمقارنتها بعدد الشاحنات اليابانية المستوردة. ويستورد العدد القليل من الشاحنات الأوروبية من ألمانيا وفرنسا بشكل رئيس.

أما الشاحنات الصغيرة المستوردة من باقي دول العالم، فقد تراوحت نسبتها بين 11.62% من إجمالي عدد الشاحنات المستوردة عام 1977، و0.02% عام 1984.

ونشير إلى ارتفاع نسبة الشاحنات المستوردة من باقي دول العالم عامي 1976 و1977، حيث استوردت المملكة شاحنات مجمعة في بعض الدول العربية، وإلى ارتفاع هذه النسبة عام 1986، حيث استوردت المملكة 3549 شاحنة من البرازيل، وعام 1987 حيث استوردت المملكة 5190 شاحنة من كوريا الجنوبية و 2680 شاحنة من البرازيل. ولكن مستوردات المملكة من الشاحنات الصغيرة الكورية والبرازيلية عادت لتتلاشى في السنوات الأخيرة، أمام تدفق الشاحنات اليابانية المتزايدة.

وخلاصة القول، يبين تحليل التوزيع العددي لواردات المملكة من الشاحنات الصغيرة، أن هناك هيمنة يابانية ساحقة، مترافقة مع غياب شبه كلي للشاحنات الأوروبية. وهكذا؛ فإن المنافسة في هذه السوق تتركز بين الشاحنات الأمريكية والشاحنات اليابانية. ورغم محاولة الشاحنات الأمريكية استعادة ما خسرت نتيجة المنافسة اليابانية، إلا أن عودتها للسوق السعودية ليست بالأمر السهل.

3- التركيب القيمي لواردات المملكة من الشاحنات الصغيرة:

بلغت مستوردات المملكة من الشاحنات الصغيرة خلال الفترة 1976-1990، ما قيمته 23568.29 مليون ريال موزعة على النحو التالي: 19809.46 مليون ريال من الشاحنات اليابانية، و3209.653 مليون ريال من الشاحنات الأمريكية، و104.512 مليون ريال من الشاحنات الأوروبية، و444.667 مليون ريال من باقي دول العالم، وباعتبار أن قيمة إعادة التصدير من الشاحنات الصغيرة تساوي 2464.013 مليون ريال، فإن قيمة صافي واردات الشاحنات الصغيرة تساوي 21104.28 مليون ريال. وبصورة نسبية، تتوزع قيم واردات الشاحنات الصغيرة بنسبة 84.05% للشاحنات اليابانية، و13.62% للشاحنات الأمريكية، و0.44% للشاحنات الأوروبية، و1.89% للشاحنات من باقي دول العالم (الجدول الملحق رقم 4).

ويلاحظ أن هناك اختلافا طفيفا بين التوزيع النسبي القيمي والتوزيع النسبي العددي لواردات المملكة من الشاحنات الصغيرة، بسبب الاختلاف في مستويات أسعار الشاحنات حسب مصادرها. فقد تراوحت حصة اليابان القيمية بين 42.66% عام 1977 و 94.35% عام 1987. وبذلك، تبقى اليابان المصدر الرئيس والأول، عددياً وقيمياً، للشاحنات الصغيرة في سوق المملكة.

أما الحصة القيمية للشاحنات الأمريكية، فقد زادت عن حصتها العددية، متغيرة بين نسبة دنيا قدرها 2.59% عام 1987 ونسبة عليا قدرها 42.72% عام 1977،

وذلك بسبب ارتفاع سعر الشاشة الأمريكية بالمتوسط عن سعر الشاشة اليابانية. أما الحصة القيمة للشاشات الأوروبية تراوحت بين 0.07% عام 1986 و 2.46% عام 1976، وأخيراً تراوحت الحصة القيمة لواردات الشاشات الصغيرة من باقي دول العالم، بين 0.066% عام 1983 و 12.94% عام 1977 (الجدول الملحق رقم 5).

4- التركيب السعري للشاشات الصغيرة:

يمكن حساب سعر الشاشة الصغيرة بالمتوسط، وذلك بقسمة قيم الشاشات الصغيرة المستوردة سنوياً على أعدادها. (ويبين الجدول الملحق رقم (6))، تطور سعر الشاشة الصغيرة المستوردة إلى السوق السعودية، خلال الفترة 1976-1990.

بلغ السعر المتوسط للشاشة الصغيرة المستوردة 12408 ريالاً عام 1976، و 28593 ريالاً عام 1990. وبذلك، يقدر معدل زيادة السعر المتوسط للشاشة الصغيرة بـ 5.63% سنوياً⁽⁷⁾. وهذا يعني أن سعر الشاشة الصغيرة، يتضاعف بالتقريب كل 12.66 سنة⁽⁸⁾.

وبالطبع، يختلف هذا السعر المتوسط كما يختلف معدل نموه حسب مصدر الشاشة. فيتراوح السعر المتوسط للشاشة اليابانية بين 10648 ريالاً عام 1976، و 28153 ريالاً عام 1988. وقدّر معدل زيادة السعر المتوسط للشاشة اليابانية بـ 6.97% سنوياً. أي أن هذا السعر يتضاعف كل 10.29 سنة.

أما بالنسبة للشاشة الصغيرة الأمريكية، فقد تغير سعرها المتوسط من 17632 ريالاً عام 1976 إلى 48951 ريالاً عام 1987. ويقدر المعدل السنوي لارتفاع السعر بـ 6.42%، أي أن سعر الشاشة الأمريكية يتضاعف كل 11.14 سنة.

وتغير السعر المتوسط للشاشة الأوروبية بين 13133 ريالاً عام 1989 و 48767 ريالاً عام 1990. ويقدر المعدل السنوي لارتفاع سعر الشاشة الأوروبية بـ 5.22%، بحيث يتضاعف سعرها كل 13.62 سنة.

وبمقارنة السعر المتوسط للشاشة الصغيرة، ومعدل ارتفاعه السنوي خلال فترة الدراسة، لكل من الشاشات اليابانية والأمريكية والأوروبية، نستطيع إيراد الملاحظات التالية:

أ - بلغ متوسط سعر الشاشة للفترة المدروسة بكاملها، محسوباً بقسمة مجموع قيم الشاشات على عددها، ما مقداره 16707 ريالاً للشاشة اليابانية،

و28894 ريالاً للشاحنة الأمريكية، و22133 ريالاً للشاحنة الأوروبية.

ب - يزيد سعر الشاحنة الأمريكية بالمتوسط عن سعر الشاحنة الأوروبية، كما يزيد سعر الشاحنة الأوروبية عن سعر الشاحنة اليابانية، فقد بلغ سعر الشاحنة الأوروبية 1.32 مثل سعر الشاحنة اليابانية وسعر الشاحنة الأمريكية 1.73 مثل سعر الشاحنة اليابانية، حيث حسب السعر المتوسط لكامل الفترة المدروسة.

ج - ارتفعت أسعار الشاحنات الصغيرة في المجموعات المصدرة الثلاثة بمعدلات سنوية مختلفة، فكانت أسعار الشاحنات اليابانية الأكثر ارتفاعاً (6.97٪)، ثم تلتها الشاحنات الأمريكية (6.42٪)، ثم الشاحنات الأوروبية (5.22٪).

د - يُعزى ارتفاع سعر الشاحنة اليابانية في السوق السعودية إلى ارتفاع سعر الين الياباني أكثر من ارتفاع سعر الشاحنة اليابانية بالين الياباني. ففي حين ارتفع سعر الشاحنة الصغيرة مُقَدَّرًا بالريال السعودي بمعدل 6.97٪ سنوياً، لم يرتفع سعر الشاحنة اليابانية مُقَدَّرًا بالين الياباني، وإنما بقي بالمتوسط ثابتاً. وفي حين ارتفع سعر الشاحنة الأمريكية مُقَدَّرًا بالريال السعودي بمعدل 6.42٪ سنوياً، إلا أن سعر الشاحنة الأمريكية مُقَدَّرًا بالدولار الأمريكي، قد ارتفع بمعدل 5.578٪ سنوياً. وهكذا نلاحظ أن ارتفاع سعر الشاحنة اليابانية لا يعود إلى ارتفاع سعر الشاحنة مُقَدَّرًا بالين الياباني، وإنما إلى ارتفاع سعر صرف الين الياباني بالنسبة للريال السعودي الذي قدر معدل ارتفاعه بـ 6.7٪ سنوياً خلال فترة الدراسة⁽⁹⁾، علماً بأن سعر صرف الدولار الأمريكي بالنسبة للريال السعودي قد ارتفع بمعدل سنوي قدره 0.796 (الجدول الملحق رقم 7).

5 - التركيب النوعي للشاحنات الصغيرة المستوردة:

لا تكفي البيانات المستقاة من إحصاءات التجارة الخارجية لمعرفة أنواع الشاحنات الصغيرة المستوردة إلى السوق السعودية. فإحصاءات التجارة الخارجية توزع واردات الشاحنات الصغيرة حسب الدول المصدرة ولا توضح (ماركات) هذه الشاحنات. كما أن إحصاءات التجارة الخارجية تمثل تدفقات سنوية، ولا تعكس الواقع التراكمي أو التجميعي للشاحنات الصغيرة⁽¹⁰⁾. لهذه الأسباب مجتمعة، تم الاعتماد على بيانات محطة الفحص الدوري للسيارات في الرياض، حيث تسمح

هذه البيانات بالتعرف على الشركات المصدرة للشاحنات الصغيرة وأهميتها التراكمية في السوق السعودية. فالسيارات عموماً (بما فيها الشاحنات الصغيرة) ملزمة بالتقدم سنوياً بعد عامين من تاريخ صنعها لإجراء الفحص الدوري عليها في تلك المحطة.

تمثل البيانات التي حصلنا عليها من محطة الفحص الدوري للسيارات بالرياض، توزيعاً نسبياً لأنواع السيارات (السياحية، والشاحنات الصغيرة والكبيرة والباصات وغيرها) عام 1991. وقد تم تجميع نسب الشاحنات الصغيرة (Pick up)، حسب الشركة المنتجة، وحسبت نسبتها إلى الشاحنات حصراً، ولخصت البيانات في (الجدول الملحق رقم 8)). وتقدر من هذا الجدول نسبة الشاحنات الصغيرة بحوالي 19٪ من إجمالي عدد السيارات التراكمي. وتساوي نسبة الشاحنات الصغيرة اليابانية 16.44٪ من عدد السيارات التراكمي و 91.42٪ من عدد الشاحنات الصغيرة، وتقدر نسبة الشاحنات الصغيرة الأمريكية بـ 1.54٪ من مجموع عدد السيارات التراكمي وبـ 8.56٪ من عدد الشاحنات الصغيرة. أما نسبة الشاحنات الصغيرة الأوروبية فتقدر بـ 0.00246٪ من عدد السيارات التراكمي وبـ 0.02٪ من عدد الشاحنات التراكمي.

وتتقدم شركة (تويوتا) الشركات اليابانية المصدرة للشاحنات الصغيرة لسوق المملكة. وتقدر نسبة الشاحنات الصغيرة التي تصدرها هذه الشركة بـ 7.88584٪ من عدد السيارات التراكمي، وبـ 43.85٪ من العدد التراكمي للشاحنات الصغيرة المستوردة. وتأتي في المرتبة الثانية شركة (نيسان) اليابانية، حيث صدرت للمملكة ما نسبته 7.0268٪ من عدد السيارات التراكمي و 39.08٪ من عدد الشاحنات الصغيرة التراكمي. وتندرج شركة (ميتسوبيشي) اليابانية في المرتبة الثالثة، مصدرة من الشاحنات الصغيرة ما نسبته 0.51136٪ من عدد السيارات التراكمي و 2.84٪ من عدد الشاحنات الصغيرة التراكمي.

وتحتل الشركات الأمريكية المقام الثاني في توريد الشاحنات الصغيرة للمملكة بنسبة 1.54019٪ من عدد السيارات التراكمي، و 8.56٪ من عدد الشاحنات الصغيرة التراكمي. وتندرج شركة (جيمس) في مقدمة الشركات الأمريكية المصدرة للشاحنات الصغيرة بنسبة 0.85459٪ من عدد السيارات التراكمي و 4.75٪ من عدد الشاحنات الصغيرة التراكمي. وتأتي شركة (شيفروليه) الأمريكية في المرتبة الثانية

بنسبة 0.61553٪ من عدد السيارات التراكمي و 3.42٪ من عدد الشاحنات الصغيرة التراكمي.

أما الشركات الأوروبية فصدرت جميعاً من الشاحنات الصغيرة ما نسبته 0.00246٪ من عدد السيارات التراكمي و 0.02٪ من عدد الشاحنات الصغيرة التراكمي. ومن أهم الشركات الأوروبية المصدرة للشاحنات الصغيرة للمملكة شركات (فولكس فاكن) و(بيجو) و(فيات).

وتؤكد بيانات محطة الفحص الدوري للسيارات بالرياض، إحصاءات التجارة الخارجية، من حيث أهمية الشاحنات الصغيرة المستوردة من اليابان بالدرجة الأولى، ومن الولايات المتحدة بالدرجة الثانية، ومن ثم غياب شبه كامل للشاحنات الصغيرة الأوروبية في السوق السعودية. وتقترب النتائج التراكمية والنسبية المستقاة من بيانات الفحص الدوري من تلك النتائج التي حسبت من إحصائيات التجارة الخارجية، وخاصة منها الحصص النسبية العديدة لكل من اليابان، والولايات المتحدة، والدول الأوروبية.

ثانياً: تحليل اتجاهات المنافسة في سوق الشاحنات الصغيرة:

تنصف السوق السعودية للشاحنات الصغيرة، بأنها سوق مفتوحة تتنافس على أرضيتها الدول، والشركات المصنّعة، ونماذج الشاحنات، من أنحاء العالم كافة. ولئن كانت الغلبة في هذه السوق للشاحنات اليابانية، إلا أن الشاحنات الأمريكية خاصة، والأوروبية والكورية والبرازيلية، قد استأثرت في سنوات محددة بقسط هام من هذه السوق. ولكن الشاحنات اليابانية، ما لبثت أن دعمت موقفها بالسوق السعودية، موزّدة إليها شاحنات رخيصة السعر، عالية الجودة، سهلة الصيانة والتشغيل. الأمر الذي أدى إلى خروج تدريجي للشركات الأوروبية والبرازيلية والكورية من السوق السعودية، وبقاء حصة متواضعة للشاحنات الأمريكية. ومن المفيد بالطبع، دراسة بعض اتجاهات المنافسة في سوق الشاحنات الصغيرة، على ضوء التغيرات الحاصلة والمتوقعة في الاقتصاد السعودي..

نستطيع دراسة المنافسة بين الدول المصدرة للشاحنات الصغيرة في سوق المملكة للسيارات من خلال مداخل متعددة (الخطيب الكسواني، 1994). فمن الممكن اعتبار حجم أو قيم الواردات، أو الحصة النسبية العديدة أو القيمة لكل مصدر للشاحنات الصغيرة إلى سوق المملكة كمتغير تابع، وتفسيره بمجموعة من

المتغيرات التفسيرية (سعر الشاحنة المتوسط، دخل المستهلك، نسبة التحضر، مرونات الطلب السعرية، الخصائص الفنية للشاحنات، خدمات الصيانة والضمان بعد البيع، نفقات الدعاية والإعلان، كفاءة الوكيل المحلي في عملية التوزيع، أذواق المستهلكين، الخ..). ورغم تميز هذا الأسلوب إلا أنه يصطدم بعقبة أساسية كامنّة في عدم توافر البيانات الإحصائية نتيجة للسرية المتصّفة بها سوق السيارات عموماً. كما أن هذا المدخل لا يسمح بتحليل العلاقة بين الحصص النسبية المتداخلة والمنافسة في السوق، وإنما يدرس كلاً منها على حدة. يمكن اعتبار (Q_i) حصة المجموعة المصدرة (i) للشاحنات الصغيرة للسوق السعودية، كفرق بين مجموع واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة (M) وحصة بقية المجموعات المصدرة (Q)، أي:

$$Q_{it} = M_t - Q_t \quad (1)$$

كما يمكن افتراض علاقة تناسبية بين (Q_i) حصة المجموعة (i)، من جهة ومجموع الواردات (M) من الشاحنات الصغيرة، أي:

$$Q_{it} = a_i M_t \quad (2)$$

$$M_t = Q_{it} + Q_t \quad (3) \text{ وحيث أن}$$

$$Q_{it} = \alpha_i (Q_{it} + Q_t) \quad (4) \text{ فإن}$$

$$Q_{it} = \alpha_i Q_{it} + \alpha_i Q_t$$

$$Q_{it} - \alpha_i Q_{it} = \alpha_i Q_t$$

$$(1 - \alpha_i) Q_{it} = \alpha_i Q_t$$

$$Q_{it} = \frac{\alpha_i}{(1 - \alpha_i)} Q_t$$

$$Q_{it} = \alpha_i Q_t$$

ومن المقبول افتراض أن (a_i) يتحدد بمتغيرات متعددة منها مستوى الأسعار.

وبالنظر إلى عدم توافر بيانات عن هذه المتغيرات باستثناء مستوى السعر، فمن الممكن كتابة النموذج السابق بالشكل اللوغاريتمي التالي، الذي اقترحه (Griffin, 1985) في دراسة حصص الدول المصدرة في السوق النفطية:

$$\ln Q_{it} = \beta_0 + \beta_1 \ln Q_t + \beta_2 \ln P_i + \varepsilon_i \quad (5)$$

وبتطبيق النموذج (5)، على حصة الشاحنات الصغيرة اليابانية في السوق السعودية باعتبار أن P_i يمثل السعر الحقيقي المتوسط للشاحنة بأسعار 1987، نحصل على التقديرات التالية⁽¹¹⁾:

$$\ln Q_{jt} = 29.126075 - 0.4001772 \ln Q_t - 1.4891725 \ln P_{ji} + \varepsilon_i$$

$$(8.430316) \quad (-2.874905) \quad (-5.293392) \quad (6)$$

$R^2 = 0.703055$ $F = 14.20578$ $DW = 1.898389^*$ $SSE = 1.43019$ $N = 15$
وبدل هذا النموذج على أن كل زيادة في حجم واردات الشاحنات الصغيرة من المصادر الأخرى بنسبة 1٪، تؤدي إلى تناقص حصة اليابان في السوق السعودية للشاحنات الصغيرة بنسبة 0.4٪، كما أن كل زيادة في السعر الحقيقي المتوسط للشاحنة اليابانية بنسبة 1٪، تؤدي إلى تناقص في واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة اليابانية بنسبة 1.489٪.

وبتطبيق النموذج (5)، على حصة الشاحنات الصغيرة الأمريكية في السوق السعودية، نحصل على التقديرات التالية:

$$\ln Q_{At} = 45.132388 - 0.2297299 \ln Q_t - 3.2847046 \ln P_{Ai} + \varepsilon_i$$

$$(4.819467) \quad (-0.697396) \quad (-4.6900078) \quad (7)$$

$R^2 = 0.66395$ $F = 11.85446$ $DW = 1.529147^*$ $SSE = 4.392051$ $N = 15$
وتفيد تقديرات النموذج (7)، أن كل زيادة في حجم واردات الشاحنات الصغيرة من المصادر الأخرى بنسبة 1٪ تؤدي إلى تناقص في واردات المملكة من الشاحنات الأمريكية بنسبة 0.23٪. وأن كل زيادة في السعر الحقيقي المتوسط للشاحنة الصغيرة الأمريكية بنسبة 1٪، تؤدي إلى تناقص واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة بنسبة 3.28٪.

وبلاحظ بمقارنة النموذجين (6) و(7)، أن المرونة الجزئية لواردات المملكة من الشاحنات اليابانية بالنسبة لواردات الشاحنات من المصادر الأخرى، تزيد عن المرونة الجزئية لواردات المملكة من الشاحنات الأمريكية بالنسبة لواردات

الشاحنات من بقية المصادر. أما بالنسبة لمتوسط السعر الحقيقي، فيبدو واضحاً، أن مرونة الواردات الجزئية السعرية من الشاحنات اليابانية منخفضة (1.489) بمقارنتها بمثلتها من الشاحنات الأمريكية (3.284). وبالتالي فإن التغير النسبي لسعر الشاحنة اليابانية أقل تأثيراً على حجم الواردات من الشاحنات اليابانية من تأثير التغير النسبي لسعر الشاحنة الأمريكية على واردات الشاحنات الأمريكية⁽¹²⁾.

وبالإضافة إلى المدخل السابق لتحليل الحصة العددية المطلقة لكل من الشاحنات اليابانية والأمريكية، الذي يستخدم بصورة واسعة في تحليل الحصص السوقية البترولية، فسوف نعيد طرح المشكلة السابقة ذاتها اعتماداً على الحصص النسبية والأسعار النسبية.

يعتمد سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة على مصدرين أساسيين: اليابان والولايات المتحدة الأمريكية. لذلك؛ ولتبسيط العرض؛ نفترض أن الشاحنات اليابانية والشاحنات الأمريكية تتقاسم السوق السعودية - من الممكن بالطبع تعميم التحليل بزيادة عدد المنافسين في السوق -، وبالتالي فإن القيم الكلية للشاحنات الناتجة من حاصل ضرب السعر المتوسط للشاحنة بعدد الشاحنات (P_T, Q_T) تساوي حاصل جمع قيم الشاحنات اليابانية (P_J, Q_J) وقيم الشاحنات الأمريكية (P_A, Q_A)، أي:

$$P_J \cdot Q_J + P_A \cdot Q_A = P_T \cdot Q_T \quad (8)$$

وبقسمة طرفي العلاقة (8) على ($P_T \cdot Q_T$) يكون:

$$\frac{P_J \cdot Q_J}{P_T \cdot Q_T} + \frac{P_A \cdot Q_A}{P_T \cdot Q_T} = 1 \quad (9)$$

وبقسمة الأسعار على بعضها نحصل على الأسعار النسبية، وبقسمة الكميات على بعضها نحصل على الحصص الكمية النسبية، أي أن العلاقة (9) تأخذ الشكل التالي:

$$P_{JT} \cdot R_J + P_{AT} \cdot R_A = 1$$

أو:

$$P_{JT} \cdot R_J = 1 - P_{AT} \cdot R_A$$

أو:

$$R_J = \frac{1}{P_{JT}} - \frac{P_{AT}}{P_{JT}} R_A \quad (10)$$

وبإصلاح العلاقة (10) يكون: (13)

$$R_J = P_{TJ} - P_{AJ} \cdot R_A \quad (11)$$

وتفيد المتطابقة (11) أن الحصة النسبية لكل دولة مرتبطة بالأسعار النسبية للشاحنات وبالحصة النسبية للدولة الأخرى. وبتعويض (R_A) بقيمتها $(1 - R_J)$ ، نستنتج أن:

$$R_J = \frac{1 - P_{AT}}{P_{JT} - P_{AT}} = \frac{P_{TA} - 1}{P_{JA} - 1} \quad (12)$$

ومن الممكن الاستئناس بالمتطابقة (12) لمعرفة المتغيرات المفسرة للحصة النسبية (R_J) . فهذه الحصة مرتبطة عكسياً بالسعر النسبي للشاحنة اليابانية (P_{JA}) ، كما ترتبط بالسعر النسبي (P_{TA}) أي سعر الشاحنة المتوسط مقيساً بسعر الشاحنة الأمريكية. ولكن من الصعوبة إدخال المتغير (P_{TA}) كمتغير تفسيري للحصة (R_J) ، لارتباطه بكل من (P_{JA}) و (R_J) كما يبدو من التسلسل التالي:

$$P_{TA} = \frac{P_T}{P_A} = \frac{R_J \cdot P_J + R_A \cdot P_A}{P_A}$$

$$P_{TA} = R_J \cdot P_{JA} + R_A = R_J \cdot P_{JA} + (1 - R_J)$$

$$P_{TA} = R_J(P_{JA} - 1) + 1 \quad (13)$$

فالسعر النسبي (P_{TA}) مرتبط إذن بكل من (R_J) و (P_{JA}) مما يسبب مشكلة قياسية في بناء وتقدير النموذج القياسي المفسر للحصة النسبية (R_J) . لذلك سنحاول استبعاد المتغير (P_{TA}) الذي يقيس مدى ارتفاع أو انخفاض سعر الشاحنة المتوسط نسبة إلى سعر الشاحنة الأمريكية، والاستعاضة عنه بمتغير آخر يقوم بالدور

التفسيري نفسه وهو السعر الحقيقي لصرف الدولار الأمريكي (Dol) لوجود علاقة قوية بين (P_{TA}) و (Dol). وبافتراض أن النموذج التفسيري يأخذ صيغة خطية لوغاريتمية، يكون:

$$\ln R_J = a_0 + a_1 \ln P_{JA} + a_2 \ln Dol + \varepsilon \quad (14)$$

وبصورة مشابهة، يأخذ النموذج التفسيري لحصة الشاحنات الأمريكية (R_A) بدلالة السعر النسبي للشاحنة الأمريكية (P_{AJ}) وسعر صرف الين الياباني (Yen) الشكل التالي:

$$\ln R_A = b_0 + b_1 \ln P_{AJ} + b_2 \ln Yen + \mu \quad (15)$$

ويتقدير النموذجين (14) و (15) بطريقة المربعات الصغرى العادية، بعد أخذ سعر صرف الدولار الحقيقي (سعر صرف الدولار مقسوماً على الرقم القياسي لأسعار المستهلكين في الولايات المتحدة) وسعر صرف الين، نحصل على النتائج التالية:

$$\ln R_J = 5.0547757 - 0.2836665 \ln P_{JA} + 0.533881 \ln Dol + \varepsilon$$

$$(31.000561) \quad (-2.650479) \quad (5.9719908) \quad (16)$$

$$R^2 = 0.811237 \quad F = 25.78593 \quad DW = 2.628904^* \quad SSE = 0.072672 \quad N = 15$$

$$\ln R_A = 5.2426856 - 2.44927 \ln P_{AJ} + 2.1460836 \ln Yen + \mu$$

$$(-2.9872168) \quad (-3.210815) \quad (4.7655348) \quad (17)$$

$$R^2 = 0.685794 \quad F = 13.09574 \quad DW = 1.465545^{**} \quad SSE = 3.514517 \quad N = 15$$

وفيد النموذجان (16) و (17)، أن ارتفاع السعر النسبي للشاحنة اليابانية بنسبة 1٪ يؤدي إلى انخفاض حصة اليابان بنسبة 0.28٪، وارتفاع حصة الولايات المتحدة بنسبة 2.45٪⁽¹⁴⁾. أما بالنسبة لتأثير سعر الصرف على الحصة النسبية، فتشير التقديرات إلى أن انخفاض السعر الحقيقي للدولار بنسبة 1٪ يؤدي إلى انخفاض حصة اليابان بنسبة 0.53٪، في حين أن ارتفاع سعر صرف الين بنسبة 1٪ يؤدي إلى ارتفاع حصة الولايات المتحدة بنسبة 2.15٪.

وتؤكد نتائج تقدير النموذجين (16) و (17) نتائج تقدير النموذجين (6) و (7). فالمرونات الجزئية السعرية للشاحنات اليابانية أقل من المرونات الجزئية السعرية

للشاحنات الأمريكية، سواء تم الاعتماد على الأسعار والحصص المطلقة أم على الأسعار والحصص النسبية. مما يدل على أن حصة الشاحنات اليابانية (العديدة والنسبية) أقل تأثراً من حصة الشاحنات الأمريكية المماثلة نتيجة للتغيرات السعرية النسبية. كما تبرز نتائج النموذجين (16) و(17) أهمية تأثير أسعار الصرف على الحصص النسبية، تلك الأسعار التي تفوق في تأثيرها على الحصص النسبية أثر الأسعار النسبية للشاحنات. فارتفاع سعر صرف الين ذو أثر مزدوج، فهو يزيد من الحصة النسبية للولايات المتحدة، وينقص من الحصة النسبية لليابان.

ثالثاً: عوامل وتوقعات الطلب على الشاحنات الصغيرة في المملكة:

بغرض التعرف على طلب الشاحنات الصغيرة في سوق المملكة، سندرس بعض العوامل المؤثرة في حجم الطلب على الشاحنات الصغيرة. ثم نُحلّل على ضوء نتائج هذا البحث بصورة شاملة - التغيرات الملحوظة والمتوقعة على سلوك المستهلك إزاء طلبه للشاحنات الصغيرة، والتي ستؤثر على طبيعة المنافسة في هذه السوق.

1 - العوامل المحددة للطلب على الشاحنات الصغيرة في المملكة:

ترتبط دوال الطلب بشكل عام، بين الكمية المطلوبة من سلعة معينة، والمتغيرات المؤثرة في حجم الطلب، كسعر السلعة، وأسعار السلع المنافسة والمكملة، ومستوى الدخل، وعدد السكان، وعادات الاستهلاك، الخ. وتمتاز هذه الدوال نظرياً، بصفات محددة يملئها التحليل النظري لسلوك الطلب (Bridge, 1971). ويختلف بالطبع الطلب على الشاحنات الصغيرة، باعتبارها سلعة استثمارية أو معمرة عن الطلب على السلع العادية التي يتم استهلاكها في فترة زمنية واحدة، من حيث طبيعة المتغيرات التفسيرية، حيث تبدو أهمية دخل السنوات السابقة، والثروة، والبيع بالتقسيط (التسليف)، وسعر البنزين. وتفيد دراسة دوال الطلب على الشاحنات الصغيرة كذلك، في تقدير المرونة السعرية والدخلية، وفيما يتعلق بدوال الطلب على الشاحنات الصغيرة في المملكة، من الضروري الإشارة إلى الملاحظات التالية:

أ - يمثل المتغير التابع Q عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة، لكل فئة من فئات الشاحنات الصغيرة حسب مصدرها: أي عدد الشاحنات الصغيرة اليابانية أو الأمريكية أو الأوروبية أو الأخرى، أو عدد الشاحنات الصغيرة الكلي.

ونشير إلى أن المتغير التابع ليس متجانساً تماماً، فالشاحنات الصغيرة اليابانية مثلاً، تشمل أنواعاً وماركات متعددة، تتفاوت من حيث الأسعار والمزايا والمواصفات، ومع ذلك، فإن الشاحنات الصغيرة، أكثر تجانساً بمقارنتها بالسيارات السياحية، من حيث أسعارها ومواصفاتها.

ب - من المفروض أن يمثل المتغير التابع Q عدد الشاحنات الصغيرة المباعة فعلاً عند مستوى سعري محدد، ولكننا سوف نستعيز عن هذا المتغير - لعدم إمكانية الحصول عليه - بحجم المستوردات من الشاحنات الصغيرة. وهذا الافتراض صحيح إلى حد بعيد، لعدم وجود صناعة شاحنات محلية، ولكنه يفتقر إلى أخذ التغيرات في المخزون بعين الاعتبار. بمعنى أن الفرض السابق يقوم على اعتبار أن كل شاحنة مستوردة مبيعة في نفس العام الذي استوردت فيه.

ج - نظراً إلى عدم تمكننا من الحصول على بعض المتغيرات التفسيرية الهامة لحجم الطلب على الشاحنات الصغيرة، كمستوى الدخل التصرفي للفرد، وحجم القروض والتسهيلات المقدمة من المصارف وبيوتات البيع بالتقسيط ووكالات السيارات وتكاليف الصيانة وأسعار الاسترداد، فقد اضطررنا للاعتماد على المتغيرات الإحصائية المتوفرة، كالناتج القومي الإجمالي بأسعار 1987، والنتائج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية، وحجم الإنفاق الاستهلاكي النهائي للقطاع العائلي، والسعر المتوسط للشاحنة الصغيرة المستوردة، حسب مصدرها، والسعر المتوسط للسيارة السياحية حسب مصدرها باعتبارها سلعة منافسة للشاحنة الصغيرة، وقيمة صادرات المملكة من النفط، ونسبة السكان الحضر إلى مجموع السكان، الخ... وقد وجدنا أن هناك ثلاثة متغيرات هامة، تفسر حجم الطلب على الشاحنة الصغيرة وهي: السعر الحقيقي المتوسط للشاحنة الصغيرة المتوسط (P_i)، والنتائج القومي الإجمالي (Y_t) بأسعار 1987، ودرجة التحضر في المجتمع السعودي (U) مقيسة بنسبة السكان الحضر إلى مجموع السكان، وقد استبعدت أسعار الشاحنات الصغيرة المنافسة، عند وجود ارتباط خطي قوي جداً بين متوسطات أسعار الشاحنات الصغيرة المنافسة، للتخلص من مشكلة الارتباط الخطي المتعدد عند تطبيق طريقة المربعات الصغرى العادية.

ولتقدير دوال الطلب على الشاحنات الصغيرة، لا يمكن الاعتماد على علاقات مباشرة بين الكميات والأسعار؛ ذلك لأن البيانات المتوافرة عن هذه المتغيرات هي كميات وأسعار سوقية تعكس أوضاعاً توازنية في سوق الشاحنات، وتعبر عن المتغيرات المعروضة والمطلوبة في الوقت نفسه (Maddala, 1988: 298 - 300). لذلك يحتاج تقدير دوال الطلب إلى نماذج قياسية آتية، وطرق تقدير قياسية مناسبة كطريقة المربعات الصغرى غير المباشرة (ILL) أو طريقة المربعات الصغرى على مرحلتين (TSLS) إضافة إلى ضرورة استخدام متغيرات وسيطية مناسبة (Pindyck & Rubinfeld, 1981: 191-200). وقد قدرت دوال الطلب في سوق الشاحنات باستخدام النموذج الهيكلي التالي:

$$Q_{it}^d = a_0 P_{it}^{a_1} Y_{it}^{a_2}$$

$$Q_{it}^s = b_0 P_{it}^{b_1} X_t^{b_2} \quad (18)$$

$$Q_{it}^d = Q_{it}^s$$

حيث اعتبر المتغيران Y (الناتج القومي الإجمالي الحقيقي) و X (سعر الصرف) كمتغيرين وسيطين خارجيين، والكميات والأسعار كمتغيرات داخلية. واستخدمت طريقة المربعات الصغرى على مرحلتين لتقدير معلمات النموذج الآتي (18) بعد تحويله إلى شكل خطي باستخدام التحويلة اللوغاريتمية.

$$\ln Q_{it}^d = \ln a_0 + a_1 \ln P_{it} + a_2 \ln Y_{it} + \varepsilon_t$$

$$\ln Q_{it}^s = \ln b_0 + b_1 \ln P_{it} + b_2 \ln X_t + \mu_t \quad (19)$$

$$\ln Q_{it}^d = \ln Q_{it}^s$$

وفي المرحلة الأولى تم تقدير النموذج المختصر أو المختزل (Reduced) التالي:

$$\ln Q_{it} = a_0 + a_1 \ln X_t + a_2 \ln Y_{it} + \varepsilon_t$$

$$\ln P_{it} = \beta_0 + \beta_1 \ln X_t + \beta_2 \ln Y_{it} + \mu_t \quad (20)$$

وفي المرحلة الثانية، يمكن العودة إلى النموذج الهيكلي (19)، باستخدام القيم المقدرة لـ $\ln P$ ، أي للوصول إلى تقدير النموذج التالي:

$$\begin{aligned} \ln Q_{it}^d &= \ln a_0 + a_1(\ln P_{it}) + a_2(\ln Y_{it}) + \varepsilon_t \\ \ln Q_{it}^s &= \ln b_0 + b_1(\ln P_{it}) + b_2(\ln X_t) + \mu_t \end{aligned} \quad (21)$$

ويلاحظ أن المعادلتين في النموذج (19) محددتان تماماً، مما يسمح بتقدير معلومات النموذج باستخدام طريقة المربعات الصغرى على مرحلتين، ويمكن من التوصل إلى دوال الطلب (Kmenta, 1988: 667). وقد قدرت هذه الدوال باستخدام قيم إجمالي الناتج القومي الحقيقي بأسعار 1987 (Y) وسعر الشاحنة المتوسط (P) بالأسعار الثابتة لعام 1987 وذلك بعد التصحيح بالمكمش الضمني لأسعار الناتج القومي، وعرضت نتائج تقدير دوال الطلب للشاحنات الكلية واليابانية والأمريكية في النماذج (22) و (23) و (24) على التوالي:

$$\begin{aligned} \ln Q_t &= 9.526141 - 1.3145432 \ln P_t + 1.1542772 \ln Y + \varepsilon_T \\ &\quad (1.361826) (-6.0018097) \quad (2.2671898) \end{aligned} \quad (22)$$

$$R^2 = 0.840753 \quad F = 22.22778 \quad DW = 2.198577^* \quad SSE = 0.539899 \quad N = 15$$

$$\begin{aligned} \ln Q_J &= -10.528084 - 1.0648079 \ln P_J + 2.527698 \ln Y + \varepsilon_J \\ &\quad (-1.0212526) (-3.5901938) \quad (3.2118527) \end{aligned} \quad (23)$$

$$R^2 = 0.729356 \quad F = 11.37897 \quad DW = 2.190679^* \quad SSE = 1.303517 \quad N = 15$$

$$\begin{aligned} \ln Q_A &= 48.461881 - 4.0022507 \ln P_A + 0.121562 \ln Y + \varepsilon_A \\ &\quad (2.4034958) (-4.332676) \quad (0.0709654) \end{aligned} \quad (24)$$

$$R^2 = 0.593423 \quad F = 10.72971 \quad DW = 1.532189^* \quad SSE = 5.313804 \quad N = 15$$

وتنسجم التقديرات جميعاً مع النظرية الاقتصادية، فالمرونة الجزئية للأسعار سالبة بينما المرونة الجزئية للدخل موجبة. ويلاحظ أن تقديرات المرونة الجزئية معنوية إحصائياً بمستوى دلالة 5٪، باستثناء تقدير المرونة السعرية للشاحنات الأمريكية بالأسعار الثابتة. وتفيد نتائج التقدير أن كل زيادة في السعر المتوسط الحقيقي بنسبة 1٪ تؤدي إلى تخفيض الطلب بنسبة 1.3٪ للشاحنات

جميعاً، ونسبة 1.06٪ بالنسبة للشاحنات اليابانية، ونسبة 4٪ للشاحنات الأمريكية. أما المرونات الجزئية الدخلية، فتفيد أن كل زيادة بنسبة 1٪ في مستوى الناتج القومي الحقيقي الإجمالي تؤدي إلى زيادة في الطلب على الشاحنات عموماً بنسبة 1.15٪، ونسبة 2.53٪ للشاحنات اليابانية، ونسبة 0.12٪ للشاحنات الأمريكية، وذلك بافتراض ثبات مستويات الأسعار. مما يعني أن مرونة الطلب الجزئية السعرية على الشاحنات الأمريكية أعلى من المرونة المماثلة على الشاحنات اليابانية في حين أن مرونة الطلب الجزئية الدخلية على الشاحنات اليابانية أعلى من المرونة المماثلة على الشاحنات الأمريكية.

وقد حاولنا إيجاد أفضل دوال الطلب على مجموع الشاحنات الصغيرة، من خلال البحث عن المتغيرات التفسيرية المحددة لكمية الشاحنات المطلوبة في المملكة. وقد تمكّننا من توفيق نموذج اعتماداً على المتغيرات التفسيرية الثلاثة التالية: السعر الحقيقي المتوسط للشاحنة، ومستوى الناتج القومي الإجمالي الحقيقي بأسعار 1987 بفترة إبطاء واحدة، ونسبة السكان الحضر إلى مجموع السكان. وقد تم تقدير النموذج بتطبيق طريقة المربعات الصغرى على مرحلتين باستخدام الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الحقيقية وسعر صرف الين وسعر صرف الدولار ونسبة التحضر كمتغيرات وسيطة. وكانت تقديرات النموذج كالتالي:

$$\ln Q_T = -7.1412965 - 0.7155065 \ln P_T + 3.3337072 \ln Y_{t-1} - 3.9565187 \ln U + \varepsilon_t$$

$$(-0.6239448) \quad (-2.5560318) \quad (2.6760046) \quad (-2.2969428) \quad (25)$$

$$R^2 = 0.93764 \quad F = 30.41447 \quad DW = 2.62046^{***} \quad SSE = 0.193674 \quad N = 14$$

ومعلومات هذا النموذج معنوية جميعاً بمستوى دلالة 5٪ (عدا القاطع) ولا يعاني من مشكلة الارتباط الذاتي، وتفيد مقدرات النموذج بأن مرونة الطلب الجزئية السعرية سالبة وتساوي 0.72 بمعنى أن كل زيادة في مستوى السعر الحقيقي للشاحنة بنسبة 1٪ تؤدي إلى تناقص الطلب على الشاحنات بنسبة 0.72٪، وأن مرونة الطلب الجزئية الدخلية موجبة وتساوي 3.33 وتعني أن كل زيادة في مستوى الناتج القومي الحقيقي للفترة السابقة بنسبة 1٪ تؤدي إلى ارتفاع في الطلب بنسبة 3.33٪، وأن مرونة الطلب الجزئية بالنسبة لتحضر المجتمع السعودي سالبة وتساوي 3.96 وتعني أن كل زيادة في نسبة الحضر بنسبة 1٪ تؤدي إلى انخفاض الطلب على

الشاحنات الصغيرة بنسبة 3.96٪، (وهذه التفسيرات بافتراض ثبات بقية المتغيرات). وملاحظ أن درجة التحضر في المجتمع السعودي من أهم العوامل المؤثرة في الطلب على الشاحنات الصغيرة، ويأتي في الدرجة الثانية مستوى الناتج القومي الحقيقي للفترة السابقة، أما سعر الشاحنة الصغيرة فيأتي في المقام الأخير بعلاقته بمستوى الطلب.

وبين النموذج (25) المتغيرات المحددة لمستوى الطلب (السعر الحقيقي للشاحنة، الناتج القومي الحقيقي، نسبة السكان الحضر) من الشاحنات الصغيرة، ويُمكن هذا النموذج من تقدير مرونة الطلب الجزئية على النحو التالي:

أ - مرونة الطلب الجزئية بالنسبة للسعر الحقيقي المتوسط للشاحنة وتساوي تقريباً (-0.71)، أي أن الطلب على الشاحنات الصغيرة ضعيف المرونة بالنسبة لمستوى السعر.

ب - مرونة الطلب الجزئية بالنسبة للدخل الحقيقي مقدراً بالناتج القومي الإجمالي بأسعار 1987، وتقدر بحوالي 3.33 (بفترة إبطاء واحدة) ويتضح من التقدير أن الطلب الكلي على الشاحنات الصغيرة مرتفع المرونة بالنسبة لمستوى الدخل الحقيقي، وأن هذا الدخل يؤثر في الطلب على الشاحنات بفترة إبطاء قدرها سنة واحدة.

ج - مرونة الطلب الجزئية بالنسبة لتحضر المجتمع السعودي، وتقدر هذه المرونة ب (-3.96)؛ أي أن زيادة نسبة الحضر في المجتمع السعودي بنسبة 1٪، تؤدي إلى تناقص الطلب على الشاحنات الصغيرة بنسبة 3.96٪. بمعنى أن الطلب على الشاحنات الصغيرة شديد المرونة بالنسبة لدرجة تحضر المجتمع السعودي، وانتقال أفراد من الريف إلى الحضر. والواقع أن استعمال الشاحنة الصغيرة في الريف أكثر شيوعاً في المملكة منه في الحضر، وبالتالي فإن انتقال السكان من الريف إلى الحضر نتيجة للهجرة الداخلية، يؤثر سلباً في الطلب على الشاحنات الصغيرة.

ولا بد من التأكيد هنا، على أن دراسة وتقدير دوال الطلب على الشاحنات الصغيرة، يتطلب بيانات أكثر التصاقاً بسلوك المستهلك، كالدخل التصرفي، والثروة، وحجم التسليف والبيع بالتقسيط، وسعر بيع البنزين، وتكاليف الصيانة والتشغيل، وسعر الاسترداد. وهذه المتغيرات جميعاً غير متاحة حالياً، مما يجعل

دراستنا لدالة الطلب أولية وغير متعمقة. ومع ذلك، فهي توضح بعض ملامح مؤشرات دوال الطلب على الشاحنات الصغيرة في المملكة، وتبرز جانباً من المنافسة بين الشركات المصدرة للشاحنات في السوق السعودية.

2 - التوقعات المحتملة للطلب على الشاحنات الصغيرة في المملكة:

تُمكن دراسة سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة، من توقع بعض توجهات الطلب، على ضوء تحليل المنافسة وسلوك المستهلك في تلك السوق. فواردات المملكة من الشاحنات الصغيرة تتقلب تقلباً كبيراً من عام لآخر. وترتبط تلك التقلبات عموماً بالوضع الاقتصادي العام للمملكة، بصفتها دولة نفطية تعتمد في صادراتها على النفط، وفي حركة اقتصادها على الإنفاق العام. ففي سنوات الطفرة التي ارتفعت خلالها أسعار النفط وإيراداته، تدفقت على المملكة أعداد كبيرة من الشاحنات الصغيرة والسيارات السياحية، ثم ما لبثت هذه الأعداد أن انخفضت نتيجة لتدهور أسعار النفط وانخفاض إيراداته، وخاصة في السنوات الأخيرة من الدراسة، حيث عادت أعداد الشاحنات الصغيرة المستوردة إلى مستوياتها في نهاية السبعينيات، واستقرت واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة بحدود خمسين ألف شاحنة عام 1990، بعدما قاربت ثلاثة أضعاف هذا العدد عام 1983.

ورغم عودة أعداد الشاحنات الصغيرة المستوردة إلى مستوياتها قبل الطفرة، إلا أن قيم واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة تضاعفت بسبب ارتفاع أسعار الشاحنات الصغيرة المستوردة، بمعدل متوسط قدره 5.63٪ سنوياً. وقد أظهرت دراسة دالة الطلب على الشاحنات الصغيرة، أن هذا الطلب مرّن بالنسبة لسعر الشاحنة الصغيرة، ولمستوى الدخل الحقيقي المتوسط، ولدرجة تحضر المجتمع السعودي.

نستطيع التنبؤ بحجم واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة، خلال السنوات الست التالية لفترة الدراسة (1991-1996)، بالاعتماد على تقديرات النموذج (25) الذي يفسر أكبر قدر من تباين الطلب على الشاحنات الصغيرة في أسواق المملكة، وللقيام بهذا التنبؤ، قُدِّرَت قيم المتغيرات التفسيرية خلال فترة التنبؤ اعتماداً على المعلومات والفرضيات التالية:

- 1 - أدرجت قيم الناتج القومي الإجمالي لعامي 1991 و 1992 كما هي مقدرة فعلاً بعد قسمتها على المكمش الضمني للناتج القومي لتحويل قيم الناتج بالأسعار الجارية لقيم بالأسعار الثابتة لعام 1987. وقدر الناتج القومي لعامي 1993 و 1994، بضرب قيمة الناتج لعام 1992 بمعدل نمو يساوي 3٪ وذلك نتيجة لانخفاض أسعار النفط وإيراداته خلال هاتين السنتين بمعدل يقارب 12٪ كل سنة، ثم قدر الناتج القومي الحقيقي خلال الفترة 1996-1995 بافتراض ثبات مستوى الناتج خلال هاتين السنتين في مستواه عام 1994 (أي بمعدل نمو يساوي الصفر) بافتراض أن أسعار النفط وإيراداته ستعاود الارتفاع خلال هذين العامين.
 - 2 - قدر المعدل السنوي المتوسط لتغير السعر المتوسط للشاحنة الصغيرة خلال الفترة 1987-1990، المساوي 2.15٪ سنوياً. وقدر وفق صيغة نمو أسية السعر المتوسط الحقيقي للشاحنة الصغيرة خلال الفترة 1991-1996.
 - 3 - أدرجت نسبة الحضر لعام 1991 كما هي مقدرة فعلاً من بيانات البنك الدولي، ثم قدر المعدل السنوي المتوسط لتغير نسبة السكان الحضر خلال الفترة 1988-1991، والمساوي 1.13٪. واستخدم هذا المعدل، وفق صيغة نمو أسية، لتقدير نسبة الحضر خلال الفترة 1992-1996.
 - 4 - بعد تقدير المتغيرات التفسيرية حسب الفرضيات المبينة آنفاً، تم تطبيق النموذج (25) للتنبؤ بحجم الشاحنات المستوردة، وبعد ضرب الكميات بالأسعار المتوسطة الثابتة المقدرة، حصلنا على تقديرات لقيم مستوردات المملكة من الشاحنات الصغيرة، بأسعار 1987، وقد لخصت القيم المقدرة بالجدول الملحق رقم (9).
- تبين نتائج التنبؤ أن حجم مستوردات المملكة من الشاحنات الصغيرة سيرتفع من حوالي 52850 شاحنة صغيرة عام 1991 إلى حوالي 88290 شاحنة صغيرة عام 1996. أما قيم هذه الشاحنات بالأسعار الثابتة لعام 1987، فقدرت بحوالي 1315 مليون ريال عام 1991 و 2259 مليون ريال عام 1996. ويقدر متوسط الطلب السنوي للشاحنات خلال الفترة 1991-1996 بـ 79880 شاحنة بقيمة متوسطة سنوية مقدارها مليارات ريال. ولا يخفى أن قيمة هذه التقديرات تعتمد على تحقق الفرضيات التي قدرت من خلال المتغيرات التفسيرية الداخلة في النموذج (25) خلال فترة

التنبؤ. أما بالنسبة للتنبؤ بالحصص النسبية للدول المصدرة، وكمية وقيمة طلب الشاحنات من كل مصدر، فمن الممكن القيام به اعتماداً على النماذج القياسية الواردة في هذا البحث، بعد وضع الفرضيات المناسبة لتطور الأسعار النسبية للشاحنات وكذلك لتغير أسعار صرف الين والدولار بالنسبة للريال السعودي.

وإضافة إلى المتغيرات السابقة التي كشفت الدراسة القياسية أهميتها، يعتمد قرار المستهلك في تفضيله لنوع معين من الشاحنات، على المقارنة بين الخسارة السنوية التي يتوقع المستهلك تحملها جراء اتخاذ قرار الشراء. ويختار المستهلك نوع الشاحنة الذي يُحْمَلُهُ أقل خسارة سنوية متوقعة ممكنة. ويعتمد تقدير تلك الخسارة السنوية على ثلاثة عناصر هي: سعر الشاحنة الجديدة، والسعر الإسترادي للشاحنة، وتكلفة التشغيل السنوية. وسنوضح آلية تفضيل المستهلك في سوق الشاحنات السعودي على ضوء بعض الأرقام المستوحاة من واقع تلك السوق عام 1994. لنفرض أن المستهلك يتخذ قراره لاختيار إحدى الشاحنات اليابانية (تويوتا 2400)، أو الأمريكية (جيمس 3500)، أو البرازيلية (ب - 10). وأن تكاليف عناصر القرار هي التالية⁽¹⁵⁾.

شاحنة برازيلية (ب - 10)	شاحنة أمريكية (جيمس 3500)	شاحنة يابانية (تويوتا 2400)	
40000	68000	50000	سعر الشاحنة الجديدة
15000	20000	27000	سعر الإستراد بعد 5 سنوات
25000	48000	23000	الخسارة من ثمن الشاحنة
5000	9600	4600	الخسارة السنوية من ثمن الشاحنة
5000	8000	4800	تكاليف التشغيل السنوية
10000	17600	9400	الخسارة السنوية المتوقعة

وبالتالي فإن المستهلك يختار بالدرجة الأولى الشاحنة اليابانية التي تكلفه أقل خسارة سنوية (9400) ريال، وبالدرجة الثانية الشاحنة البرازيلية (10000) ريال، وبالدرجة الثالثة الشاحنة الأمريكية (17600) ريال. ونلاحظ من واقع هذه الأرقام، أن عناصر التفضيل الأساسية عند اتخاذ قرار شراء الشاحنة، لا يرتبط فقط بسعر الشاحنة الجديدة، وإنما أيضاً بعنصرين إضافيين هما سعر الاسترداد عند الرغبة في

بيع الشاحنة، وتكاليف التشغيل السنوية من وقود وصيانة وقطع تبديل. ومن المعتقد أن الشاحنة اليابانية تمتاز في السوق السعودية بسعر استرداد مرتفع وتكاليف تشغيل منخفضة بمقارنتها بالشاحنات الأمريكية والبرازيلية. لذلك فإن ارتفاع أسعار الين الياباني قد أثرت في أحد عناصر القرار الثلاثة ولكنها لم تنعكس على العنصرين الباقيين. لهذا السبب تبقى الشاحنة اليابانية أكثر تفضيلاً لدى المستهلك السعودي. وبالتالي أكثر طلباً، مادام أنها تُحمّل ذلك المستهلك أقل خسارة ممكنة جراء اقتنائها.

ونتيجة لهيمنة الشاحنات اليابانية الصغيرة على سوق الشاحنات في المملكة، وارتفاع أسعارها وسطياً (6.97 سنوياً) بمعدل يقارب معدل ارتفاع أسعار الشاحنات الصغيرة الأمريكية (6.42٪ سنوياً)، وكون متوسط سعر الشاحنة الصغيرة اليابانية (27259 ريالاً) عام 1990 أقل بـ 30٪ من متوسط سعر الشاحنة الصغيرة الأمريكية (38913 ريالاً)، فإننا نتوقع أن تستمر الشاحنات الصغيرة اليابانية في فرض وجودها في السوق السعودية، بسبب تمتعها بظروف تنافسية جيدة، من حيث السعر الرخيص والمواصفات الجيدة واقتناع المستهلك. وبالتالي، فالاعتقاد كبير أن تواجه الشاحنات الصغيرة الأمريكية صعوبة هائلة في منافسة الشاحنات الصغيرة اليابانية، لاسيما بعد ارتفاع أسعار البنزين بالنسبة للمستهلك السعودي، ورغم انخفاض أسعار قطع التبديل للشاحنات الأمريكية بمقارنتها بأسعار قطع التبديل للشاحنات الصغيرة اليابانية⁽¹⁶⁾. كما أن رغبة الشركات الأمريكية المصدرة للشاحنات الصغيرة بمنافسة الشركات اليابانية داخل السوق السعودية، لن تتحقق ما لم يحدث تغير جذري في سلوك المستهلك السعودي بتفضيله للشاحنة الأمريكية على الشاحنة اليابانية. وبما أن حدوث تغير من هذا النوع، سيكون - بفرض وقوعه - بطيئاً وتدرجياً، فإن منافسة الشركات الأمريكية للشركات اليابانية في سوق الشاحنات الصغيرة، سيبقى - على الأرجح - محدوداً في الأجلين القصير والمتوسط.

الخلاصة

هدف البحث إلى تحليل سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة العربية السعودية، من خلال قيم وأعداد الشاحنات الصغيرة المستوردة المنشورة في إحصاءات التجارة الخارجية، والبيانات النوعية والتفصيلية المستمدة من إدارة

الفحص الدوري للسيارات بالرياض. وغطت الدراسة السنوات 1976-1990، لإحصاءات التجارة الخارجية وعام 1991 لبيانات الفحص الدوري. وقد تم اختيار هذه الفترة الزمنية لاعتبارات تتعلق بتجانس البيانات المنشورة خلال هذه الفترة وقابليتها للمقارنة. ومن الممكن استخلاص النتائج التالية:

- تتصف واردات المملكة من الشاحنات الصغيرة بتقلباتها الكبيرة، حيث ارتبط حجم تلك الواردات بعائدات النفط. فارتفعت أعداد وقيم الشاحنات الصغيرة المستوردة خلال فترة الطفرة (1980-1983)، ثم انخفضت بعد ذلك لتعود في بداية التسعينيات إلى مستواها في منتصف السبعينيات.
- بلغ صافي عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة خلال الفترة 1976-1990، حوالي 1168 ألف شاحنة صغيرة، وقدرت قيمتها بـ 21104 ملايين من الريالات، وهكذا فقد استوردت المملكة بالمتوسط حوالي 73 ألف شاحنة صغيرة سنوياً، كما بلغ سعر الشاحنة الصغيرة بالمتوسط حوالي 18 ألف ريال.
- سيطرت الشاحنات الصغيرة اليابانية على هيكل واردات المملكة من هذه السلعة. فقد استوردت المملكة من اليابان 1185.69 ألف شاحنة أي ما نسبته 89.51٪ من أعداد الشاحنات المستوردة. وقدرت قيمة هذه الشاحنات بـ 19809 ملايين من الريالات ونسبتها 84.05٪ من قيمة واردات الشاحنات الصغيرة. أما سعر الشاحنة اليابانية، فبلغ بالمتوسط 16707 ريالاً، وارتفع بمعدل سنوي متوسط قدره 6.97٪. وهيمنت ثلاث شركات يابانية على 86٪ من العدد التراكمي للشاحنات في السوق السعودية: 43.85٪ لشركة (تويوتا)، و 39.08٪ لشركة (نيسان)، و 2.84٪ لشركة (ميتسوبيشي).
- تأتي الشاحنات الصغيرة الأمريكية في المقام الثاني من حيث أهميتها بعد الشاحنات اليابانية، فقد استوردت المملكة من الولايات المتحدة 111.085 ألف شاحنة ممثلة 8.39٪ من عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة، وبما قيمته 3209 ملايين من أريالات ممثلة ما نسبته 13.62٪ من قيمة الشاحنات المستوردة. وقدر متوسط سعر الشاحنة الأمريكية بـ 28894 ريالاً، وارتفع هذا السعر بمعدل 6.42٪ سنوياً. وسيطرت شركتان أمريكيتان على حوالي

8٪ من العدد التراكمي للشاحنات الصغيرة: 4.75٪ لشركة (جيمس)، و 3.42٪ لشركة (شيفروليه).

- بلغت نسبة ما استوردته المملكة من الشاحنات الصغيرة من الدول الأوروبية وباقي دول العالم ما نسبته 2٪ من عدد أو قيمة الشاحنات المستوردة.

وبذلك تبدو ملامح سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة، على أنها سوق تتنافس فيها الشركات اليابانية والشركات الأمريكية. ففي حين تسيطر الشركات اليابانية على السوق السعودية للشاحنات، عدداً وقيمة، فإن منافستها تسير في اتجاه المحافظة على وضعها القوي والتميز في السوق. أما الشركات الأمريكية، فتحاول انتزاع جزء من حصة الشركات اليابانية، معتمدة على الارتفاع المتزايد لسعر الين الياباني مقابل الدولار الأمريكي، وأثر هذا التغير على الأسعار النسبية للشاحنات اليابانية والأمريكية. ولكن الشركات الأمريكية، تصطدم - باعتقادنا - بتفضيل المستهلك السعودي للشاحنة اليابانية، المتميزة بالسعر المناسب، والصيانة السهلة، والخدمات المضمونة لفترة ما بعد البيع. وبالتالي، فإن الشركات اليابانية تتمتع بوضع تنافسي متميز لا تستطيع الشركات الأمريكية النيل منه بسهولة ويسر. ومكنت النماذج القياسية، التي حاولت تفسير حصص الشركات اليابانية والأمريكية في السوق، من التوصل إلى التيجتين التاليتين:

- تتصف الحصة العددية للشركات اليابانية من سوق الشاحنات الصغيرة بالمملكة بأنها أكثر مرونة من حصة الشركات الأمريكية بالنسبة للواردات من المصادر الأخرى، حيث قدرت المرونة الجزئية لحصة الشركات اليابانية بالنسبة لواردات الشاحنات الصغيرة من المصادر الأخرى بـ (0.4-)، ومرونة حصة الشركات الأمريكية بـ (0.23-)، بالنسبة لذات المتغير.
- تمتاز الحصة العددية للشركات اليابانية بأنها أقل تأثراً نتيجة لتغيرات الأسعار من الحصة العددية للشاحنات الأمريكية. فقد بلغت المرونة السعرية الجزئية لحصة الشركات اليابانية (1.49-)، في حين بلغت المرونة السعرية الجزئية لحصة الشركات الأمريكية (3.28-).

بيّن التحليل النظري أن الحصة النسبية لكل مصدر للشاحنات الصغيرة، تتأثر بمتغيرين أساسيين هما الأسعار النسبية للشاحنات والحصة أو الحصص

النسبية للمصدرين الآخرين. وبتصميم النماذج القياسية الآتية المناسبة، تم تفسير الحصص النسبية للمصدرين، بنموذج آني يتضمن الأسعار النسبية للشاحنات وأسعار صرف عملة الدولة المصدرة بالنسبة للريال السعودي. وقد تمكّننا من الوصول إلى النتائج التالية:

- ارتبطت الحصة النسبية للشاحنات اليابانية عكسياً بالسعر النسبي للشاحنة، وطردياً بسعر صرف الدولار. فقد بلغت المرونة الجزئية السعرية لحصة اليابان النسبية (-0.28)، والمرونة الجزئية بالنسبة لسعر صرف الدولار (0.53).

- ارتبطت الحصة النسبية للشاحنات الأمريكية عكسياً بالسعر النسبي للشاحنات الأمريكية، وطردياً بسعر صرف الين. فقد بلغت المرونة الجزئية السعرية لحصة الولايات المتحدة (-2.45)، والمرونة الجزئية بالنسبة لسعر صرف الين (2.15).

- تتصف الحصة النسبية للشاحنات اليابانية بأنها أقل تأثراً بتغيرات الأسعار النسبية للشاحنات من الحصة النسبية للشاحنات الأمريكية، بمعنى أن المرونة الجزئية السعرية للشاحنات الأمريكية أعلى من المرونة الجزئية السعرية للشاحنات اليابانية.

- يترافق ارتفاع سعر صرف الين بزيادة حصة الولايات المتحدة في السوق السعودية للشاحنات، ويترافق انخفاض سعر صرف الدولار بتناقص حصة اليابان في تلك السوق (العلاقة طردية في الحالتين).

تُضمّن البحث تقديراً لتداول الطلب على الشاحنات الكلية واليابانية والأمريكية، من خلال تقدير نماذج آتية بطريقة المربعات الصغرى على مرحلتين، تُضمّن كمّيات الناتج القومي الحقيقي وأسعار الصرف. وقد بينت هذه التقديرات ما يلي:

- بلغت مرونة الطلب الجزئية السعرية (-1.31) للشاحنات جميعاً، و (-1.06) للشاحنات اليابانية، و (-4) للشاحنات الأمريكية.
- بلغت مرونة الطلب الجزئية الدخلية (1.15) للشاحنات جميعاً، و (2.53) للشاحنات اليابانية، و (0.12) للشاحنات الأمريكية.
- تقل المرونة الجزئية السعرية للطلب على الشاحنات اليابانية عن مثيلتها

بالنسبة للشاحنات الأمريكية، بينما تزيد المرونة الجزئية الدخلية للشاحنات اليابانية عن مثيلتها بالنسبة للشاحنات الأمريكية. أخيراً، تضمن البحث، نموذجاً قياسيًّا، للتعرف على العوامل المحددة لطلب الشاحنات الصغيرة في المملكة. وسمح هذا النموذج باستخلاص النتائج التالية:

- قدرت مرونة الطلب الجزئية على الشاحنات الصغيرة بـ (-0.72)، مما يعني أن الطلب على الشاحنات الصغيرة غير مرن عموماً بالنسبة لتغيرات السعر.
- قدرت مرونة الطلب الجزئية الدخلية على الشاحنات الصغيرة بـ (3.33) بالنسبة للدخل بفترة إبطاء قدرها سنة واحدة، مما يفيد بأن الطلب على الشاحنات مرن بالنسبة للدخل الحقيقي مُقَدَّراً بالناتج القومي الحقيقي بالأسعار الثابتة لعام 1987.
- قدرت مرونة الطلب بالنسبة لدرجة تحضر المجتمع السعودي بـ (-3.96). وتوضح هذه المرونة المرتفعة، أهمية التغيرات الهيكلية في المجتمع السعودي، متمثلة بزيادة نسبة السكان الحضر إلى مجموع السكان، وأثر هذه التغيرات السلبية على طلب الشاحنات الصغيرة، حيث تراكمت زيادة نسبة السكان الحضر في المملكة نتيجة للهجرة الداخلية بتناقص الطلب على الشاحنات الصغيرة، مما يعني بأن الشاحنة الصغيرة أكثر استخداماً في الريف منها في الحضر.

أما بالنسبة للتنبؤ على الشاحنات الصغيرة خلال الفترة 1991-1996، فقد بينت النماذج القياسية أن حجم الطلب الكلي على الشاحنات الصغيرة يقدر بحوالي 79.88 ألف شاحنة سنوياً، وأن قيمتها تقدر بحوالي ملياري ريال بالأسعار الثابتة لعام 1987، وذلك بافتراض تحقق الفرضيات التي اعتمد عليها التنبؤ.

كما وضحت الدراسة أن قرار المستهلك بتفضيله لشاحنة دون أخرى، معتمد على مقدار الخسارة السنوية المتوقعة جراء حيازته للشاحنة. ويرتبط حجم هذه الخسارة بسعر الشاحنة الجديدة، وبسعر الاسترداد، وبتكلفة التشغيل السنوية. وباختصار، فقد مكنت هذه الدراسة، - رغم صعوبة الحصول على بيانات تفصيلية وشاملة عن أعداد الشاحنات الصغيرة وقيمتها -، من إلقاء الضوء على سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة والتعرف على خصائصها، وتحليل العلاقات

التنافسية بين الدول والشركات المصدرة للشاحنات الصغيرة، وتحديد العوامل المؤثرة في الطلب عليها. ورغم عدم بلوغ هذا البحث درجة الكمال، فإنه يمثل محاولة أولية لتحليل سوق الشاحنات الصغيرة في المملكة، ويقدم منهجية يمكن مجاراتها في دراسة أسواق سلع مشابهة. ومن المأمول أن يشجع هذا البحث، القيام بأبحاث تكميلية تغطي سوق الشاحنات الكبيرة، وسوق السيارات السياحية المستعملة، وسوق السيارات السياحية المباعة بالتقسيط، وسوق قطع تبديل السيارات، وغيرها من السلع والخدمات المرتبطة بأنواع السيارات المختلفة.

الهوامش

- (1) يقصد بالشاحنات الصغيرة، وانيت (PICK UP)، بغمارة أو بغمارتين، تلك الشاحنات المصنفة وارداتها في نشرة إحصائيات التجارة الخارجية، التي تصدرها سنوياً مصلحة الإحصاءات العامة، التابعة، لـ وزارة المالية والاقتصاد الوطني، تحت البند الجمركي رقم 87020202، بتسمية الشاحنات الصغيرة/ وانيت/ بغمارة أو بغمارتين.
- (2) يقصد بالسيارات السياحية، تلك السيارات المصنفة وارداتها في إحصاءات التجارة الخارجية، تحت البنود التالية: 87020102 السيارات الخصوصية وسيارات الأجرة، 87020103 السيارات السياحية لا تزيد مقاعدها عن ثمانية، 87020105 سيارات من طراز جيب، 87020106 سيارات لنقل الأشخاص الآخرين.
- أما السيارات عموماً، فهي السيارات السياحية، وسيارات النقل الصغيرة (الشاحنات الصغيرة)، والشاحنات الكبيرة والباصات وغيرها..
- (3) وزارة المالية والاقتصاد الوطني، نشرة إحصائيات التجارة الخارجية، مصلحة الإحصاءات العامة 1976-1990، الرياض.
- (4) إدارة الفحص الدوري للسيارات، بيانات غير منشورة حصل عليها الباحث من إدارة الفحص الدوري للسيارات بالرياض..
- (5) ورد في مقدمة مجموعة إحصاءات التجارة الخارجية لعام 1990، أن مستوردات المملكة من السيارات وأجزائها بلغت 7955 مليون ريال، وأن مجموع قيم المستوردات قد بلغت 90139 مليون ريال. وبالتالي، تقدر نسبة مستوردات المملكة من السيارات وأجزائها إلى إجمالي المستوردات بـ 8.83٪، كما تقدر نسبة مستوردات المملكة من السيارات السياحية إلى إجمالي المستوردات بـ 5.98٪. ويلاحظ اختلاف هذه النسب عن القيم المحسوبة، نتيجة لاعتمادنا على تقديرات البنك الدولي لإجمالي المستوردات.

- (6) يمثل الباقي وقدره 1.141 مليار ريال، واردات المملكة من الشاحنات الكبيرة وبقية أنواع السيارات غير المشمولة بسوق السيارات السياحية والشاحنات الصغيرة، إضافة إلى أجزاء السيارات.
- (7) حسب معدل إرتفاع الأسعار، كغيره من معدلات التغير والنمو الواردة في هذا البحث، باستخدام النموذج نصف اللوغاريتمي التالي: $\ln Y = a + bT$ ، حيث يقدر معدل النمو المتوسط والثابت السنوي (r) ، بـ $r = e^b - 1$ ، وذلك بافتراض أن الزمن متغير غير مستمر، ويمكن تقديره مباشرة بالمعامل b بافتراض استمرار الزمن. كما يمكن حساب معدل النمو المتوسط، بأخذ الوسط الحسابي لمعدلات النمو السنوية.
- (8) حسب عدد السنوات (n) الذي يتضاعف فيه السعر المتوسط للشاحنة وفق العلاقة التالية:

$$n = \ln 2 \div \ln(1 + r)$$

حيث n عدد السنوات، و r معدل النمو المتوسط السنوي.

- (9) أخذت معدلات تحويل الريال السعودي إلى الين الياباني والدولار الأمريكي في نهاية كل سنة، وفق الإحصاءات التي تنشرها مؤسسة النقد العربي السعودي، وإحصاءات البنك الدولي.
- (10) المقصود بالتراكمي، ذلك المخزون الناتج عن المستوردات خلال السنوات الماضية مطروحاً منه إعادة التصدير والخارج عن الاستخدام نتيجة لحوادث السير والتلف والإستعمال التدريجي.
- (11) تمثل القيم المكتوبة بين قوسين تحت معلمات النموذج قيم (t) المحسوبة، و R^2 معامل التحديد المتعدد، و F قيمة إحصائية (فيشر) المحسوبة، و DW إحصائية (ديرين واتسون)، و SSE مجموع مربعات البواقي، و N عدد المشاهدات. ويدل الرمز (***) على أن التقدير معنوي بمستوى دلالة 10٪، (***) على أنه معنوي بمستوى دلالة 5٪، (*) على أنه معنوي بمستوى دلالة 1٪.
- (12) تتم مقارنة القيم المطلقة للمروونات السعرية بغض النظر عن إشاراتها الجبرية.
- (13) تم اختبار نموذج قياسي للحصص النسبية تبادلياً وأتياً بدلالة الأسعار النسبية، وباعتبار أسعار صرف الدولار والين كمتغيرات وسيطة، ولكن نتائج التقدير لم تكن جيدة بالنسبة لحصة الولايات المتحدة.
- (14) من المفيد التذكير بأن $P_{JA} = \frac{P_A}{P_J}$ وأن $P_{AJ} = \frac{P_A}{P_J}$ ، وبالتالي فإن $P_{JA} = \frac{1}{P_{AJ}}$ لذلك تكون إشارة الحد $\ln P_{JA}$ موجبة.
- (15) استقيت هذه الأرقام من واقع مستوى الأسعار في السوق السعودية، وليست أرقاماً افتراضية بحتة.

- (16) ورد في إعلان بعنوان: «حقائق عن أسعار قطع التبديل للسيارات الفاخرة والمتوسطة»، أن السعر المتوسط لتسع قطع التبديل شائعة الاستهلاك، يزيد في السيارات اليابانية بمعدل 62٪ عن مثيله في السيارات الأمريكية. انظر صحيفة الحياة، العدد 11400، تاريخ 4 مايو 1994.

المصادر العربية

أكرم صبحي شقره

- 1992 «الدراسة المبدئية للجدوى الاقتصادية لتجميع سيارات النقل الصغيرة»، جامعة الملك سعود، مركز البحوث، وملخص الدراسة في مجلة «تجارة الرياض» العدد 360 سبتمبر 1992، ص 34-38.

ممدوح الخطيب الكسواني

- 1992 «الدراسة المبدئية للجدوى الاقتصادية لمصنع سيور السيارات»، جامعة الملك سعود، مركز البحوث 2، وملخص الدراسة في مجلة «تجارة الرياض» العدد 358، يوليو 1992، ص 34-38.

- 1994 «دراسة تحليلية لسوق السيارات السياحية»، مجلة الإدارة العامة، العدد 3، المجلة 34، ص 441-486.

المصادر الأجنبية

BRIDGE, J.L

1971 Applied Econometrics, North Holland Pub, Company. London.

GRIFFIN, J.

1985 OPEC Behavior: A Test of Alternative Hypothesis, American Economic Review, Vol. 75, No 5, PP. 954-963.

KMENTAT, J,

1986 Element of Econometrics, Macmillan, New York.

MADALA, G.

1988 Introduction to Econometrics, New York, Macmillan.

PINDYCK, R.S. and RUBINFELD, D.L.

1981 Econometric & Models Economic Forecasts. McGraw Hill.

Saudi Arabian Monetary Agency

1994 Money and Banking Statistics, Riyadh.

World Bank,

1992, 1993 World Tables 1993, World Bank Book.,.

جدول ملحق رقم (1)
قيمة الواردات من الشاحنات الصغيرة وعددها
ونسبتها إلى إجمالي الواردات وإجمالي الناتج القومي

السنوات	قيمة صافي واردات الشاحنات الصغيرة * (مليون ريال)	مجموع الواردات * (مليون ريال)	نسبة واردات الشاحنات الصغيرة من إجمالي الواردات (%)	الناتج القومي الإجمالي ** (%)	نسبة واردات الشاحنات الصغيرة من الناتج القومي (%)	عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة *
1976	706.56	42862	1.6484	163126	0.43314	56942
1977	583.67	62699	0.93090	204736	0.28508	38303
1978	1109.33	91505	1.2123	244681	0.45338	59386
1979	1202.84	107479	1.1191	250120	0.48091	80745
1980	1769.02	132351	1.3366	387557	0.45645	118092
1981	1790.24	157459	1.1370	525182	0.34088	105552
1982	2313.41	198527	1.1653	485004	0.47699	150982
1983	2413.40	194570	1.2404	422082	0.57179	146812
1984	1674.50	190638	0.87836	387796	0.43180	99717
1985	1558.10	137892	1.1299	352559	0.44194	91698
1986	755.08	115239	0.65523	310417	0.24325	30771
1987	1266.33	119170	.0626	312383	0.40538	49453
1988	1311.80	114399	1.1467	321615	0.40788	44719
1989	1221.69	116145	1.0519	347283	0.35179	44782
1990	1428.32	128052	1.1154	409034	0.34919	49953

المصادر: *: تنشر إحصاءات التجارة الخارجية، وزارة المالية والاقتصاد الوطني للسنوات 1990-1976

** World Bank, World tables 1993.

جدول ملحق رقم (2)
عدد الشاحنات الصغيرة المستوردة حسب مصادرها

السنوات	عدد الشاحنات اليابانية	عدد الشاحنات الأمريكية	عدد الشاحنات الأوروبية	باقي العالم	إجمالي عدد الشاحنات	إعادة التصدير	صافي المستوردات
1976	42819	11452	1363.0	4507.0	60141	3199.0	56942
1977	23169	14912	681.00	5095.0	43857	5554.0	38303
1978	49365	16823	677.00	1617.0	68482	9096.0	59386
1979	74995	12220	312.00	312.00	87839	7094.0	80745
1980	120841	11539	259.00	957.00	133596	15504	118092
1981	109875	10965	449.00	436.00	121725	16173	105552
1982	158685	8775.0	116.00	217.00	167793	16811	150982
1983	153736	8072.0	163.00	89.000	162060	15248	146812
1984	118969	2590.0	132.00	26.000	121717	22000	99717
1985	97439	3822.0	134.00	303.00	101698	1000	91698
1986	31404	1693.0	29.000	3645.0	36771	6000.0	30771
1987	50932	710.00	32.000	1779.0	53453	4000.0	49453
1988	48123	2198.0	165.00	3223.0	53719	9000.0	44719
1989	48739	2158.0	170.00	715.00	51782	7000.0	44782
1990	56599	3156.0	40.000	158.00	59953	10000	49953

المصدر: * : نشرة إحصاءات التجارة الخارجية، وزارة المالية والاقتصاد الوطني للسنوات 1976-1990

جدول ملحق رقم (3)
التوزيع العددي للشاحنات الصغيرة المستوردة

السنوات	اليابانية	الأمريكية	الأوروبية	باقي العالم
1976	71.198	19.042	2.2663	7.4941
1977	52.829	34.001	1.5528	11.617
1978	72.085	24.566	0.98858	2.3612
1979	85.378	13.912	0.35520	0.35520
1980	90.453	8.6372	0.19387	0.71634
1981	90.265	9.0080	0.36886	0.35818
1982	94.572	5.2297	0.06913	0.12933
1983	94.864	4.9809	0.10058	0.05492
1984	97.742	2.1279	0.10845	0.02136
1985	95.812	3.7582	0.13176	0.29794
1986	85.404	4.6042	0.07887	9.9127
1987	95.284	1.3283	0.05987	3.3282
1988	89.583	4.0917	0.30715	6.0184
1989	94.123	4.1675	0.32830	1.3808
1990	94.406	5.2641	0.06672	0.26354

المصدر: نشرة إحصاءات التجارة الخارجية، وزارة المالية والاقتصاد الوطني للسنوات 1990-1976.

جدول ملحق رقم (4)
التوزيع القيمي للشاحات الصغيرة المستوردة

السنوات	البابا	أمريكا	أوروبا	باقي العالم	الكل	إعادة التصدير	صافي واردات الشاحات الصغيرة
1976	455.95	201.92	18.198	63.012	739.08	32.526	706.56
1977	273.45	273.83	10.838	82.932	641.05	57.380	583.67
1978	776.24	396.84	14.706	32.823	1220.6	111.28	1109.3
1979	956.10	329.84	8.6001	5.7739	1300.3	97.468	1202.8
1980	1638.0	341.61	8.4928	15.919	2004.0	235.02	1769.0
1981	1581.7	398.73	9.8321	9.1043	1999.3	209.08	1790.2
1982	2198.0	324.03	2.9856	4.4564	2529.5	216.06	2313.4
1983	2305.7	297.38	5.1965	1.7232	2610.0	196.62	2413.4
1984	1908.6	85.024	3.7486	0.56172	1998.0	323.45	1674.5
1985	1558.6	135.81	5.9386	6.8695	1707.2	149.13	1558.1
1986	705.87	66.376	0.59927	73.139	845.98	90.907	755.08
1987	1266.4	34.755	1.1543	39.965	1342.3	75.968	1266.3
1988	1354.8	105.08	10.040	86.603	1556.5	244.72	1311.8
1989	1287.2	95.630	2.2325	17.034	1402.1	180.37	1221.7
1990	1542.8	122.81	1.9507	4.7504	1672.3	244.02	1428.3

المصدر: نشرة إحصاءات التجارة الخارجية، وزارة المالية والإقتصاد الوطني للسنوات 1976-1990.

جدول ملحق رقم (5)
التوزيع النسبي لقيم المستوردات من الشاحنات الصغيرة
(%)

السنوات (%)	اليابانية (%)	الأمريكية (%)	الأوروبية (%)	باقي العالم (%)
1976	61.692	27.320	2.4622	8.5257
1977	42.657	42.715	1.6907	12.937
1978	63.594	32.512	1.2048	2.6891
1979	73.529	25.366	0.66139	0.44404
1980	81.736	17.046	0.42378	0.79433
1981	79.109	19.943	0.49177	0.45537
1982	86.896	12.810	0.11803	0.17618
1983	88.341	11.394	0.19910	0.06602
1984	95.529	4.2555	0.18762	0.02812
1985	91.295	7.9547	0.34785	0.40238
1986	83.438	7.8460	0.07084	8.6454
1987	94.347	2.5892	0.08599	2.9773
1988	87.040	6.7508	0.64501	5.5639
1989	91.805	6.8207	0.15923	1.2149
1990	92.256	7.3436	0.11664	0.28406

المصدر: نشرة إحصاءات التجارة الخارجية، وزارة المالية والاقتصاد الوطني للسنوات 1990-1976.

جدول ملحق رقم (6)
أسعار الشاحنات الصغيرة
(بالريال)

السنوات	اليابانية	الأمريكية	الأوروبية	باقي العالم	الكلية
1976	10648.40	17631.70	13351.43	13980.94	12408.35
1977	11802.49	18362.81	15915.09	16277.06	15238.17
1978	15724.45	23589.08	21722.02	20298.92	18679.92
1979	12748.83	26991.49	27564.52	18506.09	14896.78
1980	13555.11	29605.23	32790.57	16634.04	14980.02
1981	14395.05	36364.15	21897.83	20881.52	16960.77
1982	13851.33	36926.18	25738.34	20536.48	15322.40
1983	14997.93	36840.79	31880.17	19362.03	16438.73
1984	16042.97	32827.61	28398.75	21604.78	16792.47
1985	15995.82	35532.61	44318.27	22671.54	16991.67
1986	22477.08	39206.06	20664.52	20065.60	24538.61
1987	24864.98	48951.26	36070.78	22464.78	25606.73
1988	28152.83	47806.06	60846.57	26787.26	29334.18
1989	26409.47	44314.29	13132.55	23824.11	27280.92
1990	27259.04	38913.50	48766.88	30066.09	28593.35

المصدر: نشرة إحصاءات التجارة الخارجية، وزارة المالية والاقتصاد الوطني للسنوات 1976-1990

جدول ملحق رقم (7)

أسعار الشاحنات اليابانية بالريال والين والشاحنات الأمريكية بالريال والدولار

السنوات	سعر الشاحنة اليابانية بالريال	سعر الشاحنة الأمريكية بالريال	سعر صرف الين بالريال	سعر صرف الدولار بالريال	سعر الشاحنة اليابانية بالين	سعر الشاحنة الأمريكية بالدولار
1976	10648	17632	0.01199	3.5300	888107	4994.8
1977	11802	18363	0.01223	3.5251	965044	5209.2
1978	15724	23589	0.01347	3.3996	1167369	6938.8
1979	12749	26991	0.01017	3.3608	1253573	8031.3
1980	13555	29605	0.01640	3.3250	826531	8903.8
1981	14395	36364	0.01550	3.4150	928713	10648
1982	13851	36926	0.01460	3.4350	948721	10750
1983	14998	36841	0.01460	3.4750	999862	10602
1984	16043	32828	0.01480	3.5750	1129787	9182.5
1985	15996	35533	0.01550	3.6450	883747	9748.3
1986	22477	39206	0.02230	3.7450	960559	10469
1987	24865	48951	0.02630	3.7450	817927	13071
1988	28153	47806	0.02930	3.7450	944726	12765
1989	26409	44314	0.02710	3.7450	1011857	11833
1990	27259	38914	0.02590	3.7450	977027	10391

المصدر: نشرة إحصاءات التجارة الخارجية ووزارة المالية والاقتصاد الوطني للسنوات 1990-1976
مؤسسة إصدار النقد العربي السعودي والبنك الدولي (أعداد مختلفة)

جدول ملحق رقم (8)
التركيب النوعي للشاحنات الصغيرة
(النسبة التراكمية من السيارات والشاحنات الصغيرة)

النسبة من الشاحنات الصغيرة (%)	النسبة من السيارات (%)	
7.88584	43.85	الشركات اليابانية
7.02680	39.08	تويوتا
0.51136	2.84	نيسان
0.47126	2.62	ميتسوبيشي
0.25956	1.44	سوزوكي
0.22415	1.25	ايسوزو
0.02164	0.12	مازدا
0.01539	0.09	هوندا
0.01420	0.08	دايهايتسو
0.00881	0.05	هونداي
		سويارو
16.3901	91.3	مجموع اليابانية:
0.85459	4.75	الشركات الأمريكية
0.61553	3.42	جيمس
0.0437	0.24	شيفروليه
0.02637	0.15	كروزلر
		فورد
1.54019	8.56	مجموع الأمريكية:
0.004	0.00066	الشركات الأوروبية:
0.004	0.00076	بيجو
0.003	0.00057	فولكس فاكن
0.001	0.00009	فيات
0.001	0.00024	رانج روفر
0.001	0.00014	لاندروفر
		اترناشيونال
0.014	0.00346	مجموع الأوروبية

المصدر: إدارة الفحص الدوري للسيارات - بيانات غير منشورة - الرياض 1991

جدول ملحق رقم (9)
تقدير حجم وقيمة الطلب المتوقع على الشاحنات الصغيرة
للفترة 1991-1996*

السنوات	الناتج القومي الإجمالي بأسعار 1987 مليون ريال	السعر الحقيقي المتوسط للشاحنة (ريال)	نسبة الحضر (%)	سعر صرف الدين بالنسبة للريال	عدد الشاحنات الطلب المتوقع (شاحنة)	قيمة الشاحنات الطلب المتوقع (ريال)
1991	382661	24608.35	78.00	0.02790	53443.90	1315166.25
1992	405621	24800.29	78.88	0.02970	74945.03	1858658.50
1993	417790	24993.74	79.77	0.03390	81990.82	2049257.25
1994	430323	25188.69	80.67	0.03720	89165.60	2245964.75
1995	430323	253885.16	81.59	0.04080	91443.99	2321320.50
1996	430323	25583.16	82.51	0.04470	88290.49	2258749.75

* بيانات 1991 - 1996 ، تقديرات الباحث .

استلام البحث أكتوبر 1994

إجازة البحث إبريل 1995

PICK UPS MARKET IN SAUDI ARABIA

Mamdouh ALkatib ALkswani

king Saud University

The main objective of this study is to analyze the pick ups market in Saudi Arabia, during the period 1976-1990, based on foreign trade statistics and MVPI database. Distributions of imported pick ups by numbers, values, and origins are established. The pick up exporters are divided into four groups Japanese, USA, European countries, and the rest of the world. The absolute shares, the main prices, the cumulated shares, for groups and/ or companies of pick up exporters are calculated and analyzed. The Japanese pick ups, for example, represent 89.5% of the total number, 84% of the total value, and 91.4% of the cumulated number of imported pick ups.

The study contains some econometric models explaining the absolute shares of Japanese and American imported pick ups to Saudi Arabian markets, by two variables: the number of imported pick ups from other groups and the mean real prices. The relative shares of Japanese and American pick ups are also explained by two variables: the pick up relative prices and the exchange rates of the American dollar or the Japanese yen. Simultaneous equations models analysis the pick ups demand by taking the real prices, the real GNP, the exchange rates, and the urban population ratio as variables. Partial demand elasticities are estimated for these variables. Finally, the main findings are used to expect the pick ups demand for the period 1990-1996, according to behavior analysis of Saudi Arabian consumers. The competition between Japanese and American pick up exporting companies, is studied to show how difficult is the domination of this market by the American companies.
