



الإدارة لعامة

دورية علمية متخصصة ومكثمة
صدرها كل ثلاثة أشهر بمعهد الإدارة العامة
الرياض - المملكة العربية السعودية

في هذا العدد:

نمو منهجية تحليلية للتطوير
الإداري .

د. ياسر مناع العدوان

منهج عملي لتطبيق مفاهيم إدارة
الجودة الكلية .

د. عبدالرحمن أحمد محمد هيجان

دراسة تحليلية لسوق السيارات
السياحية في المملكة العربية
السعودية .

د. مدوح الخطيب الكسواني

تحديث الرقابة القضائية على أعمال
الإدارة في النظامين البريطاني
والفرنسي . دراسة مقارنة .

د. علي شفيق علي

عرض كتاب : مدخل إلى نظم
المعلومات الحاسوبية .

د. علي أحمد أبر الحسن

للؤتمر الدولي الثالث والعشرون للعلوم
الإدارية - الرياض .

● ديسمبر ١٩٩٤م

● رجب ١٤١٥هـ

● العدد الثالث

● المجلد الرابع والثلاثون

دراسة تحليلية لسوق السيارات السياحية فى المملكة العربية السعودية

د. مدوح الخطيب الكسوانى *

مقدمة :

تنفق المملكة العربية السعودية مبالغ ضخمة من مواردها على مستوردياتها من السيارات . ففي عام ١٩٩٠م ، بلغت مستورديات المملكة من السيارات وأجزائها ٧,٩٥٥ مليار ريال ، ويشكل هذا الإنفاق ما نسبته ٦,٢١٪ من مجموع واردات المملكة و ١,٩٤٪ من الناتج القومى الإجمالى بالأسعار الجارية^(١). ويشكل الإنفاق على السيارات السياحية^(٢)، أهم مكونات مستورديات السيارات فى المملكة . ففي العام نفسه ، بلغت قيمة واردات المملكة من السيارات السياحية ٥,٢٨٦ مليار ريال ، أى ما نسبته ٦٧,٧١٪ من قيمة واردات السيارات وأجزائها ، وما نسبته ٤,٢١٪ من إجمالى المستورديات ، وما نسبته ١,٣٢٪ من الناتج القومى الإجمالى [١ : ص] .

تقلبت واردات المملكة من السيارات خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠م تقلباً واضحاً ؛ فقد تزايدت قيمها (بعد استبعاد إعادة التصدير) خلال الفترتين ١٩٧٦ - ١٩٨٢م و ١٩٨٦ - ١٩٩٠م ، بينما تناقصت هذه القيم خلال الفترة ١٩٨٢ - ١٩٨٦م . وتقدر نسبة مستورديات المملكة من السيارات السياحية إلى إجمالى المستورديات بـ ١,٤١٪ عام ١٩٧٧م و ٤,٢٪ عام ١٩٩٠م . بينما تراوحت نسبة تلك المستورديات من إجمالى الناتج القومى بين ٠,٤٣٪ عام ١٩٧٧م و ١,٣٤٪ عام ١٩٨٨م ، جدول ملحق رقم (١) .

* أستاذ مشارك ، قسم الاقتصاد ، كلية العلوم الإدارية ، جامعة الملك سعود .

بلغ عدد السيارات السياحية المستوردة في المملكة خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م حوالي ١,٩٥٩ مليون سيارة ، بمتوسط سنوي قدره ١٣٠.٦١٢ سيارة . وقد تراوحت أعداد السيارات السياحية المستوردة بين حد أدنى قدره ٥٠.٢١٩ سيارة عام ١٩٧٧ م وحد أعلى قدره ٢٤٠.٥٨٩ سيارة عام ١٩٨٢ م .

أما قيمة السيارات السياحية المستوردة ، فقد قدرت خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م بحوالي ٥٥,٦٩٧ مليار ريال ، بمتوسط سنوي قدره ٣,٧١٣ مليار ريال وتراوحت قيم السيارات السياحية المستوردة بين حد أدنى قدره ٨٨١,١٥٢ مليون ريال عام ١٩٧٧ ، وحد أعلى قدره ٦,١٩٩ مليار ريال عام ١٩٨٢ [٢] .

١ - أهمية الدراسة :

وبزغم أهمية سوق السيارات السياحية في المملكة ، فإن الدراسات والأبحاث في هذا المجال قليلة ونادرة . ومنهجية تقدير أعداد السيارات وقيمها وأعمارها وتوزيعها حسب المصدرين وحسب الموديلات تخدم أغراضاً اقتصادية وتأمينية كثيرة ؛ فدراسات الجوى الاقتصادية لتجميع السيارات وإنتاج أجزائها وقطع تبديلها محلياً ، تفتقر إلى الكثير من المعلومات التي تسعى هذه الدراسة إلى إيضاحها إضافة إلى إمكانية الاستفادة من نتائج هذا البحث في مجالات تخطيط النقل والمواصلات والطرق ، كما يسمح تحليل العلاقة التنافسية بين البلدان والشركات المصدرة للسيارات ، وبين الموديلات والماركات المختلفة ، بالاستفادة من هذه الدراسة في رسم السياسات التسويقية والإعلانية والتأمينية والائتمانية . أما معرفة العوامل المؤثرة في الطلب على السيارات السياحية ، فتمكن من التعرف على سلوك المستهلك ومحددات طلبه من ائتمان وتأمين وقطع غيار وصيانة . وبالتالي توفر هذه الدراسة لمتخذي القرار مؤشرات تمكن من رسم سياسة لترشيد استيراد السيارات وأجزائها ، بما يضمن الاستخدام الأمثل لموارد المملكة .

٢ - أهداف الدراسة :

يهدف هذا البحث إلى تحليل سوق السيارات السياحية في المملكة العربية السعودية ، ويغطي التحليل في هذه الدراسة ، خصائص ومؤشرات سوق السيارات

السياحية ، وتحليل اتجاهات المنافسة فيها ، ودراسة الطلب على السيارات السياحية والتنبؤ بملامحه المستقبلية . ويتطلب تحليل خصائص ومؤشرات هذه السوق ، التعرف على أعداد وقيم السيارات السياحية المستوردة خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م ، وتوزيع المستوردات قيماً وعددياً ونسبياً على أربع مجموعات من المصدرين : اليابان ، والولايات المتحدة ، والدول الأوروبية ، وبقية دول العالم ، وتقدير التركيب العمري للسيارات بقصد حساب العمر المتوسط للسيارة وذلك بتوزيع السيارات حسب فئات أعمارها ، وحساب السعر المتوسط للسيارة حسب مصادرها ومقارنة مستويات الأسعار ومعدلات نموها خلال فترة الدراسة . وتحليل اتجاهات المنافسة في السوق ، ستتم دراسة المنافسة على مستويات مختلفة : المنافسة بين الشركات المنتجة للسيارات ، والمنافسة بين نماذج السيارات ، والمنافسة بين مجموعات الدول المصدرة للسيارات . ولهذا الغرض سنعمد إلى توزيع السيارات حسب الشركات المصنعة وتحديد الوزن النسبي لكل شركة في السوق السعودية ، إضافة إلى تحديد موديلات السيارات الأكثر شيوعاً واستخداماً ، وتحديد الوزن النسبي لكل موديل في سوق السيارات ، وبغرض تحليل الطلب على السيارات السياحية ، سنحلل دور بعض العوامل المؤثرة في حجم الطلب ، باستخدام بعض النماذج القياسية البسيطة التي تعتمد في تقدير معالمها على طريقة المربعات الصغرى العادية . وأخيراً ، سوف نستخدم نتائج البحث لتوقع التغيرات التي سيتعرض لها سلوك المستهلك ، وانعكاساتها على الوضع التنافسي في سوق السيارات السياحية .

٣ - الفروض والتساؤلات :

ستحاول هذه الدراسة طرح التساؤلات التالية والإجابة عنها : كيف تطورت أعداد وقيم واردات المملكة من السيارات السياحية ؟ ماهو العمر المتوسط للسيارة السياحية ؟ ماهى مستويات ومعدلات ارتفاع أسعار السيارات السياحية حسب مصدرها ؟ كيف تتوزع قيم وأعداد السيارات المستوردة بين الدول المصدرة والمنتجين والموديلات العالمية المعروفة ؟ ماهى درجة المنافسة بين الشركات المنتجة ، وبين موديلات السيارات ، وبين مجموعات الدول المصدرة للسيارات في السوق السعودية ؟ ماهى العوامل المؤثرة في حجم الطلب على السيارات السياحية ؟ ماهى طبيعة التغيرات التي

طرات على سلوك المستهلك ، والتحويلات المتوقعة فى طبيعة الطلب ونوعية المنافسة فى سوق السيارات السعودية ؟ .

٤ - منهج الدراسة :

يتصف منهج الدراسة المطبق بأنه منهج كمى تحليلى . فبالإضافة إلى تجميع البيانات الإحصائية من مصادر متعددة مكتبية وميدانية ، استخدمت أدوات التحليل الإحصائى الوصفى من نسب ومتوسطات وأرقام قياسية ومعدلات نمو ، وطرق الاستدلال الإحصائى كطريقة المربعات الصغرى العادية (OLS) فى تقدير معالم النماذج القياسية المقترحة فى هذا البحث ، كما استخدمت اختبارات ستودنت وفيشر وديربن واتسون لاختبار معنوية التقديرات . وقد استخدم فى هذا البحث برنامج (TSP) باعتباره من أفضل البرامج الجاهزة لتحليل السلاسل الزمنية وتقدير معالم النماذج القياسية وإجراء التصحيحات اللازمة عليها عند الضرورة .

٥ - الإطار الزمنى للدراسة ومصادر بياناتها :

تغطى هذه الدراسة الفترة الزمنية ١٩٧٦ - ١٩٩٠م ، وقد تم اختيار هذه الفترة الزمنية لاتباع المجموعات الإحصائية للتجارة الخارجية خلال هذه الفترة تصنيفاً موحداً لبنود السيارات . فقبل عام ١٩٧٦م وردت إحصاءات السيارات مجمعة وغير مفصلة حسب المصدر . وبعد عام ١٩٩٠م ، اتبع تصنيف جديد للسيارات السياحية حسب نوعها وسعتها وحدائث صنعها . وبالتالي ، يسمح اختيار هذه الفترة الزمنية بالحصول على بيانات متجانسة لإحصاءات السيارات السياحية ، حيث اختلفت تصانيف مستوردات السيارات فى المجموعات المذكورة خارج الفترة المحددة للدراسة . وقد تم الحصول على البيانات التفصيلية لتركيب السيارات النسبى السنوى والتراكمى ، حسب الشركات المصنعة فى المملكة من إدارة الفحص الدورى للسيارات بالرياض ، وغطت الفترة الزمنية ١٩٨٠ - ١٩٨٩م ، إضافة لتغطيتها لمناطق المملكة المختلفة . أما بالنسبة لتوزيع السيارات حسب الموديلات المستخدمة ، فتتعلق بعام ١٩٩١م (١٤١١هـ) ، وتم الحصول عليها كذلك من إدارة الفحص الدورى للسيارات

بالرياض [٣] . وتتصف البيانات المقدمة من الفحص الدورى بكونها إحصاءات بشكل نسب مئوية ، تحصر أنواع السيارات المختلفة وشركاتها المصنعة وسنوات صنعها . ولم نتمكن من الحصول على بيانات سابقة لسنة ١٩٨٠م حيث جرى استبدال لوحات السيارات فى المملكة ، دون اعتبار لسنة صنع السيارة ، عند تجميع البيانات الإحصائية عن السيارات فى حينه . لهذا السبب اعتبرت السنة ١٩٨٠م بداية الفترة الزمنية التى لا يمكن تجاوزها ، بسبب عدم توافر البيانات الإحصائية عن الفترة التى تسبقها . أما البيانات الأخرى كإجمالى المستوردات والناجى القومى الإجمالى وغيرها من بيانات الحسابات القومية ، فقد استقيت من إحصاءات متجانسة ، ينشرها البنك الدولى ، وغطت الفترة المدروسة بكاملها .

أولاً : خصائص ومؤشرات سوق السيارات السياحية فى المملكة :

فى إطار التعرف على سوق السيارات السياحية فى المملكة ، سنقوم بدراسة وتحليل التركيب العدى والقيى لوارادات المملكة من السيارات السياحية ، ثم سنتعرف على التوزيع العمرى للسيارات ونقدر منه العمر المتوسط للسيارة ، وبعد ذلك سيتم تقدير سعر السيارة المتوسط حسب المصدر ومعدل النمو السنوى لسعر السيارة ، إضافة إلى توضيح مكونات الارتفاع فى سعر السيارة السياحية .

١ - التركيب العدى لمستوردات المملكة من السيارات السياحية :

تتصف المملكة بأنها سوق مفتوح تتنافس فيه الدول والشركات المصنعة للسيارات . لذلك من المهم معرفة كيف تتقاسم الدول المنتجة للسيارات السوق السعودية . وسنفرق فى هذا المجال بين الأهمية العدى والأهمية القيمية فى مستوردات السيارات ، بعد تجميع السيارات السياحية من حيث مصدرها ضمن فئات أربع هى : السيارات اليابانية ، والسيارات الأمريكية ، والسيارات الأوروبية ، والسيارات المستوردة من باقى دول العالم . ويقصد بالسيارات الأمريكية تلك السيارات المصنعة فى الولايات المتحدة الأمريكية ، بينما تضم السيارات الأوروبية ، السيارات المصنعة فى كل من ألمانيا وإنكلترا وفرنسا وإيطاليا والسويد (3).

استوردت المملكة خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠م مقدار ٢٠٢٨,٢٥٧ ألف سيارة سياحية ، وأعاد تصدير ١٢٩,٠٧٣ ألف سيارة ، وبالتالي فإن العدد الصافي للسيارات السياحية المستوردة يساوي ١٩٥٩,١٨٤ ألف سيارة . وقد استوردت المملكة ١٣٧٢,٧٥٨ ألف سيارة سياحية من اليابان ، و ٤٩٩,٤٦٩ ألف سيارة من الولايات المتحدة الأمريكية ، و ١٨٠,٥٨ ألف سيارة من أوروبا ، و ٦٥,٤٢ ألف سيارة من باقى دول العالم . وهكذا ، فإن التوزيع النسبى لعدد السيارات السياحية المستوردة حسب مصدرها يكون : ٦٥,٧٤٪ من اليابان . و ٢٢,٤٨٪ من الولايات المتحدة الأمريكية ، و ٨,٦٥٪ من أوروبا ، و ٣,١٣٪ من باقى دول العالم . جدول ملحق رقم (٢) .

تعد اليابان إذن ، أهم مصدر للسيارات السياحية للسوق السعودية ، حيث استوردت السعودية من اليابان ما نسبته ٦٥,٧٤٪ من عدد السيارات المستوردة خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠م . وقد صدرت اليابان للمملكة ما نسبته ٣٢,٥٪ من عدد السيارات المستوردة عام ١٩٧٧، و ٧٦,٥٩٪ عام ١٩٨٥م . وهذا يعنى أن اليابان صدرت ما بين ثلاث من كل أربع سيارات استوردتها السعودية عام ١٩٨٥م ، وسيارة من كل ثلاث سيارات عام ١٩٧٧م . وبالتالي ، فإن السيارة السياحية اليابانية ، حافظت على سيادتها العديدة المطلقة فى السوق السعودية . ويلاحظ فى السنوات الأخيرة أن ثلثى عدد السيارات السياحية المستوردة فى السعودية مصدره من اليابان . جدول ملحق رقم (٣) .

وتأتى الولايات المتحدة الأمريكية فى المرتبة الثانية بعد اليابان فى تصدير السيارات السياحية للسعودية ، حيث تراوحت نسبة السيارات السياحية الأمريكية المستوردة بين ٩,٧٦٪ عام ١٩٨٥م و ٣٣,٣٪ عام ١٩٧٧م ، واستقرت النسبة بحدود ٢٥,٨٪ عام ١٩٩٠م . ويلاحظ أن نسبة السيارات السياحية الأمريكية التى استوردتها المملكة قد ارتفعت بشكل ملحوظ اعتباراً من عام ١٩٨٥م . وتندرج السيارات السياحية الأوربية فى المقام الثالث لتغطى نسبة تتراوح بين ٣,٩٪ عام ١٩٨٠م ، و ١٦,٢٪ عام ١٩٧٧م . ويلاحظ أن أهمية السيارة الأوربية تناقصت باستمرار اعتباراً من عام ١٩٨٦م ، حيث تراجع حصة السيارات الأوربية عام ١٩٩٠م ، إلى ٥٪ من السوق السعودية للسيارات السياحية .

أما السيارات السياحية المستوردة من باقى دول العالم ، فتتصف بانخفاضها

النسبي حيث تراوحت نسبتها بين ١٣,٠٪ عام ١٩٨٤م و ١٩,٥٣٪ عام ١٩٧٦م ، ورغم ارتفاع نسبتها عامي ١٩٨٦ و ١٩٨٧م بسبب ارتفاع نسبة المستوردات السعودية من السيارات السياحية الكورية ، إلا أن أهمية هذه السوق قد انحسرت بشكل سريع كما ارتفعت بصورة سريعة ، لتستقر بحدود ٢٪ عام ١٩٩٠م من سوق السيارات السعودية (٤) .

٢ - التركيب القيمي لواردات المملكة من السيارات السياحية :

بلغت مستوردات المملكة من السيارات السياحية خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠م ما قيمته ٥٧٦٩٠,٤ مليون ريال موزعة كالتالي : ٢٩٨٠٣,٩١ مليون ريال من اليابان ، و ١٨٧٣٧,٧١ مليون ريال من الولايات المتحدة ، و ٧٩٣٤,٢٨٣ مليون ريال من أوروبا ، و ١٢١٤,٤٨٨ مليون ريال من باقى دول العالم . وباعتبار أن قيمة إعادة التصدير من السيارات السياحة تساوى ١٩٩٣,٠٦١ مليون ريال ، فإن قيمة صافى المستوردات من السيارات السياحية تساوى ٥٥٦٩٧,٣٣ مليون ريال . وبصورة نسبية ، فإن ٥١,٦٦٪ من قيمة المستوردات يعود لليابان ، و ٣٢,٤٨٪ للولايات المتحدة الأمريكية ، و ١٣,٧٦٪ لأوروبا ، و ٢,١٪ لباقي دول العالم . جدول ملحق رقم (٤) .

يختلف التوزيع القيمي للسيارات السياحية المستوردة فى المملكة عن التوزيع العدى لاختلاف أسعار السيارات حسب مصدرها . فانخفضت حصة اليابان القيمي من مستوردات السيارات السياحية فى السعودية ، عن حصتها العدي ، متراوحة بين ٢٥,٩٥٪ عام ١٩٧٧م و ٦١,٥٨٪ عام ١٩٨٥م ، ومع ذلك تبقى اليابان المصدر الرئيسى والأهم عدياً وقيماً ، فى سوق السيارات السياحية السعودية . وارتفعت الحصة القيمي للسيارات الأمريكية متغيرة بين ١٥,٦٪ عام ١٩٨٥م و ٤٥,٤٨٪ عام ١٩٧٩م ومحتلة بذلك المرتبة الثانية . وفى المرتبة الثالثة تأتى الدول الأوربية ، حيث بلغت نسبة قيمة واردات المملكة من السيارات الأوربية ٧,١٪ من قيمة مستورداتها من السيارات السياحية عام ١٩٨٠م و ٢٣,٢٪ عام ١٩٨٦م . أما بقية دول العالم فتراوحت نسبة قيمة صادراتها بين ٠,١٪ عام ١٩٨٤م ، و ١٨,٨٨٪ عام ١٩٧٧م . جدول ملحق رقم (٥) .

٣- التركيب العمري والعمر المتوسط للسيارات فى المملكة :

لا تكفى إحصاءات مستوردات السيارات لمعرفة التوزيع العمري للسيارات فى السعودية . فعدد السيارات فيها عدد تراكمى يتزايد بعدد ما يتدفق إليها من صافى المستوردات ، ويتناقص بعدد السيارات التالفة نتيجة للاستخدام التدريجى أو لحوادث السير . ولتقدير التوزيع العمري للسيارات فى المملكة ، بغرض حساب العمر المتوسط للسيارة فيها ، تم استخدام بيانات الفحص الدورى للسيارات فى الرياض لعام ١٩٩١م (١٤١١هـ) ، والتي نلخصها فى الجدول رقم (١) التالى :

جدول رقم (١)

توزيع السيارات حسب سنة الصنع
فى المملكة عام ١٩٩١م (١٤١١هـ)

التكرار النسبى %	نموذج السيارة (سنة الصنع)
١٩,٤٤	عام ١٩٨٠ وأقل
٧,٩٨	١٩٨١
١٢,٧٠	١٩٨٢
١٤,٩٠	١٩٨٣
١٢,٥٨	١٩٨٤
٩,٧٥	١٩٨٥
٥,٩١	١٩٨٦
٤,٦٣	١٩٨٧
٦,٠٩	١٩٨٨
٦,٠٢	١٩٨٩
١٠٠,٠٠	المجموع

المصدر : محطة الفحص الدورى للسيارات ، الرياض ، ١٩٩١م .

ومن المعلوم أن أنظمة الفحص الدوري للسيارات في المملكة ، تعفى السيارات التي يقل عمرها عن عامين من إجراءات الفحص الدوري ، وبالتالي لا تدخل السيارات الحديثة التي يقل عمرها عن العامين ضمن إحصاءات الفحص الدوري للسيارات . وهكذا ، يتراوح عمر فئة السيارات موديل عام ١٩٨٩م مثلاً بين العامين والثلاثة أعوام - عام ١٩٩١م - وفئة السيارات من موديل عام ١٩٨٨م بين ثلاثة وأربعة أعوام . ولا بد لاستكمال التوزيع السابق ، من الأخذ بعين الاعتبار ، لتكرار السيارات التي تقل أعمارها عن سنتين ، وبالعودة إلى إحصاءات المستوردات في المملكة ، تبين أن مستوردات السيارات وأجزائها قد ازدادت عام ١٩٩٠م بالنسبة لعام ١٩٨٩م بنسبة ١٧٪ ولعام ١٩٩١م بالنسبة لعام ١٩٩٠م بنسبة ٤٠,٥٪ . ويأخذ هاتين النسبتين في الحسبان ، وتقدير التكرار النسبي للفئتين الأولى والثانية الناقصتين في التوزيع العمري للسيارات ، يأخذ التوزيع العمري للسيارات الشكل المتكامل التالي ، جدول رقم (٢) :

جدول رقم (٢)

التوزيع العمري للسيارات في المملكة لعام ١٩٩١م

التكرار النسبي/٪	فئات العمر بالسنة
٨,٤٦٦	صفر وأقل من ١
٦,٠٢٠	١ وأقل من ٢
٥,١٤٧	٢ وأقل من ٣
٥,٢٠٨	٣ وأقل من ٤
٣,٩٥٩	٤ وأقل من ٥
٥,٠٥٤	٥ وأقل من ٦
٨,٣٣٨	٦ وأقل من ٧
١٠,٧٥٨	٧ وأقل من ٨
١٢,٧٤٢	٨ وأقل من ٩
١٠,٨٦٠	٩ وأقل من ١٠
٦,٨٢٤	١٠ وأقل من ١١
١٦,٦٢٤	١١ فأكثر
١٠٠,٠٠٠	المجموع

المصدر : إعداد الباحث اعتماداً على بيانات محطة الفحص الدوري للسيارات ، الرياض ، ١٩٩١م .

وبالاعتماد على التوزيع التكرارى السابق لأعمار السيارات فى المملكة ، وبافتراض أن طول الفئة المفتوحة الأخيرة يساوى سنة واحدة (طول الفئة السابقة) ، يتبين أن الوسط الحسابى لعمر السيارة يساوى سبع سنوات ، أما إذا افترضنا أن طول الفئة المفتوحة الأخيرة يساوى ست سنوات ، فإن العمر المتوسط للسيارة سوف يرتفع إلى ٧,٥ سنة (5) .

٤ - التركيب السعري للسيارات السياحية المستوردة :

يمكن حساب سعر السيارة السياحية المتوسط وذلك بقسمة قيم السيارات السياحية المستوردة على أعدادها . ويبين الجدول الملحق رقم (٦) ، تطور سعر السيارة السياحية المستوردة فى السوق السعودية خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م ، وذلك بالنسبة لجميع السيارات ، وللسيارات اليابانية والأمريكية والأوروبية والأخرى .

فقد ازداد سعر السيارة السياحية المستوردة بالمتوسط من ١٥٧٥٤ ريالاً عام ١٩٧٦م إلى ٤٥٩٣٧ ريالاً عام ١٩٩٠م ، ويقدر المعدل السنوى لزيادة سعر السيارة السياحية بـ ٨,٦٤٪ . وهذا يعنى أن سعر السيارة السياحية المستوردة يتضاعف بالتقريب كل ٨,٣٦ سنة .

وارتفع سعر السيارة اليابانية المتوسط من ١٠٤٠٠ ريال عام ١٩٧٩م إلى ٣٨٦٨٧ ريالاً عام ١٩٩٠م ، وقدر المعدل السنوى لارتفاع سعر السيارة السياحية اليابانية بـ ٩,٧٥٪ سنوياً . أى أن سعر السيارة اليابانية يتضاعف كل ٧,٤٥ سنة .

وارتفع سعر السيارة الأمريكية المتوسط من ١٧٠١٤ ريالاً عام ١٩٧٦م إلى ٥٩٠٨٥ ريالاً عام ١٩٩٠م ، وقدر المعدل السنوى لارتفاع سعر السيارة السياحية الأمريكية بـ ٨,٨٨٪ سنوياً ، أى أن سعر السيارة الأمريكية يتضاعف كل ٨,١٥ سنة .

وازداد سعر السيارة الأوروبية المتوسط من ١٥٨١٣ ريالاً عام ١٩٧٨م إلى ٨٣٨٣٨ ريالاً عام ١٩٩٠م وقدر المعدل السنوى لارتفاع سعر السيارة السياحية الأوروبية بـ ١١,٨٢٪ سنوياً ، أى أن سعر السيارة الأوروبية يتضاعف كل ٦,٢ سنة .

وبمقارنة السعر المتوسط ، ومعدل ارتفاعه السنوي⁽⁶⁾ ، خلال فترة الدراسة ، لكل من السيارات اليابانية والأمريكية والأوروبية ، نستطيع إيراد النتائج التالية :

- بلغ متوسط سعر السيارة ، للفترة المدروسة بكاملها ، محسوباً بقسمة مجموع قيم السيارات مقسوماً على عددها ، ما مقداره ٢١٧١١ ريالاً للسيارة اليابانية ، و ٣٩٩١٠ للسيارة الأمريكية ، و ٤٣٩٣٧ ريالاً للسيارة الأوروبية .

- يزيد سعر السيارة الأوروبية بالمتوسط عن سعر السيارة الأمريكية ، كما يزيد سعر السيارة الأمريكية بالمتوسط عن سعر السيارة اليابانية . فقد بلغ سعر السيارة الأوروبية ٢,٠٢ ضعف سعر السيارة اليابانية ، وسعر السيارة الأمريكية ١,٨٤ ضعف سعر السيارة اليابانية ، حيث حُسب السعر المتوسط لكامل فترة الدراسة .

- ارتفعت أسعار السيارات السياحية في مجموعات الدول المصدرة الثلاث بمعدلات سنوية مختلفة ، فكانت أسعار السيارات الأوروبية الأكثر ارتفاعاً (١١,٨٢٪) ، ثم تلتها السيارات اليابانية (٩,٧٥٪) ، وأخيراً السيارات الأمريكية (٨,٨٨٪) .

- يُعزى ارتفاع سعر السيارة اليابانية في السوق السعودية إلى ارتفاع سعر الين الياباني بالنسبة للريال السعودي ، أكثر من ارتفاع سعر السيارة اليابانية بالين الياباني . ففي حين ارتفع سعر السيارة اليابانية مقيماً بالريال السعودي بمعدل ٩,٧٥٪ سنوياً ، لم يرتفع سعر السيارة اليابانية مقيماً بالين الياباني سوى بمعدل ٢,١٢٪ سنوياً . وفي حين ارتفع سعر السيارة الأمريكية مقيماً بالريال السعودي بنسبة ٨,٨٨٪ سنوياً ، فقد ارتفع سعر السيارة الأمريكية مقيماً بالدولار الأمريكي بنسبة ٨,٠٢٪ سنوياً⁽⁷⁾ . وهكذا يلاحظ أن معظم ارتفاع سعر السيارة اليابانية في السوق السعودية مردود إلى ارتفاع سعر الين الياباني ، الذي ارتفع بمعدل ٧,٤٧٪ سنوياً خلال فترة الدراسة ، في حين لم يرتفع سعر الدولار بالنسبة للريال إلا بنسبة ٠,٧٩٦٪ سنوياً [٥ ، ص : ١٠٢] .

ثانياً : تحليل اتجاهات المنافسة في سوق السيارات السياحية :

تتسم السوق السعودية للسيارات بأنها سوق حرة ومفتوحة ، تتنافس فيها الشركات والنماذج والدول المصنعة للسيارات السياحية ، ونتيجة لتغير القوى

الاقتصادية التنافسية فى العالم ، فقد كانت السوق السعودية موزعة بين الشركات الأوربية والأمريكية واليابانية ، ثم ما لبثت الشركات اليابانية أن حظيت بموقع تنافسى مرموق فى السوق السعودية على حساب الشركات الأوربية بالدرجة الأولى والأمريكية بالدرجة الثانية . أما الآن ، فتشهد السوق السعودية بوادر تغيرات جوهرية ، حيث نتوقع من الشركات الأمريكية منافسة تدريجية متزايدة للشركات اليابانية .

١ - المنافسة بين الشركات المنتجة للسيارات فى السوق السعودية :

تتصف السوق السعودية بانفتاحها الكبير على الأسواق العالمية المختلفة ، فعلى أرضية هذه السوق تتنافس الشركات الكبيرة والشركات الصغيرة المنتجة للسيارات على حد سواء ، فهناك - على سبيل المثال - إحدى وثمانون شركة منتجة للسيارات ، من مختلف أنحاء العالم بأنظمتهم وقاراتهم ودولهم المتباينة ، طرحت إنتاجها فى السوق السعودية بما يزيد عن الألف موديل من السيارات ، وبالطبع تتطلب دراسة المنافسة بين الشركات العالمية المنتجة للسيارات ، توافر بيانات تفصيلية عن السيارات المصدرة للسوق السعودية من هذه الشركات ، ولا تتوافر فى إحصاءات التجارة الخارجية بيانات تفصيلية من هذا النوع ، كما أن الشركات المصدرة للسيارات تتجنب عادة نشر بيانات تفصيلية عن وزنها وحصتها فى السوق ، نتيجة للسرية والمنافسة وحجب المعلومات عن الشركات الأخرى المنافسة ، إضافة إلى ذلك ، فمن اللازم الحصول على نوعين من البيانات الإحصائية ، لدراسة هذه الظاهرة : الوزن السنوى لكل شركة من الشركات المنتجة للسيارات ممثلاً فى حصتها النسبية من السيارات المستوردة سنوياً ، والوزن التراكمى لكل شركة من الشركات المنتجة للسيارات ممثلاً برصيد التراكم النسبى فى السوق السعودية . وقد تمكنا من الحصول على هذه البيانات الهامة من إدارة الفحص الدورى للسيارات فى الرياض . ومن غير المفيد عرض مساهمة الشركات الإحدى والثمانين التى طرحت بموديلاتها فى السوق السعودية ، لأن حصة العديد منها لا تكاد تذكر . وقد تركز الاهتمام على أكبر الشركات المصدرة للسيارات ، وحسبت أهميتها النسبية فى سوق السيارات التراكمى^(٨) فى المملكة ، فحصلنا على النتائج المعروضة فى الجدول رقم (٣) التالى :

جدول رقم (٣)
الأهمية النسبية للشركات
المصدرة للسيارات فى السوق التراكمية السعودية

الترتيب	الشركة المصدرة للسيارات	الجنسية	الأهمية النسبية التراكمية %
١	تويوتا	اليابان	٣١,٢٢٥٦٩
٢	نيسان	اليابان	٢٠,٧٨٥٦٣
٣	شيفروليه	الولايات المتحدة	٨,٦٧٠٧٦٧
٤	مازدا	اليابان	٨,٣٦٦٦٠٤
٥	مرسيدس	المانيا	٦,٧٢٦٨١٩
٦	جيمس	الولايات المتحدة	٤,٨٣١٩٩١
٧	ميتسوبيشى	اليابان	٣,٥٠٨٠٦٨
٨	بويك	الولايات المتحدة	٢,٠٣٢٢٠٠
٩	هوندا	اليابان	١,٩٤٩٧٦٣٠
١٠	بونتياك	الولايات المتحدة	١,٢٠٦٧٣٢٠
١١	دايهاتسو	اليابان	١,١٢٩٤٩٢
١٢	إيسوزو	اليابان	١,٠٧٧٦٣٧
١٣	سوزوكى	اليابان	٠,٩٨٩٤٥٣
١٤	بيجو	فرنسا	٠,٩٤٦٤٢١
١٥	هونداى	كوريا الجنوبية	٠,٨١٢٨٨٠
١٦	فولفو	السويد	٠,٧٨٣٢٥٧
١٧	أولدوزموبييل	الولايات المتحدة	٠,٥٥٥٨٥٣
١٨	كريسلر	الولايات المتحدة	٠,٥٢١٣٧٣
١٩	كاديلاك	الولايات المتحدة	٠,٤٨٨٩٤٥
٢٠	سويارو	اليابان	٠,٤٥٢٠٧١
	المجموع		٩٧,٠٦٦٤٨

المصدر : محطة الفحم النورى للسيارات ، الرياض ، ١٩٩١ م .

ويلاحظ أن الشركات الخمس الأولى تساهم بنسبة ٧٥,٧٧٦٪ من السوق السعودية للسيارات والشركات العشر الأولى تساهم بنسبة ٨٩,٣٠٤٪ من السوق السعودية، في حين تساهم الشركات العشرين بما نسبته ٩٧,٠٦٢٪ من سوق السيارات. وتبرز بين الشركات الخمس الأولى ثلاث شركات يابانية وشركة واحدة أمريكية وشركة واحدة ألمانية، ومن بين الشركات العشر الأولى: خمس شركات يابانية، وأربع شركات أمريكية، وشركة ألمانية. وتساهم الشركات العشرين المذكورة، بحوالي ٩٧٪ من سوق السيارات في السعودية، علماً بأن هناك حوالي ستين شركة أخرى لا تساهم إلا بحوالي ٣٪ من حجم السوق السعودية.

وبالتنظر إلى توزيع أهم الشركات المصدرة للسيارات للسوق السعودية، حسب جنسيتها، يمكن تجميع وعرض هذه الشركات على النحو الموضح في الجدول رقم (٤) التالي:

جدول رقم (٤)
الحصة التراكمية للشركات
المصدرة للسيارات من السوق السعودية حسب جنسيتها

السيارات اليابانية	٪	السيارات الأمريكية	٪	السيارات الأوربية	٪
تويوتا	٢١,٢٢٥٦٩	شيفروليه	٨,٦٧٠٧٦٧	مرسيدس	٦,٧٢٦٨١٩
نيسان	٢٠,٧٨٥٦٣	جيمس	٤,٨٤١٩٩١	بيجو	٠,٩٤٦٤٢١
مازدا	٨,٣٦٦٦٠٤	بويك	٢,٠٣٢٢٠٠	فولفو	٠,٧٨٣٢٥٧
ميتسوبيشي	٣,٥٠٨٠٦٨	بونتياك	١,٢٠٦٧٣٢	ب. م. يو	٠,٣٩٧٦١٤
هوندا	١,٩٤٩٧٦٣	أولدزموبييل	٠,٥٥٥٨٥٣	مان	٠,٢٠٧٧٦٩
دايهاتسو	١,١٢٩٤٩٤	كريسلر	٠,٥٢١٣٧٣	جاكوار	٠,١٣٤٢٢٥
إيسوزو	١,٠٧٧٦٣٧	كاديلاك	٠,٤٨٨٩٤٥	فيات	٠,١١١٧٨٦
سوزوكي	٠,٩٨٩٤٥٣	فورد	٠,٤١٨٨٢٢	رينو	٠,٠٩٤٨٨٨
هينو	٠,١٥٦٨٧				
المجموع	٪٦٩,٦٤١٢٨		٪١٨,٧٣٦٦٨٣		٪٩,٤٠٢٧٧٩

المصدر: محطة الفحم النوى للسيارات، الرياض، ١٩٩١م.

وتؤكد هذه البيانات أن ٧٠٪ من العدد التراكمى لأعداد السيارات فى المملكة يابانية الصنع ، وأن ١٩٪ منها أمريكية الصنع ، وأن ١٠٪ منها أوروبية الصنع ، فى حين يبقى لبقية دول العالم ما نسبته ٨٪ من عدد السيارات التراكمى فى المملكة . لذلك فإن سوق السيارات فى المملكة يابانية فى الدرجة الأولى ، وأمريكية فى الدرجة الثانية ، وبالتالي فإن أرضية المنافسة على سوق السيارات فى المملكة ، تتبلور بين المصدرين اليابانيين والمصدرين الأمريكيين بشكل رئيس .

٢ - المنافسة بين نماذج السيارات السياحية الشائعة فى السعودية :

بالإضافة إلى الأهمية العددية والقيمة للسيارات السياحية ، من المفيد التعرف على أهم نماذج السيارات السياحية الأكثر شيوعاً فى المملكة ، وكذلك على الوزن النسبى لكل من هذه النماذج فى المخزون التراكمى لسوق السيارات السياحية فى السعودية . وقد اعتمدنا فى هذا السياق على البيانات الغنية والتفصيلية التى حصلنا عليها من الفحص الدورى للسيارات فى الرياض ، والمتعلقة بتوزيع السيارات المجتازة للفحص الدورى فى عام ١٩٩١م (عام ١٤١١هـ) . ويتبين من الجدول رقم (٥) ، المتضمن عرضاً مرتباً لعشرين من النماذج الأكثر شيوعاً فى السوق السعودية للسيارات السياحية .

ويتبين أن السيارة السياحية الأكثر شيوعاً فى المملكة هى سيارة تويوتا كريسيدا بحصة عددية نسبية قدرها ١١,٢٢٪ من مجموع عدد السيارات (السياحية وغير السياحية) ، وتليها فى المرتبة الثانية سيارة مازدا موديل ٩٢٩ بنسبة ٥,٩٥٪ ثم سيارة نيسان لوريل بنسبة ٥,١٣٪ . ونلاحظ أن من بين النماذج العشرين الأكثر استخداماً فى السعودية ، والمثلة لحوالى ٤٥,٦٪ من عدد السيارات الكلى ، هناك ١١ نموذجاً يابانياً ، و ٥ نماذج أمريكية ، و ٣ نماذج ألمانية ، ونموذج كورى جنوبى واحد .

جدول رقم (٥)

نماذج السيارات الشائعة في السعودية وأهميتها النسبية عام ١٩٩١م

الترتيب	نوع السيارة	النموذج	البلد المصدر	الأهمية النسبية %
١	تويوتا	كرييدا	اليابان	١١,٢٢٤٧٩
٢	مازدا	٩٢٩	اليابان	٥,٩٥٠٢٩
٣	نيسان	لوريل	اليابان	٥,١٢٦٩٦
٤	شيفروليه	كابريس	الولايات المتحدة	٤,٧٠٠٢١
٥	تويوتا	لاند كروزر	اليابان	٣,٦٣٢٩٣
٦	تويوتا	كورولا	اليابان	١,٧٣٦٧٨
٧	تويوتا	كراون	اليابان	١,٦٩١٥١
٨	جيمس	اس كلاسيك	الولايات المتحدة	١,٦٧٢٦٧
٩	هوندا	أكور	اليابان	١,٣٦٣٩١
١٠	بويك	بارك افونيو	الولايات المتحدة	١,٣٦٢٨٢
١١	ميتسوبيشي	جالانت	اليابان	١,٢٢٤٠٥
١٢	مرسيدس	٢٨٠ إس	المانيا	١,١٠٣٩٢
١٣	تويوتا	تاكسي	اليابان	٠,٦٩٦٨٧
١٤	مرسيدس	٥٠٠ سيل	المانيا	٠,٦٤٨٤٣
١٥	تويوتا	كورونا	اليابان	٠,٦٤٧٧٧
١٦	نيسان	سيدريك	اليابان	٠,٦١٢١٦
١٧	هونداى	ستيلر	كوريا الجنوبية	٠,٥٨٨٤٤
١٨	جيمس	سباريان	الولايات المتحدة	٠,٥٧٧٣٢
١٩	شيفروليه	سيلفيزادو	الولايات المتحدة	٠,٥٤٢٧٠
٢٠	مرسيدس بنز	٢٠٠	المانيا	٠,٤٩٢٧٥

المصدر : محطة الفحم النورى للسيارات ، الرياض ، ١٩٩١م

٢ - العلاقة التنافسية بين مصدري السيارات إلى السوق السعودية :

بعد معرفة تركيب السوق السعودية للسيارات ، وأهمية كل من مصدري السيارات فيها ، من المفيد تحليل المنافسة بين مصدري السيارات ، وتحديد الشركات الأكثر تنافساً في هذه السوق ، وقد تم الاعتماد على البيانات التي حصلنا عليها من مكتب الفحص الدوري في الرياض عن الحصص النسبية لكل ماركة من ماركات السيارات ، وذلك من واقع أعداد السيارات التي اجتازت الفحص الدوري الإلزامي خلال الفترة ١٩٨٠ - ١٩٨٩ م . وسنحاول تحديد مجموعات الشركات المتنافسة فيما بينها ، من خلال دراسة العلاقة المتبادلة بين حصصها النسبية العديدة في السوق السعودية .

ومن المفيد بالطبع ، دراسة المنافسة بين الشركات المصدرة المختلفة مهما يكن وزنها التنافسي في السوق السعودية ، ولكن ذلك يتطلب عمليات حسابية طويلة لوجود ثمانين مصدراً للسيارات إلى السوق السعودية . لذلك ، فقد اكتفينا بإجراء هذا التحليل بين الشركات العشر الأقوى في السوق ، والتي تتنافس على حوالى ٩٠٪ من سوق السيارات في المملكة ، جدول ملحق رقم (٧) . وقد تم الاعتماد على مبدأ بسيط لدراسة العلاقة بين متغيرين (Y_A) الحصة العديدة للشركة A ، و (X_B) الحصة العديدة للشركة B ، وذلك بربط هذين المتغيرين بعلاقة خطية بسيطة من الشكل : $Y_A = a + \beta X_B + \mu$ ، وتقدير معاملات النموذج بطريقة المربعات الصغرى العادية . ويعتمد هذا النموذج على افتراض وجود علاقة سببية صريحة أو ضمنية بين المتغيرين التابع والمستقل . ولا بد من التنبيه هنا إلى أن هذه العلاقة السببية غير واضحة المعالم ، فمن الممكن نتيجة لطبيعة العلاقة التنافسية بين الشركتين A و B أن تؤثر X في Y ، أو Y في X ، أو تكون هناك علاقة متداخلة بين المتغيرين (تماماً كالعلاقة بين الطول والوزن) . وربما يكون من المفضل هنا ، الاستغناء عن مفهوم الانحدار ، والاكتفاء بحساب معاملات الارتباط البسيطة بين المتغيرات التي لا يتطلب حسابها تحديداً مسبقاً للمتغير التابع والمتغير المستقل [٦ ، ص : ٦٤ - ٦٥] . ولكن النتيجة في حال النموذج الخطي البسيط واحدة لارتباط معامل التحديد (r^2) وإحصائية ستودنت لمعامل الانحدار بعلاقة ثابتة^(٩) [٤ ، ص ٧٣] . ولكن أسلوب الانحدار يمتاز بإمكانية اختبار معاملاته اعتماداً على إحصائية ستودنت ، بمستوى دلالة محدد . وربما يكون

ذلك وراء تفضيل معامل الانحدار وإحصائية ستودنت على معامل الارتباط . ويمكن تفسير نتائج تقدير النموذج وفق المعايير التالية :

- إذا كان معامل الانحدار β ، سالب الإشارة الجبرية ومعنوياً إحصائياً ، فهذا يدل على وجود علاقة عكسية بين الحصة العددية النسبية لكل من الشركتين A و B ، وبالتالي على وجود تنافس بين منتجات هاتين الشركتين فى السوق السعودية .

- إذا كان معامل الانحدار β ، موجباً ومعنوياً ، فهذا يعنى أن الشركتين A و B ، تزيدان حصتهما النسبية فى السوق السعودية على حساب شركات أخرى ، وبالتالي فهما ليستا متنافستين فيما بينهما بالضرورة .

- إذا كان معامل الانحدار β ، موجباً أو سالباً وغير معنوياً إحصائياً ، فهذا يفيد بعدم وجود علاقة خطية بين الحصص العددية النسبية للشركتين A و B ، فى السوق السعودية ، وبالتالي على استبعاد التنافس بينهما .

وبفحص نتائج التقدير المعروضة فى الجدول الملحق رقم (٨) ، نستطيع معرفة مجموعة الشركات المصدرة المتنافسة فيما بينها . فمثلاً نجد أن شركة تويوتا على تنافس مع كل من شركة مازدا ومرسيدس وبويك ، وأن زيادة حصة كل من هذه الشركات سيكون على حساب الشركات الأخرى فى هذه المجموعة . كما أن شركة نيسان تتنافس مع كل من شركة جيمس وميتسوبيشى ، وأن زيادة حصة أى من شركات هذه المجموعة سيكون أيضاً على حساب الحصص النسبية للشركات الباقية . وتفيد قيمة معامل الانحدار فى تقييم العلاقة التنافسية وقياسها ، فمثلاً نجد أن العلاقة التنافسية بين شركة تويوتا وشركة بويك (-٢,٢٣٧) أكبر من العلاقة التنافسية بين شركة تويوتا وشركة مازدا (-٠,٥٩٧) ، وأن العلاقة التنافسية بين شركة نيسان وشركة بويك (-٣,٥١٢) أقوى من العلاقة التنافسية بين شركة نيسان وشركة جيمس (-٣,٤٥٩) ، وهكذا يمكن تفسير بقية النتائج .

٤ - المنافسة بين المجموعات المصدرة للسيارات السياحية فى السوق السعودية :

نستطيع دراسة المنافسة بين الدول المصدرة للسيارات السياحية فى سوق المملكة للسيارات من خلال مداخل متعددة . فمن الممكن اعتبار الحصة النسبية العددية أو

القيمة لكل مصدر للسيارات إلى سوق المملكة كمتغير تابع وتفسيره بمجموعة من المتغيرات التفسيرية (سعر السيارة المتوسط ، دخل المستهلك ، نسبة التحضر ، مرونة الطلب السعرية ، الخصائص الفنية للسيارات ، نفقات الدعاية والإعلان ، كفاءة الوكيل المحلي في عملية التوزيع ، أذواق المستهلكين ، إلخ ...). ورغم تميز هذا الأسلوب إلا أنه يصطدم بعقبة أساسية كامنة في عدم توافر البيانات الإحصائية نتيجة للسرية المتصفة بها سوق السيارات . كما أن هذا المدخل لا يسمح بتحليل العلاقة بين الحصص النسبية المتداخلة والمتنافسة في السوق ، وإنما يدرس كل منها على حده . ومن الممكن أيضاً ربط الحصص النسبية القيمة أو العددية للمصدرين من خلال النماذج القياسية ، بأخذ إحدى الحصص النسبية كمتغير تابع وبعض الحصص الأخرى كمتغيرات تفسيرية . وتبدو إمكانية تطبيق هذا الأسلوب وراء التمسك به رغم مشاكل صياغة النماذج والتحيز في تقدير معالمها . فاعتبار إحدى الحصص النسبية متغيراً تابعاً وبقية الحصص كمتغيرات تفسيرية ، يمكن من دراسة العلاقة التنافسية بين المصدرين ويسمح بتقدير بعض المرونة والمؤشرات ولكنه يتطلب افتراض علاقة سببية بين الحصص يصعب تبريرها . كما أن ارتباط الحصص النسبية فيما بينها يؤدي في حال صلاحية النماذج المقدرة إلى احتمال ربط بعض أو كل المتغيرات التفسيرية في النماذج بحد الخطأ العشوائي ، مما قد ينتج عنه تقديرات متميزة . ورغم هذه القيود والتحفظات على صياغة النماذج القياسية المستخدمة وتقديرات معالمها إلا أنها ستعتمد على علاقتها كإطار لتحليل العلاقة التنافسية بين مصدرى السيارات السياحية في السوق السعودية . وفي قياس المنافسة بين الدول المصدرة للسيارات في السوق السعودية ، يمكن الاعتماد على متغيرات أعداد أو قيم السيارات المستوردة ، أو أخذ الحصص النسبية للمجموعات المصدرة . كما نستطيع الاعتماد على المتغيرات والنسب أو لوغاريتماتها سعياً وراء التقديرات الأكثر معنوية ، ففي تحليل المنافسة العددية في سوق السيارات السعودية ، تم الاعتماد على تقدير العلاقة بين حصة كل مصدر إلى السوق السعودية ، مقاسة بنسبة واردات المملكة من السيارات السياحية من كل مصدر إلى مجموع واردات السيارات السياحية . ومن البديهي أن التغير في الحصة العددية لأحد المصدرين (اليابان مثلاً) ، يؤدي إلى تغيرات في الحصص العددية لكل من الولايات المتحدة وأوروبا وبقية دول العالم ، والعكس بالعكس .

وبالاعتماد على قياس المنافسة انطلاقاً من الحصة النسبية للمجموعات المصدرة للسيارات السياحية ، تم الحصول على النماذج اللوغاريتمية الخطية التالية :

أ - حصة اليابان العددية النسبية كمتغير تابع ⁽¹⁰⁾ .

$$\ln RN_J = 6.5778215 - 0.5591498 \ln RN_A - 0.3416743 \ln RN_E + e$$

$$(19.684735) \quad (- 6.6387621) \quad (- 4.8442952) \quad \{1\}$$

$$R^2 = 0.821722 \quad F = 2765536 \quad DW = 1.954443^* \quad SSE = 0.148256 \quad N = 15$$

ب - حصة الولايات المتحدة العددية النسبية كمتغير تابع :

$$\ln RN_A = 10.005198 - 1.4056947 \ln RN_J - 0.5231996 \ln RN_E$$

$$(9.9889369) \quad (- 6.6387621) \quad (- 4.3980442) \quad \{2\}$$

$$R^2 = 0.798263 \quad F = 23.72714 \quad DW = 2.206335^* \quad SSE = 0.372714 \quad N = 15$$

ج - حصة الدول الأوروبية العددية النسبية كمتغير تابع :

$$\ln RN_E = 13.766504 - 1.9365200 \ln RN_J - 1.1795439 \ln RN_A$$

$$(5.9935665) \quad (- 4.8442952) \quad (- 4.3980442) \quad \{3\}$$

$$R^2 = 0.681056 \quad F = 12.81209 \quad DW = 2.306116^* \quad SSE = 0.840276 \quad N = 15$$

حيث يرمز المتغير : RN_J : لنسبة عدد السيارات السياحية المستوردة من اليابان إلى مجموع مستوردات المملكة من السيارات السياحية (الحصة العددية لليابان من السيارات السياحية المستوردة) .

و RN_A : لنسبة عدد السيارات السياحية المستوردة من الولايات المتحدة الأمريكية إلى المجموع .

و RN_E : لنسبة عدد السيارات السياحية المستوردة من الدول الأوروبية إلى المجموع .

ونلاحظ أن النتائج المنبثقة من هذه النماذج غير متناقضة فيما بينها . ويتبين أن النموذج رقم (١) يعطى أفضل التقديرات ، فمعاملات الانحدار معنوية جميعاً بمستوى دلالة ٠.١٪ ومعامل ديربين واتسون يدل على أن النموذج لا يعاني من مشكلة الارتباط الذاتي بمستوى دلالة ١٪ وبالتالي نستطيع تفسير معاملات النموذج على النحو التالي : تؤدي كل زيادة في الحصة العددية النسبية للسيارات الأمريكية بنسبة ١٪ ، إلى تناقص في الحصة العددية النسبية للسيارات اليابانية بنسبة ٠.٥٥٩٪ بافتراض ثبات الحصة العددية النسبية للسيارات الأوربية . كما تؤدي كل زيادة في الحصة العددية النسبية للسيارات الأوربية بنسبة ١٪ إلى تناقص في الحصة العددية النسبية للسيارات اليابانية بنسبة ٠.٣٤٪ ، وذلك بافتراض ثبات الحصة العددية النسبية للسيارات الأمريكية .

ويعنى آخر ، تقيس معاملات النموذج (١) المرونتين الجزئيتين التاليتين :

$$En_{J/A} = \frac{\frac{\delta RN_J}{RN_J}}{\frac{\delta RN_A}{RN_A}} = - 0.5591498$$

$$En_{J/E} = \frac{\frac{\delta RN_J}{RN_J}}{\frac{\delta RN_E}{RN_E}} = - 0.3416743$$

وهذا يعنى أن مرونة حصة اليابان العددية بالنسبة لحصة الولايات المتحدة ، تساوى (١,٦٣) ضعف مرونة حصة اليابان العددية بالنسبة لحصة أوروبا ، أى أن المنافسة العددية بين السيارات السياحية اليابانية والأمريكية أقوى من المنافسة بين السيارات اليابانية والأوربية ، فى سوق السيارات فى السعودية . كما يمكن تفسير هذه النتيجة بشكل أدق : فإزاء السيارات اليابانية ، تبلغ منافسة السيارات الأمريكية ١,٦٣ ضعف منافسة السيارات الأوربية . ويمكن حساب بقية النسب بين المرونتات وتفسيرها بصورة مشابهة .

أما تحليل المنافسة بالاعتماد على المتغيرات القيمية لواردات السيارات السياحية ،
 فيمكن التعبير عنها بصورة مشابهة من خلال النماذج اللوغاريتمية الخطية التالية :
 أ - حصة اليابان القيمية النسبية كمتغير تابع :

$$\ln RV_J = 9.1575897 - 1.0329108 \ln RV_A - 0.6590055 \ln RV_E + e$$

$$(8.2846852) \quad (-5.1082094) \quad (-3.7168447) \quad \{4\}$$

$$R^2 = 0.688252 \quad F = 13.24634 \quad DW = 1.842772^* \quad SSE = 0.221316 \quad N = 15$$

ب - حصة الولايات المتحدة القيمية النسبية كمتغير تابع :

$$\ln RV_A = 7.7400381 - 0.6631629 \ln RV_J - 0.6584278 \ln RV_E + e$$

$$(14.65549) \quad (-5.1082094) \quad (-7.7108621) \quad \{5\}$$

$$R^2 = 0.887377 \quad F = 4727511 \quad DW = 2.421408^* \quad SSE = 0.142092 \quad N = 15$$

ج - حصة الدول الأوربية القيمية النسبية كمتغير تابع :

$$\ln RV_E = 10.116067 - 0.8120612 \ln RV_J - 1.2637190 \ln RV_A + e$$

$$(8.024477) \quad (-3.7168447) \quad (-7.7108621) \quad \{6\}$$

$$R^2 = 0.833808 \quad F = 30.10281 \quad DW = 2.366729^* \quad SSE = 0.272717 \quad N = 15$$

حيث يمثل المتغير : RV_J نسبة قيمة مستوردات المملكة من السيارات السياحية
 اليابانية من مجموع قيم السيارات السياحية المستوردة ، أى حصة اليابان القيمية من
 مستوردات السيارات السياحية السعودية .

و RV_A : نسبة قيمة مستوردات المملكة من السيارات السياحية الأمريكية إلى
 مجموع القيم .

و RV_E : نسبة قيمة مستوردات المملكة من السيارات السياحية الأوربية إلى
 مجموع القيم .

ويلاحظ أن النموذج رقم (هـ) أفضل النماذج قياسياً ، فجميع معاملاتته معنوية بمستوى دلالة ٠.١٪ ، ولا يعاني من مشكلة الارتباط الذاتي باختبار إحصائية ديرين واتسون بمستوى دلالة ١٪ . ويفيد هذا النموذج أن زيادة في الحصة القيمة النسبية لواردات المملكة من السيارات اليابانية بنسبة ١٪ تؤدي إلى تناقص في الحصة النسبية القيمة لواردات المملكة من السيارات الأمريكية بنسبة ٠.٦٦ ، ٣٠٪ بافتراض ثبات الحصة القيمة لواردات المملكة من السيارات السياحية الأوروبية . كما أن زيادة الحصة القيمة النسبية لواردات المملكة من السيارات الأوروبية بنسبة ١٪ ، تؤدي إلى تناقص في الحصة القيمة النسبية لواردات المملكة من السيارات الأمريكية بنسبة ٠.٦٥٨٪ بافتراض ثبات الحصة القيمة النسبية لواردات المملكة من السيارات اليابانية . واعتماداً على معلمات النموذج (هـ) ، يمكن حساب المرونات الجزئية التالية :

$$Ev_{A/J} = \frac{\frac{\delta RV_A}{RV_A}}{\frac{\delta RV_J}{RV_J}} = -0.6631629$$

$$Ev_{A/E} = \frac{\frac{\delta RV_A}{RV_A}}{\frac{\delta RV_E}{RV_E}} = -0.6584278$$

وهذا يعنى أن مرونة حصة الولايات المتحدة القيمة بالنسبة لحصة اليابان ، تقترب من مرونة حصة الولايات المتحدة القيمة بالنسبة لحصة الدول الأوروبية . مما يدل على أن المنافسة القيمة بين الشركات اليابانية والأوروبية متقاربة التأثير على السيارات الأمريكية فى سوق السيارات السياحية السعودية . ويمكن تفسير هذه النتيجة على الشكل التالى : إزاء السيارات الأمريكية ، تساوى منافسة السيارات الأوروبية منافسة السيارات اليابانية . هذا ومن الممكن حساب بقية النسب بين المرونات وتفسيرها بطريقة مماثلة .

ثالثاً : عوامل وتوجهات الطلب على السيارات السياحية فى المملكة :

بفرض التعرف على طلب السيارات السياحية فى سوق المملكة ، سندرس بعض العوامل المؤثرة فى حجم الطلب على السيارات السياحية . ثم سنحلل على ضوء نتائج هذا البحث بصورة شاملة ، التغيرات الملحوظة والمتوقعة على سلوك المستهلك إزاء طلبه على السيارات السياحية ، والتي ستؤثر على طبيعة المنافسة فى هذا السوق .

١ - العوامل المحددة للطلب على السيارات السياحية فى المملكة :

تربط دوال الطلب بشكل عام ، بين الكمية المطلوبة من سلعة معينة ، والمتغيرات المؤثرة فى حجم الطلب ، كسعر السلعة ، وأسعار السلع المنافسة والمكملة ، ومستوى الدخل ، وعدد السكان ، وعادات الاستهلاك ، إلخ . وتمتاز هذه الدوال نظرياً ، بصفات محددة يملئها التحليل النظرى لسلوك الطلب [٧ ، ص : ٧٢ - ١٦٢] . ويختلف بالطبع الطلب على السيارات السياحية ، باعتبارها سلعة معمرة عن الطلب على السلع العادية التى يتم استهلاكها فى فترة زمنية واحدة ، من حيث طبيعة التغيرات التفسيرية ، حيث تبدو أهمية دخل السنوات السابقة ، والثروة ، و البيع بالتقسيط (التسليف) ، وسعر البنزين [٨ ، ص : ٣ - ٢٠] . وتفيد دراسة دوال الطلب على السيارات السياحية كذلك ، فى تقدير المرونة السعرية والدخلية ؛ وفيما يتعلق بدوال الطلب على السيارات السياحية فى المملكة ، من الضرورى الإشارة إلى الملاحظات التالية :

- يمثل المتغير التابع Q عدد السيارات السياحية المستوردة ، لكل فئة من فئات السيارات السياحية حسب مصدرها : أى عدد السيارات السياحية اليابانية أو الأمريكية أو الأوربية ، أو عدد السيارات الكلى .

ونشير إلى أن المتغير التابع ليس متجانساً تماماً ، فالسيارات السياحية اليابانية مثلاً ، تشمل أنواعاً وماركات متعددة ، تتفاوت من حيث الأسعار والمزايا والمواصفات .

- من المفروض أن يمثل المتغير التابع Q عدد السيارات السياحية المباعة فعلاً عند مستوى سعري محدد ، ولكننا سوف نستعاض عن هذا المتغير لعدم إمكانية الحصول عليه ، بحجم المستوردات من السيارات السياحية . وهذا الافتراض صحيح إلى حد

بعيد ، لعدم وجود صناعة سيارات محلية ، ولكنه يفتقر إلى أخذ التغيرات فى المخزون بعين الاعتبار . بمعنى أن الفرض السابق يقوم على اعتبار أن كل سيارة مستوردة مباعه فى العام نفسه الذى استوردت فيه .

- نظراً إلى عدم تمكننا من الحصول على بعض المتغيرات التفسيرية الهامة لحجم الطلب على السيارات السياحية ، كمستوى الدخل التصرفى للفرد ، وحجم القروض والتسهيلات المقدمة من المصارف وبيوتات البيع بالتقسيط ووكالات السيارات ، فقد اضطررنا للاعتماد على المتغيرات الإحصائية المتوفرة ، كالناتج القومى الإجمالى بأسعار ١٩٨٧م ، والناتج المحلى الإجمالى بالأسعار الجارية ، وحجم الإنفاق الاستهلاكى النهائى للقطاع العائلى ، والسعر المتوسط للسيارة السياحية حسب مصدرها ، وقيمة صادرات المملكة من النفط ، وعدد السكان ، إلخ وقد وجدنا أن هناك أربعة متغيرات هامة ، تفسر حجم الطلب على السيارات السياحية وهى :
سعر السيارة السياحية المتوسط حسب المصدر (P_i) ، والسعر المتوسط للسيارة السياحية السياحية المنافسة (P_j) ، والناتج القومى الإجمالى المتوسط (Y_{t-1}) بأسعار ١٩٨٧م للسنة السابقة ، ودرجة التحضر فى المجتمع السعودى (U) مقاسة بنسبة السكان الحضر إلى مجموع السكان [٩ ، ص : ٥١٤ - ٥١٥] . وقد استبعدت أسعار السيارات السياحية المنافسة ، عند وجود ارتباط خطى قوى جداً بين متوسطات أسعار السيارات السياحية المنافسة ، للتخلص من مشكلة الارتباط الخطى المتعدد عند تطبيق طريقة المربعات الصغرى العادية .

وفى البداية ، تم اختيار دالة طلب بمتغير تفسيري واحد من الشكل $(Q = \beta_0 P^{\beta_1})$ ، لتقدير مرونة الطلب السعرية (β_1) لكل نوع من أنواع السيارات السياحية حسب مصدرها . ويتقدير هذه الدالة على الطلب الكلى للسيارات السياحية Q_T ، والطلب على السيارات اليابانية Q_J ، والطلب على السيارات الأمريكية Q_A ، والطلب على السيارات الأوربية Q_E .
وتبين التقديرات أن مرونة الطلب السعرية على السيارات السياحية سالبة جميعاً ،

وغير معنوية إحصائياً باستثناء مرونة الطلب السعرية على السيارات الأوربية ، كما يتضح من النموذج (٧) التالي :

$$\ln Q_E = 17.86343 - 1.401752 \ln P_E + e \quad (7)$$

(3.849078) (-3.646441)

$$R^2 = 0.709924 \quad F = 13.46055 \quad DW = 1.78903^* \quad SSE = 0.896274 \quad N = 15$$

وتدل مقدرات النموذج (٧) أن مرونة الطلب السعرية على السيارات السياحية الأوربية تساوى ١,٤٠١٨ ، وهى مقدرات بمستوى دلالة ١٪ . كما تفيد هذه التقديرات بدهاءة بأن الطلب على السيارات السياحية فى المملكة لا يحدده سعر السيارة وحده . وتجدر الإشارة بأن التقديرات السابقة تعانى جميعاً من مشكلة الارتباط الذاتى من الدرجة الأولى ، مما حملنا على تصحيح تلك النماذج قبل إعادة تقديرها (١١) .

وقد حاولنا إيجاد أفضل دالة للطلب على مجموع السيارات السياحية المستوردة ، فتوصلنا إلى النموذج التالى :

$$\ln Q_T = -65.877008 - 1.234809 \ln P + 3.4234141 \ln Y_{t-1} + 11.344863 \ln u + e \quad (8)$$

(-6.511429) (-2.31039) (5.830167) (4.5738712)

$$R^2 = 0.861679 \quad F = 20.76511 \quad DW = 1.9217^* \quad SSE = 0.370378 \quad N = 14$$

ومعلمات هذا النموذج معنوية جميعاً بمستوى دلالة ٥٪ ، ولا يعانى من مشكلة الارتباط الذاتى . وتفيد مقدرات النموذج بأن مرونة الطلب الجزئية السعرية سالبة وتساوى ١,٢٣٤ ، بمعنى أن كل زيادة فى مستوى السعر بنسبة ١٪ تؤدي إلى تناقص الطلب على السيارات المستوردة بنسبة ١,٢٣٤٪ ، وأن مرونة الطلب الجزئية الدخلية موجبة وتساوى ٣,٤٢٣ ، وتعنى أن كل زيادة فى مستوى الناتج القومى المتوسط للفرد للفترة السابقة بنسبة ١٪ تؤدي إلى ارتفاع فى الطلب بنسبة ٣,٤٢٣٪ ، وأن مرونة الطلب الجزئية بالنسبة للتحضر موجبة وتساوى ١١,٣٤٥ ، وتعنى أن كل زيادة فى نسبة السكان الحضر بنسبة ١٪ تؤدي إلى زيادة الطلب على السيارات السياحية المستوردة بنسبة ١١,٣٤٥٪ (وهذه التفسيرات بافتراض ثبات بقية المتغيرات) . ونلاحظ أن درجة التحضر فى المجتمع السعودى من أهم العوامل المؤثرة فى الطلب على السيارات السياحية ، ويأتى فى الدرجة الثانية مستوى الناتج القومى المتوسط للفرد بفترة إبطاء

لسنة واحدة ، حيث إن قرار اقتناء السيارة لا يعقب ارتفاع مستوى الدخل بصورة فورية وإنما يتأخر عنه لفترة زمنية واحدة ، أما سعر السيارة السياحية فرغم علاقته السالبة بمستوى الطلب فإن مرونة الطلب السعرية لا تتعد عن الواحد الصحيح كثيراً .

وقد تعذر إخضاع الطلب على السيارات السياحية حسب مصدرها إلى ذات المتغيرات التفسيرية ، لذلك يعد النموذج التالي أفضل نماذج الطلب على السيارات السياحية اليابانية :

$$\ln Q_j = 43.345098 - 1.122218 \ln P_j + 2.4589446 \ln P_A + 3.2030192 \ln Y_{t-1} + e$$

$$(-3.281873) \quad (-1.944233) \quad (4.9349322) \quad (3.215473) \quad \{9\}$$

$$R^2 = 0.839926 \quad F = 17.49031 \quad DW = 2.096536 \quad SSE = 0.848314 \quad N = 14$$

وتفيد معلمات هذا النموذج أن مرونة الطلب الجزئية السعرية على السيارات اليابانية تساوى ١,١٢ وتعنى أن كل زيادة فى سعر السيارات السياحية اليابانية بنسبة ١٪ تنعكس فى انخفاض الكمية المطلوبة بنسبة ١,١٢٪، وأن مرونة الطلب السعرية الجزئية المتقاطعة للسيارات اليابانية بالنسبة لأسعار السيارات الأمريكية تساوى ٢,٠٩٦ أى أن كل زيادة فى سعر السيارة الأمريكية بنسبة ١٪ تؤدي إلى زيادة بنسبة ٢,٠٩٦٪ فى الطلب على السيارات السياحية اليابانية ، مما يؤكد التنافس الملاحظ بين السيارات اليابانية والأمريكية فى السوق السعودية ، أما مرونة الطلب الدخلية الجزئية فتساوى ٣,٢٠٣ وتعنى أن كل زيادة فى متوسط دخل الفترة السابقة بنسبة ١٪ ستؤدي إلى زيادة فى الطلب على السيارات السياحية اليابانية بنسبة ٣,٢٠٣ (بافتراض ثبات بقية المتغيرات) .

أما بالنسبة للطلب على السيارات الأوربية والأمريكية فلم تتمكن من إيجاد دالة طلب مناسبة انطلاقاً من المتغيرات الإحصائية المتاحة .

ولا بد من التأكيد هنا ، أن دراسة وتقدير دوال الطلب على السيارات السياحية ، يتطلب بيانات أكثر التصاقاً بسلوك المستهلك ، كالدخل التصرفى والثروة وحجم التسليف والبيع بالتقسيط وسعر بيع البنزين . وهذه المتغيرات جميعاً غير متاحة حالياً ، كما أن درجة التحضر الكبيرة فى المجتمع السعودى من أهم العوامل التى لها تأثير على الطلب على السيارات ولكن المشكلة تكمن فى كيفية قياس هذا المتغير

وإدخاله في النموذج الإحصائي ، مما يجعل دراستنا لدالة الطلب أولية وغير متعمقة ؛ ومع ذلك ، فهي توضح بعض ملامح مؤشرات دوال الطلب على السيارات السياحية في المملكة ، وتبرز جانباً من المنافسة بين الشركات المصدرة للسيارات في السوق السعودية .

٢ - التوجهات الحديثة في سلوك الطلب على السيارات السياحية:

تغير سلوك الطلب على السيارات السياحية في المملكة نتيجة لتضايف عناصر متعددة . فقد ارتفع السعر الحقيقي للسيارة السياحية بصورة ملحوظة خلال السنوات الخمس عشرة الماضية التي تغطيها فترة الدراسة . وقد كان هذا الارتفاع محصلة لعاملين أساسيين :

١ - ارتفاع سعر السيارة السياحية المستوردة مقيمة بالريال السعودي .

٢ - انخفاض مستوى الدخل المتوسط للفرد .

فقد ارتفع سعر السيارة اليابانية والأمريكية في المملكة بمعدلات سنوية متقاربة : $9,75\%$ للسيارات اليابانية ، و $8,88\%$ للسيارات الأمريكية . ولكن مكونات هذا الارتفاع في الأسعار مختلفة تماماً . فسعر السيارة اليابانية مقيمة بالين الياباني . ارتفع بمعدل سنوي قدره $2,12\%$ وارتفع سعر السيارة الأمريكية مقيمة بالدولار الأمريكي ، بمعدل $8,02\%$ سنوياً . وارتفع سعر صرف الين بالنسبة للريال السعودي بمعدل $7,47\%$ سنوياً وسعر صرف الدولار بالنسبة للريال بمعدل $0,796\%$ سنوياً . وهذا يعني أن المصدر الأمريكي استفاد من زيادة أسعار السيارات أكثر بكثير من المصدر الياباني . حيث سعى المصدر الياباني للحفاظ على موقعه التنافسي في السوق السعودية إلى رفع أسعار منتجاته بمعدلات منخفضة ، مقارنة بارتفاع أسعار المنتجات الأمريكية ، لتهدئة أثر الارتفاع الملحوظ لسعر صرف الين إزاء العملات الأجنبية الأخرى وبخاصة الدولار الأمريكي . وبالطبع ، فمهما كان مصدر ارتفاع أسعار السيارات المستوردة ، فقد تضرر المستهلك السعودي من ذلك الارتفاع ، وتوجب عليه دفع سعر أعلى للحصول على السيارة السياحية المستوردة .

أما بالنسبة لمستوى دخل الفرد بالمتوسط ، فقد شهد أيضاً تغيرات هامة خلال فترة الدراسة . حيث ارتفع الناتج القومى الإجمالى المتوسط للفرد مقيماً بالدولار الأمريكى ، من ٥٤١٠ دولارات عام ١٩٧٦م بصورة مستمرة حتى بلغ ١٤٣١٠ دولارات عام ١٩٨٢م . ثم بدأ متوسط الدخل بالانخفاض منذ هذه السنة حتى بلغ ٦٤٣٠ دولاراً عام ١٩٨٩م و ٧٠٦٠ دولاراً عام ١٩٩٠م ، أى أنه عاد إلى أعلى من مستواه بقليل عام ١٩٧٦م بداية فترة الدراسة . وبالطبع ، تعزى تلك التقلبات الهامة فى مستوى الدخل الفردى إلى تغيرات أسعار النفط وعائداته ارتفاعاً وانخفاضاً .

وقد أدى انخفاض دخل الفرد بالمتوسط مقيماً بالدولار الأمريكى ، وارتفاع سعر السيارة السياحية عموماً إلى انخفاض الدخل الحقيقى للمستهلك فى المملكة إزاء مشترياته من السيارات السياحية المستوردة ففى عام ١٩٧٦م مثلاً ، بلغ سعر السيارة اليابانية بالمتوسط ٣٣٩٠ دولاراً ومتوسط دخل الفرد ٥٤١٠ دولارات بمعنى أن المستهلك السعودى يستطيع بدخله السنوى شراء ١,٦ سيارة سياحية . أما فى عام ١٩٩٠م ، فقد ارتفع سعر السيارة اليابانية إلى ١٠٣٣٠ دولاراً بينما انخفض الدخل المتوسط للفرد إلى ٧٠٦٠ دولاراً ، أى أن المستهلك بدخله السنوى لا يشتري سوى ٠,٦٨٣ سيارة . وبالتالي فإن الدخل الحقيقى للفرد مقيماً بالسيارة اليابانية ، قد انخفض بالمتوسط بحوالى ٢,٣٤ ضعفاً بين بداية ونهاية فترة الدراسة . وبالطبع تبدو الفوارق أكثر وضوحاً فى عام ١٩٧٩م ، حيث بلغ الدخل المتوسط ٨٧٩٠ دولاراً وسعر السيارة اليابانية ٣٠٩٥ دولاراً ، أى أن الدخل السنوى يشتري ٢,٨٤ سيارة ، وبالتالي فإن دخل الفرد الحقيقى عام ١٩٩٠م قد انخفض بالنسبة لعام ١٩٧٩م بمقدار ٤,١٥ ضعفاً ، انظر الجدول الملحق رقم (٩) .

ونتيجة لانخفاض الدخل الحقيقى للفرد مقيماً بسعر السيارة السياحية ، فقد نحا المستهلك بسلوكه باتجاهين جديدين مختلفين ؛ الأول شراء السيارات المستعملة من السوق الداخلية أو الخارجية ، حيث لحظت السنوات القليلة الماضية حركة نشطة فى استيراد السيارات الأمريكية المستعملة . وكمؤشر على هذا التوجه فى استيراد السيارات المستعملة ، ما خصصته المجموعة الإحصائية للتجارة الخارجية ، اعتباراً من عام ١٩٩١م من بنود جديدة مستحدثة لتصنيف السيارات المستوردة حسب سعرها وسنة تصنيعها . والاتجاه الثانى ، هو إقدام المستهلك السعودى على اقتناء السيارة

السياحية الجديدة بأسلوب البيع بالتقسيط . . فانخفاض دخل المستهلك الحقيقي مقيماً بسعر السيارة السياحية ، يجعل من العسير اقتناء سيارة جديدة بظروف الماضى الميسرة . وبرغم أن اقتناء السيارة السياحية بأسلوب الشراء بالتقسيط ، يحل مؤقتاً مشكلة الحصول على سيارة سياحية بشروط مقبولة ، فإنه يوقع المستهلك لاحقاً بمشاكل سداد الأقساط ، مما يضطره إلى بيع السيارة الجديدة فى سوق السيارات المستعملة ، واستبدال سيارة مستعملة بالسيارة الجديدة . أما المبلغ النقدى المتبقى كفرق بين سعر السيارة الجديدة المباعة وسعر السيارة المشتراة المستعملة ، فيمكن التصرف به لسداد بعض الأقساط أو تخصيصه لبعض النفقات الجارية ، ثم تطرح مشكلة سداد الأقساط المتبقية من جديد موقعة المستهلك بعجز التسديد ، مما ينتج عنه صعوبات مالية للمستهلك من التقسيط ، ومشاكل قانونية مع الشركات الممولة لهذا النوع من عمليات الشراء . كما لوحظ مؤخراً ، قيام بعض الأفراد بشراء سيارات سياحية جديدة بالتقسيط ، ثم بيعها مباشرة بأقل من سعر البيع النقدى لدى الوكيل المعتمد ، وذلك بغية الحصول على سيولة نقدية ، يتم التصرف فيها لأغراض الإنفاق الجارى أو الاستثمارى أو شراء الأسهم .

ومن المتوقع نتيجة للتغيرات المشار إليها فى سلوك الطلب على السيارات السياحية أن يتزايد معدل إحلال السيارات الأمريكية للسيارات اليابانية لأسباب متعددة أهمها :

١ - انخفاض السعر النسبى للسيارات الأمريكية بالنسبة لأسعار السيارات اليابانية بسبب ارتفاع سعر صرف الين اليابانى بالنسبة للدولار الأمريكى وبالتالي للريال السعودى .

٢ - إمكانية استيراد السيارات المستعملة من الولايات المتحدة بالأعداد والموديلات التى يطلبها المستهلك السعودى .

٣ - مساهمة انخفاض أسعار البنزين الذى حصل فى المملكة منذ عامين فى تفضيل المستهلك للسيارة السياحية الأمريكية بدل السيارة اليابانية ، نتيجة عزوف المستهلك فى السابق عن السيارة الأمريكية بسبب استهلاكها الكبير والمكلف للوقود ، رغم قناعته بأنها سيارة أكثر ضماناً ومتانة .

٤ - انخفاض سعر قطع غيار السيارات الأمريكية بالنسبة للسيارات اليابانية لسببين مشتركين : أولهما أن أسعار قطع الغيار اليابانية ارتفعت ارتفاعاً ملحوظاً لارتفاع سعر صرف الين الياباني⁽¹²⁾ وثانيهما أن الشركات اليابانية تعتمد في سياستها التسويقية على المنافسة العديدة أكثر من المنافسة القيمية ، أى بيع السيارة الجديدة بسعر منافس رخيص ومن ثم تعويض السعر المنخفض نسبياً باسترجار قطع تبديلية مرتفعة الثمن . ولهذه الأسباب مجتمعة ، نتوقع زيادة حصة الشركات الأمريكية المصدرة للسيارات السياحية في سوق السيارات السعودية ، على حساب حصة الشركات اليابانية وتحولها تدريجياً من سوق يابانية إلى سوق أمريكية .

ملخص البحث

يعد الإنفاق على السيارات السياحية من أهم بنود المستوردات في المملكة ، فخلال الفترة من ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م ، استوردت المملكة ١١١, ١٨٣٠ سيارة سياحية ، بلغت قيمتها ٥٥٦٩٧,٣٣ مليون ريال . وتتصف واردات المملكة من السيارات السياحية بعدم انتظامها وتقلبها قيمياً وعددياً . فقد ارتفعت أعداد السيارات المستوردة من عام ١٩٧٧ حتى ١٩٨٢ م ، ثم انخفضت بشكل مستمر من عام ١٩٨٢ إلى عام ١٩٨٦ م ، ثم عاودت ارتفاعها حتى عام ١٩٩٠ م . ويمتاز سوق السيارات السياحية في المملكة ، بأنه سوق مفتوح ، تتنافس فيه الشركات المنتجة للسيارات من دول العالم أجمع . ويتسم التوزيع العمري للسيارات بحدائته وتجده ، حيث قُدر العمر المتوسط للسيارة في المملكة بحوالي سبع سنوات ونصف .

تعد اليابان المصدر الرئيسي للسيارات السياحية في المملكة ، حيث صدرت الشركات اليابانية خلال فترة الدراسة ، ما نسبته ٦٥,٧٤٪ من عدد السيارات السياحية المستوردة ، و ٥١,٦٦٪ من قيمة السيارات السياحية المستوردة . وقد بلغ سعر السيارة اليابانية عام ١٩٧٦ م ما يقارب ١١٩٦٧ ريالاً ، وارتفع هذا السعر بمعدل وسطي ثابت قدره ٩,٧٥٪ سنوياً . ونتجت معظم هذه الزيادة السعرية ، من ارتفاع سعر صرف الين الياباني بالنسبة للريال السعودي ، حيث لم يرتفع سعر السيارة السياحية اليابانية مقيماً بالين الياباني إلا بنسبة ٢,١٢٪ سنوياً . ويلاحظ انخفاض سعر السيارة السياحية اليابانية بالمتوسط بمقارنته بسعر السيارة الأمريكية والأوروبية ، ولكن معدل ارتفاع سعر السيارة اليابانية توسط معدلات ارتفاع أسعار السيارات الأمريكية والأوروبية . وبالنظر إلى الأهمية النسبية العددية للسيارات السياحية اليابانية المستوردة ، بمقارنتها بالأهمية النسبية القيمة ، بسبب انخفاض السعر المتوسط للسيارة السياحية اليابانية ، فإن الشركات اليابانية سعت إلى إغراق السوق السعودية بالسيارات السياحية ، وممارسة سياسة السعر الرخيص وقطع الغيار الغالية ، لإحكام سيطرتها على سوق السيارات في المملكة . حيث تسيطر شركتي تويوتا ونيسان اليابانيتين لوحدهما على أكثر من ٥٠٪ من أعداد السيارات السياحية في المملكة . بينما تسيطر الشركات اليابانية جميعاً على حوالي ٧٠٪ من عدد السيارات التراكمي . وتمتاز موديلات السيارات السياحية اليابانية بأنها الموديلات الأكثر شيوعاً في السوق السعودية ، حيث تشغل سيارة تويوتا كريسيدا ما نسبته

١١,٢٢٪ ، وسيارة مازدا ٩٢٩ ما نسبته ٥,٩٥٪ ، وسيارة نيسان لوريل ما نسبته ٥,١٢٪ من عدد السيارات التراكمى فى المملكة .

وتحتل السيارات الأمريكية المركز الثانى فى سوق السيارات السياحية فى المملكة . فقد صدرت الولايات المتحدة ما نسبته ٢٢,٤٨٪ من عدد السيارات السياحية ، و ٢٢,٤٨٪ من قيمة السيارات السياحية ، التى استوردتها المملكة خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م . وقد بلغ سعر السيارة السياحية الأمريكية بالمتوسط عام ١٩٧٦ حوالى ١٧٠١٤ ريالاً ، وارتفع بمعدل وسطى ثابت قدره ٨,٨٨٪ سنوياً . ونظراً إلى ارتباط سعر الدولار الأمريكى بالريال السعودى ارتباطاً وثيقاً ، فقد ارتفع سعر السيارة السياحية الأمريكية بالدولار بمعدل ٨,٠٢٪ سنوياً . وتسيطر السيارات الأمريكية على حوالى ١٩٪ من العدد التراكمى للسيارات فى المملكة ، وتأتى شركات شيفروليه وجيمس وبويك وبونتياك فى مقدمة الشركات المصدرة للسيارات . كما تحتل بعض الموديلات الأمريكية مكانة مرموقة فى السوق السعودية ، حيث تشغل سيارة شيفروليه كابريريس ما نسبته ٤,٧٪ ، وسيارة جيمس ١,٦٧٪ من عدد السيارات التراكمى فى المملكة .

وتأتى الشركات الأوربية فى الترتيب الثالث فى سوق السيارات السياحية فى المملكة . فقد صدرت هذه الشركات ما نسبته ٨,٦٥٪ من عدد السيارات السياحية و ١٣,٧٦٪ من قيمتها خلال الفترة المدروسة . وبلغ سعر السيارة الأوربية بالمتوسط ٢٠١٣٢ ريالاً عام ١٩٧٦ م ، وازداد هذا السعر بمعدل وسطى ثابت قدره ١١,٨٢٪ سنوياً . وتشغل السيارات الأوربية ما نسبته ٩,٥٪ من عدد السيارات التراكمى فى المملكة . وتساهم شركة مرسيدس الألمانية بنسبة ٦,٧٢٪ ، وبيجو الفرنسية بنسبة ١,٩٥٪ ، وفولفو السويدية بنسبة ٠,٧٨٪ من عدد السيارات التراكمى . وتأتى شركة مرسيدس الألمانية فى مقدمة الشركات الأوربية المصدرة للسيارات فى المملكة ، حيث يحتل موديلها مرسيدس ٢٠٠ ما نسبته ١,١٪ ، وسيارة مرسيدس ٥٠٠ إس إى إل ما نسبته ٠,٦٥٪ من عدد السيارات التراكمى . وتتصف السيارة السياحية الأوربية بارتفاع سعرها ، مما أدى إلى انحسار استخدام السيارة الأوربية فى السوق السعودية تدريجياً ، نتيجة للمنافسة اليابانية والأمريكية ، حيث انخفضت حصة شركات السيارات الأوربية إلى حدود ٥٪ فى سوق السيارات السعودية .

وباختصار ، تسيطر شركات وموديلات السيارات السياحية اليابانية على السوق السعودية سيطرة ملحوظة ، وتنافسها في ذلك الشركات الأمريكية في المقام الأول ، والشركات الأوربية في المقام الثاني . وقد قمنا بدراسة المنافسة بين أنواع الشركات الثلاثة معتمدين على أعداد السيارات المصدرة وقيمها . وتحليل هذه المنافسة باستخدام بعض النماذج القياسية البسيطة ، توصلنا إلى النتائج التالية :

- تؤدي زيادة الحصة العديدة للشركات الأمريكية في سوق السيارات السياحية السعودية بنسبة ٨٪ ، إلى تناقص حصة الشركات اليابانية بنسبة ٥٥٩,٠٪ . كما تؤدي زيادة حصة الشركات الأوربية بنسبة ٨٪ إلى تناقص في حصة الشركات اليابانية بنسبة ٣٤٢,٠٪ .

أما المنافسة القيمة في سوق السيارات السياحية السعودية بين الشركات المصدرة فتتلخص كما يلي :

- تؤدي كل زيادة في الحصة القيمة للشركات اليابانية المصدرة للسيارات السياحية إلى المملكة بنسبة ٨٪ ، إلى تناقص في الحصة القيمة للشركات الأمريكية بنسبة ٦٦٣,٠٪ . كما تؤدي كل زيادة في الحصة القيمة للشركات الأوربية المصدرة للسيارات السياحية للمملكة بنسبة ٨٪ ، إلى تناقص في الحصة القيمة للشركات الأمريكية بنسبة ٦٥٨,٠٪ .

كما بينت دراسة المنافسة بين الشركات المصدرة للسيارات السياحية إلى المملكة ، من خلال تحليل العلاقة التبادلية بين الحصص العديدة السنوية لهذه الشركات خلال فترة الدراسة أن هناك تنافساً متبادلاً ملحوظاً بين مجموعات معينة من الشركات ، وبشكل خاص هناك منافسة متبادلة بين تويوتا ومازدا وبويك ، ومنافسة متبادلة أخرى بين نيسان وجيمس ومتسويشي .

وقد تضمن هذا البحث أيضاً ، دراسة لدالة الطلب على السيارات السياحية في المملكة ، من خلال انتقاء بعض المتغيرات الاقتصادية المتاحة ، وتحليل أثرها على حجم الطلب . وقد رغبتنا في إدخال متغيرات مهمة كحجم مبيعات السيارات السياحية بالتقسيم ، والدخل التصرفي للقطاع العائلي ، والثروة ، ولكننا لم نتمكن من الحصول على تقديرات لهذه المتغيرات . وباستخدام بعض النماذج القياسية ، تمكنا من خلال

تقدير دوال الطلب ، التوصل لبعض النتائج ، التي نلخصها على النحو التالي :

- قدرت مرونة الطلب السعرية للسيارات السياحية الأوروبية بـ ١,٤٠١٨ ، بينما لم تكن تقديرات مرونة الطلب السعرية للسيارات حسب المصادر الأخرى معنوية إحصائياً .

- قدرت مرونة الطلب السعرية الجزئية للسيارات السياحية (بجميع مصادرها) بـ ١,٢٣٤ ، ومرونة الطلب الداخلية الجزئية بـ ٣,٤٢٣ ومرونة الطلب الجزئية بالنسبة للتحضر بـ ١١,٣٤٥ .

- قدرت مرونة الطلب السعرية الجزئية للسيارات السياحية اليابانية بـ ١,١٢٢ ومرونة الطلب الداخلية الجزئية بـ ٣,٢٠٣ ومرونة الطلب السعرية اليابانية - الأمريكية المتقاطعة بـ ٢,٤٥٩ .

وأخيراً ، فقد توقعت هذه الدراسة ، بسبب ارتفاع أسعار السيارات السياحية ، وانخفاض الدخل الحقيقي للمستهلك ، حدوث تغيرات ملحوظة في سلوك الطلب على السيارات السياحية ، تتلخص توجهاته وملامحه بنقاط ثلاث : زيادة الطلب على السيارات المستعملة سواء من السوق الداخلية أم الخارجية ، وارتفاع الطلب على السيارات السياحية المشتراة بالتقسيط ، وتحول الطلب تدريجياً من السيارات السياحية اليابانية إلى السيارات السياحية الأمريكية .

وباختصار ، فقد مكنت هذه الدراسة - رغم صعوبة الحصول على بيانات تفصيلية وشاملة عن أعداد السيارات وقيمها - من إلقاء الضوء على سوق السيارات السياحية في المملكة والتعرف على خصائصها ، وتحليل العلاقة التنافسية بين الشركات المصدرة للسيارات إليها واستشراق التغيرات في الطلب على السيارات السياحية . ورغم عدم ارتفاع هذه الدراسة لدرجة الكمال ، فإنها تشكل محاولة أولية لتحليل ظاهرة المنافسة في السوق السعودية للسيارات السياحية ، وتقدم منهجية يمكن مجاراتها في دراسة المنافسة في أسواق سلع مشابهة . ومن المأمول أن يشجع هذا البحث على القيام بأبحاث تكميلية تغطي سوق السيارات السياحية المستعملة ، وسوق السيارات السياحية المباعة بالتقسيط ، ودوال الطلب على السيارات السياحية ، وسوق الشاحنات الصغيرة ودوال طلبها .

المحواشي

- ١ - ورد في مقدمة مجموعة إحصاءات التجارة الخارجية لعام ١٩٩٠م ، أن مستوردات المملكة من السيارات وأجزائها بلغت ٧٩٥٥ مليون ريال ، وأن مجموع قيم المستوردات قد بلغت ٩٠١٢٩ مليون ريال . وبالتالي تقدر نسبة مستوردات المملكة من السيارات وأجزائها إلى إجمالي المستوردات بـ ٨.٨٣٪ . ويلاحظ اختلاف هذه النسب عن القيم المحسوبة ، نتيجة لاعتمادنا على تقديرات البنك الدولي لإجمالي المستوردات .
- ٢ - يقصد بالسيارات السياحية ، تلك السيارات الواردة في إحصاءات التجارة الخارجية ، تحت البنود التالية
٨٧٠٢٠١٠٢ للسيارات الخصوصية وسيارات الأجرة ،
٨٧٠٢٠١٠٣ للسيارات السياحية التي لا تزيد مقاعدها عن ثمانية ،
٨٧٠٢٠١٠٥ سيارات من طراز جيب ،
٨٧٠٢٠١٠٦ سيارات لنقل الأشخاص الأخرى ،
أما السيارات عموماً ، فهي السيارات السياحية ، وسيارات النقل الصغيرة ، والسيارات الكبيرة .
- ٣ - هناك بعض الدول الأوروبية الأخرى التي تصنع السيارات كهولندا - مثلاً - ولكن إنتاجها وصادراتها محدودة جداً بحيث أدرجت مع باقي دول العالم .
- ٤ - استوردت المملكة في عام ١٩٧٦م ما نسبته ١٢٪ من مستورداتها من السيارات السياحية من بعض الدول العربية ، وخاصة من سورية (٨,٥٪) والكويت (١,٩٢٪) ، وبلغت النسبة ١١,٥٪ عام ١٩٧٧م . وبالطبع ، فالدول المذكورة ليست مصنعة للسيارات وإنما كانت مجهزة لها ، تمهيداً لإعادة تصديرها للمملكة .
(المصدر : إحصاءات التجارة الخارجية ، وزارة المالية والاقتصاد الوطني ، عام ١٩٧٦ و ١٩٧٧م) .
- ٥ - لا تسمح بيانات محطة الفحص النوري للسيارات بالرياض من تقدير التوزيع العمري للسيارات السياحية لوحدها ، ولكننا استطعنا تقدير العمر المتوسط للسيارات عموماً بحوالي ٧,٥ سنة . ومن المعلوم أن هذا المؤشر يشمل السيارات التي تجتاز الفحص النوري بأنواعها المختلفة (سياحية ، شاحنات صغيرة ، شاحنات كبيرة ، باصات) ، ونعتقد أن العمر المتوسط للسيارة السياحية يقل عن هذا المتوسط بحيث يساوي حوالي ٧ سنوات ، بينما العمر المتوسط للشاحنة الصغيرة (وانيت) يزيد عن المتوسط المذكور بحيث يساوي حوالي ٩ سنوات .
- ٦ - حسب معدل ارتفاع 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 $r = e^b - 1$ ، كما يمكن تقديره مباشرة من المعامل b بافتراض الزمن كمتغير متصل .
- ٧ - 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 .
- ٨ - المقصود بالتراكمي ، مخزون السيارات الناتج عن مستوردات السيارات خلال السنوات الماضية مطروحاً منه إعادة التصدير والخارج عن الاستخدام نتيجة لحوادث السير والتلف والاستعمال التدريجي .
- ٩ - العلاقة بين معامل التحديد وإحصائية ستونونت هي : $t = \sqrt{\frac{r^2 (n - 2)}{(1 - r^2)}}$ ، انظر : عبدالمحمود محمد عبدالرحمن : «مقدمة في الاقتصاد القياسي» جامعة الملك سعود ، مذكرة بدون تاريخ ، ص ٧٣ .

١٠- 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 أنه معنوي بمستوى دلالة ١٪ .

١١- يعدل نموذج الانحدار بعد وجود الارتباط الذاتي باستخدام برنامج (TSP) ، المعتمد على طريقة كوكرين أوركيت التالية : تحسب البواقي من الانحدار ثم يتم إيجاد أفضل تنبؤ لصيغة البواقي اعتماداً على قيمها السابقة ، ثم يحسب متغير تابع جديد بطرح البواقي المتوقعة من المتغير التابع الأصلي . ومرة ثانية يجري انحدار ثان للمتغير التابع الجديد على المتغيرات التفسيرية الأصلية ، وتحسب البواقي ، والبواقي المتوقعة ، ثم المتغير التابع الجديد بطرح البواقي المتوقعة من المتغير التابع . ثم يجري انحدار ثالث ، تكرر فيه الخطوات السابقة ، وهكذا تكرر العملية للوصول إلى النتيجة التقريبية النهائية بعد عدد من المحاولات .

١٢- ورد في إعلان بعنوان : « حقائق عن أسعار قطع الغيار للسيارات الفاخرة والمتوسطة » ، أن السعر المتوسط لتسع قطع غيار ساعة الاستهلاك ، يزيد في السيارات اليابانية بمعدل ٦٢٪ عن مثيله في السيارات الأمريكية . انظر صحيفة الحياة العدد ١١٤٠٠ ، تاريخ ٤ مايو ١٩٩٤ م .

المراجع

- ١ - وزارة المالية والاقتصاد الوطني : «إحصاءات التجارة الخارجية» عام ١٩٩١م ، الرياض .
- ٢ - وزارة المالية والاقتصاد الوطني : «إحصاءات التجارة الخارجية» الأعوام من ١٩٧٦م إلى ١٩٩٠م ، الرياض .
- ٣ - «إدارة الفحص الدوري للسيارات» ، بيانات غير منشورة حصل عليها الباحث من إدارة الفحص الدوري للسيارات بالرياض .
- ٤ - عبد المحمود محمد عبدالرحمن : «مقدمة في الاقتصاد القياسي» ، جامعة الملك سعود ، مذكرة بدون تاريخ .

- 5 - Saudi Arabian Monetary Agency : "Money and Banking Statistics", Nos 1986, 1991, Riyadh.
- 6 - PINDYCK, R. and RUBINFELD, D. "ECONOMETRIC MODELS AND ECONOMETRIC FORECASTS", Second edition, McGraw Hill Book Company, 1981.
- 7 - BRIDGE, J. L. "Applied Econometrics", North Holland Pub. Company. London. 1971.
- 8 - PIGANIOL, B. "Consommation de biens durables. Dunod, Paris, 1968.
- 9 - World Bank, "World Tables 1991" World Bank Book, 1992, "World Tables 1993", World Bank, 1994.

الملاحق

جدول ملحق رقم (1)

قيمة المستوردات من السيارات السياحية وعددها
ونسبتها إلى إجمالي المستوردات وإجمالي الناتج القومي

السنوات	مستوردات السيارات السياحية مليون ريال	عدد السيارات السياحية المستوردة * ألف سيارة	إجمالي المستوردات ** مليون ريال	نسبة مستوردات السيارات السياحية إلى إجمالي المستوردات (%)	إجمالي الناتج القومي بالأسعار الجارية ** مليون ريال	نسبة مستوردات السيارات السياحية إلى إجمالي الناتج القومي
١٩٧٦	٩٦٥,٥٢	٦١,٢٨٨	٤٢٨٦٢	٢,٢٥٢٦	١٦٣١٢٦	٠,٥٩١٨٩
١٩٧٧	٨٨١,١٥	٥٠,٢١٩	٦٢٦٩٩	١,٤٠٥٤	٢,٤٧٣٦	٠,٤٣٠٢٨
١٩٧٨	٢٤٣٨,٩	١٢٦,٧٤	٩١٥٠٥	٢,٦٦٥٤	٢٤٤٦٨١	٠,٩٩٦٧٨
١٩٧٩	٣,٩١١,١	١٩٠,٠٠	١,٠٧٤٧٩	٢,٨٧٦٠	٢٥,٠١٢٠	١,٢٣٥٩
١٩٨٠	٤٤٩٥,٧	٢٠٢,٥٧	١٣٢٣٥١	٣,٣٩٦٨	٣٨٧٥٥٧	١,١٦٠٠
١٩٨١	٣٧٣٧,٤	١٤٣,٣١	١٥٧٤٥٩	٢,٣٧٣٦	٥٢٥١٨٢	٠,٧١١٦٣
١٩٨٢	٦١٩٩,١	٢٤٠,٥٩	١٩٨٥٢٧	٣,١٢٢٥	٤٨٥٠٠٤	١,٢٧٨١
١٩٨٣	٥٥٢٠,٨	١٩٨,٤٩	١٩٤٥٧٠	٢,٨٣٧٤	٤٢٢٠٨٢	١,٣٠٨٠
١٩٨٤	٤٣٢٤,٣	١٥١,٥٤	١٩٠٦٣٨	٢,٢٦٨٣	٣٨٧٧٩٦	١,١١٥١
١٩٨٥	٣٨٣٦,٥	١٣٤,٩٥	١٣٧٨٩٢	٢,٧٨٢٢	٣٥٢٥٥٩	١,٠٨٨٢
١٩٨٦	٢٤٨٧,٢	٦٤,٤٠٠	١١٥٢٣٩	٢,١٥٨٣	٣١٠٤١٧	٠,٨٠١٢٦
١٩٨٧	٣٦٣١,٨	٨٥,٥٣٤	١١٩١٧٠	٣,٠٤٧٦	٣١٢٣٨٣	١,١٦٢٦
١٩٨٨	٤٣١٥,٤	٩٠,٥٣٧	١١٤٣٩٩	٣,٧٧٢٢	٣٢١٦١٥	١,٣٤١٨
١٩٨٩	٤٣٨٦,٢	١٠١,٧٨	١١٦١٤٥	٣,٧٧٦٥	٣٤٧٢٨٣	١,٢٦٣٠
١٩٩٠	٥٣٨٦,٣	١١٧,٢٥	١٢٨٠٥٢	٤,٢٠٦٣	٤٠٩٠٣٤	١,٣١٦٨

المصدر * : إحصاءات التجارة الخارجية ووزارة المالية والاقتصاد الوطنى للسنوات من ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م.

** World Bank ' World Tables 1993 :

جدول ملحق رقم (٢)
عدد السيارات السياحية في المملكة العربية السعودية
وتوزيعه حسب مصدرها (ألف سيارة)

السنة	اليابانية	الأمريكية	الأوروبية	باقي النول	عدد السيارات المستوردة	إمادة التصدير	صافي عدد السيارات المستوردة
١٩٧٦	٢٨,١٤٠	٢٠,٨٨٧	٦,٩٤٤٠	١٣,٥٩	٦٩,٥٥٧	٨,٢٦٩٠	٦١,٢٨٨
١٩٧٧	١٩,٥١١	١٩,٩٨٤	٩,٧٢٧٠	١٠,٨٠	٦٠,٠١٩	٩,٨٠٠٠	٥٠,٢١٩
١٩٧٨	٦٥,٨٦٢	٤٧,٠٣٩	٢٠,٢٤٤	٢,٦٤	١٣٥,٧٩	٩,٠٥٢٠	١٢٦,٧٤
١٩٧٩	١٤٢,٦٣	٥٠,٤٦٠	٩,٨٤٦٠	٤,٥١	٢٠٧,٤٥	١٧,٤٤٧	١٩٠,٠٠٠
١٩٨٠	١٥٣,٣٨	٦١,٧٣٦	٩,٠١٣٠	٤,١٦	٢٢٨,٢٨	٢٥,٧١٣	٢٠٢,٥٧
١٩٨١	١٠٧,٨٨	٢٨,٤٨١	١١,٥٥٩	٤,٣٢	١٦٢,٢٤	١٨,٩٢٨	١٤٣,٣١
١٩٨٢	١٩٥,٨٠	٤١,٢٨٤	٢١,٨٠٦	٢,٩٣	٢٦١,٨٣	٢١,٢٣٦	٢٤٠,٥٩
١٩٨٣	١٦١,٩٠	٣١,٨٥٣	٢٢,٥٢٤	٠,٧٦	٢١٧,٠٥	١٨,٥٥٩	١٩٨,٤٩
١٩٨٤	١٠٩,٧٢	٢٥,٢٠٥	١٦,٤٣٠	٠,١٩	١٥١,٥٥	٠,٠١٨٠١	١٥١,٥٤
١٩٨٥	١٠٣,٣٦	١٣,١٧٩	١٧,٧٦٤	٠,٦٥	١٣٤,٩٦	٠,٠٠٩٩٩	١٣٤,٩٥
١٩٨٦	٣٩,٧٢٩	١٠,٩٣٣	٨,٨٣٦٠	٤,٩١	٦٤,٤١٠	٠,٠١٠٠٠	٦٤,٤٠٠
١٩٨٧	٤٩,٣٥٠	٢٢,١٦٨	٦,٥٦٢٠	٧,٤٦	٨٥,٥٤١	٠,٠٠٧٠٠	٨٥,٥٣٤
١٩٨٨	٥١,٢٦١	٣٠,٠١٩	٥,٥٩٩٠	٣,٦٧	٩٠,٥٤٤	٠,٠٠٧٠٠	٩٠,٥٣٧
١٩٨٩	٦٥,٠٨٤	٢٦,٠٠٧	٧,٨٤٢٠	٢,٨٥	١٠١,١٧٨	٠,٠٠٥٠٠	١٠١,١٧٨
١٩٩٠	٧٩,١٤٦	٣٠,٢٦٤	٥,٨٨٤٠	١,٩٧	١١٧,٢٦	٠,٠١٢٠٠	١١٧,٢٥

المصدر : إحصاءات التجارة الخارجية وزارة المالية والاقتصاد الوطنى للسنوات من ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م.

جدول ملحق رقم (٣)
التوزيع النسبي لعدد السيارات السياحية المستوردة

السنوات	اليابانية (%)	الأمريكية (%)	الأوروبية (%)	باقي العالم (%)
١٩٧٦	٤٠,٤٥٦	٣٠,٠٢٩	٩,٩٨٣٢	١٩,٥٣٢
١٩٧٧	٣٢,٥٠٨	٢٣,٢٩٦	١٦,٢٠٧	١٧,٩٨٩
١٩٧٨	٤٨,٥٠٣	٢٤,٦٤١	١٤,٩٠٨	١,٩٤٧١
١٩٧٩	٦٨,٧٥٤	٢٤,٣٢٤	٤,٧٤٦٢	٢,١٧٦٠
١٩٨٠	٦٧,١٨٦	٢٧,٠٤٤	٣,٩٤٨٢	١,٨٢٢٣
١٩٨١	٦٦,٤٩٣	٢٣,٧١٩	٧,١٢٤٨	٢,٦٦٣٤
١٩٨٢	٧٤,٧٨٤	١٥,٧٦٨	٨,٣٢٨٥	١,١١٩٨
١٩٨٣	٧٤,٥٩٤	١٤,٦٧٦	١٠,٣٧٨	٠,٣٥٢٤٦
١٩٨٤	٧٢,٤٠٠	١٦,٦٣١	١٠,٨٤١	٠,١٢٨٠١
١٩٨٥	٧٦,٥٩١	٩,٧٦٥٣	١٣,١٦٣	٠,٤٨٠٩٠
١٩٨٦	٦١,٦٨١	١٦,٩٧٤	١٣,٧١٨	٧,٦٢٦٢
١٩٨٧	٥٧,٦٩٢	٢٥,٩١٥	٧,٦٧١٢	٨,٧٢٢١
١٩٨٨	٦١,٦٨١	٣٣,١٥٤	٦,١٨٣٧	٤,٠٤٧٨
١٩٨٩	٦٣,٩٤٥	٢٥,٥٥٢	٧,٧٠٤٧	٢,٧٩٩١
١٩٩٠	٦٧,٤٩٣	٢٥,٨٠٨	٥,٠١٧٧	١,٦٨٠٨

المصدر : إحصاءات التجارة الخارجية ووزارة المالية والاقتصاد الوطنى للسنوات من ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م.

جدول ملحق رقم (٤)
قيم السيارات السياحية المستوردة في المملكة وتوزيعها حسب مصدرها (مليون ريال)

السنوات	اليابانية	الأمريكية	الأوروبية	باقي العالم	مجموع قيم	قيم إعادة مستوردات السيارات السياحية	صافي قيم مستوردات السيارات السياحية
١٩٧٦	٣٣٦,٧٤	٢٥٥,٣٢	١٣٩,٧٩	١٥٤,٩٤	٩٨٦,٨٥	٢١,٣٢٥	٩٦٥,٥٢
١٩٧٧	٣٦٠,٠٢	٣٩٤,١١	١٥٨,٧٠	٤١١,٩٧١	١,٥٠٢,٠٠	٣٧,٠١١	١,٥٣٩,٩٨٧
١٩٧٨	١,٠٧٦,٠٠	١,١١٦,٩٦	٣٢٠,١١	٣٨٣,٤٥	٢,٥٥٥,٤٦	١١١,٠٠٠	٢,٤٤٤,٤٦٠
١٩٧٩	٣,٤٣٣,٤	٥,٧٢٨,٠٠	٣,٠٧٨,٣٤	١,٤٧٨,١٧	١٣,٦٣٨,٠٥	٧٨,٧٦١	١٣,٥٥٩,٢٩٠
١٩٨٠	٨,٦٨٤,٧	٢,٤٦٠,٧	٣,٥٠٠,٤٤	٨١٦,١٨	١٥,٤٦١,٩٠	١١٠,٣٣٣	١٥,٣٥١,٥٦٧
١٩٨١	٧,٣٣٩,٩١	٣,٨١٤,١	١,٤١٠,٤٠	١,٢١١,١١	١٣,٧٧٥,٥٢	٨١,٣٥١	١٣,٦٩٤,١٧١
١٩٨٢	٧,١٦١,١١	٦,٧٨٨,١	٩٣٦,١٢	١,٢١١,١١	١٥,٠٩٦,٤٤	٧٠,٣٥٨	١٤,٩٢٦,٠٨٦
١٩٨٣	٣,٨٨٨,٣	٧,٤٦٤,١	١,١١١,١١	٣,٤٣٢,٣١	١٥,٨٩٦,٨٣	٨٨,١٠٣	١٥,٨٠٨,٧٣٠
١٩٨٤	٢,٤٨٤,٢	٨,٠٤٧,١	١,٥٦٠,٣٦	١,٥١٤,٣	١٣,٥٩٦,٠٠	١٠٦,٤٠٠	١٣,٤٨٩,٦٠٠
١٩٨٥	٨,١١١,١	٥,٦٦٥,٠	١,٤١٠,٤٠	٨١٦,١١	١٥,٩٠٢,٠٠	٣٧١,١١١	١٥,٥٣٠,٨٨٩
١٩٨٦	٥,١١١,١	٥,١١٠,٤٠	١,٤١٠,٤٠	٣,٤٣٢,٣١	١٥,٩٠٢,٠٠	١٠٦,٤٠٠	١٥,٧٩٥,٦٠٠
١٩٨٧	١,٦٨٨,١	٣,٢٢٠,٤٠	١,٤١٠,٤٠	٣,٤٣٢,٣١	٩,٧٥١,٦١	١٠٦,٤٠٠	٩,٦٤٥,٢١١
١٩٨٨	١,٦٨٨,١	٣,٢٢٠,٤٠	١,٤١٠,٤٠	٣,٤٣٢,٣١	٩,٧٥١,٦١	١٠٦,٤٠٠	٩,٦٤٥,٢١١
١٩٨٩	٢,٤٣٠,٤	٤,٤٣٠,٤	١,٤١٠,٤٠	٣,٤٣٢,٣١	١١,٧٠٣,٥٠	١٠٦,٤٠٠	١١,٥٩٧,١٠٠
١٩٩٠	٣,٦١١,٩	١,٧٨٨,١	١,٤١٠,٤٠	٣,٤٣٢,٣١	١٠,٢٤٣,٧٠	١٠٦,٤٠٠	١٠,١٣٧,٣٠٠

المصدر : إحصاءات التجارة الخارجية - وزارة للتجارة والاقتصاد الوطني في السنوات من ١٩٧٦ - ١٩٨٠ م.

جدول ملحق رقم (٥)
التوزيع النسبي لقيم مستوردات
السيارات السياحية حسب المصدر

المجموع	باقي العالم (%)	الأوروبية (%)	الأمريكية (%)	اليابانية (%)	السنوات
١٠٠,٠٠٠	١٥,٦٩٩	١٤,١٦٦	٣٦,٠١٢	٣٤,١٢٣	١٩٧٦
١٠٠,٠٠٠	١٨,٨٧٨	١٥,٨٣٩	٣٩,٣٣٣	٢٥,٩٥٠	١٩٧٧
١٠٠,٠٠٠	١,٧٧٧٤	١٢,٥١٢	٤٣,٦٥٤	٤٢,٠٥٧	١٩٧٨
١٠٠,٠٠٠	١,٢١٢٧	٩,١٤٨٢	٤٥,٤٨٤	٤٤,١٥٥	١٩٧٩
١٠٠,٠٠٠	١,٤٤٩١	٧,٠٨٧٠	٤١,٣٨٤	٥٠,٠٨٠	١٩٨٠
١٠٠,٠٠٠	٢,٨٢٠٨	١٢,٥٣٠	٣٦,٩٩١	٤٧,٦٥٨	١٩٨١
١٠٠,٠٠٠	١,٨٧٥٢	١٤,٣٥٠	٣٧,٧١٩	٥٦,٠٥٦	١٩٨٢
١٠٠,٠٠٠	٠,٢٤٠١٣	١٨,٨٦٢	٣٣,٨٨٤	٥٧,٠١٤	١٩٨٣
١٠٠,٠٠٠	٠,١٠٤٤٠	١٧,٤٨٧	٣٥,٠٨٢	٥٧,٣٢٦	١٩٨٤
١٠٠,٠٠٠	٠,٣٠٤٣٦	٢٢,٥٥٩	١٥,٥٥٥	٦١,٥٨٢	١٩٨٥
١٠٠,٠٠٠	٣,٤٦٧٢	٢٣,٢٤٠	٢٢,٥٥٨	٥٠,٧٣٤	١٩٨٦
١٠٠,٠٠٠	٤,٣٦٠٣	١٣,٢١٥	٣٣,٦٠٠	٤٨,٩٢٤	١٩٨٧
١٠٠,٠٠٠	٢,٠٠٧٦	٩,٤٣٤٨	٤٢,٦٩٤	٤٥,٨٦٤	١٩٨٨
١٠٠,٠٠٠	١,٧٠٥١	١١,٨٨٩	٣٣,٨٧٦	٥٢,٥٣٠	١٩٨٩
١٠٠,٠٠٠	٠,٨٠٣١٩	٩,١٥٨٠	٣٣,١٩٦	٥٦,٨٤٣	١٩٩٠

المصدر : إحصاءات التجارة الخارجية ووزارة المالية والاقتصاد الوطنى للسنوات من ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م.

جدول ملحق رقم (1)
أسعار السيارات السياحية حسب مصادرها

الأمريكية (بالدولار)	اليابانية (بالين)	باقي العالم (بالريال)	الأوروبية (بالريال)	الأمريكية (بالريال)	اليابانية (بالريال)	المجموع (بالريال)	السنوات
٤٨١٩,٩٤	٩٩٨٠٥٨,٧٥	١١٤٠٣,٦٤	٢٠١٣١,٦٥	١٧٠١٤,٢٨	١١٩٦٦,٧٢	١٥٧٥٣,٨٥	١٩٧٦
٥٥٩٤,٥٨	١٠٨٩٦٨١,٥٠	١٧٥١٩,٨٢	١٦٣١٥,٦٨	١٩٧٣١,٤٦	١٣٣٦١,٨٠	١٧٥٤٦,١٩	١٩٧٧
٦٩٨٤,١٢	١٢١٢٨٤٨,٣٨	١٧١٩٨,٦٨	١٥٨١٢,٥٧	٣٣٧٤٢,٧١	١٦٣٣٧,٠٧	١٩٢٤٤,٠٦	١٩٧٨
٩٠١٠,٤٠	١٠٢٣٦٥٧,٤٤	٩٠٢٥,٥٤	٣١٦١٤,٢٧	٣٠٢٨٢,١٦	١٠٤٠٠,٤٣	١٦٣٦٩,٠٢	١٩٧٩
٩٩٧٠,٥٩	٩٨٤٦٤٩,٩٤	١٧٣٣٧,٦٨	٣٨٨٨٧,٦٨	٣٣١٥٢,٢٢	١٦١٤٨,٣٦	٢٢١٩٣,٣٦	١٩٨٠
١١٥١٦,٠٩	١١٦٦٠٨٩٨	٢٦٧٠٧,٣١*	٤٤٤٤٧,٣٧	٣٩٣٣٧,٤٤	١٨٠٧٤,٣٩	٣٦٠٧٩,٣٣	١٩٨١
١٣٦١٤,٨٧	١٢٦٥٢٩,٦٣	٤١٣٦٦,٠٦	٤٤٤٤٧,٠٧	٤٣٣٣٢,٠٨	١٨٤٧٦,٧٣	٢٥٧٦٦,٢٢	١٩٨٢
١٣٧٨١,٨٧	١٣٩٠٦٤٦,٢٥	١٨٥٩٤,٠٠	٤٩٦٠٤,٦٧	٤٤٤١٧,٠٠	٢٠٨٥٩,٦٩	٢٧٨١٤,٥٠	١٩٨٣
١٢٠٣٧,٩٣	١٥٩١١٥٩,٣٨	٣٣٣٣٣,٦٤	٤٦٠٢٩,٢٩	٤٣٠٢٥,٥٩	٢٢٥٩٤,٤٦	٢٨٥٣٦,١٧	١٩٨٤
١٢٤٣٣,٥٢	١٢٦١٨١٧٧١,٢٥	١٧٩٩٢,٧٨	٤٨٧٣٣,٤٠	٤٥٢٨٣,٧٧	٢٢٨٥٧,٩٧	٢٨٤٣٩,٤٧	١٩٨٥
١٣٧٠٤,٠٣	١٢٥٥٤١٢,١٣	١٧٥٥٦,٩٦	٦٥٤٢١,٢٠	٥١٣٢١,٥٩	٣١٧٣٣,٤٨	٣٨٦٢١,٧٥	١٩٨٦
١٤٦٩٩,٩١	١١٨٣٤٤٠,٨٧	٢٠٧٣٩,٠٩	٧٣١٤٦,٨٦	٥٥٠٥١,١٧	٣٦٠٠٧,٠٠	٤٢٤٦٠,٦٤	١٩٨٧
١٢٣٨٩,٣٨	١٢٩٥٧٣٣,٢٥	٣٣٦٤٠,٤٧	٧٣٧٣٢,٦٠	٦١٣٧٨,٢٤	٣٨٦١٢,٨٥	٤٧٦٦٤,٣٢	١٩٨٨
١٥٢٥٦,٤٢	١٢٥٦٤٢٠,٨٨	٢١٣٥٢,١٢	٦٦٥٠١,٣٠	٥٧١٢٥,٣٢	٢٥٤٠٢,٨٥	٤٣٠٩٥,٨٨	١٩٨٩
١٥٧٧٦,٩١	١٢٨٦٦٣٢,٥٠	٢١٩٥٠,٧٦	٨٣٨٣٨,٣٨	٥٩٠٨٤,٥٤	٣٨٦٨٧,٠٥	٤٥٩٣٧,٢٠	١٩٩٠

المصدر : إحصاءات التجارة الخارجية لوزارة الاقتصاد الوطني في السنوات من ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م.

جدول ملحق رقم (٧)
الخصص النسبية لشركات السيارات التراكمي في المملكة
(نسب مئوية)

بونتياك	هوندا	بويك	ميتسوبيشي	جيمس	مرسيدس	مازدا	شيفروليه	نيسان	تويوتا	سنة
PONTIAC	HONDA	Buick	MITSUBISHI	G.M.C	MERCEDES	MAZDA	CHEVROLET	NISSAN	TOYOTA	
٢,٥١٠٠٢	٠,٦١٥١٧	٢,٦٢٨١	١,٢٤١٢	٨,٠١١٧	١١,٥٧٧	١٠,١٩٥	٢,٩٧٧٣	١٠,٨٤١	٢,٤٩٢	١٩٨٠
١,١٠٦٨	٢,٠١١٣	٤,٣٦٤٥	٢,٨١٥٤	٦,٧٠٧٥	٦,٣١٣٢	١٨,٥٥١	١١,٨٥٣	١٢,٩٣٩	٢٥,٨٤٠	١٩٨١
٠,٤٢٤٥	٢,٧٣٣١	٢,٧٣٧٨	٤,٠٤٣١	٤,١٠٣١	٨,٠٥٣٩	١٠,٨٧٥	٨,٢١١٢	١٩,٧٣٨	٢٨,٠٥٣	١٩٨٢
٠,٢٥٤	٢,٣٦٦٤	١,٩٩٨٢	٢,٨٤٧٢	٢,٥٧٥٨	٦,٥٠٢٩	٨,٥٤٥٢	٥,١٨٨٣	٢٥,٤٥٨	٣٢,٠١٦	١٩٨٣
٠,٤٤٨٦	١,٧٠٦٥	١,٣٦٦٦	٤,١٨٤٢	٢,٦٩٠٣	٤,٦٧٩٦	٦,٨٥٥٤	٤,٨١١٨	٣٠,٩٨٩	٣١,٦٠٠	١٩٨٤
١,٥٣٠٤	١,٥٦٤٧	١,٠٢٠٩	٤,٧٤٤٢	٢,٤٣٦٢	٥,٥٧٨٨	٤,٦٥٤٢	٦,٢٩٦٨	٢٧,٧٦٦	٣٢,٩٦١	١٩٨٥
١,١٠٥٤	١,٧٠٢٩	٠,٣٦٢٤٥	٦,٣٦٤٣	٤,٦١٠٧	٤,٦٠٨٦	٣,٠٠٩٦	٦,٥٩٢٤	٢٦,٨٠٥	٣٠,٩٧٩	١٩٨٦
٢,٥٧٠٤	٢,٥٦٠٠	١,١٨٧٨	٢,٨٣٦٩	٤,٦٣٦٣	١,٩٦٥٢	٢,٨٩٢٠	١٠,٧٧٤	١٦,٢٤٣	٣٢,٧٨٥	١٩٨٧
١,٩٢٩٩	٢,٠٦١٢	٠,٩٤٢٥٣	٢,٧٤٩٨	٥,٤٤٨٣	١,٢٤٥٨	١,٢٨٨٥	٨,٥٠٨٤	١٨,٩٢٤	٢٨,٤٤٨	١٩٨٨
١,٢١١٨	١,٤٤٩٠	٢,٠٣٣١	٢,٥٠٠٨	٤,٨٣٣١	٦,٧٣٦٦	٨,٢٦٦٣	٨,٦٧٠٩	٢٠,٧٨٥	٣١,٢٣٦	١٩٨٩

المصدر : محطة الفحص الدوري للسيارات ، الرياض ، ١٩٩١ م .
(بيانات غير منشورة)

جدول ملحق رقم (أ)

معاملات الانحدار المتبادلة بين موديلات السيارات السياحية في المملكة العربية السعودية

العلامة التجارية	هوندا	بيوك	ميتسوبيشي	جيسس	مرسيدس	مازدا	شيفروليه	نيسان	تويوتا	العلامة التجارية
تويوتا	٠.٠١٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	تويوتا
نيسان	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	نيسان
شيفروليه	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	شيفروليه
مازدا	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	مازدا
مرسيدس	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	مرسيدس
جيسس	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	جيسس
ميتسوبيشي	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	ميتسوبيشي
بيوك	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	بيوك
هوندا	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	هوندا
بونتياك	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	٠.٠٠٠٠٠٠٠٠	بونتياك

المصدر : مجلة الفحص القوي للسيارات، الرياض، ١٩٩١م.
 (بيانات غير منشورة)

جدول ملحق رقم (٩)

الدخل الحقيقي المتوسط مقيماً بعدد السيارات اليابانية في المملكة

السنوات	السعر المتوسط للسيارة اليابانية (دولار)	الناتج القومي المتوسط للفرد (دولار)	الدخل الحقيقي للفرد مقيماً بعدد السيارات اليابانية	الرقم القياسي للدخل الحقيقي للفرد ١٩٩٠ - ١٠٠	الرقم القياسي للدخل الحقيقي للفرد ١٩٧٩ - ١٠٠
١٩٧٦	٣٣٩٠,٠٠٧	٥٤١٠,٠٠	١,٥٩٥٩	٢٣٣,٥١٠	٥٦,١٨٤
١٩٧٧	٣٧٨٠,٥٤٧	٧١٢٠,٠٠	١,٨٨٣٣	٢٧٥,٥٧٢	٦٦,٣٠٥
١٩٧٨	٤٨٠٥,٥٨٥	٧٧٢٠,٠٠	١,٦٠٦٥	٢٣٥,٠٦١	٥٦,٥٥٨
١٩٧٩	٣٠٩٤,٦٢٨	٨٧٩٠,٠٠	٢,٨٤٠٤	٤١٥,٦١٣	١٠٠,٠٠٠
١٩٨٠	٤٨٥٦,٦١٩	١٠٤٠٠,٠٠	٢,١٤١٤	٣١٣,٣٣٥	٧٥,٣٩١
١٩٨١	٥٢٩٢,٦٤٨	١٣٠١٠,٠٠	٢,٤٥٨١	٣٥٩,٦٧٨	٨٦,٥٤١
١٩٨٢	٥٣٧٨,٩٦١	١٤٣١٠,٠٠	٢,٦٦٠٤	٣٨٩,٢٦٩	٩٣,٦٦١
١٩٨٣	٦٠٠٢,٧٩٠	١٢٨١٠,٠٠	٢,١٣٤٠	٣١٢,٢٥٢	٧٥,١٣٠
١٩٨٤	٦٣٢٠,١٢٩	١٠١٤٠,٠٠	١,٦٠٤٤	٢٣٤,٧٥٨	٥٦,٤٨٥
١٩٨٥	٦٢٧١,٠٤٨	٨٦٣٠,٠٠	١,٣٧٦٢	٢٠١,٣٦٣	٤٨,٤٥٠
١٩٨٦	٨٤٨١,٥٦٩	٧٨٢٠,٠٠	٠,٩٢٢٠	١٣٤,٩٠٩	٣٢,٤٦٠
١٩٨٧	٩٦١٤,٦٨٨	٦٦٩٠,٠٠	٠,٦٩٥٨	١٠١,٨١٢	٢٤,٤٩٧
١٩٨٨	١٠٣١٠,٥٠٨	٦٤٧٠,٠٠	٠,٦٢٧٥	٩١,٨١٩	٢٢,٠٩٢
١٩٨٩	٩٤٥٣,٣٦٤	٦٤٣٠,٠٠	٠,٠٦٨٠٢	٩٩,٥٢٥	٢٣,٩٤٧
١٩٩٠	١٠٣٣٠,٣٢٠	٧٠٦٠,٠٠	٠,٦٨٣٤	١٠٠٠٠٠	٢٤,٠٦١

المصدر : إحصاءات التجارة الخارجية وزارة المالية والاقتصاد الوطني للسنوات من ١٩٧٦ - ١٩٩٠ م

World Bank World Tables 1993

SAMA, Money and Banking Statistics, 1992