



اسم المقال: دور التقنيات المالية الحديثة Fintech في تحقيق الأمان المصرفي قياس وتحليل دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل خلال العام 2023/ دراسة ميدانية

اسم الكاتب: بختيار صابر محمد

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/index.php/library/10144>

تاريخ الاسترداد: 2026/05/12 02:49 +03

الموسوعة السياسية هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت. لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على

info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع <https://political-encyclopedia.org/terms-of-use>





Journal of

TANMIYAT AL-RAFIDAIN

(TANRA)

A scientific, quarterly, international, open access, and peer-reviewed journal

Vol. 43 , No. 143
Sep. 2024

© University of Mosul |
College of Administration and
Economics, Mosul, Iraq.



TANRA retain the copyright of published articles, which is released under a “Creative Commons Attribution License for CC-BY-4.0” enabling the unrestricted use, distribution, and reproduction of an article in any medium, provided that the original work is properly cited.

Citation: Muhammad, Bakhtiar S. (2024). “The Role of Modern Financial Technologies Fintech in Achieving Banking Safety (An Analytical Study in A Sample of Arab Countries)”.

TANMIYAT AL-RAFIDAIN,
43 (143), 210 -228 ,
<https://doi.org/10.33899/tanra.2024.184594>

P-ISSN: 1609-591X
e-ISSN: 2664-276X
tanmiyat.mosuljournals.com

Research Paper

The Role of Modern Financial Technologies Fintech in Achieving Banking Safety (An Analytical Study in A Sample of Arab Countries)

Bakhtiar S. Muhammad

College of Administration and Economics - University of Salahaddin- Erbil

Corresponding author: Bakhtiar Saber Muhammad, College of Administration and Economics - University of Salahaddin- Erbil

bakhtiar.muhamad@su.edu.krd

DOI: <https://doi.org/10.33899/tanra.2024.184594>

Article History: Received:10/5/2024; Revised:23/5/2024; Accepted:27/5/2024; Published:1/9/2024.

Abstract

The issue of gasoline demand is currently a major concern in the context of livelihood activities and is a fundamental pillar of interest at the local, regional, and global levels. Gasoline is a transparent, light liquid and a common fuel used in most vehicles such as cars and motorcycles. Gasoline is considered a major source of energy worldwide. Gasoline is primarily composed of hydrocarbons and is extracted from crude oil during the distillation process. Several other components are added to improve its performance, such as ethanol and other additives. The study aims to identify the nature of the relationship between gasoline demand and the most important explanatory variables affecting this type of commodity. It also aims to draw effective and appropriate economic policies to increase production in both the private and public sectors of this commodity. The research concluded several findings, including Demand determinants are best estimated using Ordinary Least Squares (OLS) for this type of data. The results of measuring gasoline demand determinants showed that the number of vehicles, total household income, number of vehicle licenses in the household, and number of household members are directly and positively related to the dependent variable. In light of the findings, the research proposes several suggestions, including Exploiting local energy sources to increase local gasoline production to reduce dependence on imports. Also, using renewable energy (clean energy) such as solar energy to power cars to protect the environment and reduce reliance on gasoline.

Key words:

Demand Function , Gasoline, Erbil City.



ورقة بحثية

دور التقنيات المالية الحديثة Fintech في تحقيق الأمان المصرفي قياس وتحليل دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل خلال العام ٢٠٢٣/٢٠٢٤ (دراسة ميدانية)

بختيار صابر محمد

جامعة صلاح الدين، كلية الإدارة والاقتصاد، قسم الاقتصاد

المؤلف العاقل: بختيار صابر محمد، جامعة صلاح الدين، كلية الإدارة والاقتصاد،

bakhtiar.muhamad@su.edu.krd

DOI: <https://doi.org/10.33899/tanra.2024.184594>

تاريخ المقالة: الاستلام: ٢٠٢٤/٥/١٠؛ التعديل والتتقيق: ٢٠٢٤/٥/٢٣؛ القبول: ٢٠٢٤/٥/٢٧؛ النشر: ٢٠٢٤/٩/١.

المستخلص

يعد الطلب على البنزين حالياً قضية رئيسة تؤثر بشكل كبير على الأنشطة الحياتية، ويُعد أحد الركائز الأساسية على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، البنزين هو سائل شفاف وخفيف، يُستخدم كوقود شائع في معظم المركبات مثل السيارات والواجات النارية، ويُعتبر مصوراً رئيساً للطاقة في العالم. يتكون البنزين بشكل أساسي من مجموعة من الهيدروكربونات، ويتم استخلاصه من النفط الخام أثناء عملية التقطير، تُضاف إليه مكونات أخرى لتحسين أدائه، مثل الإيثانول ومواد أخرى، تهدف هذه الدراسة إلى تحديد طبيعة العلاقة بين الطلب على البنزين وأهم المتغيرات التفسيرية التي تؤثر على هذا النوع من السلع، وكذلك إلى وضع سياسات اقتصادية فعالة ومناسبة لزيادة إنتاج هذه السلعة في القطاعين الخاص والعام.

وتوصل البحث إلى عدة استنتاجات، منها أن دالة الطلب شبه اللوغاريتمية (OLS) تُعد أفضل طريقة لتحليل هذا النوع من البيانات، أظهرت نتائج قياس دالة الطلب على البنزين أن هناك علاقة مباشرة وإيجابية بين عدد المركبات، إجمالي دخل الأسرة، عدد رخص المركبات في الأسرة، وعدد أفراد الأسرة وبين الطلب على البنزين.

وفي ضوء هذه الاستنتاجات، يقترح البحث عدة توصيات، منها استغلال مصادر الطاقة المحلية لزيادة إنتاج البنزين محلياً لتقليل الاعتماد على الواردات، واستخدام الطاقة المتجددة (الطاقة النظيفة) مثل الطاقة الشمسية لتشغيل السيارات، وذلك لحماية البيئة وتقليل الاعتماد على البنزين.

الكلمات الرئيسية: دالة الطلب، البنزين، مدينة أربيل.

مجلة

تنمية الرافدين

(TANRA): مجلة علمية، فصلية، نولية، مفتوحة الوصول، محكمة.

المجلد (٤٣)، العدد (١٤٣)،

أيلول ٢٠٢٤

© جامعة الموصل |

كلية الإدارة والاقتصاد، الموصل، العراق.



تحتفظ (TANRA) بحقوق الطبع والنشر للمقالات المنشورة، والتي يتم إصدارها بموجب ترخيص (Creative Commons Attribution) (CC-BY-4.0) الذي يتيح الاستخدام، والتوزيع، والاستنساخ غير المقيد وتوزيع المقالة في أي وسيط نقل، بشرط اقتباس العمل الأصلي بشكل صحيح.

الاقتباس: محمد، بختيار صابر (٢٠٢٤). "قياس وتحليل دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل خلال العام ٢٠٢٣ (دراسة ميدانية)"

تنمية الرافدين، ٤٣ (١٤٣)، ٢١٠-٢٢٨،

<https://doi.org/10.33899/tanra.2024.184594>

P-ISSN: 1609-591X

e-ISSN: 2664-276X

tanmiyat.mosuljournals.com

المقدمة

يُعد البنزين أو وقود السيارات (الكازولين) من أهم الموارد الحيوية التي تعتمد عليها الحياة اليومية في معظم دول العالم، بما في ذلك مدينة أربيل، التي تُعتبر إحدى المدن الرئيسية في إقليم كردستان العراق، تشهد أربيل نمواً سكانياً وتطوراً اقتصادياً مستمراً، مما يزيد من الطلب على البنزين بوصفه مصدراً رئيساً للطاقة لتلبية احتياجات النقل والتنقل اليومية.

تعتبر مسألة الطلب على البنزين حالياً قضية رئيسة في الحياة اليومية وعلى المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، والبنزين هو وقود شفاف يُستخدم بشكل واسع في المركبات مثل السيارات والدراجات النارية، ويُعد مصدراً رئيساً للطاقة.

ويتكون البنزين بشكل أساسي من الهيدروكربونات، ويُستخرج من النفط الخام عبر عملية التقطير، تُضاف إليه مكونات أخرى، مثل الإيثانول، لتحسين أدائه.

ويُستخدم البنزين في محركات الاحتراق الداخلي، حيث يختلط بالهواء، ويحترق لتوليد الطاقة اللازمة لتشغيل المركبات، وعلى الرغم من كفاءته كوقود، إلا أن استخدامه يسبب انبعاثات ضارة بالبيئة، مما يدفع نحو البحث عن بدائل أكثر استدامة.

ولفهم دالة الطلب على البنزين في أربيل، يجب تحليل عدة عوامل تشمل الاقتصادية، الاجتماعية، البيئية، والتشريعية، وفهم هذه العوامل أو المحددات ضروري لتطوير استراتيجيات فعالة لإدارة الطلب على البنزين وتوجيه السياسات العامة المناسبة.

اهمية البحث

تأتي أهمية البحث من خلال الفناء الضوء على دالة الطلب على البنزين في ظل ظروف اقتصادية خاصة للعينة، فضلاً عن التعرف على دالة الطلب على البنزين في أربيل وقياس الطلب لبيان واقع استهلاك هذه السلعة، بهدف صياغة خطط وسياسات لمعالجة الطلب المتزايد لضمان استدامته.

مشكلة البحث

تكمن مشكلة البحث في إثارة الاسئلة الآتية:

١. ما واقع الطلب على البنزين في أربيل؟

٢. ما أهم المحددات التي تؤثر على دالة الطلب على البنزين في أربيل؟

هدف البحث

يهدف البحث إلى ما يأتي:

1. تقدير وتحليل دالة الطلب على البنزين في أربيل.

2. تحديد طبيعة العلاقة بين الطلب على البنزين وأهم المتغيرات المستقلة التي تؤثر على هذا النوع من السلع.

3. رسم سياسات اقتصادية فعالة ومناسبة لزيادة إنتاج القطاعين الخاص والعام من هذه السلعة.

فرضية البحث

تتجسد فرضية البحث في الآتي:

نتيجة للتغيرات الاقتصادية والاجتماعية في إقليم كردستان، وعدم مراعاة الجانب الاقتصادي لاستخدام هذه السلعة، تبين أن هناك علاقة تبادلية بين العوامل الاقتصادية والاجتماعية ومعدلات استهلاك البنزين في مدينة أربيل، إذ يتأثر الطلب على البنزين بعوامل مثل التغيرات الاقتصادية، مستويات الدخل، أنماط النقل، وتوزيع السكان للأسر الساكنة في مدينة أربيل.

منهجية البحث

قادت طبيعة مشكلة البحث وهدفه وفرضيته إلى اتباع ما يأتي:-

- ١- التحليل الوصفي الاستقرائي لبيان خصائص ديموغرافية واقتصادية لعينة البحث.
 - ٢- استخدام أسلوب القياس الاقتصادي (SPSS) وذلك لبيان أثر المحددات الاقتصادية للطلب على البنزين.
- حدود البحث:** يشمل حدود البحث مكانياً مدينة أربيل أما زمانياً فيشمل عام ٢٠٢٣.
- عينة البحث:** إن عدد أفراد عينة البحث للمبجوثين للإجابة عن استمارة الاستبانة (٢٢٥) مفردة، إلا أن ما تم استحصاله من استمارات صحيحة (٢٠٠) مفردة.

مصادر بيانات البحث ومعلوماته: تتمثل مصادر بيانات البحث ومعلوماته في الآتي:-

- ١- الكتب والأبحاث ذات العلاقة بموضوع البحث.
- ٢- أنموذج لاستمارة الاستبانة والتي تم صياغتها بهدف التعرف على دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل، وتم توزيعها على عينة الجنسين (الذكور والاناث) مع الأخذ بعين الاعتبار عدة خصائص منها ديموغرافية ومنها اقتصادية.

هيكل البحث

تم تقسيم البحث على مجتئين، إذ تضمن المبحث الأول الجانب النظري لمفهوم الطلب ومحدداته، أما المبحث الثاني فتناول قياس وتحليل دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل خلال العام ٢٠٢٣. وقد ختم البحث بجملة من الاستنتاجات والمقترحات .

١- الجانب النظري (مفهوم الطلب - محددهاته)

١-١ مفهوم الطلب:

يمكن تعريف الطلب بأنه تلك الرغبة المؤكدة لدى المستهلك في شراء منتج ما، وتعزيز القدرة الشرائية لدى المؤسسات سعياً للحصول على كمية معينة من السلع عند بلوغها سعر ما خلال فترة زمنية معينة، نرى من التعريف أن الرغبة هي جزء أساسي في الطلب لكن يجب أن تصاحب هذه الرغبة مقدرة مالية حتى يتكوّن الطلب الاقتصادي أو الفعال، فمجرد الرغبة في شراء سلعة ما لاتعتبر طلباً إلا إذا كان صاحب الطلب له مقدرة مالية كافية لشراء هذه السلعة، بمعنى آخر أن عناصر الطلب هي الرغبة والحاجة والقدرة على الشراء أما الغرض من تحليل الطلب هو استخدام بعض الأساليب المتاحة بهدف الحصول على

المعلومات الأساسية عن البيئة التي يتواجد أو التي سيتواجد فيها المشروع (Al-Saadi, 2013, 35).
أو هي الكميات التي يكون المستهلكين راغبين في شرائها من السلعة أو الخدمة بمختلف الأسعار المفترضة لها، بمعنى أن يكون للشخص دخل معين الذي يمكنه من الشراء (Al-Shammari, 2021, 7).
ويعرف الطلب بأنه العلاقة العكسية بين سعر السلعة والكمية المطلوبة من هذه السلعة عند كل سعر وفي زمن محدد. (Al-Saadi, 2013, 41).

إن هذا التعريف يركز العلاقة بين السعر والكمية المطلوبة بحيث إن السعر هو العنصر المتغير والكمية هي التابع، وكلما ارتفع السعر كلما انخفضت الكمية المطلوبة، إذا العلاقة الموجودة بين السعر والكمية المطلوبة هي علاقة عكسية (RYMOND,1969,524)
٢-١ - محددات الطلب:

يقصد بها العوامل المؤثرة على سلعة أو خدمة معينة أو العوامل التي بتغيرها يتغير الطلب ويمكن تقسيمها بصورة عامة إلى: (بلاطة، ٢٠٠٢، ٧)
الأول- المحددات الكمية: وهي تلك المحددات التي يمكن قياسها بوحدة نقدية أو وحدات عينية، وهي سعر الخدمة نفسها أسعار السلع الأخرى (الخدمة البديلة والمكملة) دخل المستهلك، الإنفاق على الدعاية والإعلان، عدد السكان، وتوقعات المستهلك.

وهذه المحددات هي العوامل التي يمكن قياسها نقدياً أو عددياً، ويتمثل أهمها فيما يأتي:

١- سعر السلعة نفسها: تعتمد الكمية المطلوبة من مختلف السلع والخدمات على السعر التي تتابع به الوحدة منها، والعلاقة التي تحكم المتغيرين هي العلاقة العكسية بين سعر السلعة في السوق والطلب عليها، فكلما ارتفع سعر السلعة العادية في السوق يؤدي إلى انخفاض الطلب عليها، أما إذا انخفض سعر السلعة في السوق فيؤدي زيادة الطلب عليها.

٢- الدخل النقدي للمستهلك: يعتمد الطلب على مختلف السلع والخدمات على متوسط دخول المستهلكين، ويتوقع في أغلب الحالات زيادة الطلب على السلع المختلفة بارتفاع متوسط الدخل ولكن ليس بالدرجة نفسها لكل السلع. والعلاقة التي تحكم المتغيرين هي العلاقة الطردية.

٣- أسعار السلع الأخرى: حيث يعتمد الطلب على أسعار كثير من السلع التي يعتبر بعضها بديلاً للسلعة وبعضها مكملاً لها، فإذا ارتفع سعر السلعة البديلة فإننا نتوقع زيادة الطلب على السلعة الأصلية والتي يفترض عدم تغير سعرها، ونتوقع العكس عند انخفاض سعر السلعة البديلة (Allsed, 2018, 22).

وهنا ينبغي التمييز بين ثلاثة أنواع من السلع (Colander,2005,25):

* السلع البديلة: وهي السلع التي تشكل بدائل فيما بينها في إشباع مختلف حاجات المستهلك، فعندما يرتفع سعر إحدى هذه السلع، فإن المستهلك يخفض الطلب عليها ويستبدلها بسلعة بديلة التي يكون سعرها أرخص نسبياً.

* السلع المكملة: هي السلع التي تكمل بعضها البعض لإشباع مختلف حاجات المستهلك مثل السكر والشاي، فإذا ازداد سعر إحدى السلعتين فإن طلب المستهلك ينخفض على السلعتين معاً؛ لأنه لا يمكن استخدام إحداها دون الأخرى.

* السلع المستقلة: هي السلع التي ليس لها علاقة بسلعة أخرى وبالتالي فإن التغير في سعر إحداها لا يؤثر في طلب المستهلك على السلع الأخرى.

الثاني - متغيرات نوعية: لا يمكن قياسها ولكن يمكن ترتيبها، ويعدُّ الاقتصاديون مثل هذه المتغيرات النوعية ويعتبرونها خارج النموذج، مثلاً: ذوق المستهلك والدين والعادات؛ لأن هذه المتغيرات التي لا يمكن قياسها سواء عددياً أو نقدياً، ذات تأثير على الطلب مثل: الدين، العادات والتقاليد، وأذواق المستهلكين التي تمثل أهم محدد نوعي، إذ يترتب على زيادة رغبة المستهلكين تجاه سلعة معينة زيادة الكمية المطلوبة منها، والعكس صحيح (O'Sullivan, 2014, 50).

٣-١ بعض نظريات الإنفاق الاستهلاكي

تعددت النظريات اللاتي تناولت دراسة علاقة الاستهلاك بالمتغيرات المفسرة له، وفيما يأتي عرض مختصر لبعض هذه النظريات.

١-٣-١ نظرية الدخل المطلق لكينز

قدم الاستاذ ارثر سمش Arthar Smithies هذه النظرية التي قرر فيها بأن (Sakr, 1983, 177) دالة الاستهلاك التي توضح التغيرات في الاستهلاك التي تنتج من التقلبات في الدخل هي أساساً علاقة غير نسبية ولكن النمو البطيء في الدخل قد أدى إلى الانتقال التدريجي لدالة الاستهلاك إلى الأعلى بالشكل الذي حال دون اتجاه الميل المتوسط للاستهلاك إلى الانخفاض مع نمو الدخل.

وتقوم هذه النظرية على أن الإنفاق الاستهلاكي في مدة معينة يعتمد على الدخل المتاح في المدة نفسها، ويزداد الاستهلاك كلما زاد الدخل ولكن بنسبة أقل، كما أن الميل المتوسط للاستهلاك والميل الحدي للاستهلاك يتناقضان كلما زاد الدخل، ويكون الميل المتوسط للاستهلاك أكبر من الميل الحدي للاستهلاك عند كل مستوى من الدخل. إلا أن بعض الاقتصاديين قد أوضحوا أن العلاقة بين الاستهلاك الجاري والدخل الجاري ضعيفة إن لم تكن معدومة، وأن استهلاك العائلة لا يعتمد فقط على الدخل الجاري، وإنما على تيار من الدخل عبر زمن طويل وعلى ثروة العائلة (Malcolm, 1996, 70).

فحسب القانون السيكولوجي لكينز، إن أول محدد للاستهلاك هو الدخل، فكلما زاد دخل الأفراد ارتفعت مشترياتهم من السلع والخدمات الاستهلاكية، وبالتالي فإن الاستهلاك يتناسب طردياً مع الدخل المتاح (Yd) ويمكن كتابة دالة الاستهلاك بالصيغة الآتية:

$$C = f(Y_d) / \frac{dC}{dY_d} \phi 0$$

إن مشتقة دالة الاستهلاك بالنسبة للدخل المتاح تكون دائماً أكبر من الصفر، وتدل على أن لتناسب طردي بين الاستهلاك والدخل المتاح (Yd). فإذا كانت العائلات تدخر جزءاً من دخلها، فإن الزيادة في الدخل ΔY_d

لا تتفق كلها على الاستهلاك، وبالتالي فإن الزيادة في الاستهلاك الناتجة عن زيادة الدخل تكون أقل من هذا الأخير أي:

$$\Delta C \pi \Delta Y_d \Rightarrow \frac{\Delta C}{\Delta Y_d} \pi I$$

إن النسبة $\frac{\Delta C}{\Delta Y_d}$ تسمى الميل الحدي للاستهلاك (Pmc) وهو عبارة عن الزيادة في الاستهلاك الناتجة عن زيادة الدخل بوحدة واحدة، أو هو عبارة عن النسبة بين التغير في الاستهلاك والتغير في الدخل، إن هذا الميل يكون أقل من الواحد وأكبر من الصفر، فإذا كان تغير الدخل بكميات صغيرة جداً فإن الميل الحدي للاستهلاك هو عبارة عن مشتقة دالة الاستهلاك بالنسبة للدخل:

$$PmC = \frac{dC}{dY_d} = f'(Y_d)$$

وحسب كينز دائماً فإن نسبة الدخل المستهلكة (Y_d) أو ما يسمى بالميل المتوسط للاستهلاك يتغير عكسياً مع مستوى الدخل (Herland,2000,32).

١-٣-٢ نظرية الدخل الدائم

أوضح فريدمان مفهوم نظريته ومدى اختلافها مع النظريات الأخرى بأن نظريتي الدخل المطلق والدخل النسبي قامتا على مفهوم الدخل الجاري كأساس لدراسة العلاقة بين الدخل والإنفاق الاستهلاكي وبالتالي الادخار (Romer,2001,100).

تفترض هذه النظرية كما صاغها فريدمان أن كلاً من الدخل والاستهلاك يتكون من دخل دائم وعابر، وحسب ذلك التقسيم فإن العلاقة بين الدخل والاستهلاك هي بين الدخل الدائم والاستهلاك الدائم، إذ إن الاستهلاك لا يتأثر بالتغيرات المفاجئة في الدخل، وهو ما أسماه فريدمان بالدخل العابر أو الانتقالي، وافترض فريدمان أن الاستهلاك الدائم هو نسبة من الدخل الدائم، أي العلاقة بينهما علاقة تناسبية بدون ثابت أي أن الاستهلاك مغير عنه كما يأتي (Abu Al-Saud, 2004, 50):

$$C = k * Y_d$$

إذ إن K نسبة تتراوح قيمتها بين الصفر والواحد الصحيح، ويقول أن الاستهلاك يمثل نسبة ثابتة لا تتغير من الدخل، ولكن K نفسها تتوقف على عوامل أخرى تتمثل في سعر الفائدة، مستوى الذوق والعادات، ونسبة الثروة البشرية إلى الثروة المادية: $C = k(r, u, w) * Y_d$

كما افترض فريدمان أنه ليس هناك علاقة بين الدخل الدائم والدخل الانتقالي، وهذا صحيح لأن أي تقلبات تحدث في الدخل لا تؤثر على الدخل الدائم، إنما هي عملية فجائية سرعان ما تنتهي، كما افترض عدم وجود علاقة بين الاستهلاك الدائم والاستهلاك الانتقالي، وافترض أيضاً عدم وجود علاقة بين الدخل الانتقالي والاستهلاك العابر، بمعنى إن: $MPC=Zero$. وقد كان هذا الافتراض مجال انتقاد الاقتصاديين حيث بينوا أن هناك علاقة بين الدخل الانتقالي والاستهلاك الانتقالي، فلو أن شخصاً كان يخطط لشراء سلعة معينة، وحدث

عارض له أدى إلى وجود دخل انتقالي سالب، فقد لا يشتري السلعة، مما يعني حدوث استهلاك انتقالي سالب (أي إن الميل الحدي للاستهلاك ليس صفراً بل موجب). هذا كما أن الميل المتوسط ليس ثابتاً كما يفترض فريدمان، حيث أثبت الاقتصاديون أن الميل المتوسط للاستهلاك لدى الأسر الفقيرة أكبر منه لدى الأسر الغنية (عطية، ٢٠٠٥، ١٠١).

٢- قياس وتحليل دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل خلال العام ٢٠٢٣

بغية التعرف على الإنفاق الشهري للمستهلك على البنزين في مدينة أربيل للعام ٢٠٢٣ عن طريق العينة الميدانية ومن خلال استمارة الاستبيان للوصول إلى واقع النفقات الشهرية للفرد على البنزين ومعرفة التكاليف وفهم المحددات والعوامل المؤثرة فيها نفقات البنزين لمجتمع العينة التي تتكون من (٢٠٠) عينة من الجنسين، وتم تخصيص هذا الجزء على النحو الآتي :

٢-١ الجنس

يتضح من الجدول (١) أن نسبة الإناث هي ٥٧.٥٪، وأن أعلى نسبة استهلاك للبنزين من قبل الإناث هي "٣٠٠.٠٠٠" دينار شهرياً، وأقل نسبة استهلاك للبنزين من قبل الإناث هي ١٠.٠٠٠ دينار شهرياً، في حين كانت نسبة الذكور ٤٢.٥٪، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين للذكور "٣٠٠.٠٠٠" دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين للذكور كانت ٢٠.٠٠٠ دينار شهرياً.

الجدول (١): استهلاك البنزين حسب الجنس "ألف دينار"

الجنس		المعايير الإحصائية	
انثى	ذكر		
126696	108941	Mean	الإنفاق الشهري للمستهلك على البنزين
300000	300000	Maximum	
20000	10000	Minimum	
75576	71005	Standard Deviation	
115	85	Count	
٥٧,٥٪	٤٢,٥٪		

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٢-٢ العمر

يبين الجدول (٢) أدناه أن الفئة العمرية من ٢١-٢٥ يشكل ٤٣٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠.٠٠٠" دينار شهرياً، وأقل معدل استهلاك هو "١٠.٠٠٠" دينار شهرياً، في حين إن الفئة العمرية التي هي أقل من ٢٠ عاماً والتي تشكل نسبة (٣٧٪)، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠.٠٠٠" دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "١٠.٠٠٠" دينار شهرياً، والعمر "٢٦-٣٠" سنة يمثل (٩٪) من العينة وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠.٠٠٠" دينار شهرياً وأقل معدل لاستهلاك البنزين "١٠.٠٠٠" دينار شهرياً، في حين إن الفئة العمرية "٣١ - ٣٥" تمثل (٦٪) من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠.٠٠٠" دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "٣٠.٠٠٠" دينار شهرياً، بينما الفئة العمرية "٣٦ - ٤٠" تشكل نسبة "١.٥٪"

وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٤٠,٠٠٠" دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "٢٠,٠٠٠" دينار شهرياً، أما العمر فوق الاربعين فمثل (٣.٥٪)، والحد الأدنى لاستهلاك البنزين "٢٥٠,٠٠٠" دينار شهرياً استهلاك البنزين «١٠٠,٠٠٠» دينار شهرياً.

جدول (٢): استهلاك البنزين حسب العمر "ألف دينار"

العمر						التدابير الإحصائية	
+41	40 - 36	35 - 31	30 - 26	- 21	20 =>	Mean	النطاقات الاستخدام على البنزين شهرياً
91429	33333	122500	108611	123430	122297	Maximum	
250000	40000	300000	300000	300000	300000	Minimum	
10000	20000	30000	10000	10000	10000	Standard Deviation	
95119	11547	94400	90972	72328	66230	Count	
7	3	12	18	86	74		
%3.5	%1.5	%6	%9	%43	%37		

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٢-٣ المستوى التعليمي

ويبين الجدول (٣) أن الحاصلين على شهادة البكالوريوس يمثلون ٧٠.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠ ألف دينار شهرياً وأقل معدل استهلاك للبنزين ١٠ آلاف دينار شهرياً، ويأتي المستوى الدراسي من جيد القراءة والكتابة في المرتبة الثانية ونسبة ٨٪ من العينة، وأعلى معدل استهلاك للبنزين "١٢٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين ١٠ ألف دينار شهرياً، والحاصلون على شهادة الثانوية العامة يشكلون ٧٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "١٠" الف دينار شهرياً، في حين أن الحاصلين على درجة الدكتوراه ٠.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٢٥٠". ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين ١٠٠ « ألف دينار شهرياً.

جدول (٣): تأثير المستوى التعليمي على استهلاك البنزين "ألف دينار"

المستوى الدراسي									المعايير الإحصائية	
دكتوراه	ماجستير	بكالوريوس	دبلوم	اعدادية	متوسطة	ابتدائية	يقرأ يكتب	لايقرأ ولايكتب	Mean	النطاق على البنزين المستهلك
250000	93750	125461	154000	92857	147000	110714	82500	87857	Maximum	
250000	200000	300000	200000	300000	300000	250000	120000	175000	Minimum	
100000	30000	10000	70000	10000	75000	50000	10000	50000	Standard Deviation	
71960	76960	76634	63875	70321	95368	74857	31517	42412	Count	
1	4	141	5	14	5	7	16	7		
%0.5	%2	%70.5	%2.5	%7	%2.5	%3.5	%8	%3.5		

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٤-٢ محل السكن

ويبين الجدول (٤) أن نسبة السكان الذين يعيشون خارج المدينة يشكلون ٦٢٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين ٢٥٠ ألف دينار شهرياً، وأقل معدل استهلاك للبنزين "١٠" دينار شهرياً، في حين إن الذين يسكنون خارج المدينة تشكل ٣٨٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين هي ٢٠ ألف دينار شهرياً.

جدول (٤): أثر محل السكن على استهلاك البنزين "الألف دينار"

محل السكن		المعايير الإحصائية	
خارج المدينة	داخل المدينة		
126250	114798	Mean	الإنفاق الشهري للمستهلك على البنزين
300000	250000	Maximum	
20000	10000	Minimum	
77055	72053	Standard Deviation	
76	124	Count	
٪٣٨	٪٦٢		

المصدر : من اعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٥-٢ مكان العمل

ويبين الجدول (٥) أن نسبة العاملين في القطاع الخاص هي ٥٠.٥٪ من العينة، وأن أعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠ ألف دينار شهرياً وأقل استهلاك للبنزين "٣٠٠٠٠" دينار شهرياً ، في حين إن العاملين في القطاع العام تمثل بـ ٤٩.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٢٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "١٠٠٠٠" ألف دينار شهرياً.

جدول (٥): اثر مكان العمل على استهلاك البنزين "ألف دينار"

مكان العمل		المعايير الإحصائية	
قطاع خاص	قطاع عام		
115941	122424	Mean	الإنفاق الشهري للمستهلك على البنزين
300000	200000	Maximum	
30000	10000	Minimum	
66861	80870	Standard Deviation	
101	99	Count	
٪٥٠,٥	٪٤٩,٥		

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٦-٢ ملكية السكن

ومن الجدول (٦) يتضح أن نسبة السكان الذين يعيشون في منازلهم الخاصة تبلغ ٨١.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠ ألف دينار شهرياً، وأقل استهلاك للبنزين "٢٥٠٠٠" دينار شهرياً". في حين

إن نسبة الذين يسكنون في بيوت مستأجرة ١٨.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "١٥٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين كانت "١٠٠٠٠" دينار شهرياً .

جدول (٦): أثر ملكية السكن على استهلاك البنزين "ألف دينار"

ملكية السكن		المعايير الإحصائية	
إيجار	ملك		
107703	121748	Mean	الإنفاق الشهري للمستهلك على البنزين
150000	300000	Maximum	
10000	25000	Minimum	
70115	74830	Standard Deviation	
37	163	Count	
٪١٨,٥	٪٨١,٥		

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٧-٢ عدد أفراد الأسرة

ومن الجدول (٧) يتضح أن الأسر التي تتكون من ٦-٧ أفراد تمثل ٣٠٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠ دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "٢٠" ألف دينار شهرياً، في حين إن الأسر التي تتكون من ٤-٥ أفراد، ٢٧.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "١٠" ألف دينار شهرياً، والأسر التي يبلغ عدد أفرادها ٨ إلى ٩ أفراد يشكلون ٢٢.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠" ألف دينار و أقل معدل لاستهلاك البنزين ١٠ الف دينار شهرياً، والأسر التي يقل عدد أفرادها عن ثلاثة أفراد تمثل ١٢٪ من العينة أعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠ الف دينار شهرياً و أقل معدل لاستهلاك البنزين ١٠ الف دينار شهرياً، في حين إن الأسر التي تتكون من ١٠-١١ فرداً كان الحد الأقصى لاستهلاك البنزين ٢٠٠ الف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين ١٠ ألف دينار شهرياً، وأخيراً تشكل الأسر التي تضم "أكثر من ١٢" فرداً نسبة ٢٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٢٥٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "٥٠" ألف دينار شهرياً.

جدول (٧): أثر عدد أفراد الأسرة على استهلاك البنزين "ألف دينار"

عدد أفراد الأسرة						المعايير الإحصائية	
12+	10 - 11	8 - 9	6 - 7	4 - 5	<= 3		
212500	80833	115222	125083	125909	99792	Mean	الإنفاق الشهري للمستهلك على البنزين
250000	200000	300000	300000	300000	300000	Maximum	
50000	10000	10000	20000	10000	10000	Minimum	
25000	48516	67470	74558	76728	80575	Standard Deviation	
4	12	45	60	55	24	Count	
٪2	٪6	٪22.5	٪30	٪27.5	٪12		

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٢-٨ عدد السيارات للأسرة

يظهر من الجدول (٨) أن الأسر التي تمتلك سيارة واحدة تشكل ٥٢٪ من العينة، وأن أعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠ ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "١٠٠٠٠" دينار شهرياً، في حين إن الأسر التي تمتلك سيارتين، تشكل ٣٣٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠ ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "١٠٠٠٠" دينار شهرياً، كما أن الأسر التي تملك ثلاث سيارات تشكل ٨.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠.٠٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "٣٠.٠٠٠" دينار شهرياً، بينما الأسر التي لديها ثلاث سيارات، تشكل السيارات ٨.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠.٠٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "٣٠.٠٠٠" دينار شهرياً، أما الأسر التي لديها أربع سيارات، فتشكل السيارات ٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٥٠.٠٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين "٦٠.٠٠٠" دينار شهرياً، تلك العائلات التي تمتلك "٥" سيارات تشكل ١.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين «٤٢٠.٠٠٠» ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين «٨٠.٠٠٠» دينار شهرياً.

جدول (٨): أثر عدد السيارات للأسرة على استهلاك البنزين "ألف دينار"

عدد السيارات للأسرة					المعايير الإحصائية	
5	4	3	2	1		
100000	114000	133529	116212	119712	Mean	الإنفاق الشهري للمستهلك على البنزين
420000	350000	300000	300000	300000	Maximum	
80000	60000	30000	10000	10000	Minimum	
86603	77632	86454	75600	71342	Standard Deviation	
3	10	17	66	104	Count	
٪١,٥	٪٥	٪٨,٥	٪٣٣	٪٥٢		

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٢-٩ عدد رخص قيادة السيارة في الأسرة

يظهر من الجدول (٩) أن الأسر التي لديها رخصة قيادة سيارة واحدة تشكل ٤٥٪ وهي أعلى نسبة في العينة، وأعلى معدل استهلاك للبنزين ٣٠٠.٠٠٠ دينار شهرياً. وأدنى معدل استهلاك للبنزين ١٠.٠٠٠ دينار شهرياً، في حين إن الأسر التي لديها رخصتان لقيادة السيارات كانت ٣٣.٥٪ من العينة وأعلى معدل لاستهلاك البنزين ٣٠٠.٠٠٠ دينار شهرياً وأقل معدل لاستهلاك البنزين ١٠.٠٠٠ دينار شهرياً، وسجلت الأسر التي تمتلك ستة رخص قيادة السيارات نسبة ١.٥٪ من العينة، وأعلى نسبة استخدام للبنزين هي ٤٥٠.٠٠٠ دينار شهرياً، والحد الأدنى معدل استهلاك البنزين ٨٥.٠٠٠ دينار شهرياً.

جدول (٩): أثر عدد رخص قيادة السيارة على استهلاك البنزين "ألف دينار"

عدد رخصة قيادة السيارة في الأسرة						المعايير الإحصائية	
6	5	4	3	2	1		
250000	107500	106667	132037	106716	125056	Mean	الإنتفاق الشهري للمستهلك على البنزين
450000	400000	390000	300000	300000	300000	Maximum	
85000	30000	70000	50000	10000	10000	Minimum	
74049	78049	42131	66322	77267	75474	Standard Deviation	
٣ ٪١,٥	4 ٪٢	9 ٪٤,٥	27 ٪١٣,٥	67 ٪٣٣,٥	90 ٪٤٥	Count	

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٢-١٠ عدد السيارات للأسرة

يظهر من الجدول (١٠) أن الأسر التي يتراوح دخلها الشهري بين ١,٠٠٠,٠٠٠-٥٠٠,٢٥٠ دينار تشكل ٥١٪ من العينة وهي أعلى فئة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين هو "٣٠٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين هو "١٠" آلاف دينار شهرياً، وتأتي في المرتبة الثانية الأسر التي يبلغ دخلها الشهري "أقل من ٥٠٠,٠٠٠" ألف دينار، وتشكل ٣٩.٥٪ من العينة، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين "٣٠٠,٠٠٠" دينار شهرياً، وأقل معدل استهلاك البنزين "٢٠,٠٠٠" دينار شهرياً، وسجلت الأسر التي دخلها الشهري ٢,٥٠٠,٠٠٠-٢,٠٠٠,٢٥٠ دينار على أدنى نسبة في العينة وهي ٠.٥٪، وأعلى معدل لاستهلاك البنزين هو "٢٥٠" ألف دينار شهرياً، وأقل معدل لاستهلاك البنزين هو "٩٠,٠٠٠" دينار شهرياً.

جدول (١٠): أثر دخل الأسرة على استهلاك البنزين "ألف دينار"

الدخل الشهري للأسرة (Binned)						المعايير الإحصائية	
2500250+	2000250 - 2500000	1500250 - 2000000	1000250 - 1500000	500250 - 1000000	<= 500000		
95000	90000	158333	63571	109461	137911	Mean	الإنتفاق الشهري للمستهلك على البنزين
365000	250000	200000	100000	300000	300000	Maximum	
90000	90000	55000	40000	10000	20000	Minimum	
91496	36188	38188	21740	75222	70263	Standard Deviation	
8 ٪٤	1 ٪٠,٥	3 ٪١,٥	7 ٪٣,٥	102 ٪٥١	79 ٪٣٩,٥	Count	

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبانة

٢-٢ قياس وتحليل دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل خلال العام ٢٠٢٣

بغية التعرف على نتائج قياس وتحليل دالة الطلب على البنزين في مدينة أربيل تم تقسيم المبحث على النحو

الآتي:

١-٢-٢ تحديد النموذج وصياغته

يتضمن هذه المرحلة تحديد المتغيرات الأساسية في النموذج و بناء صيغة النموذج وعلى النحو الآتي:

١-١-٢-٢ تحديد المتغيرات الأساسية في معادلة الانحدار

قبل الشروع بتطبيق بناء النموذج القياسي لابد من توصيف و تحديد المتغيرات الأساسية، ومن خلالها يتم توضيح ما تمثله المتغير التابع والمتغيرات المستقلة المؤثرة فيه، وتم إدخال المتغير التابع والمتغيرات المستقلة التي تم الإشارة إليهما أدناه في الانحدار لتحليل البيانات، وتم القياس باستخدام البرنامج الاحصائي SPSS إصدار ٢٥. ويمكن تحديد المتغيرات على النحو الآتي:

A - المتغير التابع: تمثل الإنفاق الاستهلاكي على البنزين من قبل أفراد عينة الدراسة في مدينة أربيل في النموذج ، ويرمز له بالرمز (Y).

B - المتغيرات المستقلة: نظراً لاحتواء الاستمارة على الكثير من العوامل المؤثرة على البنزين في مدينة أربيل فقد تم اختيار أفضلها، ومن خلال معالجة المشاكل القياسية مثل التعدد الخطي وارتباط البواقي، تم الغاء أو استبعاد بعض المتغيرات في نموذج الانحدار لكونها تعاني من مشكلة الارتباط الخطي المتعدد على الرغم من التأثيرات الملحوظة لتلك المتغيرات، لذا فإن الباحث اقتصر على دراسة تأثير المتغيرات الآتية التي تعتبر من المتغيرات الأساسية ذات التأثير الكبير في الطلب على البنزين وهي:-

X1 : عدد السيارات

X2 : دخل الأسرة الإجمالي

X3 : عدد رخص قيادة السيارة في الأسرة

X4 : عدد أفراد الأسرة

٢-١-٢-٢ توصيف وصياغة النموذج

استخدم الباحث في النموذج القياسي لصياغة العلاقات الاقتصادية محل البحث في صورة رياضية باستخدام طريقة المربعات الصغرى (OLS) في تقدير نموذج الانحدار التي تبين العلاقة بين المتغير التابع والمتغيرات المستقلة حتى يمكن قياس معاملاتهما، وقد تم استخدام نموذج الانحدار المتعدد نصف اللوغاريتمي (Semi- Logarithmic)، ويحتوي على عدة متغيرات مستقلة تؤثر في المتغير التابع في كل نموذج، لكونه أفضل وأنسب نموذج لتحليل بيانات الدراسة.

ولأن البيانات لم تتوزع توزيعاً طبيعياً، فقد تم تحويلها إلى التوزيع الطبيعي من خلال تحويل Y إلى Ln

(Y). بمعنى:

$$\ln(Y) = \hat{B}_0 + \hat{B}_1 X_1 + \hat{B}_2 X_2 + \hat{B}_3 X_3 + \dots \quad \text{or}$$

$$Y = e^{\hat{B}_0 + \hat{B}_1 X_1 + \hat{B}_2 X_2 + \hat{B}_3 X_3 + \dots} = e^{\hat{B}_0} \cdot e^{\hat{B}_1 X_1} \cdot e^{\hat{B}_2 X_2} \cdot e^{\hat{B}_3 X_3} \dots$$

٢-٢-٢ تقدير النموذج و تحليل الانحدار بين (Y) LOG والمتغيرات المستقلة

تم تقدير معادلة الانحدار للتعبير عن العلاقة بين الإنفاق الشهري على البنزين بإعتباره المتغير التابع (LOG Y) والمتغيرات المستقلة X1 إلى X4. وأظهرت نتائج التحليل أن اللوغاريتم الطبيعي أفضل و أنسب

الصيغ المستخدمة لتمثيل العلاقة بين الإنفاق الشهري على البنزين والمتغيرات المستقلة، وهو أكثر النماذج القياسية المعتمدة توافقاً وانسجاماً مع المنطوق الاقتصادي، وذلك بناءً على المعايير النظرية والمنطق والاختبارات الإحصائية والقياسية الخاصة بصياغة الأنموذج. ما يأتي نتائج تحليل الانحدار المتعدد:

جدول (١١): تحليل وتقدير الأنموذج القياسي

Model Summary							
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson		
	.796	.634	.597	.29282	2.144		
ANOVA							
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.		
Regression	5.802	4	1.450	16.915	.000		
Residual	3.344	39	.086				
Total	9.146	43					
Coefficients							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error				Tolerance	VIF
Constant	4.010	.517		9.693	.000		
X1: عدد السيارات	.837	.000	.850	7.794	.000	.788	1.270
X2: دخل الأسرة الإجمالي	.066	.032	.128	2.924	.040	.727	1.376
X3: عدد رخص قيادة السيارة في الأسرة	.028	.072	.025	2.843	.000	.869	1.151
X4: عدد أفراد الأسرة	.052	.105	.051	3.498	.002	.888	1.126

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات التي تم جمعها عن طريق استمارة الاستبانة وباستخدام برنامج SPSS 25.

المعادلة الانحدارية:

$$\text{LOGY} = 4.010 + 0.837X_1 + 0.66X_2 + 0.28X_3 + 0.52X_4$$

$$t : \quad 9.693 \quad 7.794 \quad 2.924 \quad 2.843 \quad 3.498$$

$$R^2 = 0.63 \quad \bar{R}^2 = 0.60 \quad F = 16.915 \quad D.W = 2.144$$

٣-٢-٢ اختبار الأنموذج وتفسير نتائج التقدير:

١-٣-٢-٢ معايير النظرية الاقتصادية

يُلاحظ من الجدول معنوية جميع المعلمات بدلالة أنها جميعاً أصغر من (٠.٠٥) وهذا يدل على أن جميع

المتغيرات المستقلة الأربعة تؤثر على المتغير التابع (LOG Y).

إن الإشارة الموجبة للمعلمات المقدرة للمتغيرات المستقلة \hat{B}_1 إلى \hat{B}_4 في المعادلة التي تمثل تأثير تغيير في

كل من المتغيرات المستقلة X1، X2، X3، X4، على المتغير التابع، وتشير إلى وجود علاقة طردية بين

المتغيرات المستقلة والمتغير التابع (عدد السيارات ودخل الأسرة الإجمالي و عدد رخص السيارات في العائلة وعدد

أفراد الأسرة)، وهي نتيجة طبيعية ومنطقية تنسجم مع فرضية الدراسة، بمعنى إن التغير في مستوى المتغيرات المستقلة X_1, X_2, X_3, X_4 بنسبة (1%) يؤدي إلى زيادة الإنفاق الاستهلاكي الشهري على البنزين بنسبة (0.84 و 0.66 و 0.28 و 0.02) لكل من عدد السيارات ودخل الأسرة الأجمالي و عدد رخص المركبات في العائلة وعدد أفراد الأسرة وعلى التوالي.

وبما أن قيمة كل المعلمات تقع بين الصفر والواحد الصحيح، مما يعني أن نتائج التقدير مقبولة ومنطقية و تتفق مع معايير النظرية الاقتصادية.

٢-٣-٢-٢ المعايير الإحصائية

وفقاً لاختبار (t) يبدو أن للمتغيرات المستقلة في الأنموذج تأثيراً معنوياً على المتغير التابع، وأظهر قيم (t) المحسوبة معنوية جميع المتغيرات المستقلة بالمقارنة مع قيم (t) الجدولية البالغة (1.98) عند مستوى معنوي (5%)، إذ إن قيمة (t) المحسوبة لجميع المعلمات هي أكبر من قيمة (t) الجدولية، وهذا يدل على جودة اختيار المتغيرات وإمكانية الاعتماد عليها من الناحية الإحصائية، وأن قيمة (F) المحسوبة والتي تبلغ (16.915) هي أكبر من قيمة (F) الجدولية والبالغة (2.21) عند مستوى معنوي (5%)، مما يؤكد على وجود علاقة بين المتغير التابع و المتغيرات المستقلة، أي معنوية النموذج ككل.

واعتماداً على قيمة معامل التحديد المعدل (\bar{R}^2) فإن 63% من التغيرات الحاصلة في الإنفاق الشهري على البنزين يعود سببها إلى التغيرات الحاصلة في كل من المتغيرات المستقلة الأربعة. أما 37% الباقية من التغيرات فهي ترتبط بعوامل أخرى لم يتضمنها الأنموذج. واعتماداً على قيمتين F و (\bar{R}^2) المحسوبتين يمكن القول بأن القوة التفسيرية لأنموذج الانحدار (للأنموذج) هي جيدة جداً، مما يثبت جودة التوثيق وقبول الأنموذج الكلي.

٢-٣-٢-٣ المعايير القياسية:

إختبار دورين - واتسون

إن اختبار Durbin Watson يقيس ما إذا كان هنالك ارتباط ذاتي بين قيم البواقي أم لا. وقيم اختبار

Durbin Watson التي تتراوح من 1.82 إلى 2.18 تعتبر طبيعية.

H_0 = There is no autocorrelation. لا يوجد ارتباط ذاتي.

H_1 = There is correlation. هنالك ارتباط.

: معامل تضخم التباين (VIF) A variance inflation factor

يقيس مدى ارتباط كل متغير مستقل (توضيحي) مع المتغيرات الأخرى في الأنموذج، أي يكتشف التعدد الخطي في تحليل الانحدار. فإذا كانت قيمة $VIF > 10$ فإنه يدل على أن هناك مشكلة التعدد الخطي بين المتغيرات المستقلة (السواحي، 2012: 119)، وذلك يمكن أن يؤثر سلباً على نتائج الانحدار. وتستخدم الصيغة الآتية في إيجاد قيمة (VIF):

$$VIF = \frac{1}{1 - R_i^2}$$

عادة ما يتم احتساب VIF بواسطة البرنامج الاحصائي SPSS، بوصفه جزءاً من تحليل الانحدار. ويتم احتسابها بأخذ متغير مستقل واختبارها مقابل كل متغير مستقل آخر في الأنموذج، وبهذا يتم الحصول على قيم R^2 والتي يمكن وضعها في معادلة VIF، وأن i في المعادلة يمثل تلك المتغير والتي يمكن أن تكون X_2 أو X_1 .

أظهرت الاختبارات القياسية عدم وجود ارتباط خطي متعدد بين المتغيرات المستقلة وفقاً لأختبار (VIF)، وأن قيم هذا المؤشر التي تتراوح بين (1.126 و 1.376) وهي أقل من (10) مما يدل على عدم وجود درجة عالية من الإرتباط الخطي المتعدد وغير مؤثرة في حجم وإشارة المعلمات المقدره، لذا لا يعاني الأنموذج من مشكلة الارتباط الخطي المتعدد.

كما أظهر اختبار دورين- واتسون (D.W) أن الدالة المقدره لاتعاني من مشكلة الإرتباط الذاتي حيث بلغت (2.144)، وذلك لأن قيمة (D.W) المحسوبة تقع بين قيمة (du) الجدولية والبالغة (1.82) و (4-du) الجدولية والبالغة (2.18)، أي تقع في منطقة قبول فرضية العدم، ومعنى ذلك أنها تقع في منطقة عدم وجود ارتباط ذاتي. كما أشار اختبار (ARCH) على أن الأنموذج لايعاني من مشكلة عدم تجانس التباين، إذ إن قيمة (χ^2) المحتسبة كانت أقل من (χ^2) الجدولية عند مستوى معنوي (5%).

٢-٤- عرض النتائج القياسية للأنموذج

- تمثل قيم المعلمات للمتغيرات المستقلة مروونات لكل من العوامل المؤثرة في الإنفاق الشهري على استهلاك البنزين، نظراً لتحويل البيانات إلى التوزيع الطبيعي من خلال تحويل Y إلى (Ln Y)، نصف لوغاريتمي.
- تعني الإشارة الموجبة لـ (b1) وجود علاقة طردية بين المتغير المستقل X_1 والمتغير التابع (Y)، حيث إنه من الطبيعي أزدیاد عدد السيارات الذي يؤدي بدوره إلى زيادة الإنفاق الشهري على البنزين، وأن حدوث التغير في متغير (X_1) بوحدة واحدة، يصاحبه التغير في المتغير (Y) بمقدار 0.837 شهرياً. وهي نتيجة منطقية تطابق النظرية الاقتصادية.
 - وبالنسبة لـ (b2) الإشارة الموجبة لها تشير إلى وجود علاقة طردية أيضاً بين المتغير المستقل (X_2) وهو الدخل الشهري الأجمالي للأسرة، والمتغير التابع وهو الإنفاق الشهري على البنزين، وأن حدوث التغير في الدخل الشهري للأسرة بوحدة واحدة يرافقه التغير في الإنفاق الشهري على البنزين بمقدار 0.066 دينار شهرياً، وهذا متطابق مع النظرية الاقتصادية.
 - وإن (b3) بإشارتها الموجبة تدل على وجود علاقة طردية بين المتغير المستقل (X_3) وهو عدد رُخص المركبات في العائلة والمتغير التابع وهو الإنفاق الشهري على البنزين. وأن التغير في عدد رُخص المركبات في العائلة بوحدة واحدة يؤدي إلى التغير في الإنفاق الشهري على البنزين بـ 0.028 شهرياً.
 - الإشارة الموجبة لـ (b4) تشير إلى وجود علاقة طردية بين المتغير المستقل (X_4) وهو عدد أفراد الأسرة، والمتغير التابع وهو الإنفاق الشهري على البنزين. وأن التغير في عدد أفراد الأسرة بوحدة واحدة يؤدي إلى التغير في الإنفاق الشهري على البنزين بـ 0.052 شهرياً.

الاستنتاجات والمقترحات

وقد تم التوصل إلى جملة من الاستنتاجات منها:

١. كان التوزيع النسبي لخيارات البحث حسب العمر، أن الشباب ينفقون أكثر من كبار السن شهرياً على البنزين.
٢. خلال التوزيع النسبي لخيارات البحث حسب الدرجة العلمية، يُنفق الأشخاص الحاصلون على درجة البكالوريوس أكثر على البنزين شهرياً؛ لأن فرص العمل لديهم أكثر مع الشهادات الأخرى.
٣. التوزيع النسبي لخيارات البحث حسب مكان العمل أن العاملين في القطاع الخاص لديهم استهلاك شهريين للبنزين أعلى من العاملين في القطاع العام.
٤. كما أن التوزيع النسبي لخيارات البحث حسب ملكية السكن، فإن الأشخاص الذين يمتلكون منازلهم الخاصة ينفقون شهرياً على البنزين أكثر من أولئك الذين يعيشون في منازل مستأجرة.
٥. التوزيع النسبي لخيارات البحث وفقاً لعدد المركبات في الأسرة، الأسر التي لديها عدد كبير من المركبات لديها نفقات استهلاك البنزين الشهرية أعلى من تلك التي لديها عدد كبير من المركبات بل نادرة في أسرهم.
٦. فيما يتعلق بالتوزيع النسبي لخيارات البحث وفقاً لعدد رخص المركبات في الأسرة، فإن الأسر التي لديها أكبر عدد من رخص المركبات في الأسرة لديها إنفاق شهري أعلى على استهلاك البنزين من الأسر التي لديها عدد أقل من رخص المركبات.
٧. كما أن التوزيع النسبي لخيارات البحث حسب دخل الأسرة الشهري، فإن الأسر ذات الدخل الشهري المرتفع لديها إنفاق شهري أعلى على استهلاك البنزين مقارنة بالأسر ذات الدخل الشهري المنخفض.
٨. تظهر نتائج دراسة قياس دالة الطلب على البنزين أن عدد السيارات وإجمالي دخل الأسرة وعدد تراخيص قيادة السيارات في الأسرة وعدد أفراد الأسرة يرتبطون بعلاقة طردية وبتأثير موجب على الإنفاق الشهري لاستهلاك البنزين.
٩. وفقاً للدالة المقاسة فإنها لا تعاني من مشاكل القياس الأساسية، كالعلاقة الخطية المتعددة بين المتغيرات المستقلة، ومشكلة عدم التجانس، ومشكلة الارتباط الذاتي.

وعلى ضوء الاستنتاجات يمكن طرح جملة من المقترحات منها :-

١. العمل على إنشاء محطات وقود بالتعاون مع شركات أجنبية بهدف نقل التكنولوجيا المتقدمة.
٢. استخدام مصادر الطاقة المحلية لزيادة إنتاج البنزين محلياً لتقليل الاعتماد على الواردات.
٣. استخدام الطاقة المتجددة (الطاقة النظيفة) مثل الطاقة الشمسية لتشغيل السيارات لحماية البيئة وتقليل الاعتماد على البنزين.
٤. إجراء البحوث حول سلوك الفرد تجاه استخدام موارد الطاقة.
٥. تشجيع المستثمرين الأجانب والقطاع الخاص على الاستثمار في قطاع مصادر الطاقة النظيفة.



References

- Abu Al-Saud, Muhammad Fawzi (2004), Introduction to Macroeconomics with Applications, University House, Alexandria.
- Al-Saadi, Mustafa Muhammad (2013), Principles of Microeconomics, University of Science and Technology, third edition, Sana'a.
- Al-Sawai, Khaled Muhammad (2012), Basics of Econometrics Using Eviews, Al-Mutanabbi Publishing and Distribution House, Jordan.
- Al-Shammari, Hussein Abbas Hussein (2021), Demand (its concept, law, demand curve, and influencing factors), on the website: <http://business.uobabylon.edu.iq>.
- Attia, Abdel Qader Mohamed Abdel Qader (2005), Macroeconomic Theory, Department of Economics, Faculty of Commerce, Alexandria University, Egypt.
- Balata, Mubarak (2002), Microeconomics, university publication 2001-2002, University of Economics and Management Sciences - Algeria.
- Colander, D., (2005), Microeconomic, (6th ed), Principles of Economics, Boston: Mc Graw-Hill.
- David Romer (2001), Advanced Macroeconomics, 2rd ed, The McGraw-Hill, New York.
- El-Sayed, Sami (2018), Principles of Economics, Faculty of Economics and Political Science, Cairo University.
- Malcolm C.Sawyer (1996), Post – Keynesian Macroeconomics ,First Edition ,Rout ledge Publishing Company, London and New York.
- O'Sullivan, Arthur, 2014, Microeconomics Basic Principles, Applications and Tools, Lebanon Publishing Library, Beirut, Lebanon.
- RYMOND BARRE(1969) : Economie politique (Paris, presses universitaires : (1) de France , science économiques .
- Saqr Ahmed Saqr (1983), Macroeconomic Theory, first edition, Publications Agency, Kuwait.