

أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة هيبروك

The impact of component depreciation on the financial performance of the Hiproc Corporation

جميلة الجوزي

جامعة الجزائر 03 - الجزائر

oumlina.eldjouzi@gmail.com

سيدعلي حسين¹

جامعة الجزائر 03 - الجزائر

hocine.sidali@univ-alger3.dz

تاريخ النشر: 2023/11/11

تاريخ القبول: 2023/05/17

تاريخ الاستلام: 2023/03/16

ملخص: المقال مستوحى من رسالة الدكتوراه سيدعلي حسين.

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة هيبروك مع قياس هذا الأثر باختبار "ت" والانحدار الخطي البسيط. ولقد توصلنا إلى أن الاهتلاك بالمركبات أثر سلبا على حساب النتائج لمؤسسة هيبروك، فارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات خفض النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية ورفع من الوفرات الضريبية وقدرت التمويل الذاتي. وبإجراء اختبار "ت" لعينتين مترابطتين لمتوسطات النسب المالية بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق وعند مستوى الدلالة 0.05، فإننا نجد أن الاهتلاك بالمركبات خفض المردودية المالية والاقتصادية والتجارية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب ودلالة هذه الفروق دالة إحصائيا. وبإجراء الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات والمعبر عنه بتغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على النسب المالية وعند مستوى الدلالة 0.05، فإننا نجد علاقة عكسية دالة إحصائيا لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية التجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب والهيكلة المالية للأصول، وعلاقة عكسية غير دالة إحصائيا على المردودية المالية.

الكلمات المفتاحية: التثبيتات العينية، الاهتلاك بالمركبات، الأداء المالي.

Abstract:

This study aims to identify the effect of component depreciation on the financial performance of the Hiproc Corporation, with measuring this effect using the "T" test and simple linear regression. We have concluded that component depreciation had a negative impact on the results chart of the Hiproc Corporation, as the increase in component depreciation provisions reduced the operating result, the normal result before taxes and the net result, and raised the tax savings and the ability of self-financing. And by conducting a "T" test for two correlated samples of the averages of the financial ratios of component depreciation and previous depreciation at the significance level of 0.05, we find that the component depreciation reduced the financial, economic and commercial profitability, the operating result margin and the normal result margin before taxes, and the significance of these differences is statistically significant. By conducting a simple linear regression of the effect of component depreciation, which is expressed in the change in the depreciation allowances for vehicles compared to the previous depreciation on financial ratios and at the significance level of 0.05, we find a statistically significant inverse relationship of the impact of component depreciation on commercial and economic profitability, the margin of operating result, the margin of normal result before taxes, the financial structure of assets, and the relationship Inverse is not statistically significant on financial return.

Key words: compound in-kind fixes; components depreciation; Financial performance.

المقدمة:

تساهم التثبيتات العينية في مساعدة المؤسسة على القيام بأنشطتها، وبما أن هذه التثبيتات 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 الاهتلاك.

فبعض مركبات التثبيتات العينية ذات أهمية نسبية وتكلفة عالية مقارنة مع إجمالي تكلفة التثبيت، ولهذا المركبات عمر إنتاجي مختلف وقد تقدم منافع اقتصادية بوتيرة مختلفة تتطلب معدلات وطرق اهتلاك مختلفة، وقد تحتاج إلى صيانة واستبدال في فترات منتظمة، وفي مثل هذه الحالة فإنه يتم اهتلاك هذا التثبيت حسب مركباته مع الاعتراف المفرد بتلك المركبات، أو ما يطلق عليه بالاهتلاك بالمركبات، ويعتبر هذا النوع من الاهتلاك من استحداثات 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 لا بد 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 الاهتلاك.

إشكالية الدراسة:

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

وتندرج تحت هذه الإشكالية السؤال التالي:

- كيف يساهم تطبيق الاهتلاك بالمركبات في تحسين الأداء المالي لمؤسسة هيبروك؟.

فرضيات الدراسة:

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

- يساهم تطبيق الاهتلاك بالمركبات في تحسين الأداء المالي لمؤسسة هيبروك من خلال الأثر الإيجابي على حساب النتائج ونسب المدروية والهامش.

أهداف الدراسة: تسعى الدراسة لتحقيق الأهداف التالية:

- محاولة التعرف على الاهتلاك بالمركبات حسب النظام المحاسبي المالي؛
- محاولة التعرف على الأداء المالي في المؤسسة؛
- محاولة التعرف وقياس أثر تطبيق الاهتلاك 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 مؤسسة هيبروك شيبينق كومباني التي تنشط في مجال النقل البحري للمحروقات 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 والأخذار الخطي البسيط.

خطة الدراسة:

المحور الأول: الاهتلاك بالمركبات والأداء المالي.

المحور الثاني: أثر الاهتلاك على الأداء المالي لمؤسسة هيبروك.

المحور الثاني: قياس أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة هيبروك

المحور الأول: الاهتلاك بالمركبات والأداء المالي

أولاً: الاهتلاك بالمركبات: سنتناول تعريف الاهتلاك بالمركبات وتصنيف مركبات التثبيتات العينية ومزايا محاسبة تجزئة التثبيت العيني إلى مركبات.

1- تعريف الاهتلاك بالمركبات: هو تجزئ الأصل إلى مركبات وحساب قسط اهتلاك لكل مركب من هذا الأصل. فمركبات الأصل تعالج محاسيباً كعناصر منفصلة إذ كانت مدة الانتفاع بها مختلفة، أو كانت توفر منافع اقتصادية بوتيرة مختلفة (قرار رقم 71 المؤرخ في 26 يوليو سنة 2008، ص8)، مما يتطلب معدلات وطرق اهتلاك مختلفة، وفي هذه الحالة يُعترف بهذه المركبات كتثبيتات فرعية خاصة بالتثبيت المعنى وتمتلك كلا على حدى، فمثلا الطائرة يمكن تجزئتها إلى المركبات التالية: الهيكل، المحرك، والأجهزة الداخلية (بن ربيع، ج1، ص 359).

2- تصنيف مركبات التثبيتات العينية: يمكن تصنيف مركبات التثبيتات 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).

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 اهتلاك المركبات والمنافع الاقتصادية المتولد منها.
- تحسن عملية المراقبة المحاسبية من خلال خطط إدارة التثبيت وبرنامج صيانه.
- رسملة تكاليف الصيانة تسمح بإعطاء صورة صادقة لقيمة التثبيت وتخفف العبء على النتيجة.
- تسمح بتقدير أفضل لتكلفة الاهتلاك ونتيجة لذلك تحسن القدرة التنافسية للمؤسسة وتسمح بشكل أفضل بمقابلة الأعباء بالمنتوجات.
- تجزئة التثبيت إلى مركبات يؤدي إلى تحسين الدقة في خطط الاهتلاك ومراجعتة مستقبلاً.

ثانيا: الأداء المالي: سنتناول تعريف الأداء المالي وأهمية الأداء المالي.

1- تعريف الأداء المالي: تعدد تعاريف الأداء المالي فيمكن تعريفه بأنه وصف لوضع المؤسسة الحالي 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 المالي 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- 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، ص 79). 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 والمعيقات 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 لجانب معين من أداء المؤسسة أو أداء أسهمها في السوق المالي.

المحور الثاني: أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة هيبروك

أسطول مؤسسة هيبروك مكون من خمس عشر (15) سفينة حيث أربع (4) سفن تدار بالشراكة (غير مقيدة في السجلات المحاسبية للمؤسسة) وسفينة واحدة (1) مهتلكة وتم عرضها للبيع سنة 2019، ولهذا سنقوم بدراسة عشرة (10) سفن المتبقية، وسنتعرف على كيفية تطبيق الاهتلاك بالمركبات على السفن وأثر ذلك على حساب النتائج والنسب المالية مقارنة بالاهتلاك السابق التي كانت فيه السفن تمتلك كوحدة واحدة دون وجود المركبات.

أولا: تطبيق الاهتلاك بالمركبات في مؤسسة هيبروك: عملية تجزئة السفن لمركبات والعمر الإنتاجي لهذه المركبات ونسب توزيعها يقوم بها مجمع سوناطراك، وابتداء من سنة 2014، بدأ تطبيق الاهتلاك بالمركبات في المؤسسة وعدد السفن التي كانت موجودة حينها ست (6) سفن.

1- العمر الإنتاجي للسفن: من خلال الجدول التالي يتبين العمر الإنتاجي لسفن مؤسسة هيبروك:**الجدول رقم (01): العمر الإنتاجي للسفن**

السفن	تاريخ الدخول في الخدمة	تكلفة الحيازة (دينار جزائري)	الاهتلاك المحاسبي	الاهتلاك الجبائي
السفن المكتسبة قبل 2014				
السفينة 1	2007/07/19	2 269 971193	25 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي
السفينة 2	2008/11/11	2 145 058626	25 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي
السفينة 3	2009/12/01	1 130 273788	20 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي
السفينة 4	2010/09/16	5 300 717754	25 سنة	20 سنة
السفينة 5	2010/11/04	5 281 805263	25 سنة	20 سنة
السفينة 6	2010/12/10	1 253 098806	20 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي
السفن المكتسبة بعد 2014				
السفينة 7	2017/01/01	22 301 997897	30 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي
السفينة 8	2017/03/14	22 334 403015	30 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي
السفينة 9	2019/01/01	4 251 792636	25 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي
السفينة 10	2019/12/30	4 337 452391	25 سنة	نفس الاهتلاك المحاسبي

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول العمر الإنتاجي للسفن يتراوح ما بين 20 و30 سنة وهو نفس العمر الإنتاجي الجبائي، إلا في السفينة (4) والسفينة (5) التي كانت تحتلك قبل 2012، بنفس العمر الإنتاجي الجبائي وهو 20 سنة، وبعد 2012، تم رفع العمر الإنتاجي المحاسبي إلى 25 سنة والذي تم رفضه من الإدارة الجبائية.

2- العمر الإنتاجي لمركبات السفن: لا بد أولا من معرفة مركبات السفن.

مركبات السفن: تقوم المؤسسة بتطبيق الاهتلاك الخطي على مركبات السفن والتي تتكون من:

- الهيكل.
- المحركات (غرفة المحركات).
- المقصورة (غرفة القيادة).
- الخزانات (صهاريج الحمولة).

العمر الإنتاجي لمركبات السفن ونسب توزيعها: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (02): العمر الإنتاجي لمركبات السفن ونسب توزيعها

السفن	المركبات	نسب توزيع المركبات	الاهتلاك المحاسبي	الاهتلاك الجبائي
السفن المكتسبة قبل 2014				
السفينة 1	الهيكل	%25	25 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%35	25 سنة	
	الخزانات	%35	25 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 2	الهيكل	%25	25 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%35	25 سنة	
	الخزانات	%35	25 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 3	الهيكل	%30	20 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%40	20 سنة	
	الخزانات	%25	20 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 4	الهيكل	%25	25 سنة	20 سنة
	المحركات	%35	25 سنة	
	الخزانات	%35	25 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 5	الهيكل	%25	25 سنة	20 سنة
	المحركات	%35	25 سنة	
	الخزانات	%35	25 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 6	الهيكل	%30	20 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%40	20 سنة	
	الخزانات	%25	20 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفن المكتسبة بعد 2014				
السفينة 7	الهيكل	%25	30 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%35	30 سنة	
	الخزانات	%35	30 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 8	الهيكل	%25	30 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%35	30 سنة	
	الخزانات	%35	30 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 9	الهيكل	%25	25 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%35	25 سنة	
	الخزانات	%35	25 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	
السفينة 10	الهيكل	%25	25 سنة	نفس الإهلاك المحاسبي
	المحركات	%35	25 سنة	
	الخزانات	%35	25 سنة	
	المقصورة	%5	10 سنوات	

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

تحديد العمر الإنتاجي لمركبات السفن تم وفق مبدأ الاحتفاظ بنفس العمر الإنتاجي للسفن بالاهتلاك السابق وتطبيقه على الهيكل والمحرك والخزانات، وتطبيق معدل موحد بـ 10 سنوات للمقصورة، وهذا العمر الإنتاجي الجديد للسفن تم قبوله من الإدارة الجبائية، ما عدا السفينة (4) والسفينة (5) التي تم رفع العمر الإنتاجي المحاسبي من 20 إلى 25 سنة 2012، وتم رفضه جبائياً، وستم رفض بتطبيق الاهتلاك بالمركبات.

3- مخصصات الاهتلاك الجديد في 2014/12/31: بعد تحديد القيمة المحاسبية الصافية للسفن والعمر الإنتاجي المتبقي تم توزيع القيمة المحاسبية الصافية على نسب توزيع المركبات وحساب مخصصات الاهتلاك الجديدة.

- مخصصات اهتلاك مركبات السفن: الجدول التالي بين ذلك:

الجدول رقم (03) : مخصصات الاهتلاك لمركبات السفن

السفن	القيمة المحاسبية الصافية للسفن 2013/12/31	المركبات	القيمة المحاسبية للمركبات	العمر الإنتاجي المتبقي	مخصصات الاهتلاك 2014/12/31
السفينة 1	1 687 345253	الميكال	421 836 313.50	18 سنة و 7 اشهر	22 699 711.94
		المحركات	590 570 838.89	18 سنة و 7 اشهر	31 779 596.71
		الخزانات	590 570 838.89	18 سنة و 7 اشهر	31 779 596.71
		المقصورة	84 367 262.70	3 سنوات و 7 اشهر	23 544352.38
السفينة 2	1 701 746510	الميكال	425 436 627.60	19 سنة و 10 اشهر	21 450 586.27
		المحركات	595 611 278.64	19 سنة و 10 اشهر	30 030 820.77
		الخزانات	595 611 278.64	19 سنة و 10 اشهر	30 030 820.77
		المقصورة	85 087 325.52	4 سنوات و 10 اشهر	17 604 274.25
السفينة 3	899 509555	الميكال	269 852 866.99	15 سنة و 11 اشهر	16 954 106.83
		المحركات	359 803 822.65	15 سنة و 11 اشهر	22 605 475.77
		الخزانات	224 877 389.16	15 سنة و 11 اشهر	14 128 422.36
		المقصورة	44 975 477.83	5 سنوات و 11 اشهر	7 601 489.21
السفينة 4	4 539 361726	الميكال	1 134 840 431.74	21 سنة و 9 اشهر	52 176 571.57
		المحركات	1 588 776 604.43	21 سنة و 9 اشهر	73 047 200.16
		الخزانات	1 588 776 604.43	21 سنة و 9 اشهر	73 047 200.16
		المقصورة	226 968 086.35	6 سنوات و 9 اشهر	33 624 901.68
السفينة 5	4 556 326533	الميكال	1 139 081 633.42	21 سنة و 10 اشهر	52 171 677.87
		المحركات	1 594 714 286.77	21 سنة و 10 اشهر	73 040 349.01
		الخزانات	1 594 714 286.77	21 سنة و 10 اشهر	73 040 349.01
		المقصورة	227 816 326.68	6 سنوات و 10 اشهر	33 338 974.46
السفينة 6	1 059 912740	الميكال	317 973 822.28	16 سنة و 11 اشهر	18 796 482.10
		المحركات	423 965 096.37	16 سنة و 11 اشهر	25 061 976.14
		الخزانات	264 978 185.23	16 سنة و 11 اشهر	15 663 735.09
		المقصورة	52 995 637.04	6 سنوات و 11 اشهر	7 662 019.81

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول أن القيمة المحاسبة الصافية للسفينة (5) هي الأكبر بعمر إنتاجي متبقي 21 سنة و 11 شهر لمركبات الهيكل والمحرك والخزانات و 5 سنوات و 10 أشهر للمقصورة، وأدنى عمر إنتاجي متبقي هو السفينة رقم (3) بـ 15 سنة و 11 أشهر لمركبات الهيكل والمحرك والخزانات و 5 سنوات و 11 أشهر للمقصورة، وانتقل متوسط العمر الإنتاجي لهذه السفينة من 20 سنة بالاهتلاك السابق إلى 17.5 سنة بالاهتلاك بالمركبات، أي سنة لكل من الهيكل والمحرك والخزانات و 10 سنوات للمقصورة.

— مخصصات اهتلاك السفن: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (04) : مخصصات اهتلاك السفن

السفن	مخصصات الاهتلاك (1)	مخصصات الاهتلاك (2)	الفرق (1)-(2)	نسبة التغير 2014/2013	مخصصات الاهتلاك الجبايي	الضرائب المؤجلة
السفينة 1	109 803257,74	90 798 847,75	19 004 409,99	20.93%	نفس م المحاسبي	-
السفينة 2	99 116502,05	85 802 345,06	13 314 156,99	15.52%	نفس م المحاسبي	-
السفينة 3	61 289494,16	56 513 690,12	4 775 804,04	8.45%	نفس م المحاسبي	-
السفينة 4	231 895873,57	209 509 002,84	22 386 870,73	10.69%	ض م خصوم	264 090 263.16
السفينة 5	231 591350,53	208 686711,47	22 904 639,06	10.98%	ض م خصوم	265 035 887.67
السفينة 6	67 184 213.15	62 654 940.35	4 529 272.80	7.23%	نفس م المحاسبي	-
المجموع	800 880691.20	713 965537.59	86 915 153.61	12.17%		

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع مخصصات اهتلاك السفن الستة في 2014/12/31 مقارنة بمخصصات الاهتلاك في 2013/12/31 وبنسبة تغير تقدر بـ 12.17%، كما نجد وجود الضرائب المؤجلة خصوم للسفينة (4) والسفينة (5) حيث مخصصات الاهتلاك الجبايي أكبر من مخصصات الاهتلاك المحاسبي. ويعود ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات للسفن إلى انخفاض متوسط العمر الإنتاجي للسفن الذي يتراوح ما بين 17.5 و 21.25 سنة، مقابل متوسط عمر إنتاجي بالاهتلاك السابق يتراوح ما بين 20 و 25 سنة.

ثانيا: أثر الاهتلاك بالمركبات على حساب النتائج لمؤسسة هيبروك: ويكون من خلال الأثر على مخصصات الاهتلاك والوفرات الضريبية والضرائب المؤجلة والنتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية.

1- الأثر على مخصصات اهتلاك السفن: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (05): أثر الاهتلاك بالمركبات على مخصصات اهتلاك السفن

السنوات	مخصصات اهتلاك السفن		
	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)
2014	800 880 691.20	713 965 537.59	86 915 153.61
2015	800 880 691.20	713 965 537.59	86 915 153.61
2016	800 880 691.20	713 965 537.59	86 915 153.61
2017	229 125 059,37	207 7765551,24	213 485008,13
2018	2 396 400098,03	2 201 845567,99	194 554530,04
2019	2 601 035221,36	2 379 146351,75	221 888 869,61
2020	2 743 372 896.59	2 545 415 369.11	197 957 527.48

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات لـ 10 سفن مؤسسة هيبروك مقارنة بالاهتلاك السابق بنسب تراوحت ما بين 7.78% و 12.17%، أما أسباب تراجع النسبة في سنة 2017 إلى 2020، فيعود إلى اهتلاك مركب المقصورة في بعض السفن بالرغم من الحياة الجديدة للسفن في سنة 2017 و 2019. ويعود ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات للسفن إلى انخفاض متوسط العمر الإنتاجي للسفن الذي يتراوح ما بين 17.5 و 21.25 سنة، مقابل متوسط عمر إنتاجي بالاهتلاك السابق يتراوح ما بين 20 و 25 سنة.

2- الأثر على الوفورات الضريبية: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (06) : أثر الاهتلاك بالمركبات على الوفورات الضريبية

الوفورات الضريبية				
السنوات	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)	التغير (1)/(2)
2014	200 220172,80	178 491384,40	21 728788,40	%12.17
2015	184 202558,98	164 212073,65	19 990485,33	%12.17
2016	208 228979,71	185 631039,77	22 597939,94	%12.17
2017	595 725145,44	540 219 043,32	55 506 102,11	%10.27
2018	623 064025,49	572 479 847,68	50 584 177,81	%8.84
2019	676 269157,55	618 578 051,46	57 691 106,10	%9.33
2020	713 276 953.11	661 807 995.97	51 468 957.15	%7.78

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع الوفورات الضريبية بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات مضروب في معدل الضريبة على أرباح الشركات وبنسبة ارتفاع تراوحت ما بين 7.78% و 12.17%. وفي دراستنا هذه تغير قيمة الضريبة المدفوعة على أرباح الشركات يكون في جميع السفن باستثناء السفينة (4) والسفينة (5) التي تمتلك على أساس المعدل الجبائي. ومن خلال الجدول التالي سنتعرف على مقدار الوفر الضريبي المحقق.

الجدول رقم (07) : الوفورات الضريبية المحققة

الوفورات الضريبية المحققة				
السنوات	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)	التغير (1)/(2)
2014	84 348 366.78	73 942 455.82	10 405 910.96	%14.04
2015	77 600 497.43	68 027 059.35	9 573 438.08	%14.04
2016	87 722 301.45	76 900 154.05	10 822 147.39	%14.04
2017	475 218 467.17	431 488 157.6	43 730 309.57	%10.13
2018	502 557 347.22	463 748 961.96	38 808 385.27	%8.37
2019	555 762 479.29	509 847 165.73	45 915 313.55	%9.01
2020	596 400 582.36	553 077 110.25	43 323 472.11	%7.83

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع الوفرات الضريبية المحققة بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات باستثناء السفينة (4) والسفينة (5) مضروب في معدل الضريبة على أرباح الشركات وبنسبة ارتفاع تراوحت ما بين 7.83% و 14.04%، وهذا الوفر الضريبي المحقق يتجسد في انخفاض الضريبة المدفوعة على أرباح الشركات.

3- الأثر على الضرائب المؤجلة: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (08): أثر الاهتلاك بالمركبات على الضرائب المؤجلة

الضرائب المؤجلة خصوم			
السنوات	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)
2014	16 409 731.71	27 732 609.15	11 322 877.45-
2015	15 096 953.17	25 514 000.42	10 417 047.25-
2016	17 066 120.97	28 841 913.52	11 775 792.55-
2017	17 066 120.97	28 841 913.52	11 775 792.55-
2018	17 066 120.97	28 841 913.52	11 775 792.55-
2019	17 066 120.97	28 841 913.52	11 775 792.55-
2020	20 696 428.48	28 841 913.52	8 145 485.04-

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول انخفاض الضرائب المؤجلة خصوم بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات للسفينة (4) والسفينة (5) مضروب في معدل الضريبة على أرباح الشركات، وهذا الارتفاع في مخصصات الاهتلاك يعود إلى انخفاض متوسط العمر الإنتاجي للسفينة (4) والسفينة (5) حيث أصبح 21.5 سنة مقارنة بالاهتلاك السابق 25 سنة، مقابل 20 سنة للعمر الإنتاجي الجبائي. وينعكس انخفاض الضرائب المؤجلة خصوم في انخفاض الأعباء.

4- الأثر على حساب مخصصات الاهتلاك والمؤونات وخسائر القيمة: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (09): أثر الاهتلاك بالمركبات على مخصصات الاهتلاك والمؤونات وخسائر القيمة (ح68)

مخصصات الاهتلاك والمؤونات وخسائر القيمة (ح68)				
السنوات	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)	التغير (2)/(1)
2014	2 406 441388,72	2 319 526235,11	86 915 153.61	3.75%
2015	3 609 742748,71	3 522 827595,1	86 915 153.61	2.47%
2016	2 899 534605,36	2 812 619451,75	86 915 153.61	3.09%
2017	3 182 668729,42	3 105 563722,63	213 485008,13	7.19%
2018	3 180 188691,75	3 134 422164,76	194 554530,04	6.51%
2019	3 574 737794,94	3 514 934496,84	221 888 869,61	6.61%
2020	3 915 561 086.02	3 717 603 558.54	197 957 527.48	6.61%

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع مجموع مخصصات الاهتلاك والمؤونات (ح 68) بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات وبنسبة ارتفاع تراوحت ما بين 2.47% و 7.19%.

5- الأثر على النتيجة التشغيلية : الجدول التالي يبين ذلك :

الجدول رقم (10): أثر الاهتلاك بالمركبات على النتيجة التشغيلية

التغيير (1)/(2)	الفرق (2)-(1)	النتيجة التشغيلية		السنوات
		الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	
10.44% -	86 915 153.61-	832 793677,28	745 878523,67	2014
10.45% -	86 915 153.61-	831 806755,95	744 891602,34	2015
3.04% -	86 915 153.61-	2 858 450508,42	2 771 535354,81	2016
2.21% -	213 485008,13 -	9 674 397996,75	9 460 912988,62	2017
2.27% -	194 554530,04 -	8 584 460715,20	8 389 906185,16	2018
2.64% -	221 888 869,6 -	8 420 181522,37	8 198 292652,76	2019
2.77%-	197 957 527.48-	7 139 812 406.45	6 941 854 878.97	2020

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

النتيجة التشغيلية لمؤسسة هيبروك موجبة خلال الفترة 2014 إلى 2020، ومع تطبيق الاهتلاك بالمركبات فإننا نلاحظ من خلال الجدول انخفاض النتيجة التشغيلية بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات، وهذه المخصصات تعتبر ضمن حسابات الأعباء تخفض النتيجة التشغيلية ونسبة انخفاض تراوحت ما بين -10.45% و-2.21%.

6- الأثر على النتيجة العادية قبل الضرائب: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (11): أثر الاهتلاك بالمركبات على النتيجة العادية قبل الضرائب

التغيير (1)/(2)	الفرق (2)-(1)	النتيجة العادية قبل الضرائب		السنوات
		الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	
6.77% -	86 915 153.61-	1 284 724853,69	1 197 809700,08	2014
5.52% -	86 915 153.61-	1 575 102243,25	1 488 187089,64	2015
2.78% -	86 915 153.61-	3 129 014498,11	3 042 099344,50	2016
2.28% -	213 485008,13 -	9 373 930 269,99	9 160 445261,86	2017
2.26% -	194 554530,04 -	8 591 225993,21	8 396 671463,17	2018
2.63% -	221 888 869,6 -	8 449 439284,59	8 227 550414,98	2019
2.57%-	197 957 527.48-	7 698 845 855.92	7 500 888 328.44	2020

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

النتيجة العادية قبل الضرائب لمؤسسة هيبروك هي الأخرى موجبة خلال الفترة 2014 إلى 2020، حيث يتم الحصول هذه النتيجة بجمع النتيجة التشغيلية والنتيجة المالية، ومع تطبيق الاهتلاك بالمركبات فإننا نلاحظ انخفاض النتيجة العادية قبل الضرائب بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات، والتي تعتبر أعباء تخفض النتيجة العادية قبل الضرائب ونسبة انخفاض تراوحت ما بين -6.77% و-2.26%.

7- الأثر على النتيجة الصافية: الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (12): أثر الاهتلاك بالمركبات على النتيجة الصافية

النتيجة الصافية				
السنوات	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)	التغير (1)/(2)
2014	896 073494,13	961 259859,32	65 186365,18 -	6.78 % -
2015	110 9045613,38	1 175 970281,64	66 924668,26 -	5.69 % -
2016	2 251 496222,28	2 315 813435,93	64 317213,65 -	2.78 % -
2017	7 123 847935,82	7 281 826841,81	157 978905,99 -	2.17 % -
2018	6 197 351420,21	6 341 321772,42	143 970352,21 -	2.27 % -
2019	6 245 272887,01	6 409 470650,50	164 197763,49 -	2.56 % -
2020	5 475 410 538.69	5 621 899 109.00	146 488 570.31-	2.61%-

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

النتيجة الصافية لمؤسسة هيبروك هي الأخرى موجبة خلال الفترة 2014 إلى 2020، حيث يتم الحصول على هذه النتيجة انطلاقاً من النتيجة العادية قبل الضرائب مع إضافة النتيجة غير العادية وطرح الضرائب على الأرباح الواجبة والمؤجلة، ومع تطبيق الاهتلاك بالمركبات فإننا نلاحظ انخفاض النتيجة الصافية بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع مخصصات اهتلاك السفن وانخفاض الضريبة على أرباح الشركات وانخفاض الضرائب المؤجلة خصوم وبنسبة انخفاض تراوحت ما بين -6.78% و-2.17%.

8- الأثر على قدرة التمويل الذاتي: تحسب انطلاقاً من النتيجة الصافية زائد مخصصات الاهتلاك.

والجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (13): أثر الاهتلاك بالمركبات على قدرة التمويل الذاتي

قدرة التمويل الذاتي				
السنوات	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) (1)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) (2)	الفرق (1)-(2)	التغير (1)/(2)
2014	3 302 514 882.85	3 280 786 094.43	21 728788,43	0.66 %
2015	4 718 788 362.09	4 698 797 876.74	19 990485,35	0.43 %
2016	5 151 030 827.64	5 128 432 887.68	22 597939,96	0.44 %
2017	10 306 516 665.24	10 251 010 563.10	55 506102,13	0.54 %
2018	9 377 540 111.96	9 326 955 934.13	50 584177,83	0.54 %
2019	9 820 010 681.95	9 762 319 575.83	57 691106,12	0.59 %
2020	9 390 971 624.71	9 339 502 667.54	51 468 957.17	0.55 %

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع قدرة التمويل الذاتي بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بفرق يتمثل في ارتفاع الوفرة الضريبية للاهتلاك بالمركبات وبنسبة ارتفاع تراوحت ما بين 0.43% و0.66%.

ثالثاً: الأثر على النسب المالية: وتتمثل في نسب المردودية والهامش .

1- الأثر على المردودية:

الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (14) : أثر الارتفاع بالمركبات على المردودية

المردودية التجارية		المردودية الاقتصادية			المردودية المالية"			السنوات	
التغير (1)/(2)	الارتفاع دون وجود المركبات (السابق) % (2)	الارتفاع بالمركبات (الحالي) % (1)	التغير (1)/(2)	الارتفاع دون وجود المركبات (السابق) % (2)	الارتفاع بالمركبات (الحالي) % (1)	التغير (1)/(2)	الارتفاع دون وجود المركبات (السابق) % (2)		الارتفاع بالمركبات (الحالي) % (1)
-6.78%	6.64	6.19	-10.30%	1.71	1.53	-6.61%	2.73	2.55	2014
-5.69%	6.42	6.06	-10.32%	1.52	1.63	-5.52%	3.25	3.07	2015
-2.78%	11.80	11.47	-2.94%	3.75	3.64	-2.61%	6.03	5.87	2016
-2.17%	31.86	31.17	-2.04%	9.65	9.46	-1.83%	15.99	15.70	2017
-2.27%	27.65	27.02	-2.12%	7.97	7.80	-1.99%	12.38	12.14	2018
-2.56%	30.11	29.34	-2.48%	7.83	7.64	-2.29%	10.80	10.56	2019
-2.61%	24.14	23.51	-2.64%	6.52	6.35	-2.38%	8.70	8.50	2020

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول:

- انخفاض المردودية المالية بالارتفاع بالمركبات مقارنة بالارتفاع السابق ونسبة انخفاض تراوحت ما بين -6.61% و-1.83%.
 - انخفاض المردودية الاقتصادية بالارتفاع بالمركبات مقارنة بالارتفاع السابق ونسبة انخفاض تراوحت ما بين -10.32% و-2.04%.
 - انخفاض المردودية التجارية بالارتفاع بالمركبات مقارنة بالارتفاع السابق ونسبة انخفاض تراوحت ما بين -6.78% و-2.17%.
- ويعود سبب انخفاض نسب المردودية إلى ارتفاع مخصصات الارتفاع بالمركبات والتي أدت إلى انخفاض النتيجة التشغيلية بالنسبة للمردودية الاقتصادية، والنتيجة الصافية بالنسبة للمردودية المالية والتجارية، وهذا بالارتفاع بالمركبات مقارنة بالارتفاع السابق.

2- الأثر على نسبة هامش النتيجة التشغيلية والعادية قبل الضرائب:

الجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (15) : أثر الاهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية والعادية قبل الضرائب

هامش النتيجة العادية قبل الضرائب			هامش النتيجة التشغيلية			
التغير (1)/(2)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) % (2)	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) % (1)	التغير (1)/(2)	الاهتلاك دون وجود المركبات (السابق) % (2)	الاهتلاك بالمركبات (الحالي) % (1)	السنوات
-6.77%	8.87	8.27	-10.44%	5.75	5.15	2014
-5.52%	8.60	8.13	-10.45%	4.54	4.07	2015
-2.78%	15.94	15.94	-3.04%	14.56	14.12	2016
-2.28%	41.02	40.08	-2.21%	42.33	41.40	2017
-2.26%	37.46	36.61	-2.27%	37.43	36.58	2018
-2.63%	39.69	38.65	-2.64%	39.56	38.51	2019
-2.57%	33.06	32.21	-2.77%	30.66	29.81	2020

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات المؤسسة

نلاحظ من خلال الجدول:

- انخفاض هامش النتيجة التشغيلية بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق وبنسبة انخفاض تراوحت ما بين -10.45% و-2.21%؛
- انخفاض هامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق وبنسبة انخفاض تراوحت ما بين -6.77% و-2.26%.

ويعود سبب انخفاض نسب الهامش إلى انخفاض النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب بالاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق بسبب ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات.

المحور الثالث: قياس أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة هيبروك

سنستخدم اختبار "ت" لعينتين مترابطتين (غير مستقلة) (Test T pour échantillons appariés) للكشف عن دلالة الفروق بين المتوسطات الحسابية للنسب المالية بالاهتلاك بالمركبات (الاهتلاك الحالي) والاهتلاك السابق (حسب الوحدة الواحدة دون وجود المركبات)، كما سنجري الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات والمعبر عنه بتغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على النسب المالية.

أولاً: نتائج اختبار "ت" لفروق متوسطات النسب المالية بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق.

سنقوم بإجراء اختبار "ت" لعينتين مترابطتين (Test T pour échantillons appariés) للكشف عن دلالة الفروق بين المتوسطات الحسابية للنسب المالية بالاهتلاك بالمركبات (الاهتلاك الحالي) والاهتلاك السابق (حسب الوحدة الواحدة دون وجود المركبات)، ولكن قبل ذلك لابد من إجراء اختبار كولموغوروف-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 كولموغوروف-سمرنوف نجد جميع النسب المالية تخضع للتوزيع الطبيعي إلا الرافعة المالية والكلية ونسبة التمويل الذاتي.

1- نتائج اختبار "ت" لنسب المردودية والهامش: يشير الجدول التالي إلى نتائج اختبار "ت" لاختبار الفرضية التالية:
الفرضية الصفرية: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسب المردودية والهامش بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق.
الفرضية البديلة: توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسب المردودية والهامش بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق.

الجدول رقم (16): نتائج اختبار "ت" لعينتين مترابطتين لنسب المردودية والهامش

النسبة	الاهتلاك	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت المحسوبة	مستوى الدلالة	القرار
المردودية المالية	الاهتلاك بالمركبات (الاهتلاك الحالي)	8.34	4.84	-11.874	.000	دال (توجد فروق)
	الاهتلاك دون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	8.55	5.89			
المردودية الاقتصادية	الاهتلاك بالمركبات (الاهتلاك الحالي)	5.39	3.22	-15.353	.000	دال (توجد فروق)
	الاهتلاك دون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	5.56	3.24			
المردودية التجارية	الاهتلاك بالمركبات (الاهتلاك الحالي)	19.25	11.01	-8.556	.000	دال (توجد فروق)
	الاهتلاك دون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	19.80	11.16			
هامش النتيجة التشغيلية	الاهتلاك بالمركبات (الاهتلاك الحالي)	24.23	16.09	-8.352	.000	دال (توجد فروق)
	الاهتلاك دون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	24.97	16.31			
هامش النتيجة العادية قبل الضرائب	الاهتلاك بالمركبات (الاهتلاك الحالي)	25.63	14.44	-8.352	.000	دال (توجد فروق)
	الاهتلاك دون وجود المركبات (الاهتلاك السابق)	26.37	14.66			

المصدر: مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول:

- قيمة المتوسط الحسابي للمردودية المالية بالاهتلاك بالمركبات أقل من المتوسط الحسابي للمردودية المالية بالاهتلاك السابق بقيمة ت المحسوبة - 11.874، ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسبة المردودية المالية بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق لصالح الاهتلاك السابق.

- قيمة المتوسط الحسابي للمردودية الاقتصادية بالاهتلاك بالمركبات أقل من المتوسط الحسابي للمردودية الاقتصادية بالاهتلاك السابق بقيمة ت المحسوبة - 15.353، ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسبة المردودية الاقتصادية بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق لصالح الاهتلاك السابق.

- قيمة المتوسط الحسابي للمردودية التجارية بالاهتلاك بالمركبات أقل من المتوسط الحسابي للمردودية التجارية بالاهتلاك السابق بقيمة ت المحسوبة - 8.556، ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في نسبة المردودية التجارية بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق لصالح الاهتلاك السابق.

- قيمة المتوسط الحسابي لهامش النتيجة التشغيلية بالاهتلاك بالمركبات أقل من المتوسط الحسابي لهامش النتيجة التشغيلية بالاهتلاك السابق بقيمة ت المحسوبة - 8.352، ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في هامش النتيجة التشغيلية بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق لصالح الاهتلاك السابق.

- قيمة المتوسط الحسابي لهامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالاهتلاك بالمركبات أقل من المتوسط الحسابي لهامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالاهتلاك السابق بقيمة ت المحسوبة - 8.352، ومستوى الدلالة 0.00 وهو أقل من مستوى الخطأ 0.05، وبالتالي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في هامش النتيجة العادية قبل الضرائب بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق لصالح الاهتلاك السابق. وعليه نسب المردودية والهوامش المنخفضت بالاهتلاك بالمركبات، ويعود ذلك إلى ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات التي أثرت سلبا على النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية.

ثانيا : نتائج الانحدار الخطي البسيط لنسب الهامش والمردودية: تتمثل في هامش نتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والمردودية التجارية والاقتصادية والمالية.

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

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

الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية.

الجدول رقم (17): نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة التشغيلية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبار ت		اختبار ف		معادلات الانحدار		باقي العوامل الأخرى
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.623	.789	.013	3.786	.035	8.263	25.533	96.681	الاهتلاك بالمركبات
		.035	2.875-			2.426	6.972-	

المصدر: مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 8.263 وهي دالة بمستوى دلالة 0.03، وهذا يؤكد وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الاهتلاك بالمركبات) على المتغير التابع (هامش نتيجة التشغيلية).

كما بلغت قيمة ت المحسوبة - 2.875 بمستوى دلالة 0.03 ومعامل ارتباط 0.789، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي قوي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار -6.972 وحدة في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد 0.623 من التباين في المتغير التابع، أي أن 62.3% من التغيرات الحاصلة في هامش النتيجة التشغيلية سببها تغيرات على مستوى الاهتلاك، مقابل دلالة قيمة ت لباقي العوامل الأخرى بمستوى دلالة 0.01، وهو ما يؤكد وجود عوامل أخرى تؤثر أيضا على هامش النتيجة التشغيلية.

وعليه توجد علاقة عكسية دالة إحصائياً لأثر الاهتلاك بالمركبات، والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على هامش النتيجة التشغيلية، ويعود ذلك إلى ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات التي تخفض النتيجة التشغيلية.

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

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

الجدول رقم (18): نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبار ت		اختبار ف		معادلات الانحدار		باقي العوامل الأخرى
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.677	.823	.007	4.405	.023	10.486	21.207	93.420	الاهتلاك بالمركبات
		.023	3.238-			2.015	6.524-	

المصدر: مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 10.486 وهي دالة بمستوى دلالة 0.02، وهذا يؤكد وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الاهتلاك بالمركبات) على المتغير التابع (هامش النتيجة العادية قبل الضرائب).

كما بلغت قيمة ت المحسوبة - 3.238 بمستوى دلالة 0.02 ومعامل ارتباط 0.823، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي قوي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار -6.524 وحدة في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد بـ 0.677 من التباين في المتغير التابع، أي أن 67.7% من التغيرات في هامش النتيجة العادية قبل الضرائب سببها تغيرات على مستوى الاهتلاك، مقابل دلالة قيمة ت لباقي العوامل الأخرى بمستوى دلالة 0.00، وهو ما يؤكد وجود عوامل أخرى تؤثر أيضاً على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب.

وعليه توجد علاقة عكسية دالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات، والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على هامش النتيجة العادية قبل الضرائب، ويعود ذلك إلى ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات التي تخفض النتيجة العادية قبل الضرائب.

3. المردودية التجارية: يشير الجدول التالي إلى نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية التجارية لاختبار الفرضية التالية:

الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية التجارية.

الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية التجارية.

الجدول رقم (19): نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية التجارية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبارات		اختبار ف		معادلات الانحدار		باقي العوامل الأخرى
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.636	.797	.010	4.037	.032	8.726	17.169	69.311	الاهتلاك بالمركبات
		.032	2.954-			1.631	4.818-	

المصدر: مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 8.726 وهي دالة بمستوى دلالة 0.03، وهذا يؤكد وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الاهتلاك بالمركبات) على المتغير التابع (المردودية التجارية). كما بلغت قيمة ت المحسوبة - 2.954 بمستوى دلالة 0.03 ومعامل ارتباط 0.797، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي قوي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار - 4.818 وحدة في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد ب 0.636 من التباين في المتغير التابع، أي أن 63.6% من التغيرات في المردودية التجارية سببها تغيرات على مستوى الاهتلاك، مقابل دلالة قيمة ت لباقي العوامل الأخرى بمستوى دلالة 0.01، وهو ما يؤكد وجود عوامل أخرى تؤثر أيضا على المردودية التجارية.

وعليه توجد علاقة عكسية دالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات، والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على المردودية التجارية، ويعود ذلك إلى ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات التي تخفض النتيجة الصافية.

4. المردودية الاقتصادية: يشير الجدول التالي إلى نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية لاختبار الفرضية التالية:

الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية؛
الفرضية البديلة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية.

الجدول رقم (20): نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية الاقتصادية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبارات		اختبار ف		معادلات الانحدار		باقي العوامل الأخرى
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.555	.745	.019	3.435	.055	6.234	5.562	19.104	الاهتلاك بالمركبات
		.055	2.497-			.528	1.319-	

المصدر: مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 6.234 وهي دالة بمستوى دلالة 0.05، وهذا يؤكد وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الاهتلاك بالمركبات) على المتغير التابع (المردودية الاقتصادية).

كما بلغت قيمة ت المحسوبة - 2.497 بمستوى دلالة 0.05 ومعامل ارتباط 0.745، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي قوي بين المتغير المستقل والتابع، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار - 1.319 في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد ب 0.555 من التباين في المتغير التابع، أي أن 55.5% من التغيرات في المردودية الاقتصادية سببها تغيرات على

مستوى الاهتلاك، مقابل دلالة قيمة ت لباقي العوامل الأخرى بمستوى دلالة 0.01، وهو ما يؤكد وجود عوامل أخرى تؤثر أيضا على المردودية الاقتصادية.

وعليه توجد علاقة عكسية دالة إحصائيا لأثر الاهتلاك بالمركبات، والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على المردودية الاقتصادية، ويعود ذلك إلى ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات التي تخفض النتيجة التشغيلية.

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

الفرضية الصفرية: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية المالية.

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

الجدول رقم (21): نتائج الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية المالية

معامل التحديد	معامل الارتباط	اختبارات		اختبار ف		معادلات الانحدار		باقي العوامل الأخرى
		مستوى الدلالة	قيمة ت	مستوى الدلالة	قيمة ف	الخطأ المعياري	المعاملات B	
.403	.635	.044	2.675	.126	3.374	9.672	25.877	الاهتلاك بالمركبات
		.126	-1.837			.919	-1.688	

المصدر: مخرجات برنامج SPSS

نلاحظ من خلال الجدول قيمة ف بلغت 3.374 وهي غير دالة بمستوى دلالة 0.12، وهذا يؤكد على عدم وجود دلالة إحصائية لتأثير المتغير المستقل (الاهتلاك بالمركبات) على المتغير التابع (المردودية المالية).

كما بلغت قيمة ت المحسوبة - 1.837 بمستوى دلالة 0.12 ومعامل ارتباط 0.635، وهو ما يدل على وجود ارتباط عكسي بين المتغير المستقل والتابع لكنه غير دال، فتغير المتغير المستقل بوحدة واحدة يقابله تغير بمقدار -1.688 وحدة في المتغير التابع، وهذا المتغير المستقل يفسر حسب معامل التحديد ب 0.403 من التباين في المتغير التابع، أي أن 40.3% من التغيرات في المردودية المالية سببها تغيرات على مستوى الاهتلاك.

وعليه توجد علاقة عكسية غير دالة إحصائيا لأثر الاهتلاك بالمركبات، والمعبر عنه بنسبة تغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على المردودية المالية، ويمكن تفسير ذلك إلى ارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات لم يكن بشكل كاف ليؤثر على المردودية المالية.

الخلاصة:

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي لمؤسسة هيبروك مع قياس هذا الأثر باختبار "ت" والانحدار الخطي البسيط. ومن خلال الفرضية المطروحة تم التوصل إلى النتائج التالية:

- يؤثر الاهتلاك بالمركبات على حساب النتائج لمؤسسة هيبروك، فارتفاع مخصصات الاهتلاك بالمركبات خفض النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية، ورفع من الوفرات الضريبية وقدرة التمويل الذاتي.

- وإجراء اختبار "ت" لفروق متوسطات النسب المالية بالاهتلاك بالمركبات والاهتلاك السابق، فإننا نجد أن الاهتلاك بالمركبات خفض المردودية المالية والتجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية والنتيجة العادية قبل الضرائب والنتيجة الصافية. أما دلالة هذه الفروق فهي دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة 0.05.
- وإجراء الانحدار الخطي البسيط لأثر الاهتلاك بالمركبات، والمعبر عنه بتغير مخصصات الاهتلاك بالمركبات مقارنة بالاهتلاك السابق على النسب المالية، فإننا نجد علاقة عكسية دالة إحصائياً لأثر الاهتلاك بالمركبات على المردودية التجارية والاقتصادية وهامش النتيجة التشغيلية وهامش النتيجة العادية قبل الضرائب، وعلاقة عكسية غير دالة إحصائياً على المردودية المالية، 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 الاهتلاك بالمركبات والتي لا بد 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. سيدعلي حسين، 2022، أثر الاهتلاك بالمركبات على الأداء المالي للمؤسسات الجزائرية- دراسة حالة مؤسسة النقل البحري للمحروقات هيبروك شيبينق كومباني، أطروحة دكتوراه في علوم التسيير، جامعة الجزائر3.
2. أكرم أحمد رضا الطويل، صلاح الدين شبل جاسم، 2018، الشراء وفقاً لـ *Seven Rights* والأداء الاستراتيجي، دار اليازوري، الأردن.
3. بن ربيع حنيفة، بدون سنة نشر، الواضح في المحاسبة المالية وفق المعايير الدولية *IAS/IFRS* الجزء الأول، بدون دار نشر، الجزائر.
4. حيدر يونس الموسوي، 2012، المصارف الإسلامية - أداءها المالي وأثرها في سوق الأوراق المالية-، دار اليازوري، الأردن.
5. دادن عبد الغني، 2006، قراءة في الأداء المالي والقيمة في المؤسسات الاقتصادية، مجلة الباحث، المجلد الرابع، العدد الرابع، ص 41-48، الجزائر.
6. علاء فرحان طالب، إيمان شبيحان المشهداني، 2011، الحوكمة المؤسسية والأداء المالي الاستراتيجي للمصارف، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الأردن.
7. 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.
8. محمد حمر العين، 2018، أثر الضريبة على الأداء المالي للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة، أطروحة دكتوراه في العلوم التجارية، جامعة باتنة، الجزائر.
9. محمد 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 à la loi 07 - 11 du 25 novembre 2007 portant système comptable financier*, Algérie.
11. abderraouf yaich, 2009, *comptabilisation et amortissement par composants*, revue comptable et financière, n° 85 - troisième trimestre. P35-44, Tunisie.