

أثر الإهلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية

The impact of component depreciation on the financial performance of air
Algerie corporationحسين سيد علي¹ ، الجوزي جميلة²¹ جامعة الجزائر 3 (الجزائر)، hocine.sidali@univ-alger3.dz² جامعة الجزائر 3 (الجزائر)، oumlina.eldjouzi@gmail.com

تاريخ النشر: 2022/09/30

تاريخ القبول: 2022/06/27

تاريخ الارسال: 2022/04/10

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على أثر الإهلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية مع قياس هذا الأثر باختبار "ت" والانحدار الخطي البسيط. ولقد توصلت الدراسة إلى أن الإهلاك بالمركبات أثر على جدول حسابات النتائج لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية، فانخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات رفع النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية وخفض من الوفرة الضريبية وقدرة التمويل الذاتي. وإجراء اختبار "ت" لفروق متوسطات النسب المالية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق وعند مستوى الدلالة 0.05، فإننا نجد أن الإهلاك بالمركبات رفع المردودية المالية والتجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب. وإجراء الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات والمعير عنه بتغير مخصصات الإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق على النسب المالية وعند مستوى الدلالة 0.05، فإننا نجد علاقة عكسية غير دالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية المالية والتجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب.

كلمات مفتاحية: التثبيتات العينية، الإهلاك بالمركبات، الأداء المالي.

تصنيفات JEL : M49، M41، M40

Abstract :

This study aims to identify the impact of component depreciation on the financial performance of Algerian companies through Air Algerie Corporation, measured by a test of "T" and simple linear regression. The study found that component depreciation affects the outcome table. Lower component depreciation allocations raise the operating result, the normal pre-tax result, the net result, and reduce tax savings and self-financing capacity. By conducting a T-test for the differences in the average financial ratios with the components depreciation and the previous depreciation at the significance level of 0.05, we find that the depreciation of the components raises the financial, commercial and economic profitability, the margin of the operational result, the normal result before taxes and the net result. By performing a simple linear regression of the impact of depreciation on the components, which is expressed by changing the depreciation allocations for the components compared to the previous depreciation on the financial ratios and at the significance level of 0.05, we find a non-statistically significant inverse relationship to the effect of depreciation on the components on the financial, commercial and economic profitability, the margin of the operational result and the margin of the normal result before taxes

Keywords: In-kind fixations; depreciation of components; Financial performance.**JEL Classification Cods :** M40 ; M41 ; M49

المقدمة:

تساهم التثبيات العينية في مساعدة المؤسسة على القيام بأنشطتها، وبما أن هذه التثبيات تقدم منافع اقتصادية لأكثر من فترة مالية واحدة، فإنه يتم رسملة تكلفتها وتوزيعها على مدى عمرها الإنتاجي، وهو ما يطلق عليه بالاهتلاك وبطريقة تنسجم مع نمط استهلاك المنافع الاقتصادية المرتبطة بالأصل، ولهذا يبرز وجود العديد من طرق الإهلاك.

فبعض مركبات التثبيات العينية ذات أهمية نسبية وتكلفة عالية مقارنة مع إجمالي تكلفة التثبيت، وهذه المركبات عمر إنتاجي مختلف وقد تقدم منافع اقتصادية بوتيرة مختلفة تتطلب معدلات وطرق إهلاك مختلفة، وقد تحتاج إلى صيانة واستبدال في فترات منتظمة، وفي مثل هذه الحالة فإنه يتم إهلاك هذا التثبيت حسب مركباته مع الاعتراف المفرد بتلك المركبات، أو ما يطلق عليه بالإهلاك بالمركبات، ويعتبر هذا النوع من الإهلاك من استحداث النظام المحاسبي المالي.

وبعد أكثر من 10 سنوات من تطبيق النظام المحاسبي المالي أصبح من الضروري قياس فاعلية تطبيق مثل هذا النوع من الإصلاحات على الأداء المالي للمؤسسة الجزائرية، فأى مؤسسة تسعى لضمان استمراريتها وديمومتها لابد عليها من تحقيق أهدافها في ظل معيار الكفاءة والفعالية، وهذا يتطلب منها تحسين أدائها بشكل مستمر وتحليل جميع العناصر التي قد تؤثر على أدائها، ومنها الإهلاك.

إشكالية الدراسة :

بناءً على ما سبق، تتبادر إلى الذهن الإشكالية التالية : إلى أي مدى يساهم تطبيق الإهلاك بالمركبات في تحسين الأداء المالي للمؤسسة الجزائرية؟.

وتندرج تحت هذه الإشكالية السؤال التالي :

- كيف يساهم تطبيق الإهلاك بالمركبات في تحسين الأداء المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية؟.

فرضيات الدراسة :

للإجابة على أسئلة البحث والإمام بالإشكالية المطروحة يمكن صياغة الفرضية التالية :

- يساهم تطبيق الإهلاك بالمركبات في تحسين الأداء المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية من خلال الأثر الإيجابي على جدول حسابات النتائج ونسب المددوديه والهامش.

أهداف الدراسة :

تسعى الدراسة لتحقيق الأهداف التالية :

- محاولة التعرف على الإهلاك بالمركبات حسب النظام المحاسبي المالي؛
- محاولة التعرف على الأداء المالي في المؤسسة؛
- محاولة التعرف وقياس أثر تطبيق الإهلاك بالمركبات على الأداء المالي للمؤسسة محل الدراسة.

أهمية الدراسة :

تكمن أهمية الدراسة في كونها تبحث في الممارسات التي جاء بها النظام المحاسبي المالي من خلال أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي للمؤسسة الجزائرية، والتي تمكن من تقييم تبني النظام المحاسبي المالي بعد أكثر من 10 سنوات من التطبيق، كما تمكن من تقييم فعالية هذه الإصلاحات على الأداء المالي للمؤسسة الجزائرية.

منهجية الدراسة والأدوات المستخدمة :

تم الاعتماد في الدراسة على المنهج الوصفي بالتعبير عن الظاهرة، وهذا ضمن الجانب النظري، وعلى دراسة حالة ضمن الجانب التطبيقي، والذي تضمن جمع بيانات المؤسسة محل الدراسة بهدف إسقاط الجانب النظري على الواقع الميداني. أما الأدوات المستخدمة في التحليل فهي أدوات التحليل المالي النسب المالية، والأدوات الإحصائية اختبار "ت" لعينتين مترابطتين والانحدار الخطي البسيط.

الدراسات السابقة :

نظرا لأهمية موضوع الاهتلاك وأثره على الأداء المالي تمت الإشارة إليه في العديد من الدراسات أهمها :

1. المهدي حجاج وبلال شيخي، تفسير أثر الاهتلاك على التوازن المالي في ظل تطبيق النظام المحاسبي المالي، مقال، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، جامعة الوادي، المجلد السابع، العدد الثاني، سنة 2014.
- هذه الدراسة تبحث العلاقة بين الاهتلاك والتوازن المالي وهذا باستعمال المعطيات المحاسبية لمؤسسة تعمل في مجال الاتصال خلال الفترة 2009-2012. والنتائج المتوصل إليها أظهرت أن تطبيق الاهتلاك يعطي الأفضلية للمؤسسات في تحقيق التوازن المالي من خلال زيادة رأس المال العامل بالوفر الضريبي المحقق من الاهتلاك. كما أوصى الباحثان المؤسسات التي تعاني من خلل في التوازن المالي نتيجة نقص في السيولة، أن تقوم بتغيير طريقة الاهتلاك من الخطي إلى المتناقص لما تعرف هذه الطريقة من أقساط مرتفعة في السنوات الأولى من حياة الأصل، وبالتالي الاستفادة من تخفيض التدفق النقدي الخارج الموجه لتسديد الضرائب أو الأرباح الموزعة على الشركاء. وما غفل عنه الباحثان في دراستهما عدم استعمال المؤشرات المالية الأخرى كالاتياج في رأس المال العامل والخزينة.

2. مامش يوسف، الانعكاسات الجبائية لطرق الاهتلاك على المردودية المالية دراسة من منظور جبائي، مقال، مجلة

الاقتصاد الجديد، جامعة خميس مليانة، العدد 4 سبتمبر 2012.

الدراسة تبحث في مدى التأثير الجبائي لطرق الاهتلاك على المردودية المالية، حيث يستند البحث لدراسة إحدى المؤسسات (ENAG) كنموذج لبيان أهمية العامل الجبائي ومدى تأثيره على المردودية المالية خلال الفترة 2001-2005. وتوصل الباحث إلى أن طريقة الاهتلاك المتناقص بالمعاملات تسمح بتأجيل الحصول على نسبة معينة من الأرباح خلال السنوات الأولى، وتطبيق المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية لطريقة الاهتلاك الخطي فوت عليها مقارنة بالاهتلاك المتناقص فرصة تعزيز طاقتها التمويلية، التي تمكنها من تجديد استثماراتها بسرعة، ومن ثم المحافظة على قدرتها الإنتاجية وتحسينها، مما يؤدي إلى رفع مردوديتها المالية وزيادة قيمة المؤسسة، كما حرمتها من الاستفادة من تحقيق أقصى قدر ممكن من الوفورات الضريبية التي تساهم في الحد من ضغط السيولة. وعلى هذا الأساس يوصي الباحث المؤسسات ذات المردودية بتطبيق الاهتلاك المتناقص لما

لها من مزايا سواء تعلقت بالوافرات الضريبية أو بالطاقة التمويلية، أو حتى التلاؤم مع طريقة تسديد الضريبة على أرباح الشركات بواسطة تسبيقات جبائية مؤقتة. لكن ما غفل عنه الباحث هو أن تطبيق الاهتلاك المتناقص بالمعاملات يخص فقط التجهيزات المساهمة في الإنتاج والمحدد بمرسوم تنفيذي، وبالتالي لا يمكن استعمالها على جميع التثبتات.

3. حجاج المهدي، تحليل أثر الاهتلاك على الهيكلة المالية في المؤسسات الاقتصادية، رسالة ماجستير، جامعة يحي فارس بالمدينة، سنة 2007.

تبحث الدراسة في كيفية استغلال طرق الاهتلاك لتحسين الهيكل المالي للمؤسسات الاقتصادية بصفة عامة ومؤسسة اتصالات الجزائر موبيليس بصفة خاصة خلال الفترة 2004-2006. وتوصل الباحث إلى أن تطبيق طرق الاهتلاك المختلفة في المؤسسة وعلى رأسها طريقة الاهتلاك المتناقص تزيد من قيمة التمويل الذاتي بقيمة الوفر الضريبي، وهو ما يسمح للمؤسسة بتمويل وتجديد استثماراتها، ويكون تأثير الاهتلاك على رأس المال العامل عند تغيير طريقة الاهتلاك بضرب معدل الضريبة على أرباح الشركات في قيمة التغير في قسط الاهتلاك. كما أوصى الباحث بتطبيق طريقة الاهتلاك المتناقص بالنسبة للمؤسسات التي تحقق مردودية معتبرة، فهي تسمح من استرجاع الأموال المستثمرة بسرعة، وتمكن المؤسسات من تفادي أثر التطورات التكنولوجية السريعة التي تؤثر سلبا على الاستثمارات الحالية، كما تمكنها من تجديد استثماراتها في أقرب وقت للمحافظة على مركزها التنافسي. وما غفل عنه الباحث في دراسته عدم استعمال النسب المالية المعبرة على تحسين الاهتلاك للهيكل المالي كنسبة الاستدانة.

4. أحمد سامي إسماعيل، طرق حساب الاهتلاك وأثرها على بيانات القوائم المالية في السودان، رسالة ماجستير، جامعة السودان، سنة 2007.

تمثلت مشكلة البحث في تعدد طرق حساب الاهتلاك التي تؤثر على نتيجة أعمال المؤسسة وعلى مركزها المالي زيادة أو نقصانا، وهدفت لتحديد مدى فعالية اختيار المؤسسة لطريقة الاهتلاك الخطي أو المتناقص التي تحقق أهداف الإدارة والأطراف الخارجية بدراسة تطبيقية لمؤسسة الصمغ العربي المحدودة في الفترة من 2000-2004، وتوصلت الدراسة إلا أن طرق الاهتلاك المختلفة تؤثر على المركز المالي وربحية المؤسسة، كما أن اختيار طريقة الاهتلاك لا تعتمد على طبيعة المؤسسة بل يحددها ديوان الضرائب، وأكثر طرق الاهتلاك شيوعا في السودان هي طريقة الاهتلاك الخطي، والتي لا تؤدي إلى التحميل الحقيقي للاهتلاك من سنة إلى أخرى، كما أن طريقة الاهتلاك المتناقص هي من أفضل الطرق لتحميلها لقسط أكبر في السنوات الأولى وأقل في السنوات الأخيرة. وأهم توصيات البحث التي يرى الباحث الاهتمام بها هو ضرورة اتباع الجهات المسؤولة سياسة مرنة لاختيار طريقة الاهتلاك التي تحقق أهداف المؤسسة بمراعاة عامل تقادم الأصول مع إمكانية اعتماد طريقة الاهتلاك المتناقص لما لها من محاسن. ورغم أن موضوع البحث هو طرق حساب الاهتلاك وأثرها على القوائم المالية إلا أن الباحث تناول في الدراسة التطبيقية أثر الاهتلاك على جدول حسابات النتائج مع حساب العائد على السهم في حين غفل عن أثر الاهتلاك على الميزانية، ولم يستخدم النسب المالية العديدة مثل نسب المردودية.

1- مفهوم الإهلاك بالمركبات : سنتناول تعريف الإهلاك بالمركبات وتصنيف مركبات التثبيت العينية ومزايا محاسبة تجزئة التثبيت العيني إلى مركبات.

1-1- تعريف الإهلاك بالمركبات : هو تجزيء الأصل إلى مركبات وحساب قسط إهلاك لكل مركب من هذا الأصل. فمركبات الأصل تعالج محاسبيا كعناصر منفصلة إذ كانت مدة الانتفاع بها مختلفة، أو كانت توفر منافع اقتصادية بوتيرة مختلفة (قرار رقم 71 المؤرخ في 26 يوليو سنة 2008، ص 8) مما يتطلب معدلات وطرق إهلاك مختلفة، وفي هذه الحالة يُعترف بهذه المركبات كشبهات فرعية خاصة بالتثبيت المعنى وتهلك كلا على حدى، فمثلا الطائرة يمكن تجزئتها إلى المركبات التالية : الهيكل، المحرك، والأجهزة الداخلية (بن ربيع، ج 1، ص 359).

1-2- تصنيف مركبات التثبيت العينية : يمكن تصنيف مركبات التثبيت العينية إلى العناصر التالية : الهيكل، مركبات الاستبدال، مركبات الصيانة والمراجعة الدورية الرئيسية، المركبات المجمعة المشكلة من عناصر التثبيت المتبقية. ولقد تم تصنيف هذه المركبات حسب المجلس الوطني للمحاسبة إلى ثلاثة عناصر أساسية وهي : المركبات التي يتم استبدالها في فترات منتظمة خلال العمر الإنتاجي للتثبيت، مركبات الصيانة والمراجعة الرئيسية التي تخضع لبرامج متعددة السنوات بموجب القوانين أو اللوائح أو الممارسات أو المؤسسة المصنعة، المركبات المتبقية والمجمعة ذات القيمة المنخفضة (conseil national de la comptabilité, 2013, p56-57).

1-3- مزايا محاسبة تجزئة التثبيت العيني إلى مركبات : من بين مزايا تجزئة التثبيت العيني إلى مركبات نجد (Abderraouf, 2009, p: 35) :

- إعطاء صورة صادقة حول إهلاك المركبات والمنافع الاقتصادية المتولد منها؛
- تحسن عملية المراقبة المحاسبية من خلال خطط إدارة التثبيت وبرنامج صيانتها؛
- رسملة تكاليف الصيانة تسمح بإعطاء صورة صادقة لقيمة التثبيت وتخفف العبء على النتيجة؛
- تسمح بتقدير أفضل لتكلفة الإهلاك ونتيجة لذلك تحسن القدرة التنافسية للمؤسسة وتسمح بشكل أفضل بمقابلة الأعباء بالمنتجات؛
- تجزئة التثبيت إلى مركبات يؤدي إلى تحسين الدقة في خطط الإهلاك ومراجعتها مستقبلا.

2- مفهوم الأداء المالى : سنتناول تعريف الأداء المالى وأهمية الأداء المالى.

2-1- تعريف الأداء المالى : تعدد تعاريف الأداء المالى فيمكن تعريفه بأنه وصف لوضع المؤسسة الحالى وتحديد المجالات التي استخدمتها للوصول إلى الأهداف (علاء، 2011، ص 67). ومنهم من عرفه بأنه العملية التي يتم من خلالها اشتقاق مجموعة المؤشرات المالية للمؤسسة والمستخدمه في تقييم الأداء المالى لها (حيدر، 2012، ص 58)، كمؤشرات نمو المبيعات ونمو الربحية والتي تعبر عن تحقيق الأهداف (أكرم، صلاح، 2018، ص 92). ومنهم من عرفه بأنه تسليط الضوء على العوامل التالية: (دادن، 2006، ص 41-42)

- العوامل المؤثرة في المردودية المالية؛
- أثر السياسات المالية المتبناة من طرف المسيرين على مردودية الأموال الخاصة؛

- مدى مساهمة معدل نمو المؤسسة في إنجاح السياسة المالية وتحقيق فوائض وأرباح.
- ومن خلال هذه التعاريف نجد أن الأداء المالي هو وصف حالي للمؤسسة باستخدام مجموعة من الأدوات والتي تعكس وضعية المؤسسة في ذلك الوقت، والتي ستمكن من تقييم مستوى أدائها.
- 2-2- أهمية الأداء المالي :** تظهر أهمية الأداء المالي بشكل عام من خلال تقييم أداء المؤسسة من عدة زوايا وبطريقة تساعد مستخدمي البيانات الذين تربطهم مصالح مالية مع المؤسسة لتحديد نقاط القوة والضعف في المؤسسة، والاستفادة من البيانات التي يوفرها الأداء المالي لترشيد القرارات المالية للمستخدمين. وتظهر أهمية الأداء المالي أيضا بشكل خاص في عملية متابعة أعمال المؤسسة ومعرفة سلوكها وفحص أوضاعها وتقييم مستويات أدائها (محمد حمر العين، 2018، ص79). ومما سبق فإن أهمية الأداء المالي تظهر من خلال كونه : (محمد محمود الخطيب، 2010، ص 45-46)
- أداة تحفيز لاتخاذ القرارات الاستثمارية وتوجيهها تجاه المؤسسات الناجحة فهي تعمل على تحفيز المستثمرين للتوجه إلى المؤسسة أو الأسهم التي تشير معاييرها المالية على التقدم والنجاح عن غيرها؛
- أداة لتدارك الثغرات والمشاكل والمعوقات التي قد تظهر في مسيرة المؤسسة فالمؤشرات تدق ناقوس الخطر إذا كانت المؤسسة تواجه صعوبات نقدية أو ربحية أو لكثرة الديون والقروض وبذلك تنذر إدارتها للعمل لمعالجة الخلل؛
- أداة لتحفيز الإدارة لبذل المزيد من الجهد بهدف تحقيق نتائج ومعايير مالية أفضل من سابقتها؛
- أداة للتعرف على الوضع المالي القائم في المؤسسة في لحظة معينة ككل أو لجانِب معين من أداء المؤسسة أو أداء أسهمها في السوق المالي.

3- أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية: ويكون ذلك من خلال الأثر على جدول حسابات النتائج والنسب المالية.

3-1- الأعمار الإنتاجية لمركبات الطائرات : والجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (01) : الأعمار الإنتاجية لمركبات الطائرات

الاهتلاك السابق	الاهتلاك الحالي		الاهتلاك الجبائي
نوع الطائرة	العمر الإنتاجي	المركبات	العمر الإنتاجي
HERCULES 7T-VHL	10 سنوات	الهيكِل	33 سنة
		المحرك	33 سنة
الطائرات الأخرى	15 سنة	الهيكِل	20 سنة
		المحرك	20 سنة

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول أن مركبات الطائرات مكونة من الهيكِل والمحرك بعمر إنتاجي للهيكِل والمحرك في طائرة (HERCULES 7T-VHL) بـ 33 سنة، وعمر إنتاجي للهيكِل والمحرك للطائرات الأخرى بـ 20 سنة. كما نجد أن العمر الإنتاجي المحاسبي يختلف عن العمر الإنتاجي الجبائي والذي يمثل 10 سنوات في طائرة (HERCULES 7T-VHL)

و15 سنة في الطائرات الأخرى. وهذا العمر الإنتاجي الجبائي هو نفسه العمر الإنتاجي بالإهلاك السابق*. ونشير هنا أن مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية تعتمد طريقة الإهلاك الخطي على كافة أسطول الطائرات.

3-2- الأثر على جدول حسابات النتائج: ويكون من خلال الأثر على مخصصات الإهلاك والوفرات الضريبية والنتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية وقدرة التمويل الذاتي، وهذا بمقارنة مع الإهلاك السابق.

3-2-1- الأثر على مخصصات إهلاك الطائرات : الجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (02) : أثر الإهلاك بالمركبات على مخصصات إهلاك الطائرات

السنوات	مخصصات إهلاك الطائرات			التغير (1)/(2)
	الإهلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (2)-(1)	
2013	6 287 197 644.14	8 856 486 500.44	2 569 284 856.30-	29.01%-
2014	6 165 071 636.34	7 676 049 404.13	1 510 977 767.79-	19.68%-
2015	7 285 784 101.54	9 095 084 753.19	1 809 300 651.56-	19.89%-
2016	9 101 287 306.33	10 621 481 461.15	1 520 194 154.82-	14.31%-
2017	10 744 440 204.04	12 698 355 687.39	1 953 915 483.35-	15.39%-

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات لأسطول الطائرات مقارنة بالإهلاك السابق بنسب تراوحت ما بين 29.01%- و 14.31%، أما أسباب انخفاض مخصصات الإهلاك فيعود إلى ارتفاع العمر الإنتاجي بالإهلاك بالمركبات والذي انتقل من 10 و 15 سنة بالإهلاك السابق إلى 33 سنة و 20 سنة بالإهلاك الحالي.

3-2-2- الأثر على الوفرات الضريبية : الجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (03) : أثر الإهلاك بالمركبات على الوفرات الضريبية

السنوات	الوفرات الضريبية			التغير (1)/(2)
	الإهلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (2)-(1)	
2013	1 571 799 411.04	2 214 120 625.11	642 321 214.08-	29.01%-
2014	1 541 267 909.09	1 919 012 351.03	377 744 441.95-	19.68%-
2015	1 675 730 343.35	2 091 869 493.23	416 139 149.88-	19.89%-
2016	2 366 334 699.65	2 761 585 179.90	395 250 480.25-	14.31%-
2017	2 793 554 453.05	3 301 572 478.72	508 018 025.67-	15.39%-

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول انخفاض الوفرات الضريبية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق بفرق يتمثل في انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات مضروب في معدل الضريبة على أرباح الشركات وبنسبة انخفاض تراوحت ما بين 29.01%-

* الإهلاك السابق : بدون تجزئة الأصل إلى مركبات وإهلاك كل جزء على حدى.

و-14.31%، وهذا الانخفاض في الوفر الضريبي من المفروض أنه ينعكس في ارتفاع الضريبة على أرباح الشركات، والتي هي أقل بتطبيق القواعد الضريبية فلاهتلاك الجبائي أكبر من الاهتلاك المحاسبي، فتقوم المؤسسة نتيجة ذلك بتسجيل الضرائب المؤجلة كل سنة بمقدار هذا الوفر.

3-2-3- الأثر على حساب مخصصات الإهلاك والمؤونات: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (04) : أثر الإهلاك بالمركبات على حساب مخصصات الإهلاك والمؤونات

السنوات	مخصصات الإهلاك والمؤونات		الفرق (2)-(1)	التغير (1)/(2)
	الإهلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) (2)		
2013	15 991 746 164.39	18 561 031 020.69	2 569 284 856.30-	-13.84%
2014	12 159 516 063.55	13 670 493 831.34	1 510 977 767.79-	-11.05%
2015	14 519 855 541.95	16 329 156 193.60	1 809 300 651.56-	-11.08%
2016	17 554 529 133.49	19 074 723 288.31	1 520 194 154.82-	-7.97%
2017	20 084 351 007.26	22 038 266 490.61	1 953 915 483.35-	-8.87%

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول انخفاض مجموع مخصصات الإهلاك والمؤونات (ح 68) بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق بفرق يتمثل في انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات ونسبة انخفاض تراوحت ما بين -13.84% و-7.97%.

3-2-4- الأثر على النتيجة التشغيلية : الجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (05) : أثر الإهلاك بالمركبات على النتيجة التشغيلية

السنوات	النتيجة التشغيلية		الفرق (2)-(1)	التغير (1)/(2)
	الإهلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) (2)		
2013	1 190 951 210.12-	3 760 236 066.42-	2 569 284 856.30	68.33%
2014	170 271 554.88-	1 681 249 322.67-	1 510 977 767.79	89.87%
2015	2 532 253 014.03-	4 341 553 665.68-	1 809 300 651.56	41.67%
2016	1 648 742 122.36-	3 168 936 277.18-	1 520 194 154.82	47.97%
2017	9 349 896 626.59-	11 303 812 109.94-	1 953 915 483.35	17.29%

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

تشهد النتيجة التشغيلية للمؤسسة عجزا طيلة سنوات 2013 إلى 2017، ومع تطبيق الاهتلاك بالمركبات فإننا نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع النتيجة التشغيلية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق بفرق يتمثل في انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات ونسبة ارتفاع تراوحت ما بين 17.29% و89.87%.

3-2-5- الأثر على النتيجة العادية قبل الضرائب : الجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (06) : أثر الإهلاك بالمركبات على النتيجة العادية قبل الضرائب

السنوات	النتيجة العادية قبل الضرائب			التغير (1)/(2)
	الإهلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)	
2013	1 721 613 427.16	847 671 429.14-	2 569 284 856.30	%303.10
2014	1 931 102 712.02	420 124 944.23	1 510 977 767.79	%359.65
2015	773 108 653.57-	2 582 409 305.22-	1 809 300 651.56	%70.06
2016	713 302 727.01-	2 233 496 881.83-	1 520 194 154.82	%68.06
2017	4 708 027 054.54-	6 661 942 537.89-	1 953 915 483.35	%29.33

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

النتيجة العادية قبل الضرائب لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية هي الأخرى سالبة خلال الفترة 2014 إلى 2017، حيث يتم الحصول هذه النتيجة بجمع النتيجة التشغيلية والنتيجة المالية، ومع تطبيق الإهلاك بالمركبات فإننا نلاحظ ارتفاع النتيجة العادية قبل الضرائب بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق بفرق يتمثل في انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات وبنسبة ارتفاع تراوحت ما بين 29.33% و 359.65%.

3-2-6- الأثر على النتيجة الصافية : الجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (07) : أثر الإهلاك بالمركبات على النتيجة الصافية

السنوات	النتيجة الصافية			التغير (1)/(2)
	الإهلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)	
2013	1 244 928 808.23	682 034 834.00-	1 926 963 642.23	%282.53
2014	1 386 633 018.34	253 399 692.50	1 133 233 325.84	%447.21
2015	66 280 657.81	1 326 880 843.96-	1 393 161 501.77	%105.00
2016	306 282 083.41-	1 431 225 757.98-	1 124 943 674.57	%78.60
2017	2 869 685 635.56-	4 315 583 093.23-	1 445 897 457.68	%33.50

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

النتيجة الصافية لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية موجبة خلال الفترة 2013 إلى 2015، وسالبة في سنة 2016 و 2017، حيث يتم الحصول على هذه النتيجة انطلاقا من النتيجة العادية قبل الضرائب مع إضافة النتيجة غير العادية وطرح الضرائب على الأرباح الواجبة والمؤجلة، ومع تطبيق الإهلاك بالمركبات فإننا نلاحظ ارتفاع النتيجة الصافية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق بفرق يتمثل في انخفاض مخصصات الإهلاك وارتفاع الضرائب المؤجلة خصوم للإهلاك بالمركبات وبنسبة ارتفاع تراوحت ما بين 33.50% و 447.21%.

3-2-7- الأثر على قدرة التمويل الذاتي : تحسب انطلاقا من النتيجة الصافية زائد مخصصات الإهلاك.

والجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (08) : أثر الإهلاك بالمركبات على قدرة التمويل الذاتي

السنوات	قدرة التمويل الذاتي			التغير (1)/(2)
	الإهلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (2)-(1)	
2013	17 236 674 972.62	17 878 996 186.70	642 321 214.08-	3.95-%
2014	13 546 149 081.89	13 923 893 523.84	377 744 441.95-	2.71-%
2015	14 586 136 199.76	15 002 275 349.64	416 139 149.88-	2.77-%
2016	17 248 247 050.08	17 643 497 530.33	395 250 480.25-	2.24-%
2017	17 214 655 371.70	17 722 683 397.37	508 018 025.67-	2.87-%

المصدر : من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول انخفاض قدرة التمويل الذاتي بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق بفرق يتمثل في انخفاض الوفرات الضريبية للإهلاك بالمركبات ونسبة انخفاض تراوحت ما بين 3.95% و 2.71%.

3-3- الأثر على النسب المالية:

ويكون ذلك من خلال نسب المردودية والهامش.

3-3-1- الأثر على نسب المردودية :

وتتمثل في المردودية المالية والاقتصادية والتجارية.

- المردودية المالية تساوي النتيجة الصافية على الأموال الخاصة؛
- والمردودية الاقتصادية تساوي النتيجة التشغيلية على مجموع الأصول؛
- والمردودية التجارية تساوي النتيجة الصافية على رقم الأعمال.

والجدول التالي يبين نتائج نسب المردودية :

الجدول رقم (09) : أثر الإهلاك بالمركبات على نسب المردودية

المردودية المالية			المردودية الاقتصادية			المردودية التجارية			السنوات
الإهلاك بدون وجود المركبات (الحالي) % (1)	التغير % (1/2)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) %	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) %	التغير % (1/2)	الإهلاك بدون وجود المركبات (الحالي) % (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) %	التغير % (1/2)	الإهلاك بدون وجود المركبات (الحالي) % (1)	
1.57	0.88-	278.09	0.74-	2.38-	68.84	1.79	0.98-	282.53	2013

447.21	0.33	1.79	89.95	0.85-	0.09-	439.60	0.32	1.70	2014
105.00	1.65-	0.08	42.17	2.06-	1.19-	104.91	1.64-	0.08	2015
78.60	1.57-	0.34-	48.33	1.45-	0.75-	78.89	1.77-	0.37-	2016
33.50	4.74-	3.15-	18.03	5.25-	4.31-	34.67	5.32-	3.47-	2017

المصدر : من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول :

- ارتفاع المردودية المالية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق ونسبة ارتفاع تراوحت ما بين 34.67% و 439.60%؛

- ارتفاع المردودية الاقتصادية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق ونسبة ارتفاع تراوحت ما بين 18.03% و 89.95%؛

- ارتفاع المردودية التجارية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق ونسبة ارتفاع تراوحت ما بين 33.50% و 447.21%.

ويعود سبب انخفاض نسب المردودية إلى انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات والتي أدت إلى ارتفاع النتيجة التشغيلية بالنسبة للمردودية الاقتصادية والنتيجة الصافية بالنسبة للمردودية المالية والتجارية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق.

3-2- الأثر على نسبة الهامش :

وتتمثل في هامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب.

■ هامش النتيجة التشغيلية يساوي النتيجة التشغيلية على رقم الأعمال؛

■ وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب يساوي النتيجة العادية قبل الضرائب على رقم الأعمال.

والجدول التالي يبين نتائج نسب الهامش :

الجدول رقم (10) : أثر الإهلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب

هامش النتيجة التشغيلية			هامش النتيجة العادية قبل الضرائب			السنوات
الإهلاك بالمركبات (الحالي) % (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) % (2)	التغير % (1/2)	الإهلاك بالمركبات (الحالي) % (1)	الإهلاك بدون وجود المركبات (السابق) % (2)	التغير % (1/2)	
1.71-	5.40-	68.33	2.47	1.22-	303.10	2013
0.22-	2.17-	89.87	2.49	0.54	359.65	2014
3.14-	5.39-	41.67	0.96-	3.21-	70.06	2015
1.81-	3.47-	47.97	0.78-	2.45-	68.06	2016
10.27-	12.41-	17.29	5.17-	7.31-	29.33	2017

المصدر : من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول :

- ارتفاع هامش النتيجة التشغيلية بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق ونسبة ارتفاع تراوحت ما بين 17.29% و89.87%؛

- ارتفاع هامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق ونسبة ارتفاع تراوحت ما بين 29.33% و359.65%.

ويعود سبب ارتفاع نسب الهامش إلى ارتفاع النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق، وهذا الارتفاع في النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب يعود إلى انخفاض مخصصات الاهتلاك بالمركبات.

4- قياس أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية

سنستخدم اختبار "ت" لعينتين مترابطتين (غير مستقلة) (Test T pour échantillons appariés) للكشف عن دلالة الفروق بين المتوسطات الحسابية للنسب المالية بالإهلاك بالمركبات (الإهلاك الحالي) والإهلاك السابق (حسب الوحدة الواحدة دون وجود المركبات)، كما سنجرى الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات والمعبّر عنه بتغير مخصصات الإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق (الجدول رقم 02) على النسب المالية. وهذه النسب تتمثل بنسب المردودية والهامش.

4-1- نتائج اختبار "ت" لفروق متوسطات النسب المالية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق.

قبل إجراء اختبار "ت" لابد من إجراء اختبار كولمغوروف-سمرنوف (Test Kolmogorov-Smirnov pour un échantillon) لمعرفة طبيعة توزيع البيانات، فإذا كانت البيانات لا تتبع التوزيع الطبيعي نستعمل اختبار العينتين المترابطتين (Tests pour deux échantillons liés) بدل من اختبار "ت" لعينتين مترابطتين.

ومن نتائج اختبار كولمغوروف-سمرنوف نجد جميع النسب المالية تخضع للتوزيع الطبيعي إلا نسبة المردودية الاقتصادية.

4-1-1- نتائج اختبار "ت" لنسب المردودية : يشير الجدول التالي إلى نتائج اختبار "ت" لاختبار الفرضية التالية :

الفرضية الصفرية : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسب المردودية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق.

الفرضية البديلة : توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسب المردودية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق.

الجدول رقم (11) : نتائج اختبار "ت" لعينتين مترابطتين واختبار العينتين المترابطتين لنسب المردودية

النسبة	الإهلاك	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت الحسوبة	مستوى الدلالة	القرار
المردودية المالية	الاهتلاك بالمركبات (الإهلاك الحالي)	0.09 -	2.09	8.987	.001	دال (توجد فروق)
	الإهلاك بدون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	1.85 -	2.10			
المردودية التجارية	الاهتلاك بالمركبات (الإهلاك الحالي)	0.03	2.02	6.605	.003	دال (توجد فروق)

			1.86	1.72 -	الإهلاك بدون وجود المركبات (الإهلاك السابق)	
النسبة	الاهتلاك	متوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ز	مستوى الدلالة	القرار
المردودية الاقتصادية	الاهتلاك بالمركبات (الإهلاك الحالي)	1.41 -	1.66	2.023 -	.043	دال (توجد فروق)
	الإهلاك بدون وجود المركبات (الإهلاك السابق)	2.39 -	1.69			

المصدر : من مخرجات برنامج spss

نلاحظ من خلال الجدول :

- قيمة المتوسط الحسابي للمردودية المالية بالإهلاك بالمركبات أكبر من المتوسط الحسابي للمردودية المالية بالإهلاك السابق بقيمة ت المحسوبة 8.897 ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسبة المردودية المالية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق لصالح الإهلاك بالمركبات؛

- قيمة المتوسط الحسابي للمردودية التجارية بالإهلاك بالمركبات أكبر من المتوسط الحسابي للمردودية التجارية بالإهلاك السابق بقيمة ت المحسوبة 6.605 ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسبة المردودية التجارية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق لصالح الإهلاك بالمركبات؛

- قيمة المتوسط الحسابي للمردودية الاقتصادية بالإهلاك بالمركبات أكبر من المتوسط الحسابي للمردودية الاقتصادية بالإهلاك السابق بقيمة ز - 2.023 ومستوى الدلالة 0.04 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسبة المردودية الاقتصادية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق لصالح الإهلاك بالمركبات.

وعليه نسب المردودية ارتفعت بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق ويعود ذلك إلى انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات والتي أثرت إيجاباً على النتيجة التشغيلية والنتيجة الصافية.

4-1-2- نتائج اختبار "ت" لنسب الهامش: يشير الجدول التالي إلى نتائج اختبار "ت" لاختبار الفرضية التالية :

الفرضية الصفرية : لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسب الهامش بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق.

الفرضية البديلة : توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسب الهامش بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق.

الجدول رقم (12) : نتائج اختبار "ت" لعينتين مترابطتين لنسب الهامش

النسبة	الاهتلاك	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت المحسوبة	مستوى الدلالة	القرار
هامش النتيجة التشغيلية	الاهتلاك بالمركبات (الإهلاك الحالي)	3.42-	3.95	6.646	.001	دال (توجد فروق)
	الإهلاك بدون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	5.76-	3.95			
هامش النتيجة العادية قبل الضرائب	الاهتلاك بالمركبات (الإهلاك الحالي)	0.38-	3.15	6.646	.003	دال (توجد فروق)
	الإهلاك بدون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	2.72-	2.92			

المصدر : من مخرجات برنامج spss

نلاحظ من خلال الجدول :

- قيمة المتوسط الحسابي لهامش النتيجة التشغيلية بالإهلاك بالمركبات أكبر من المتوسط الحسابي لهامش النتيجة التشغيلية بالإهلاك السابق بقيمة ت المحسوبة 6.646 ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في هامش النتيجة التشغيلية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق لصالح الإهلاك بالمركبات؛

- قيمة المتوسط الحسابي لهامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالإهلاك بالمركبات أكبر من المتوسط الحسابي لهامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالإهلاك السابق بقيمة ت المحسوبة 6.646 ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في هامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق لصالح الإهلاك بالمركبات.

وعليه نسب الهامش ارتفعت بالإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق ويعود ذلك إلى انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات والتي أثرت إيجاباً على النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب.

4-2- نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على النسب المالية

ويكون ذلك من خلال المردودية المالية والتجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب.

4-2-1- المردودية المالية

يشير الجدول التالي إلى نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية المالية لاختبار الفرضية التالية :

الفرضية الصفرية : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية المالية؛

الفرضية البديلة : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية المالية.

الجدول رقم (13) : نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية المالية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبار ت		اختبار ف		معادلات الانحدار		
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.424	.651	.234	1.486-	.234	2.209	.158	.235-	الإهلاك بالمركبات

المصدر : من مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 2.209 وهي غير دالة بمستوى دلالة 0.234، وهذا يؤكد عدم وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الإهلاك بالمركبات) على المتغير التابع (المردودية المالية). كما بلغت قيمة ت المحسوبة -1.486 بمستوى دلالة 0.234 ومعامل ارتباط 0.651، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار -0.235 وحدة في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد بـ 0.424 من التباين في المتغير التابع، أي أن 42.4% من التغيرات في المردودية المالية سببها تغيرات على مستوى الإهلاك. وعليه توجد علاقة عكسية غير دالة إحصائياً لأثر الإهلاك بالمركبات والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق على المردودية المالية ويعود ذلك إلى انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات والتي أدت إلى ارتفاع النتيجة الصافية.

4-2-2- المردودية التجارية

يشير الجدول التالي إلى نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية التجارية لاختبار الفرضية التالية :
الفرضية الصفرية : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية التجارية؛
الفرضية البديلة : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية التجارية.

الجدول رقم (14) : نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية التجارية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبار ت		اختبار ف		معادلات الانحدار		
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.465	.682	.202	1.614-	.202	2.606	.148	.238-	الإهلاك بالمركبات

المصدر : من مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 2.606 وهي غير دالة بمستوى دلالة 0.202، وهذا يؤكد عدم وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الإهلاك بالمركبات) على المتغير التابع (المردودية التجارية). كما بلغت قيمة ت المحسوبة -1.614 بمستوى دلالة 0.202 ومعامل ارتباط 0.682، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار -0.238 وحدة في المتغير التابع، وهذا

المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد بـ 0.465 من التباين في المتغير التابع، أي أن 46.5% من التغيرات في المردودية التجارية سببها تغيرات على مستوى الإهلاك.

وعليه توجد علاقة عكسية غير دالة إحصائياً لأثر الإهلاك بالمركبات والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق على المردودية التجارية ويعود ذلك إلى انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات والتي أدت إلى ارتفاع النتيجة الصافية.

4-2-3- المردودية الاقتصادية

يشير الجدول التالي إلى نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية لاختبار الفرضية التالية :
الفرضية الصفرية : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية؛
الفرضية البديلة : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية.

الجدول رقم (15) : نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبارات		اختبار ف		معادلات الانحدار		
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.154	.393	.513	-.740	.513	.548	.152	-.113	الإهلاك بالمركبات

المصدر : من مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 0.548 وهي غير دالة بمستوى دلالة 0.513، وهذا يؤكد عدم وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الإهلاك بالمركبات) على المتغير التابع (المردودية الاقتصادية).
كما بلغت قيمة ت المحسوبة - 0.740 بمستوى دلالة 0.513 ومعامل ارتباط 0.393، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار - 0.113 في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد بـ 0.154 من التباين في المتغير التابع، أي أن 15.4% من التغيرات في المردودية الاقتصادية سببها تغيرات على مستوى الإهلاك.

وعليه توجد علاقة عكسية غير دالة إحصائياً لأثر الإهلاك بالمركبات والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق على المردودية الاقتصادية ويعود ذلك إلى انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات والتي أدت إلى ارتفاع النتيجة التشغيلية.

4-2-4- هامش النتيجة التشغيلية

يشير الجدول التالي إلى نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية لاختبار الفرضية التالية :

الفرضية الصفرية : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية؛
الفرضية البديلة : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية.

الجدول رقم (16) : نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبار ت		اختبار ف		معادلات الانحدار		
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.160	.400	.504	-.757	.504	.573	.361	-.274	الإهتلاك بالمركبات

المصدر : من مخرجات برنامج spss

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 0.573 وهي غير دالة بمستوى دلالة 0.50، وهذا يؤكد عدم وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الإهتلاك بالمركبات) على المتغير التابع (هامش النتيجة التشغيلية). كما بلغت قيمة ت المحسوبة -0.757 بمستوى دلالة 0.504 ومعامل ارتباط 0.40، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار -0.274 وحدة في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد بـ 0.160 من التباين في المتغير التابع، أي أن 16% من التغيرات الحاصلة في هامش النتيجة التشغيلية سببها تغيرات على مستوى الإهتلاك. وعليه توجد علاقة عكسية غير دالة إحصائياً لأثر الإهتلاك بالمركبات والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الإهتلاك بالمركبات مقارنة بالإهتلاك السابق على هامش النتيجة التشغيلية ويعود ذلك إلى انخفاض مخصصات الإهتلاك بالمركبات والتي أدت إلى ارتفاع النتيجة التشغيلية.

4-2-5- هامش النتيجة العادية قبل الضرائب

يشير الجدول التالي إلى نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب لاختبار الفرضية التالية :

الفرضية الصفرية : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب؛
الفرضية البديلة : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الإهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب.

الجدول رقم (17) : نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبار ت		اختبار ف		معادلات الانحدار		
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.453	.673	.213	1.576-	.213	2.484	.232	-.366	الإهتلاك بالمركبات

المصدر : من مخرجات برنامج spss

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 2.484 وهي غير دالة بمستوى دلالة 0.213 وهذا يؤكد عدم وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الإهتلاك بالمركبات) على المتغير التابع (هامش النتيجة العادية قبل الضرائب).

كما بلغت قيمة ت المحسوبة -1.576 بمستوى دلالة 0.213 ومعامل ارتباط 0.673، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار -0.366 وحدة في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد بـ 0.453 من التباين في المتغير التابع، أي أن 45.3% من التغيرات في هامش النتيجة العادية قبل الضرائب سببها تغيرات على مستوى الإهلاك.

وعليه توجد علاقة عكسية غير دالة إحصائياً لأثر الإهلاك بالمركبات والمعبّر عنه بنسبة تغير مخصصات الإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب ويعود ذلك إلى انخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات التي أدت إلى ارتفاع النتيجة العادية قبل الضرائب.

الخلاصة:

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على أثر الإهلاك بالمركبات على الأداء المالي للمؤسسة الجزائرية من خلال مؤسسة الخطوط الجزائرية مع قياس هذا الأثر باختبار "ت" والانحدار الخطي البسيط. ومن خلال الفرضية المطروحة تم التوصل إلى النتائج التالية :

- يؤثر الإهلاك بالمركبات على جدول حسابات النتائج فانخفاض مخصصات الإهلاك بالمركبات رفع النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية وخفض من الوفرة الضريبية وقدرة التمويل الذاتي.

- وبإجراء اختبار "ت" لفروق متوسطات النسب المالية بالإهلاك بالمركبات والإهلاك السابق، فإننا نجد أن الإهلاك بالمركبات رفع المردودية المالية والتجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب. أما دلالة هذه الفروق فهي دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة 0.05.

- وبإجراء الانحدار الخطي البسيط لأثر الإهلاك بالمركبات والمعبّر عنه بتغير مخصصات الإهلاك بالمركبات مقارنة بالإهلاك السابق على النسب المالية، فإننا نجد علاقة عكسية غير دالة إحصائية لأثر الإهلاك بالمركبات على المردودية المالية والتجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب. وهذا عند مستوى الدلالة 0.05.

التوصيات :

من خلال النتائج المتوصل إليها يمكن اقتراح التوصيات التالية :

- إبداء المشرع الجبائي رأيه حول الممارسات الجديدة للنظام المحاسبي فيما يخص الإهلاك بالمركبات والتي لابد أن تتوافق مع النظام المحاسبي المالي؛

- إنشاء برامج محاسبية متخصصة في تسيير التثبيات العينية المركبة، خاصة إذا كانت المؤسسة تحتوي على العديد من مركبات التثبيات.

المصادر والمراجع:

1. أكرم أحمد رضا الطويل، صلاح الدين شبل جاسم، 2018، **الشراء وفقاً لـ Seven Rights والأداء الاستراتيجي**، دار البازوري للنشر ، الأردن.
2. بن ربيع حنيفة، بدون سنة نشر، **الواضح في المحاسبة المالية وفق المعايير الدولية IAS/IFRS** ، الجزء الأول، بدون دار نشر، الجزائر.

3. حيدر يونس الموسوي، 2012، المصارف الإسلامية - أدائها المالي وأثرها في سوق الأوراق المالية - ، دار اليازوري للنشر،الأردن.
4. دادن عبد الغني، 2006، قراءة في الأداء المالي والقيمة في المؤسسات الاقتصادية، مجلة الباحث، المجلد الرابع، العدد الرابع، ص 41-48، الجزائر.
5. علاء فرحان طالب، إيمان شبحان المشهداني، 2011، الحوكمة المؤسسية والأداء المالي الاستراتيجي للمصارف، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الأردن.
6. قرار رقم 71 المؤرخ في 26 يوليو سنة 2008، يحدد قواعد التقييم والمحاسبة ومحتوى الكشوف المالية وعرضها وكذا مدونة الحسابات وقواعد سيرها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 19.
7. مُجَد حمر العين، 2018، أثر الضريبة على الأداء المالي للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة، أطروحة دكتوراه في العلوم التجارية، جامعة باتنة، الجزائر.
8. مُجَد محمود الخطيب، 2010، الأداء المالي وأثره على عوائد أسهم الشركات المساهمة، دار حامد للنشر، الأردن.
10. conseil national de la comptabilité, 2013 **manuel de comptabilité financière, conforme a la loi 07 - 11 du 25 novembre 2007 portant système comptable financier**, Algérie.
9. abderraouf yaich, **comptabilisation et amortissement par composants**, 2009 , revue comptable et financière, n° 85 - troisième trimestre. p35-44, tunisie