



بسم الله وبعد: تم الرفع بحمد الله من طرف

بن عيسى قرمزي متخرج من جامعة المدية

تخصص: إعلام آلي

التخصص الثاني: حفظ التراث بنفس الجامعة

1983/08/28 بالمدية – الجزائر-

الجنسية الجزائر وليس لي وطن فأنا مسلم

للتواصل **وطلب المذكرات** مجاناً وبدون مقابل

هاتف : +213(0)771.08.79.69

بريدي إلكتروني: benaisa.inf@gmail.com

MSN : benaisa.inf@hotmail.com

فيس بوك: <http://www.facebook.com/benaisa.inf>

سكايب: benaisa20082

دعوة صالحة بظهر الغيب فر بما يصلك ملفي وأنا في التراب

أن يعفو عنا وأن يدخلنا جنته وأن يرزقنا الإخلاص في القول والعمل..

ملاحظة: أي طالب أو باحث يضع نسخاً لصق لكامل المذكرة ثم يزعم أن المذكرة له

فحسبنا الله وسوف يسأل يوم القيامة وما همدنا إلا النفع حيث كان لا أن تنبئ أعمال

الغير والله الموفق وهو نعم المولى ونعم الوكيل....

لا تنسوا الصلاة على النبي صلى الله عليه وسلم

صلى على النبي – سبحانه الله وبحمده سبحانه الله العظيم-

بن عيسى قرمزي 2012



مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار
المحاسبي الدولي (17) محاسبة عقود الإيجار
(دراسة حالة)

**The Commitment of Kuwait Airways Corporation of
Applying the International Accounting Standard (17)
Accounting for Leases
(Case Study)**

إعداد

علي عوض عبيد المطيري

الرقم الجامعي

400920106

إشراف

الأستاذ الدكتورة رشا حمادة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير المحاسبية

قسم المحاسبة

كلية الأعمال

جامعة الشرق الأوسط

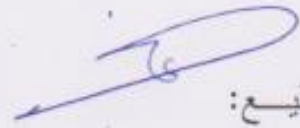
الفصل الثاني / 2012 م

التفويض

أنا علي عوض عبيد المطيري أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكتبات، أو المنظمات، أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم: علي عوض عبيد المطيري

التاريخ: 27 / 5 / 2012



التوقيع:

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها: " مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) محاسبة عقود الإيجار (دراسة حالة)

وقد أجازت بتاريخ 27 / 5 / 2012.

<u>التوقيع</u>	<u>أعضاء لجنة المناقشة</u>	<u>الاسم</u>
	رئيساً ومشرفاً	الأستاذ الدكتورة رشا محمد حمادة
	عضواً	الدكتور مالك رشدي الحاج
	ممتحناً خارجياً	الأستاذ الدكتور محمد ياسين الرحاحلة

شكر وتقدير

أحمد الله وأشكره تعالى على ما أنعم به عليّ من فضل وتوفيق على إتمام هذا الجهد المتواضع، ويسرني أن أتقدم بجزيل الشكر والتقدير للأستاذ الدكتورة رشا حمادة التي تكرّمت مشكورة بقبول الإشراف على هذه الرسالة وتقديم النصح والإرشاد لي طيلة فترة إعدادها.

ويسرني أن أتقدم لكافة الأساتذة الكرام أعضاء الهيئة التدريسية في جامعة الشرق الأوسط بعظيم الامتنان والعرفان، وأقدم خالص شكري وتقديري للأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة الموقرة على تفضلهم بقبول مناقشة هذه الرسالة، فلم جميعاً كل الشكر والتقدير على تفضلهم بقراءة ومناقشة هذه الرسالة وإبداء ملاحظاتهم القيّمة.

كما وأشكر كل من أسهم في إنجاز هذا الجهد سواء بالتشجيع أو المساندة، وخاصة شركة الخطوط الجوية الكويتية التي يعود إليها الفضل في نجاحي في إتمام الدراسة التطبيقية، لما أبدوه من تعاون وتسهيلات، فلا يسعني إلا أن أسأل الله عز وجل التوفيق لهم في خدمة وطننا العزيز الكويت.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر والامتنان إلى إدارة هذا الصرح العلمي الكبير، جامعة الشرق الأوسط ممثلة برئيسها ونوابه الأفاضل على جهودهم الطيبة، كما وأخص بالشكر الأستاذ الدكتور عبد الناصر نور عميد كلية الأعمال.

الإهداء

إلى

ناظرة الفرح بروحها الطاهرة الساكنة في جنبات نفسي فلا أصدق بأنها تحت الثرى!
ولكنني أراها تنتظر فرحي بصمت رهيب غشاه الزمن لحظة فراق عزت على القلوب

والدتي رحمها الله

من جفت أفلامنا في وصفه ونحن نكتب له صفحات العرفان بالجميل! عنوانه الشموخ
والكبرياء غرسه نبتة في أوصالنا فأثمرت طيبا عجزت تعابير الكون الوفاء لصنيعه

والدي أطل الله في عمره

من سايرت أحلامي الكبيرة وهي في المهد وانتظرت الغد المشرق بصبر وهي تغرس
في نفسي العزم والتصميم لنسير ورتقي معا في دروب شاءها العلي القدير!

زوجتي الغالية

من تشدني إليهم ذكريات الطفولة الجميلة وحنين الأيام الخالية فيحملني إليهم شوق اللقاء
بعد الفراق على أكف تضرع إلى العلي القدير أن يكلاهم ويحفظهم جميعا

إخوتي وأخواتي الأعراء

من وهبت لهم نفسي ونذرت لحياتهم أغلى ما أملك لأراهم شامخين كصخرة يعز على
نفسى أن أراهم في غير تلكم الصورة الجميلة

أبنائي وبناتي

جميع الأحبة والأصدقاء وإلى كل من قدم لي العون والمساعدة في إنجاز هذه الرسالة

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	عنوان الرسالة
ب	تفويض الجامعة
ج	إجازة الرسالة
د	الشكر والتقدير
هـ	الإهداء
و	فهرس المحتويات
ح	قائمة الجداول
ط	قائمة الأشكال
ي	الملخص باللغة العربية
ك	الملخص باللغة الإنجليزية
الفصل الأول: الإطار العام للدراسة	
2	1-1 المقدمة
5	2-1 مشكلة الدراسة وعناصرها
6	3-1 أهداف الدراسة
7	4-1 أهمية الدراسة
9	5-1 فرضيات الدراسة
10	6-1 المصطلحات الإجرائية
10	7-1 حدود الدراسة
الفصل الثاني: الإطار النظري والدراسات السابقة	
المبحث الأول: الإطار العام للدراسة	
13	1-2 مفهوم التأجير التمويلي
21	2-2 التطور التاريخي لعقود التأجير التمويلي
27	3-2 انواع التأجير التمويلي
35	4-2 متطلبات التأجير التمويلي
38	5-2 مزايا عقود الإيجار التمويلي

43	6-2 عيوب عقود الإيجار التمويلي
44	7-2 تصنيف عقود الإيجار التمويلي لدى المؤجر
45	8-2 مخاطر التأجير التمويلي
47	9-2 مبررات اللجوء إلى أسلوب التأجير التمويلي
52	10-2 الإفصاح عن عقود الإيجار في القوائم المالية للمستأجر
المبحث الثاني: الدراسات السابقة	
54	11-2 الدراسات باللغة العربية
65	12-2 الدراسات باللغة الانجليزية
70	13-2 ما يميز الدراسة عن الدراسات السابقة
الفصل الثالث: منهجية الدراسة	
72	1-3 منهج الدراسة
72	2-3 مجتمع الدراسة والعينة
73	3-3 أسلوب الدراسة
73	4-3 المعالجة الإحصائية
73	5-3 أساليب جمع البيانات والمعلومات
الفصل الرابع: تحليل النتائج واختبار الفرضيات	
76	1-4 الإفصاح عن عقود الإيجار في القوائم المالية في شركة الخطوط الجوية الكويتية
90	2-4 اختبار الفرضيات
الفصل الخامس: الاستنتاجات والتوصيات	
98	1-5 الاستنتاجات
101	2-5 التوصيات
المراجع والملاحق	
104	المراجع باللغة العربية
108	المراجع باللغة الإنجليزية

قائمة الجداول		
الصفحة	عنوان الجدول	الجدول
26	حجم التأجير التمويلي ونموه، ونسبة انتشاره في أسواق دول مختارة (2007-2008)	الجدول (1-2)
32	مقارنة بين التأجير التمويلي والتأجير التشغيلي	الجدول (2-2)
78	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار الرأسمالية ببنود قائمة المركز المالي	الجدول (1-4)
80	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار الرأسمالية ببنود قائمة الدخل	الجدول (2-4)
82	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية ببنود قائمة المركز المالي	الجدول (3-4)
84	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية ببنود قائمة الدخل	الجدول (4-4)
85	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية ببنود قائمة المركز المالي	الجدول (5-4)

87	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية بنود قائمة الدخل	الجدول (4-6)
90	نتائج اختبار t . test للفرضية الجزئية الأولى (الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية)	الجدول (4-7)
91	نتائج اختبار t . test للفرضيات الفرعية	الجدول (4-8)
94	نتائج اختبار t . test للفرضية الجزئية الثانية (الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن عملياتها التشغيلية)	الجدول (4-9)
95	نتائج اختبار t . test للفرضيات الفرعية	الجدول (4-10)

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	الشكل
37	الهيكل التعاقدى لعقود الإيجار	الشكل (1-2)

الملخص

مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي

(17) محاسبة عقود الإيجار (دراسة حالة)

إعداد: علي عوض عبيد محمد

إشراف الأستاذ الدكتورة: رشا حمادة

هدفت الدراسة إلى التعرف على مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بمتطلبات تطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار، والتعرف على أهمية وأنواع وميزات وعيوب هذا النوع من التمويل (عقود الإيجار)، حيث تم مراجعة التقرير المالي الخاصة بالشركة لعام 2011 للتعرف على مدى تطبيق بنود المعيار من الناحية المحاسبية وذلك بالاعتماد على منهج (نوعي).

وقد أظهرت نتائج الدراسة أن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم وبدرجة مرتفعة بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية ببنود قائمة المركز المالي وبنود قائمة الدخل.

وعلى ضوء النتائج قدم الباحث عدداً من التوصيات أبرزها: الاستفادة من ما حققته دولة الكويت من تقدم ملحوظ على دول المنطقة في مجال الإيجار أو التمويل التأجيري، من خلال العمل على توظيف هذه الميزة النسبية وتكريسها بسرعة لكي تكون الكويت مركز إقليمي للتمويل التأجيري.

Abstract

The Commitment of Kuwait Airways Corporation of Applying the International Accounting Standard (17) Accounting for Leases (Case Study)

Prepared by: Ali Awadh

Supervised By: Prof. Dr. Rasha Hammad

The goal of the study is to identifying the commitment of Kuwait Airways of the requirement applying the international accounting standard (17) accounting for contract leases, and identifying the Importance, types, and advantages and disadvantages of this kind of finance (contact leases). The financial report which belongs to the company 2011 has been reviewed to identify to what extent the terms of the standards in terms of accounting depending on typical method.

The results of the study revealed that the Kuwait airways committed in high degree to apply the international accounting standard (17) accounting for contract leases of its capitalism and its operations and the statement items.

In light of the findings of the study, the researcher presents some recommendations: to benefit from what Kuwait state has achieved of obvious development over the countries of the region in the field of leasing or financial leasing, via employing this feature and devoted quickly so Kuwait will be international center for the financial leasing.

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

1-1 المقدمة

2-1 مشكلة الدراسة وعناصرها

3-1 أهداف الدراسة

4-1 أهمية الدراسة

5-1 فرضيات الدراسة

6-1 المصطلحات الإجرائية

7-1 حدود الدراسة

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

1-1 المقدمة

ظهرت في العقود القليلة الماضية وبالتحديد في خمسينيات القرن المنصرم، ظاهرة الإيجار كصيغة جديدة للاستثمار وذلك لمختلف أنواع الأصول الثابتة في الولايات المتحدة الأمريكية - عدا العقارات والمباني التي كانت موجودة قبل ذلك - ومن ثم انتقلت هذه الظاهرة إلى أوروبا واليابان في ستينيات القرن الماضي وسرعان ما انتشرت في بلدان العالم كأحد أشكال الاستثمار في أكثر من خمسين بلداً، وتبلغ الأصول التي تُمول حالياً بطريقة الإيجار في الولايات المتحدة الأمريكية حوالي 30% من إجمالي الأصول المشتراة، ويبدو أن هذا النوع من الاستثمار لاقى استحساناً وقبولاً كبيراً من قبل الشركات (عقل، 2006).

وقد واكب التطور في مجال عقود الإيجار اهتمام متزايد في مجال الدراسات المحاسبية في محاولة لإرساء مجموعة من المعايير التي تحكم المحاسبة عن عقود الإيجار، بحيث تحقق الاتساق في المعالجة المحاسبية في سجلات ودفاتر المؤجرين والمستأجرين، وتضمن قياس نتيجة الأعمال، والإفصاح عن المركز المالي بما يتفق والمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. وفي الدول المتقدمة قامت لجنة معايير المحاسبة بالمملكة المتحدة (Accounting Standards Committee) في أكتوبر عام

1981 بإصدار المعيار المحاسبي رقم (21) تحت عنوان (المحاسبة عن عقود الإيجار والشراء التأجيري). كما أصدرت لجنة معايير المحاسبة الدولية (International Accounting Standards Committee) المعيار رقم "17" المحاسبة عن عقود الإيجار في أكتوبر 1980، والذي تم تعديله عام 1997 والذي يؤيد أسلوب رسملة عقود التأجير التمويلي. (محضار، 2005)

وقد تم وضع المعيار (17) المعدل بحيث يحل محل المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر "محاسبة عقود الإيجار" والذي تم اعتماده من قبل مجلس لجنة المعايير المحاسبية الدولية بنسخته المعاد صياغتها عام 1997. بحيث أصبح المعيار المعدل نافذ المفعول على البيانات المالية للفترة التي تبدأ في الأول من كانون الثاني (يناير) 1999، وقد هدف هذا المعيار أن يبين للمستأجرين والمؤجرين السياسات والإفصاحات المحاسبية المناسبة لتطبيقها فيما يتعلق بعقود الإيجار التمويلي والتشغيلي.

يهدف المعيار المحاسبي (17) إلى وصف سياسات المحاسبة المناسبة المتعلقة بعقود الإيجار (المستأجرين والمؤجرين) والسياسات المحاسبية والإفصاح المناسبين لتطبيقها فيما يتعلق بتلك العقود، يعتمد تصنيف عقود الإيجار على القدر الذي تكون فيه المخاطر والمكافآت العرضية بالنسبة لملكية أصل مستأجر متضمنة مع المؤجر أو المستأجر، ويصنف عقد الإيجار على أنه عقد إيجار تمويلي إذا نقل بشكل جوهري كل المخاطر والمكافآت العرضية إلى الملكية، ويصنف على أنه عقد إيجار تشغيلي إذا لم ينقل بشكل أساسي كل المخاطر والمكافآت العرضية إلى الملكية.

وقد ظهرت الحاجة إلى هذا النوع من العقود بشكل خاص في القطاعات ذات الطبيعة الاستثمارية الضخمة، كقطاع النقل بشكل عام وشركات الطيران بشكل خاص، باعتبارها أحد المصادر التمويلية المهمة نظراً لتراجع المصادر التمويلية لدى اصحاب تلك الشركات، ولدى الحكومات أيضاً فجاءت هذه العقود كأحد الصيغ الاستثمارية المهمة.

ويتطور الاقتصاد الكويتي بشكل عام وانفتاحه على العالم وما صاحب ذلك من حركة طيران نشطة من وإلى الكويت، ظهرت شركة الخطوط الجوية الكويتية بوصفها شركة رائدة في عالم الطيران في الشرق الأوسط حيث تأسست عام 1954 م برأسمال قدره (150 ألف دينار كويتي)، واستخدمت طائرات DC 3- لتسيير رحلات إلى بيروت والقدس ودمشق وعبادان. وبحلول عام 1955 كانت شركة الطيران الجديدة تواجه مصاعب مالية، مما دفع الحكومة تقديم المساعدة عن طريق تملك 50% من أسهم الشركة ونتيجة ذلك تضاعف رأس مال الشركة وتم تغيير اسمها إلى مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية. واعتمد مجلس الوزراء قراراً برقم 444 لسنة 2011 تحتفظ بموجبه شركة الخطوط الجوية الكويتية بعد تأسيسها بكافة الحقوق والامتيازات المقررة حالياً لشركة الخطوط الجوية الكويتية لمدة سبع سنوات من تاريخ حصولها على شهادة المشغل (AOC). وجاء في القرار رقم 444 بشأن بعض القواعد والإجراءات التنفيذية للقانون رقم 6 لسنة 2008 في شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة منشورة في الجريدة الرسمية بالعدد 1020 بتاريخ 27 مارس الجاري في

المادة الرابعة من القرار أن تحتفظ الشركة الجديدة بكافة الحقوق والامتيازات المقررة للمؤسسة، ويبلغ رأس مال الشركة 220 مليون دينار كويتي (التقرير السنوي، 2011، الصادر عن شركة الخطوط الجوية الكويتية).

وقد لجأت الشركة إلى إصلاحات هيكلية تمثلت باستخدام وسائل تمويل مختلفة منها استئجار الطائرات بهدف إدخال التحسينات الرأسمالية على هيكلها الأساسية، ويشمل أسطول الشركة حالياً الطائرات التالية : ثلاث طائرات A320-200s وثلاث طائرات A310-300s وخمس طائرات RS605-A300 وأربع طائرات S-300 A340، طائرتين B777 ليصبح عدد الطائرات في أسطول الكويتية إلى 17 طائرة. ونظراً لأهمية هذا الموضوع فقد جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على مدى التزام الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) حول محاسبة عقود الإيجار.

2-1 مشكلة الدراسة وعناصرها

تكمن مشكلة الدراسة في التحقق والكشف عن مدى تطبيق شركة الخطوط الجوية الكويتية لبنود المعيار المحاسبي الدولي 17 الخاص بمحاسبة عقود الإيجار باعتبارها تعتمد بشكل رئيسي على الإيجار التمويلي لأصولها المتمثلة بالطائرات. ولهذا فإن الغرض من هذه الدراسة هو معرفة مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) حول محاسبة عقود الإيجار.

عناصر مشكلة الدراسة

ولتحقيق الغرض من الدراسة قام الباحث بطرح السؤال التالي: هل تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية؟ وقد انبثق عن هذا السؤال عدد من الاسئلة الفرعية وكما يلي:

1- هل تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بطريقة العرض والتبويب عن

أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية؟

2- هل تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية

عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية؟

3- هل تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بعقود الباطن عن أصولها

الرأسمالية وعملياتها التشغيلية؟

4- هل تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بالإيجارات المشروطة عن

أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية؟

3-1 أهداف الدراسة

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

1- التعرف على متطلبات تطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) محاسبة عقود الإيجار

في الخطوط الجوية الكويتية.

- 2- التعرف على أهمية وأنواع وميزات وعيوب هذا النوع من التمويل (عقود الإيجار) ومقارنته بأساليب تمويلية أخرى.
- 3- بيان أهمية عقود الإيجار التمويلية في قطاع الطيران بهدف تحديث هيكلها الأساسية وأصولها الاستثمارية.
- 4- التعرف على مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) محاسبة عقود الإيجار وكذلك معوقات تطبيقه والصعوبات التي تواجه الشركة في التطبيق.
- 5- الوصول إلى آليات واضحة لاستخدام عقود التأجير التمويلي في شركة الخطوط الجوية الكويتية بهدف تفعيل هذه الشركة وتعزيز مركزها.

1-4 أهمية الدراسة

تتبع أهمية هذه الدراسة من الأهمية التي تكتسبها شركة الخطوط الجوية الكويتية، كأحد أكبر الشركات في منطقة الخليج العربي، والتي تعتمد بشكل كبير على عقود الإيجار التمويلي فيما يخص أصولها الرأسمالية كأحد أهم مصادر التمويل الاستثماري فيها، نظرا لارتفاع تكاليفها الرأسمالية واستمرار حاجتها لصيانة وتجديد تلك الأصول، بهدف الاستمرار بتقديم خدماتها وتحسينها إن أمكن وتعتمد شركة الخطوط الجوية الكويتية هذه الاستراتيجية دون أن تفقد سيطرتها على إدارة الشركة في تقديم خدماتها بكفاءة وفعالية.

وتأتي هذه الدراسة للتعرف على مدى تقيد الشركة بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار بما يساعدها في توجيه أعمالها وتنظيمها على اسس علمية ودولية مقبولة، إذ إن هذه الصيغ الاستثمارية قد أسهمت في رفع معدلات النمو الاقتصادي في كثير من الدول المتقدمة، مما يتطلب البحث في كيفية المعالجة المحاسبية لها وفقا للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية، كما تتزايد أهمية هذه الدراسة من خلال النظر إلى الأمور التالية:

- 1- تركيزها بالدرجة الأولى على ظاهرة سائدة في التمويل وهي "عقود الإيجار"، وبالتالي إمكانية إضافة قدر من المعلومات حول دراسة هذا النوع من العقود.
- 2- تجرى هذه الدراسة في ظل اهتمام كبير بتطوير وسائل تمويل شركة الخطوط الجوية الكويتية، لذلك فهي تجرى في بيئة الأعمال الكويتية.
- 3- إنها تسلط الضوء على محاسبة عقود الإيجار في الخطوط الجوية الكويتية، وترصد القائمين عليها بالملاحظات والتقييم المناسب الذي ينعكس على تطوير أدائها في المستقبل للحفاظ على دورها الوطني.
- 4- أنها توفر قاعدة معلومات وبيانات حول معيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار، مما يسهم في إثراء المكتبة العربية بشكل والمكتبة الكويتية بشكل خاص في هذا الموضوع.
- 5- إنها تأتي كمساهمة في التعريف بأهمية الخطوط الجوية الكويتية كعامل مهم من عوامل استقرار الاقتصاد الوطني لدولة الكويت.

6- إمكانية الوصول إلى نتائج حول موضوع معيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بحاسبة عقود الإيجار بحيث يمكن على ضوءها تقديم مجموعة من التوصيات من شأنها أن تسهم في توجيه شركات الطيران إلى أهمية تطبيق محاسبة عقود الإيجار.

1-5 فرضيات الدراسة

تستند هذه الدراسة على فرضية رئيسة مفادها: لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية. وقد انبثق عن هذه الفرضية عدد من الفرضيات الفرعية، وكما يلي:

- 1- لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بطريقة العرض والتبويب عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية.
- 2- لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية.
- 3- لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بعقود الباطن عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية.
- 4- لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بالإيجارات المشروطة عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية.

6-1 المصطلحات الإجرائية

قام الباحث بتحديد المعاني الإجرائية للمصطلحات المستخدمة في الدراسة وكما يلي:

عقد الإيجار: هو اتفاقية يعطي المؤجر إلى المستأجر بموجبها حق استخدام أصل لفترة زمنية متفق عليها مقابل دفعة أو سلسلة دفعات (IAS, 17).

عقد الإيجار التمويلي: هو عقد ينقل بشكل جوهري كافة المخاطر والمنافع المتعلقة بملكية أصل، وقد يتم أو لا يتم تحويل حق الملكية في نهاية الأمر (IAS, 17).

عقد الإيجار التشغيلي: هو عقد لا يحول بشكل جوهري جميع المخاطر والمكافآت المتعلقة بالملكية إلى المستأجر، ويعتمد على جوهر العملية وليس على شكل العقد (IAS, 17).

7-1 حدود الدراسة

تتمثل حدود الدراسة فيما يلي:

- 1- الحدود المكانية: تقتصر هذه الدراسة على شركة الخطوط الجوية الكويتية.
- 2- الحدود الزمانية: فإنها كانت خلال الفترة الواقعة ما بين تشرين الأول 2011 وحتى نيسان 2012.

الفصل الثاني

الإطار النظري والدراسات السابقة

المبحث الأول: الإطار العام للدراسة

- 1-2 مفهوم التأجير التمويلي
- 2-2 التطور التاريخي لعقود التأجير التمويلي
- 3-2 أنواع التأجير التمويلي
- 4-2 متطلبات التأجير التمويلي
- 5-2 مزايا عقود الإيجار التمويلي
- 6-2 عيوب عقود الإيجار التمويلي
- 7-2 تصنيف عقود الإيجار التمويلي لدى المؤجر
- 8-2 مخاطر التأجير التمويلي
- 9-2 مبررات اللجوء إلى أسلوب التأجير التمويلي
- 10-2 الإفصاح عن عقود الإيجار في القوائم المالية للمستأجر

المبحث الثاني: الدراسات السابقة

- 18-2 الدراسات باللغة العربية
- 19-2 الدراسات باللغة الانجليزية
- 20-2 ما يميز الدراسة عن الدراسات السابقة

الفصل الثاني

الإطار النظري والدراسات السابقة

يتناول هذا الفصل التعرف على الأطر المختلفة للمفاهيم النظرية المتعلقة بالمعيار المحاسبي الدولي (17) حول محاسبة عقود الإيجار، وقد تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين بحيث تناول الأول الإطار العام للدراسة، وخصص المبحث الثاني لمراجعة أهم الأدبيات والدراسات السابقة حول موضوع الدراسة الحالية.

المبحث الأول: الإطار العام للدراسة

مقدمة

لقد أدت التغييرات السياسية التي حدثت في نهاية الثمانينيات من القرن العشرين الماضي إلى تحولات اقتصادية كبيرة تمثلت أهمها؛ بالاتجاه بقوة نحو اقتصاديات السوق، والقيام بتبني سياسة الخصخصة (Privatization) والتي منحت القطاع الخاص الدور الأكبر في إدارة النشاط الاقتصادي، الأمر الذي دفع باتجاه البحث عن أساليب تمويلية جديدة، بحيث تكون أكثر مرونة، وبشكل يتناسب مع ظروف وطبيعة اقتصاد السوق، وخاصة في تمويل التجهيزات الرأسمالية الضخمة في مختلف قطاعات البنية الأساسية، وتنفيذ برامج الإصلاحات الهيكلية، أمام تراجع المصادر التمويلية التقليدية – الذاتية والحكومية، المحلية والأجنبية – وعجزها عن الوفاء بمتطلباتها الاستثمارية المتزايدة،

وقصورها عن إدخال التحسينات الرأسمالية عليها، وتطويرها، لتواكب الأساليب الحديثة في التشغيل (حنفي، 2010، ص49).

وقد شكل التأجير التمويلي (Financing Lease) أحد أهم الأساليب التشغيلية، حيث شاع استخدامها وبشكل كبير في السنوات الأخيرة، في ظل التطورات التكنولوجية في صناعة التجهيزات الرأسمالية والاستثمارية، وذلك من أجل الإسراع بتنفيذ الإصلاحات الهيكلية في قطاعات البنية الأساسية، ومواجهة التحديات الناجمة عن العولمة، وتدويل الاقتصاد، وتحرير الأسواق، لاسيما بعد أن أثبتت هذه الصيغة الاستثمارية نجاحها في تقليص أعباء المالية العامة، ورفع معدلات النمو الاقتصادي في كثير من الدول المتقدمة (حناوي، 2009، ص191).

وقد انتشرت عقود التأجير في السنوات الأخيرة بشكل كبير في معظم دول العالم وخاصة أمريكا وأوروبا وذلك نظرا للمزايا العديدة التي توفرها للمستأجر مقارنة مع عدم تملك الأصل ومن هذه المزايا أنها توفر مصدر تمويل سهل الحصول عليه، كما أنها تجنب المستأجر مخاطر تقادم الأصول نتيجة التطورات التكنولوجية، كما تمتاز بالمرونة في فترة الاستخدام والدفع وفي أنها أقل تكلفة ولها مزايا تتعلق بضريبة الدخل.

2-1 مفهوم التأجير التمويلي

لقد تزايدت عمليات التأجير التمويلي تلبية لحاجة المشروعات والدول إلى مصادر

تمويل لتحقيق طموحها وحاجاتها باستئجار المعدات والأدوات لاستعمالها في العمليات

الإنتاجية، ويقوم نظام أو آلية التأجير التمويلي بعده أحد وسائل التمويل متوسط الأجل وطويل الأجل على فكرة قيام شركة التأجير التمويلي بشراء ما يحتاج إليه المشروع، أو الكيان بناء على طلبه من أصول إنتاجية أو تقوم بإنشاء التوسعات العمرانية المطلوبة وبذلك تكون هذه الشركة هي المالك القانوني للأصول الإنتاجية أو الشركات، ثم تقوم بتأجيرها للمشروع أو الكيان طالب التمويل مقابل إيجاز يتفق عليه بينهما (جندي، 2008).

تعد عقود التأجير التمويلي من أكثر طرق التمويل خارج قائمة المركز المالي شيوعاً وأقدمها، ويرجع ذلك إلى أنها تعدّ أداة عملية تحقق بعض المنافع لطرفين أو ثلاثة في كثير من الأحيان، فهي بالنسبة للمستأجر أداة للحصول على الأصول الرأسمالية طويلة الأجل دون أن يتطلب ذلك تحمل المصروفات الرأسمالية الباهظة للحصول عليها عن طريق الشراء، كما تمثل بالنسبة للمنتج وسيلة لترويج منتجاته من هذه السلع، وفي أحيان كثيرة يقوم ممول معين لتمويل العملية وبالتالي فهو وسيلة لتوظيف الأموال، هذه المزايا، إلى جانب مزايا أخرى، تعد أساس انتشار وشيوع هذا النوع من العقود (جندي، 2005، ص48).

وتعدّ عمليات الإيجار بالنسبة للشركات المستأجرة وسيلة جيدة لتمويل عملياتها وخصوصاً إذا ما أمكنها معالجة عمليات الاستئجار على أنها عمليات تشغيلية لا يترتب عليها تسجيل ديون طويلة الأجل، في هذه الحالة تكون الشركة قد حصلت على تمويل من خارج الميزانية، الأمر الذي دفع الشركات إلى ابتكار وسيلة أخرى للتمويل

باستخدام عقود الإيجار، فبعض الشركات تحت ضغط الحاجة إلى تمويل عمليات وبرامج أخرى قد تبيع أصل أو مجموعة أصول رأسمالية وتستأجرها في الحال بعقود طويلة الأجل وهو ما يعرف بالبيع ثم الاستئجار Sale-Leaseback. هذا الإجراء يعد في جوهره اقتراضاً بضمان أصل معين من خارج الميزانية، وذلك إذا تمكنت الشركة من اتباع طريقة الإيجار التشغيلي في المحاسبة عن الأصل المستأجر (عيسى، 2007).

وبالرغم من أن عقد الإيجار التمويلي هو من العقود التشغيلية، إلا أن مجلس معايير المحاسبة المالية رأى أنه في الحالات التي يترتب على عقد الإيجار تحويل كل المخاطر والمنافع المهمة المرتبطة بالأصل يجعل من عقد الإيجار في جوهره شراء بالتقسيط على الرغم من أنه إيجار من الناحية الظاهرية، حيث أنه يؤكد على ضرورة رسملة عقد الإيجار في سجلات المستأجر إذا تحقق أي شرط من الشروط الآتية:

(جزار، 2008، ص132)

- 1- انتقال ملكية الأصل إلي المستأجر في نهاية مدة عقد الإيجار.
- 2- النص على حق التفاوض على شراء الأصل في عقد الإيجار.
- 3- يغطي عقد الإيجار 75% على الأقل من العمر الإنتاجي الباقي للأصل ولا يسري ذلك على العقود التي تبرم خلال ال 25% الأخيرة من العمر الإنتاجي للأصل.
- 4- أن القيمة الحالية للمدفوعات الإيجارية تعادل 90% من القيمة العادلة للأصل وقت الإيجار.

وبناءً عليه إذا توافر أي شرط من هذه الشروط وجب على الشركة المستأجرة
 رسملة الدفعات النقدية المترتبة على عقد الإيجار والاعتراف بالالتزام الناشئ عنها
 مقابل الاعتراف بالأصل المستأجر في ميزانية الشركة، وبهذا بدا مجلس معايير
 المحاسبة في البداية أنه عالج جانباً كبيراً من عملية التمويل خارج الميزانية المترتبة
 على عقود الإيجار، ومع هذا فإن الشروط السابقة واجهت صعوبات عملية بالغة عند
 التحقق منها الأمر الذي دفع العديد من الشركات إلى التحايل على هذه الشروط للخروج
 عن المعالجة المحاسبية الملزمة (جزار، 2008، ص134)

يعرف التمويل التأجيري بأنه: " عقد يمنح من خلاله مالك الأصول للمستأجر حق
 استخدام الأصول الإنتاجية، والاحتفاظ بالأرباح مدة زمنية متفقاً عليها تراوح عادةً ما بين
 6-10 سنوات أو أكثر مقابل دفع إيجار عادة ما يبلغ إجمالي القيم الإيجازية المدفوعة
 خلال مدة العقد معظم، أو كامل تكلفة الأصل محل الإيجار، فضلاً عن هامش ربحي
 مناسب للمؤجر (رشيد، 2007 ، ص60).

يعرف عقد الإيجار التمويلي على أنه اتفاق يتنازل بموجبه المؤجر للمستأجر
 لمدة محددة عن حق استعمال أصل مقابل دفع واحد أو دفعات عديدة، ويمكن التميز بين
 عقد إيجار تمويلي وعقد إيجار بسيط تشغيلي: (Saeh, Amjad, 2008, P: 5)

1- عقد إيجار التمويل هو عقد إيجار تترتب عليه عملية تحويل شبه كلي
 مخاطر ومنافع ذات صلة بملكية أصل إلى مستأجر، مقرون بتحويل الملكية عند
 انتهاء مدة العقد أو عدم تحويلها.

2- عقد الإيجار البسيط وهو كل عقد إيجار آخر غير عقد إيجار التمويل، ولا تترتب عليه عملية تحويل شبه كلي مخاطر ومنافع ذات صلة بملكية أصل إلى مستأجر.

ورد بموجب المعيار السابع عشر بأن تعريف عقد الإيجار التمويلي هو عقد ينقل بشكل جوهري كافة المخاطر والمنافع المتعلقة بملكية أصل، وقد يتم أو لا يتم تحويل حق الملكية في نهاية الأمر. وقد استخدم المعيار الدولي AIS17 المصطلحات الأساسية المتعلقة بعقد الإيجار التالية: (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005، ص 327-329).

1- **بدء عقد الإيجار:** هو تاريخ اتفاقية الإيجار أو التزام الأطراف بالأحكام الرئيسية لاتفاقية الإيجار، أيهما أقرب.

2- **مدة عقد الإيجار:** هي الفترة غير القابلة للإلغاء التي تعاقد فيها المستأجر لاستئجار الأصل، بالإضافة إلى أي فترات أخرى يكون فيها للمستأجر حق اختيار الاستمرار في استئجار الأصل مقابل دفعة أخرى أو بدونها، مع وجود التأكيد بشكل معقول عند بدأ العقد أن المستأجر سوف يمارس حقه بموجب ذلك الخيار.

3- **الحد الأدنى لدفعات عقد الإيجار:** هي المبالغ التي يدفعها المستأجر أو قد يطلب منه دفعها طيلة مدة عقد الإيجار، باستثناء بدل الإيجار المحتمل وتكاليف الخدمات والضرائب التي سيقوم المؤجر بدفعها واستردادها بالإضافة إلى ما يلي:

أ- بالنسبة للمستأجر، أية مبالغ مضمونة من قبله أو من قبل طرف مرتبط به،
أو

ب- بالنسبة للمؤجر، أي مبلغ من القيمة المتبقية مضمون له من قبل أي من:

- المستأجر، أو

- طرف مرتبط بالمستأجر، أو

- طرف ثالث مستقل قادر ماليا على الوفاء بهذا الضمان.

على أنه إذا كان للمستأجر حق خيار شراء الأصل بسعر يتوقع أن يكون أقل بدرجة كافية من القيمة العادلة للأصل في التاريخ الذي يمكن فيه ممارسة هذا الخيار، أي عند بدء عقد الإيجار فإن الحد الأدنى من دفعات الإيجار تشمل الحد الأدنى من المبالغ المستحقة الدفع طيلة مدة عقد الإيجار، بالإضافة إلى الدفعة المطلوبة لممارسة حق خيار الشراء هذا.

4- القيمة العادلة: هي المبلغ الذي يمكن به شراء أصل أو بيعه أو تحمل التزام أو تسديده في صفقة جارية بين أطراف راغبة أي بخلاف البيع الجبري أو التصفية.

5- العمر الاقتصادي: هو إما:

أ- الفترة التي من المتوقع خلالها أن يكون الأصل قابلاً للاستعمال اقتصادياً من قبل مستخدم واحد أو أكثر، أو

ب- عدد وحدات الإنتاج أو الوحدات لمشابهة التي يتوقع الحصول عليها من الأصل من قبل مستخدم واحد أو أكثر.

6- العمر النافع: هي الفترة الباقية المقدره من بدء مدة عقد الإيجار دون أن تحددها مدة

عقد الإيجار والتي يتوقع خلالها أن تستهلك المنشأة المنافع الاقتصادية للأصول.

7- القيمة المتبقية المضمونة: هي:

أ- بالنسبة للمستأجر ذلك الجزء من القيمة المتبقية المضمون من قبل المستأجر،

أو من قبل طرف له علاقة بالمستأجر (قيمة الضمان هي الحد الأعلى من

المبلغ الذي يمكن في أي حال أن يصبح مستحق الدفع).

ب- بالنسبة للمؤجر ذلك الجزء من القيمة المتبقية المضمون من قبل المستأجر

أو من قبل طرف ثالث ليس له علاقة بالمؤجر والذي هو قادر ماديا على الوفاء

بالالتزامات بموجب الضمان.

8- القيمة المتبقية غير المضمونة: هي ذلك الجزء من القيمة المتبقية من الأصل

المؤجر والذي لا يضمن المؤجر تحقيقه فقط من قبل طرف له علاقة بالمؤجر.

9- إجمالي الاستثمار في عقد الإيجار: هو إجمالي الحد الأدنى من دفعات الإيجار

بموجب عقد إيجار تمويلي من وجهة نظر المؤجر وأية قيمة متبقية غير مضمونة

تستحق للمؤجر.

10- دخل التمويل غير المكتسب: هو الفرق بين:

أ- صافي الحد الأدنى من دفعات الإيجار بموجب عقد إيجار تمويلي من وجهة

نظر المؤجر وأية قيمة متبقية غير مضمونة تستحق للمؤجر.

القيمة الحالية للبند (أ) أعلاه حسب سعر الفائدة الضمني في عقد الإيجار.

11- صافي الاستثمار في عقد الإيجار: هو إجمالي الاستثمار في عقد الإيجار ناقصا دخل التمويل غير المكتسب.

12- سعر الفائدة الضمني في عقد الإيجار: هو سعر الخصم عند بدء عقد الإيجار الذي يجعل القيمة الإجمالية لما يلي مساوية للقيمة العادلة للأصل المؤجر:

أ- الحد الأدنى لدفعات عقد الإيجار.

ب- القيمة المتبقية غير المضمونة.

13- سعر الفائدة التفاضلي على الاقتراض للمستأجر: هو سعر الفائدة الذي يجب أن يدفعه المستأجر في عقد إيجار مشابه، أو إذا كان من غير الممكن تحديد ذلك، السعر الذي كان سيتحمله المستأجر عند بدء عقد الإيجار لاقتراض الأموال اللازمة لشراء الأصل على مدى فترة مماثلة ومع ضمان مماثل.

14- الإيجار المحتمل: هو ذلك الجزء من دفعات الإيجار غير محدد المبلغ، ولكنه مبني على عامل عدا عن مجرد مرور الوقت مثال ذلك النسبة المئوية للمبيعات، مقدار الاستعمال، مؤشرات السعر، أسعار الفائدة في السوق.

15- الملحق رقم (1) المرفق يبين نص المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل في عام 1997).

ويرى الباحث أن عقد الإيجار هو عبارة عن عقد يتم إبرامه بين طرفين هما المؤجر والمستأجر، يتم بموجبه تقديم أصل مثل معدات أو آلات أو خلافه من قبل

المؤجر لاستخدامه من قبل المستأجر لفترة يتم تحديدها في العقد، مقابل أن يدفع المستأجر إلى المؤجر دفعات نقدية في الغالب يتم الاتفاق على قيمتها وتاريخ تسديدها.

2-2 التطور التاريخي لعقود التأجير التمويلي

بدأ أسلوب التأجير التمويلي مع الفينيقيين منذ القرن الرابع عشر قبل الميلاد وقد كان ذلك في صورة استئجار للسفن، وبعد ذلك انتقل إلى تأجير الأراضي والعقارات في الحضارة البيزنطية، إلا أنه لم يكن ذا وزن نسبي مهم ومرجح آنذاك، وظهر في الاقتصاد الإسلامي أيضاً وفق شروط شرعية مقبولة يكون موضوعه مادياً ما يشبه ذلك.

وعرف بنظام الإيجارة عينياً ملموساً يفضي إلى التملك. وقد تطور هذا المصدر التمويلي بشكله المعاصر، وانتشاره الفعال، وفق صيغة مالية استثمارية متخصصة، قد جاء مصاحباً للتطورات الاقتصادية والتكنولوجية الحاصلة في الدول الصناعية الكبرى، ولاسيما بعد الحرب العالمية الثانية، والتوسع الكبير في النشاط الاقتصادي، إذ بدت الصورة واضحة في تأجير العقارات والفنادق بموجب عقود التشغيل والإدارة بين المالك والشركة المستأجرة مدة محدودة مقابل إيجار معين، أو نسبة من الدخل الصافي (عثمان، 2011، ص606).

لقد أثرت أزمة الكساد العالمي التي حدثت في عقد الثلاثينيات من القرن العشرين، وكذلك أحداث الحرب العالمية الثانية بشكل كبير على الوضع المالي للشركات الصناعية والتجارية في مختلف دول العالم، لذلك سعت هذه الشركات مع توقف الحرب

العالمية الثانية إلى زيادة حجم المبيعات بكافة الوسائل للحصول على الموارد اللازمة لبناء وتطوير البنى التحتية لأنشطتها الاستثمارية والتشغيلية، ومن هذه الوسائل البيع الإيجاري ولم يتم توثيق المعاملات الأولى كونها معاملات ثنائية لم يجر الإفصاح عنها وخضعت للأعراف التجارية لعدم وجود تنظيم قانوني ينظم خصوصية العلاقة بين طرفي العقد، وقد استمر نشاط البيع الإيجاري وتطورت تطبيقاته بمرور الزمن وحتى الوقت الحاضر لا سيما شركات إنتاج الطائرات والسفن وغيرها (جندي، 2008، ص43).

كما واجه طرفي عقد البيع لبعض الصناعات أزمات مالية كبيرة لم يكن أمام البائع فيها إلا أن يبيع نقداً، ولم يكن أمام المشتري إلا الشراء بثمن يسدد على أقساط أو دفعات إيجارية طويلة الأمد، حيث كان من نتائج هذه الأزمة ظهور الشركات التمويلية لإنجاح معاملة البيع كونها وسيطاً بين طرفي العقد، إذ تقوم بشراء الأصل المطلوب من البائع نقداً ثم تقوم بتأجيله إلى الطرف الآخر تأجيراً تمويلاً ينتهي بالتملك، ولتحقيق الغايات المطلوبة كان لابد من تأسيس شركات خاصة لتمويل مثل هذه الأنشطة أو تطوير المصارف التجارية لتحقيق ذلك (أبو السعود، 2008، ص57).

وفي ظل التطور التكنولوجي الذي حصل في مجال صناعة النقل خلال النصف الثاني من القرن العشرين الماضي، وعدم قدرة سوق الإقراض النقدية على استيعاب احتياجاتها الاستثمارية كلها، فقد نال التأجير التمويلي أهمية خاصة بالنسبة إلى صناعة النقل، وذلك بسبب المزايا والإيجابيات في تطبيقه، فضلاً عن أنه يتصف بالبساطة

والسهولة، وأصبح في مدة وجيزة من أحدث الأساليب التمويلية الداعمة لمشروعاته العملاقة، وتمويل تجهيزاتها الرأسمالية الضخمة. وقد ظهر ذلك من خلال تأجير السفن، والطائرات، والسيارات، وكذلك الخطوط الحديدية، ووحداتها المتحركة، وغيرها من التجهيزات الإنتاجية المختلفة التي تنامت في ضوء تزايد حجم مشروعاتها، وتنوع أوجه نشاطها، وتعدد جوانبها.

لقد تم توثيق ظهور التأجير التمويلي بصورته الحديثة عام 1950 في الولايات المتحدة الأمريكية عندما تم تأسيس بوت شركة U.S. Leasing Corporation، الرأسمالية المحدودة في البداية، إلا أن نشاطها انتشر بسرعة كبيرة، وامتدت أعمالها لعملاء كانوا يفوقونها من حيث؛ الحجم، والقدرة المالية، وترجع هذه المكانة الكبيرة التي تبوأتها إلى ما أتيج لها من تسهيلات ائتمانية، وقد تطور استخدام التأجير التمويلي عام 1960 عندما سمح للمصارف التجارية بممارسته في الولايات المتحدة، وأيقنت البنوك التجارية فيها بأن التأجير نشاط مربح ومضمون، كما شهد نفس العام 1960 إنشاء أول شركة للتأجير التمويلي في المملكة المتحدة باسم الشركة التجارية للتأجير Mercantile Leasing Company، ثم شهدت إيطاليا إنشاء شركة Ail Corporation للتأجير وذلك في عام 1961 الذي شهد أيضا بدايات التأجير التمويلي في فرنسا (فهمي، 2007، ص63).

وبحلول منتصف الستينيات من القرن الماضي توسعت لنشاطات التأجيرية في معظم الدول الأوروبية، واليابان، وأستراليا، وغيرها، ليصل حجم عمليات التأجير

التمويلي في مطلع التسعينيات إلى ما يقارب 302 مليار دولار، ولأغراض تنظيم العلاقة بين طرفي عقد الإيجار التمويلي أصدرت فرنسا عام 1966 أول قانون لتنظيم هذا النشاط وألحقته بمرسومين لهذا الغرض عامي 1967 و 1972، وقد تبعت بلجيكا فرنسا في هذا الشأن بإصدار المرسوم الملكي رقم 55 لعام 1967 فيما تدخل المشرع البرازيلي عام 1974 لتنظيم نشاط التأجير التمويلي من خلال القانون رقم 99، ثم شهدت إسبانيا عام 1977 إصدار أول مرسوم لتنظيم النواحي المحاسبية والمالية للشركات العاملة في مجال التأجير التمويلي وتبعتها دول العالم بإصدار وتعديل التشريعات اللازمة لذلك. أما إيطاليا فقد نظمت نشاط التأجير التمويلي بالقانون رقم 183 لعام 1976 وتبعتها البرتغال في هذا الشأن بعد 3 أعوام، واستمرت عملية إصدار القوانين وتطويرها في مختلف دول العالم، ويطبق حالياً في غالبية دول العالم معيار المحاسبة الدولي رقم 17 لعام 1997 لتوحيد المعالجة المحاسبية والمساعدة في تقييم الأداء وبيان كفاءة التأجير التمويلي كأداة فعالة لتمويل المشروعات الاقتصادية وتوفير المستلزمات الأساسية للحياة الاجتماعية للأفراد، وفي مسح أجراه المعهد الأمريكي للمحاسبين القانونيين عام 1999 اظهر أن 541 من إجمالي 600 شركة شملها المسح تمارس أنشطة تتعلق بعقود الإيجار (أبو السعود، 2009، ص70-71).

وتشير الإحصاءات الدولية أن خدمات التأجير التمويلي استمرت في التزايد والنمو المضطرد، إذ استحوذت في المتوسط على نسبة 25 % من حجم الاستثمارات الرأسمالية العالمية في نهاية القرن العشرين، إذ تم توظيف أكثر من نصفها (66%) في

وسائط النقل والمواصلات والبنى التحتية الأساسية، في ظل العلاقة الطردية والوثيقة بين حجم الإنفاق الاستثماري، وسوق الائتمان الإيجاري، وتبين إحصاءات البنك الدولي السنوية أن حجم عمليات التأجير على مستوى العالم وصل إلى 643 مليار دولار وذلك في نهاية عام 2008 وبزيادة وصلت إلى ما يقارب 50 % على عام 2000 ، حيث احتلت أوروبا الموحدة المرتبة الأولى من سوق التأجير العالمي وبلغت حصتها من عمليات التأجير 312 مليار دولار أي حوالي 49 % من إجمالي العمليات التأجيرية في العالم على الرغم من تراجع سوق التأجير التمويلي في عدد من دولها، مثل إسبانيا في حين تراجعت حصة الولايات المتحدة الأمريكية من سوق التأجير العالمي، أما اليابان فعلى الرغم من تقدمها اقتصاديا يشكل حجم التأجير فيها 9% فقط من حجم التمويل الكلي (عثمان، 2011، ص607).

أما عن الدول التي في طريقها إلى التقدم، كرومانيا وسلوفاكيا وهنغاريا فمتوسط حجم التأجير إلى حجم التمويل الكلي يشكل 16%، وفي دول كتونس والمغرب والأردن فيبلغ حجم التأجير الكلي في هذه الدول مجتمعة نحو 700 مليون دولار تشكل ما نسبته 5% من حجم التمويل الكلي، وهذه النسب في ازدياد فالحاجة إلى التأجير تزداد طالما أن هناك نموا في هذه الدول (جندي، 2008، ص56).

كذلك كان للدول العربية نصيب من هذه الصيغة الاستثمارية المتميزة، ففي مطلع التسعينيات من القرن العشرين الماضي، نما التأجير التمويلي فيها نمواً مطرداً، وارتفعت قيمة العقود الموقعة بين عامي (1988-1994) من 15 مليار دولار إلى 44 مليار

دولار، إذ اضطلعت الشركات الدولية العملاقة، والاندماجات الكبرى التي حدثت بين الكثير من مؤسسات التمويل الدولية، وبروز القطاع الخاص كشريك استراتيجي في العملية التنموية بدور كبير في زيادة عمليات التأجير التمويلي في الدول العربية (عثمان، 2011، ص608).

الجدول (2- 1)

حجم التأجير التمويلي ونموه، ونسبة انتشاره في أسواق دول مختارة (2007-2008)

المرتبة	الدولة	حجم التأجير السنوي	نسبة النمو بين عام 2007-2008%	انتشار التأجير
1	الولايات المتحدة الأمريكية	110	- 2.2	16.4
2	ألمانيا	71	- 0.1	16.2
3	اليابان	67	- 15.4	7.2
4	البرازيل	45	46.3	23.8
5	المملكة المتحدة	27.93	- 0.3	9.4
6	إيطاليا	40	- 18.5	16.9
7	روسيا	43.8	- 18.3	7.4
8	الصين	21.88	87.5	2.2
11	إسبانيا	17	- 34.1	6.1
28	الأرجنتين	4.7	- 35	7.1
44	تركيا	1.41	40.2	4.8

المصدر: عثمان، بسام احمد، (2011)، النقل التأجير التمويلي ودوره في تفعيل

مشروعات بالسكك الحديدية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد

ويلاحظ الباحث أنه كلما كانت الدول أكثر تقدماً يكون فيها حجم التأجير مرتفعاً، لأنه ثبت أن هناك علاقة طردية مستمرة ما بين حجم الاستثمار وحجم التأجير مع التقدم الاقتصادي فأحد الأسباب التي أسهمت في التقدم الاقتصادي في هذه الدول هو وجود التأجير، حيث تعتمد هذه الدول إلى منح مزايا معينة لشركات التأجير تشجيعاً لها لدورها المعروف في خدمة الاقتصاد، فمنحت مزايا ضريبية ومزايا أخرى حتى تقدم خدماتها بسعر وكلفة مناسبة للعملاء، وبالتالي المزايا التي منحتها تلك الدول أسهمت إلى حد بعيد في نمو هذا النشاط.

2-3 أنواع التأجير التمويلي

هناك نوعان من الإيجار هما:

1- الإيجار التشغيلي (Operational leasing) وهو عقد تجاري قصير الأجل يغطي مدة تقل كثيراً عن العمر الإنتاجي المتوقع للأصول المؤجرة؛ عادة تراوح بين 6-10 سنوات، بسبب توقعات المستأجر، لاحتمالات ما قد يطرأ من تغيرات فنية على الأصل، كما يتم الاعتراف بدفعات الإيجار (باستثناء تكاليف الخدمات مثل التأمين والصيانة) كمصروف في بيان الدخل على أساس القسط الثابت، طول مدة العقد إلا إذا كان هناك أساس تنظيمي آخر أكثر تمثيلاً لنمط وقت منفعة المستخدم، إلا إذا كان هناك أساس منتظم يمثل النمط الزمني لمنفعة المستخدم حتى ولو لم تكن الدفعات على نفس

ذلك الأساس، ويتميز هذا النوع من التأجير عن غيره ببعض الخصائص من أبرزها:

(عثمان، 2011، ص611)

أ- أنه لا يسمح باهتلاك رأس المال المستثمر من قبل المؤجر لأن مدة التعاقد لا تغطي إلا جزءاً محدوداً من العمر الاقتصادي للأصل.

ب- أن المؤجر يقدم بعض الخدمات الخاصة بالصيانة، كما يتحمل مخاطر النقاد، ونفقات التأمين على الأصل.

ج- أن عقد الإيجار يمكن أن يلغى بعد إشعار أو إخطار المستأجر بفترة قصيرة.

د- أن اتفاقية الإيجار تجري لفترة تكون أقصر من العمر الاقتصادي للأصل الذي نستأجره.

هـ- المؤجر (مالك الأصل) يكون مسئولاً أو يتحمل تكاليف ومصاريف التأمين والضريبة والتصليح والصيانة.

وبالنسبة للعرض فإن المؤجرين يعرضون الأصول الخاضعة لعقود التشغيل في بيانات مركزهم المالي طبقاً لطبيعة الأصل، يجب أن تتوافق سياسة الاهتلاك بالنسبة للأصول المؤجرة القابلة للاهتلاك مع سياسة الاهتلاك العادية للمؤجر للأصول المشابهة، ويتم احتساب الاهتلاك طبقاً لمعيار المحاسبة الدولي 16 "الممتلكات والمعدات والأصول" ومعيار المحاسبة الدولي 38 "الأصول غير الملموسة"، إذ يتم الاعتراف بدخل الإيجار من عقود الإيجار التشغيلية في الدخل على أساس القسط الثابت طوال مدة

الإيجار، إلا إذا كان هناك أساس تنظيمي آخر أكثر تمثيلاً لنمط الوقت بحيث يكون استخدام الفائدة المشتقة من الأصل المؤجر متناقصاً (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005).

2- الإيجار التمويلي (Financial Leasing): يصنف عقد الإيجار التمويلي على أنه عقد إيجار تمويلي إذا كان يحول بشكل جوهري جميع المخاطر والمكافآت المتعلقة بالملكية، ويسمى أيضاً بالتأجير الرأسمالي، لكون الحقيقة المالية تشير إلى أن المستأجر يحصل على المنافع الاقتصادية من استعمال الأصل المستأجر خلال معظم عمره الإنتاجي مقابل التزامه بدفع مبلغ مقابل ذلك الحق مساو تقريباً للقيمة العادلة للأصل ومصروف التمويل المتعلق به، وعند بداية مدة عقد الإيجار، يعترف المستأجرون بعقود الإيجار التمويلية كأصول والتزامات في ميزانيتهم العمومية بمبالغ مساوية للقيمة العادلة للممتلكات المؤجرة أو إذا كانت أقل، بالقيمة الحالية لدفعات الإيجار الدنيا، ويتم تحديد كل منها عند بداية عقد الإيجار، ويكون معدل الخصم المستخدم في حساب القيمة الحالية لدفعات الإيجار الدنيا هو سعر الفائدة المتضمن في عقد الإيجار، إذا كان من الممكن تحديد ذلك بشكل عملي، وإن لم يكن كذلك، يتم استخدام سعر الفائدة المتزايد على اقتراض المستأجر، وتضاف أية تكاليف أولية مباشرة للمستأجر إلى المبلغ المعترف به كأصل، ويمتاز هذا النوع من الإيجار بالميزات التالية (عقل، 2006)

أ- اتفاقية الإيجار تشمل كل العمر الاقتصادي للأصل.

ب- المستأجر (الذي يقوم بإيجار الأصل) يكون مسئولاً عن التأمين والضريبة وتكاليف الصيانة.

ج- المستأجر (الذي يقوم بإيجار الأصل) غالباً له الحق أن يجدد اتفاقية الإيجار.

د- ينتهي عملية الإيجار بهذا النوع إلى تملك المستأجر للأصل الذي استأجره.

وبموجب عقد الإيجار التمويلي يجب أن تقسم دفعات الإيجار الدنيا بين الرسم المالي وتخفيض الالتزامات القائمة، حيث يتم تخصيص الرسم المالي لكل فترة خلال مدة عقد الإيجار لإنتاج سعر فائدة دوري ثابت على الرصيد المتبقي من الالتزام. ويتم تحميل الإيجار المحتمل كمصاريف في الفترات التي يتكبد فيها خسائر، حيث تؤدي عقود الإيجار التمويلية إلى مصاريف اهتلاك الأصول القابلة للاهلاك بالإضافة إلى المصاريف التمويلية لكل فترة محاسبية، يجب أن تتوافق سياسة الاهتلاك بالنسبة للأصول المؤجرة القابلة للاهلاك مع سياسة الأصول المملوكة القابلة للاهلاك، وينبغي حساب الاهتلاك المعترف به وفقاً لمعيار المحاسبة الدولي 16 "الممتلكات والمعدات والأصول" ومعيار المحاسبة الدولي 38 "الأصول غير الملموسة". إذا لم يكن هناك تأكيد معقول من أن المستأجر سيحصل على الملكية بنهاية مدة الإيجار، فسيتم اهتلاك الأصل بالكامل خلال فترة أقصر من مدة الإيجار وعمره الإنتاجي (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005).

وبالنسبة للاعتراف فإن المؤجرين يعترفون بالأصول المحفوظ بها بموجب عقد الإيجار التمويلي في بيانات مركزهم المالي ويعرضونها كذمم مدينة بمبلغ مساو لصافي الاستثمار في عقد الإيجار، ويجب أن يكون الاعتراف بالدخل المالي قائما على أساس نمط يعكس معدلا عائدا دوريا ثابتا على صافي استثمار المؤجر في عقد الإيجار التمويلي، ويجب أن يعترف مؤجرو الموزعين أو المصنعين بأرباح أو خسارة البيع في الفترة طبقا للسياسة التي تتبعها الشركة في البيع المباشر، ويتم الاعتراف بالتكاليف التي يتكبدها مؤجرو الموزعين أو المصنعين فيما يتعلق بالتفاوض حول عقد الإيجار وترتيباته، كمصروف عندما يتم الاعتراف بأرباح البيع (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005).

ويبين الجدول التالي رقم (2-2) مقارنة شاملة بين التأجير التمويلي والتأجير

التشغيلي وكما يلي:

الجدول رقم (2-2)

مقارنة بين التأجير التمويلي والتأجير التشغيلي

الميزات	التأجير التمويلي	التأجير التشغيلي
حقوق الملكية	المؤجر	المؤجر
الهدف	هدف المستأجر الحصول على الأصل أو استخدامه معظم العمر الاقتصادي، حيث يسعى إلى تغطية كامل تكلفة الأصل أو معظمه خلال مدة التأجير غير القابلة للإلغاء، لذلك من المرجح أن يتظاهر بحقه الشرعي في ملكية الأصل نهاية مدة الإيجار ومن الممكن له أن يمتلك الأصل قبل ذلك بعد دفع كامل الدفعات الإيجارية	هدف المستأجر هو استعمال الأصل المؤجر مدة مؤقتة، ولذلك فإن عقد التأجير التشغيلي يغطي فقط المدة القصيرة التي يستخدم فيها الأصل، وأبعد منذ لك فإن مدة التأجير التشغيلي عادة ما تكون أقصر من العمر الإنتاجي للأصل
حقوق الاستخدام الاقتصادي	المستأجر	المستأجر
العلاقة بين المؤجر والمستأجر	معقدة ومتشابكة وتحتاج إلى قانون ينظمها ويحافظ على حقوق كل طرف فيها وذلك بسبب طول مدة التعاقد والأهمية النسبية لقيمة العقد	تتسم العلاقة بالسهولة ولا تثير أية مشاكل قانونية وذلك لقصر مدة التأجير
مدة العقد	طويلة تصل إلى ما يقرب من العمر الافتراضي للأصل	مدة قصيرة لا تتجاوز المدة التي يحتاج فيها المستأجر لأداء عمل معين وعادة ما تجدد سنوياً
مسؤولية تقادم الأصل	يتحمل المستأجر مسؤولية عدم صلاحية الأصل سواء بالهلاك أو بالتقادم	يتحمل المؤجر مسؤولية عدم صلاحية الأصل سواء بالهلاك أو بالتقادم
مسؤولية التأمين على الأصل	يتحمل المستأجر تكلفة التأمين عليه خلال مدة التعاقد	يتحمل المؤجر تكاليف التأمين عليه خلال مدة التعاقد ما لم ينص عليه

عقد الاتفاق على غير ذلك		
أيضاً المستأجر أو المؤجر، وبحسب المسؤولية المتفق عليها والموقعة في عقد الإيجار	المستأجر يتحمل تكاليف الصيانة وإصلاح الأصل	مسؤولية صيانة الأصل
المستأجر ليس له الحق في ملكية الأصل بنهاية المدة، حيث يتحول الأصل إلى المؤجر الذي يقوم ببيعه إلى طرف آخر الاحتفاظ بكامل سعر البيع أو يقوم بتأجيره إلى طرف ثالث	اتفاقية الإيجار بشكل تقليدي تتضمن تحويل الملكية عادة تتحول ملكية الأصل إلى المستأجر في نهاية المدة المتفق عليها، ويمكن للطرفين أن يتفقوا على إعادة الأصل إلى المؤجر دون منافع مالية مستلمة من المستأجر	تحويل الملكية في نهاية العقد
المستأجر باستثناء إذا كان الأصل مملوكاً لتوه للمؤجر	المستأجر	اختيار ممول الأصل
عادة ما تعد أصل مملوك للمؤجر يتحمل كامل مخاطره المالية بوصفه المالك القانوني، ولا يظهر في الميزانية خلال مدة التأجير في جانب الأصول رغم وجودها في التشغيل.	أجهزة التأجير عادة ما تعد كأصل للمستأجر يتحمل جميع المخاطر المرتبطة به لذلك يعد هو المالك القانوني، والمؤجر يكون قد استلم من المستأجر دفعاته كاملاً ضمن ميزانيته أو 90 % من قيمة الأصل	معالجة ملاءة الميزانية
يعد المستأجر إجمالي الدفعات الإيجارية نفقة، في حين يعدها المؤجر دخلاً	يقوم المستأجر بتخفيض قيمة الأصل واعتبار الدفعات الإيجارية نفقة، بينما يعدها المؤجر الدفعات المستلمة دخلاً	معالجة عقود التأجير في حساب الأرباح والخسائر

Source: Fletcher, Matthew, (2005), Leasing in Development, Guidelines for Emerging Economies, International Finance Corporation (IFC), Washington, P: 3

وحسب ما أشار (عثمان، 2011، ص615) فإن أنواع عقود التأجير التمويلي

تتعدد تبعاً لأجل العقد، والتزامات أطرافه، ويمكن التمييز بين الأنواع الآتية:

1- التأجير المباشر: (Direct Lease) أو كما يسمى بتأجير المستثمر الواحد

(Single Investor Lease)، حيث تنحصر عملية التعاقد المباشر بين كل من المؤجر،

والمستأجر، يقوم المؤجر بتوفير كامل قيمة الأصول المؤجرة من مصادره الخاصة.

2- التأجير متعدد الأطراف (Leveraged Lease): يشترك في عملية التعاقد أكثر من

طرف لتمويل وتظهر الحاجة إلى هذا النوع من العقود في ظل ضخامة، الاستثمار

للأصل الرأسمالي مثل؛ الطائرات، والقطارات، والسفن وغيرها والتي تحتاج إلى تمويل

كبير لا يقدر عليه المستأجر وحده، ويصبح المؤجر في حاجة إلى وجود طرف ثالث يقوم

بالتمول، ويتمثل هذا الممول الكبير عادةً في البنوك وشركات التأمين الكبرى لكونها ذات

قدرة عالية على التمويل، فضلاً عن مؤسسات دولية متخصصة في تمويل عمليات

استئجار الأصول الرأسمالية التي يتضمنها عقد التأجير، وبذلك يتضح أن عناصر التأجير

متعدد الأطراف تتضمن طرفاً ثالثاً هو الممول،

3- إعادة التأجير بعد البيع (The Sale and Lease Back): وتقوم بموجبه الشركة

(مستعمل الأصل) ببيع أحد أصولها الرأسمالية التي لها عمر إنتاجي معين، إلى شركة

تأجير، على أن تقوم هذه الأخيرة والذي أصبحت لها صفة المؤجر، بإعادة تأجير ذات

الأصل الرأسمالي للبائع / المستعمل، الذي يصبح مستأجراً في عقد التأجير، ويتم عادة

اللجوء إلى هذا الأسلوب لتحقيق مجموعة من الأهداف تتمثل أهمها فيما يلي:

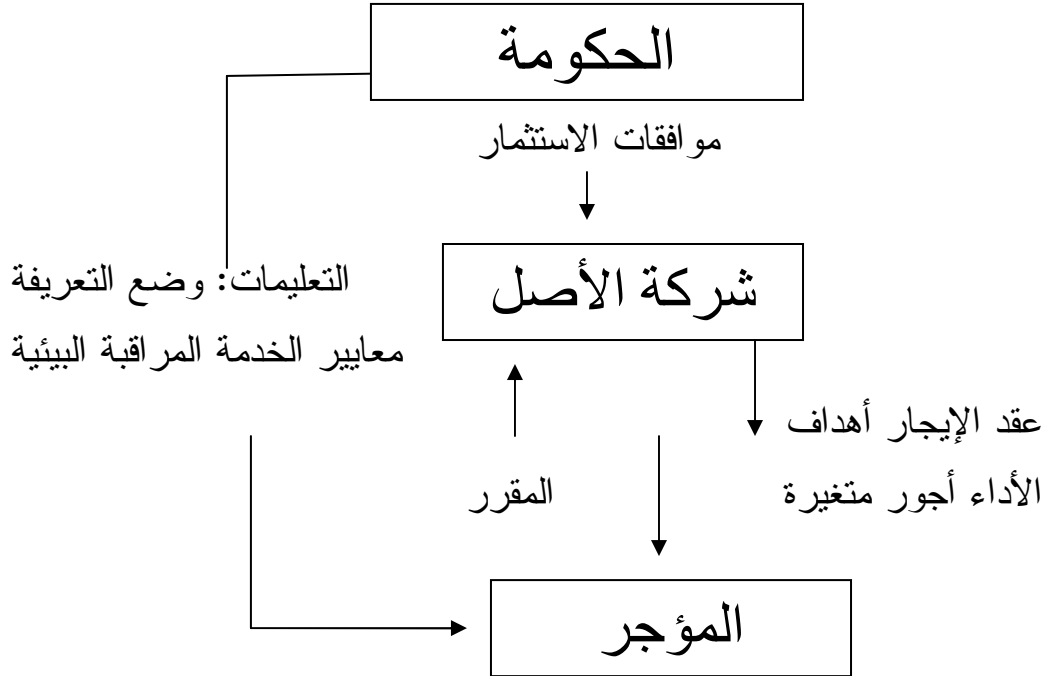
- أ- الحصول على رأس المال العامل (السيولة النقدية).
- ب- تكوين الأرباح، وذلك عندما تزيد القيمة السوقية للأصل على القيمة الدفترية.
- ج- إعادة التمويل بأجل متوسط، أو طويل الأجل، إذا كان الشراء قد مولَ وفق أسس قصيرة الأجل.
- د- تخفيض تكلفة التمويل السابق إذا أُعيد التمويل بشروط أفضل.
- ومن خلال ما تقدم يستنتج الباحث أن عقد التأجير التمويلي يخضع للقواعد العامة للعقود من حيث شروط الرضا، وجود المحل والسبب المشروع وينبغي أن يكون مكتوباً، والكتابة شرط للإثبات وليس لصحة تكوين العقد، كما أن الكتابة في هذا النوع من العقود ضرورية لإتمام عملية النشر والتوثيق التي من شأنها حماية المؤجر، وذلك يمنع المستأجر من التصرف أو التنازل عن هذه الآلات أو بيعها للغير بحسن النية، وذلك لتعطيل المبدأ القانوني وهو الحيازة في المنقول سند الملكية، والذي لا ينطبق مع عقد التأجير التمويلي، فحيازة المستأجر للمعدات هي لغايات الاستخدام مع وجود خيار التملك إذا نص عليه في العقد وعند نهاية مدة العقد.

4-2 متطلبات التأجير التمويلي

يشير (عثمان، 2011، ص614) أنه ولكي يكون التأجير تمويلياً لا بد أن تتوفر فيه الشروط التالية، كما يظهره الشكل البياني رقم (1-2):

- 1- إذا كان عقد الإيجار ينتهي بالتمليك للمستأجر خيار الشراء أو حقه في المشاركة في قيمة بيع الأصل المؤجر بنهاية العقد، أو الحق في تجديد العقد.
 - 2- إذا كان العقد يتضمن وعداً ببيع الأصل في نهاية مدة الإيجار للمستأجر بسعر يقل عن السعر السوقي في مدة البيع.
 - 3- إذا كانت مدة الإيجار تغطي 75% أو أكثر من العمر الاقتصادي المتبقي للأصل المستأجر وبشرط ألا يبدأ العقد خلال الربع الأخير من العمر الافتراضي للأصل.
 - 4- أن يكون العقد غير قابل للإلغاء، وأن تغطي دفعات مقابل التأجير القيمة السوقية للأصل عند إبرام العقد، فضلاً عن هامش ربح محدد، أو أن لا تقل التغطية عن 90% من القيمة السوقية عند توقيع العقد.
- وإذا لم يتضمن عقد الإيجار أيّاً من الشروط السابقة، عد عقد الإيجار تشغيلياً بالنسبة إلى كل من المؤجر والمستأجر.

الشكل رقم (1-2)
الهيكل التعاقدى لعقود الإيجار



المصدر: عثمان، بسام أحمد، (2011)، النقل التأجير التمويلي ودوره في تفعيل مشروعات بالسكك الحديدية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الثالث، ص614

وقد أظهر الواقع العملي نماذج متباينة من عقود الإيجار أو التأجير التمويلي إذ أصبح كل عقد يتضمن شروطاً خاصة تعكس خلاصة المفاوضات التي تتم بين المؤجر والمستأجر الأمر الذي يتطلب ضرورة: (Al Saeh, 2008)

1- أهمية تحديد النطاق الذي يتم تطبيق فيه المعالجات المحاسبية السابقة الذكر

بدقة متناهية.

2- التمييز في سجلات المؤجر بين الإيرادات والمصروفات المتعلقة بالأصول

المؤجرة وتلك المتعلقة بغيرها من الأصول.

3- التمييز في سجلات المؤجر بين الأصول التي تستخدمها الشركة وتلك التي

تقوم بتأجيرها للغير، كما يجب تخصيص حساب لمجمع الاهتلاك لكل من هذين

النوعين من الأصول.

2-5 مزايا عقود الإيجار التمويلي

تقدم عقود الإيجار الرأسمالية منافع متنوعة للمستأجرين وللمؤجرين وكذلك

بالنسبة للمنتج أو البائع، ومن هذه المنافع ما يلي:

بالنسبة للمستأجرين:

هناك عدة أسباب تجعل عقد التأجير التمويلي المباشر أفضل استخداماً كمصدر للتمويل

عند المستأجر من عقود الإجارة الأخرى: (Dychman,et.al, 2010, p: 825-828)

1- إن الاستئجار يحل مشاكل المستأجر النقدية بإيجار تمويل متاح يصل إلى 100%

من قيمة الأصول المستأجرة لاسيما أن القروض البنكية غالباً ما تحدد بنسبة تصل إلى

80% من قيمة الأصول، فضلاً عن أن معدلات الفائدة في عقود الإيجار تعامل

كمعدلات ثابتة بينما تتصف بالتغير في القروض البنكية.

2- إن معاملات الاستئجار يمكن أن تصنف كاستئجارات تشغيلية محققة بذلك، أو ما

يعرف بالتمويل من خارج الميزانية (التمويل الخفي) وبذلك لا تعرض التزامات

الاتفاق، وهذا يؤدي إلى تحسين صورة الميزانية المنشورة للمستأجر، وكذلك تحسين النسب التحليلية المستخرجة من أرقامها، حيث يمكن التوسع في استخدام الأصول المستأجرة وزيادة قوتها الإيرادية دون الحاجة إلى أن تظهر هذه الأصول خلال مدة الإجارة في الميزانية في جانب الأصول رغم وجودها في التشغيل، كما لا يظهر إيجار تلك الأصول في الميزانية في جانب الخصوم (كالتزامات)، بل يظهر في حساب الأرباح والخسائر كمصروف، مقابل ما يتحقق من إنتاجية تلك الأصول.

3- في الصناعات التي تطبق نظام الأوامر الإنتاجية (كالسفن والطائرات وغيرها) يمكن تأخير سداد الدفعات لفترات طويلة الأجل نسبياً.

4- الاستئجار يمكن المستأجر من تجنب تملك الأصول التي يحتاجها مؤقتاً وفصلياً.

5- إن استئجار الأصول لفترات إيجار قصيرة الأجل نسبياً مع تحقق شروط رسملة عقد الإيجار يوفر حماية للمستأجر من تقادم الأصول قياساً مع امتلاكها.

6- إن الاستئجار يقدم منافع ضريبية ناتجة من احتساب الاهتلاك المتسارع ومصروف الفائدة، إذ تعد أقساط الإجارة التي يدفعها المستأجر بمثابة مصاريف تخصم من الأرباح الخاضعة للضريبة، كما أن هنالك بعض الأصول الغير خاضعة للإهلاك (كالأراضي) ففي حال تمويلها عن طريق التأجير التمويلي، فإن عملية دفع الأقساط وخصمها من الأرباح الخاضعة للضريبة يجعل تكلفة استئجارها أقل بكثير من تكلفة شرائها، أي أن الشركة في حالة الاستئجار بدل الشراء تحقق وفر ضريبي يحسب وفق النموذج التالي:

الوفر الضريبي = معدل الضريبية (قسط الإيجار السنوي = قسط الإهلاك)

وهذا الوفر يتحقق في حالة كان قسط الإيجار السنوي أكبر من قسط الإهلاك السنوي.

7- يمكن بشكل عام جدولة دفعات الإيجار لتتوافق مع توقعات المستأجر لتدفقاته النقدية

من العمليات، مع إمكانية سداد ضريبية المبيعات مع أقساط التأجير وخصمها.

بالنسبة للمؤجر

هناك عدة أسباب تجعل عقد التأجير التمويلي المباشر أفضل استخداماً كمصدر

للتمويل عند المؤجر من عقود الإجارة الأخرى: (-825 p, 2010, et.al., Dychman

(828)

1- يحصل المؤجر على ما يعادل الفائدة وكذلك القيمة المتبقية من الأصل في نهاية مدة

الإجارة.

2- يمكن للمؤجر أن يستنزل من إيراداته قيمة إهلاكات الأصول المؤجرة، مما يحقق

مزايا ضريبية واضحة له، وذلك من خلال خصم نسبة تمثل قسط الإهلاك من قيمة

الأصول المؤجرة من أرباح المؤجر وصولاً إلى صافي الربح الخاضع للضريبة رغم

أنه ليس هو المستخدم لهذه الأصول.

3- يحصل المؤجر على مزايا تحفظ حقوقه بضمان جيد يتمثل في ملكيته للأصل

المؤجر، مع تأمين عائد مناسب لأمواله المستثمرة في شراء الأصل.

4- يساعد استخدام التأجير في تسهيل عمليات البيع، وفيما يتعلق بالمؤسسات المالية والمؤجرين التجاريين فإن الإيجار هو ببساطة نشاط آخر للخدمات المالية المقدمة.

بالنسبة للمنتج أو البائع

تضمن عملية التأجير التمويلي للبائع أو المنتج تصريف منتجاته، مع فرصة الحصول على ثمنها فوراً، أو في أقرب وقت ممكن، وهذا من شأنه أن يزيد من أرباحه ويجنبه الآثار المترتبة على نقص السيولة لديه، ويكفل له فرصة تطوير قدراته الإنتاجية بتوفير السيولة المطلوبة، وبذلك تتحرك استثماراته ويصبح قادراً على المنافسة عن طريق تحديث منتجاته، ولأنه سيحصل على الثمن فوراً فإن ذلك سيمكنه من تقديم الخصم المناسب في أسعار الأصل المباع، الأمر الذي يزيد بدوره من حجم مبيعاته وبالتالي تحسين وضع السيولة وزيادة الأرباح لديه (Dychman,et.al., 2010, p: 828).

لذا فإن الكثير من دول العالم نصت في قوانينها التجارية على أسلوب الإيجار التمويلي أو الرأسمالي أحد الأساليب الشرعية، لما يتضمنه هذا الأسلوب من تشجيع البائع والمشتري على إبرام الصفقات طالما أن المشتري يتمكن من تملك الأصل المشتري إذا وفى بالشروط المنصوص عليها بالعقد وأن البائع يكفل سيطرته على الأصل المؤجر فور توقف المستأجر عن الدفع. ولذا فإن هذا النوع من العقود يقدم

حوافر للمشتري وتجعله يتميز عن المستأجر لكنه لا يصبح مالكا من الناحية القانونية إلا بعد وفائه بشرط العقد (قاضي، وآخرون، 2011، ص39).

وقد استعرض المعيار المحاسبي الدولي 17 عددا من هذه الحوافر وهي: (قاضي، وآخرون، 2011، ص40)

- 1- إذا انطوى العقد على تحويله الملكية إلى المستأجر في نهاية العقد.
- 2- إذا تضمن العقد حق خيار الشراء للمستأجر بسعر يقل عن القيمة العادلة للأصل في تاريخ ممارسة الحق.
- 3- أن تغطي فترة الإيجاز الجانب الأكبر من العمر الاقتصادي للأصل.
- 4- في تاريخ نشأة الإيجار تكون القيمة الحالية للحد الأدنى لدفعات الإيجار مساويا تقريبا للقيمة العادلة للأصل المستأجر.
- 5- أن تكون للأصل المستأجر طبيعة خاصة بحيث يمكن للمستأجر فقط أن يستخدمه دون أي تعديلات جوهرية فيه، كاستئجار برنامج حاسوبي صمم خصيصا لمشروع معين، مما يجعل استخدامه من قبل مشروعات أخرى عديم الجدوى.

هكذا نجد أن هذه الحوافر تعطي المستأجر ميزات تفصيلية تجعله يشترى الأصل المستأجر بشكل حتمي عند نهاية دفع الأقساط أما قبل هذا التاريخ فهو مجرد مستأجر، مما يمكن المالك من وضع يده على الأصل المؤجر دون أن يرد للمستأجر أي جزء من المبالغ التي سبق ودفعها، أي أن موقف المؤجر أو البائع قوي من الناحية القانونية وأن لجوءه إلى الإيجار التمويلي أو الرأسمالي يمكنه من زيادة رقم أعماله

بشكل كبير كما أن المستأجر أو المشتري المتوقع يدخل بمخاطرة لكنه إذا وفى بالشروط يتحول من مستأجر إلى مالك.

2-6 عيوب عقود الإيجار التمويلي

بالرغم من مزايا عقود الإيجار التمويلي السابقة الذكر إلا أن لهذا النوع من

العقود عيوباً ومنها: (Dychman,et.al., 2010, p: 829)

- 1- أن تمويل الأصول المستأجرة بنسبة 100% يعني أيضاً مبلغ فائدة إجمالي أعلى.
- 2- إن التمويل من خارج الميزانية الذي يتحقق لمجتمع المدينين يكون غير مفيد لمستخدمي القوائم المالية.
- 3- يؤدي الإيجار عادةً إلى استخدام معدات تقدم منتج ذي نوعية منخفضة الجودة ومن ثم خسارة مبيعات.
- 4- إن الإيجارات الفصلية يشوبها عدم التأكد بشأن توفر المعدات اللازمة عند الحاجة، كما أن معدلات الفائدة في الاستئجار تحدد استناداً إلى ما يمكن أن يتحملة المستأجر.
- 5- إن الإيجارات قصيرة الأجل توفر حماية من تقادم الأصل لكن معدلات الإيجار قصيرة الأجل بشكل عام أعلى من معدلات الإيجار طويلة الأجل لتعويض المؤجر عن إدعاء مخاطر التقادم.
- 6- إن المنافع الضريبية قد تكون مؤقتة، لأن ضرائب أخرى يمكن أن تشرع في وقت لاحق وهذا يمثل خطراً على المنافع الضريبية التي تتصف بها هذه الإيجارات.

7- تعرض الإيجارات طويلة الأمد بمعدلات ثابتة المؤجر لخسائر إذا كانت معدلات الفائدة مدفوعة مقدماً.

ويرى الباحث أنه بالرغم من هذه العيوب إلا أن التأجير التمويلي ذو أهمية للشركات المستأجرة والمؤجرة التي تستطيع أن تؤجر المعدات والأجهزة التي تحتاجها الشركات والمؤسسات بشكل أسهل من بيعها، مما يضمن لها الحصول على تدفق نقدي مستمر طوال الحياة الإنتاجية للمعدات، أو العمر الاقتصادي المتفق عليه مع الشركة المستأجرة، الأمر الذي يمكنها الحصول على تكلفة هذه الآلات، بالإضافة إلى تحقيق عائد مناسب لها، كما يضمن تسويق المعدات ذات التكلفة العالية بالنسبة لمنتجها. أما بالنسبة للمستأجر، فالتأجير يمثل له خدمة يستطيع عن طريقه الحصول على المعدات التي يحتاجها، دون اللجوء إلى تحمل أعباء مالية ضخمة، خلال فترة محدودة من الزمن وإنما يقوم باستخدام المعدات المتفق عليها مقابل دفع أقساط معقولة.

2-7 تصنيف عقود الإيجار التمويلي لدى المؤجر

استناداً إلى الفقرة 6 من معيار المحاسبة الدولي رقم 17 تعد عقود الإيجار رأسمالية، إذا نقلت اتفاقياتها بشكل جوهري جميع المخاطر والمكافآت المتعلقة بالملكية من المؤجر إلى المستأجر، وبالتالي فإن هذه القاعدة العامة يجب أن تفصل إلى شروط موضوعية يمكن التحقق منها، لذلك قسمت هذه الشروط إلى مجموعتين وكما يلي:

(Spiceland, et, al., 2004, p: 721)

1- المجموعة الأولى: وهي المجموعة الأساسية التي تتضمن شرطين يجب توافرها معاً في عقد الإيجار الرأسمالي للتأكد من قيام المؤجر بنقل منافع الملكية إلى المستأجر وهما :

أ- إمكانية تحصيل دفعات الإيجار بدرجة معقولة.

ب- تم المؤجر بشكل جوهري أداء التكاليف المستحقة عليه.

2- المجموعة الثانية: وهي المجموعة الثانوية التي تتضمن أربعة شروط يجب توافرها أحدها على الأقل مع شروط المجموعة الأساسية لعد اتفاقية الإيجار عقداً رأسمالياً وهي:

أ- تضمن اتفاقية الإيجار نقل ملكية الأصل إلى المستأجر.

ب- تضمن الاتفاقية حق الشراء التحفيزي.

ج- فترة الإيجار (التي لا يمكن إلغائها) تساوي 75% فأكثر من العمر الاقتصادي المتوقع للأصل.

د- القيمة الحالية للحد الأدنى لدفعات الإيجار تساوي 90% فأكثر من القيمة العادلة للأصل.

2-8 مخاطر التأجير التمويلي

هناك عدة معوقات أو تحديات في إطار هذا المصدر التمويلي ويمكن توضيح أهم

هذه المخاطر: (مشوخي، 2008، ص 477-478)

1- إفلاس المستأجر وعدم الالتزام بالوفاء بالأقساط الإيجارية، أو التأخير عن المدة المحددة في العقد، فضلاً عن عدم الحرص على صيانة الأصل والتأمين عليه، أو عدم إصلاحه، أو بيعه وعدم إرجاعه إلى المؤجر، خاصة في حالة عدم وجود خبرات فنية بكفاءة تشغيلية عالية.

2- عدم وفاء المنتج أو صانع الأصل الرأسمالي بتسليم الأصل في الوقت المتفق عليه، وبالمواصفات الفنية المتعاقد عليها.

3- إفلاس المؤجر أو الممول أو الوسيط المالي وعدم الوفاء بالتزاماته أمام المنتج للأصل الرأسمالي.

4- المخاطر الاقتصادية العامة: التقلب في أسعار الصرف للعملة المتفق التعامل بها، ومخاطر المعاملات الضريبية وتغيرها، وازدواجها، وعدم وجود إعفاءات جمركية أو ضريبية مشجعة لتدفق الأصول الرأسمالية، والأزمات المالية.

5- مخاطر الحروب والصراعات الدولية وصعوبة تنفيذ الاتفاقات المبرمة، أو تدمير الأصول وعدم الانتفاع بها، أو مصادرتها وتأميمها.

6- عدم تنفيذ أحكام الاتفاق وبنوده، وعدم الالتزام للتحكيم وللنزاعات أو الخلافات، خاصة أمام ضعف الأبعاد التشريعية في البلدان النامية، وضعف الضمانات بجانب ضعف البنى الأساسية الداعمة، والافتقار للمؤسسات التمويلية العامة في هذا المجال.

9-2 مبررات اللجوء إلى أسلوب التأجير التمويلي

تعد منظومة النقل أحد المعالم الاقتصادية الكبرى في البنية الأساسية للدول وأحد أهم أصولها الإستراتيجية، وجزءاً مهماً من ثروتها القومية التي تعتمد عليها في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية، والسياسية، والعسكرية، ونظراً إلى طبيعتها الاحتكارية، وارتفاع تكاليفها الاستثمارية، وعدم اقتصادية المنافسة فيها، فقد ظلت مشروعاتها التزاماً على عاتق الحكومات في إطار سياساتها العامة، منذ ما بعد الحرب العالمية الثانية، حتى منتصف السبعينيات من القرن العشرين، من حيث؛ تملكها، وتمويلها، وتنظيمها، وتشغيلها، إلا أن أداء هذه الوسيلة تعرض إلى ما يشبه الانهيار خلال الثمانينيات من القرن العشرين، في معظم الدول العالمية، ويعزى ذلك إلى مجموعة من الأسباب منها: (Estache, 2000, p: 12)

- 1- المنافسة الحادة من وسائل النقل، الأكثر سرعة، ومرونة، وإتماماً للخدمة، في عمليات الحركة والانتقال.
- 2- ضعف فعالية الإدارات، وإخفاقها في تحقيق التوازن بين الكفاءة الاقتصادية والعدالة الاجتماعية في هذا القطاع، في ظل الطريقة التقليدية لاستثمار مشروعاتها، وإدارتها من قبل الحكومات، وتدخلها في عمليات التنظيم والتسعير، والتركيز على مفهوم الربحية الاجتماعية، أو فيما تسمى بالتزامات الخدمة العامة (Public Service Obligations).
- 3- غياب عمليات التحديث والإحلال للأصول الرأسمالية الإنتاجية المتباينة، أمام عجز المصادر التمويلية التقليدية (الذاتية - الحكومية) عن الوفاء بمتطلبات الاستثمار الضخمة.

4- ضعف الإعانات الحكومية المقدمة لسد العجز التشغيلي في قطاع النقل، وعجز الحكومات عن رفع التعريفات لأسباب سياسية واجتماعية.

وقد دفعت التغييرات الهيكلية، التي حدثت في الاقتصاد العالمي، وبروز مشكلة نقص التمويل كأحد التحديات الكبرى، وترشيد الدعم الحكومي، في معظم الدول العالمية على حد سواء، إلى البحث عن طرق وأساليب تمويلية حديثة غير تقليدية بحيث تكون قادرة على القيام بإصلاح هذه المنظومة الوطنية، وإدخال التحسينات الرأس مالية الضرورية عليها، بهدف تحسين مستوى خدماتها المعروضة، وضمان ديمومتها واستمرارها، في سوق خدمات النقل المنافسة من جهة، ومن جهة أخرى التخفيف من الأعباء المالية المتزايدة على كاهل الميزانيات العامة، وتقليص معاناتها الناجمة من نقص الموارد، لتتمكن من التعامل بكفاءة وفعالية مع التحديات المنبثقة عن العولمة، والاشتمال الاجتماعي، والاستدامة البيئية.

وقد عززت الخطوات السابقة الذكر والتطورات التكنولوجية التي حدثت في سوق النقل من حيث إمكانية فصل النشاطات، وظهور ما يعرف بشبكة صناعة الوسائط، حيث تبنت كثير من الحكومات سياسات أكثر جرأة، تمثلت في تقليل الخصائص الاحتكارية لقطاع النقل، والسماح للقطاع الخاص بالمشاركة الجزئية، أو الكاملة في استثماراتها، وإن اختلفت من دولة إلى أخرى، حسب مستوى التقدم الفني، والهيكل التشريعي والمؤسسي فيها (Thompson, 2009, p: 5).

وبالنظر إلى ما يتصف به قطاع النقل الجوي من خصائص محددة للاستثمار التي يمكن ذكر أهمها: (Sanjay, 2003)

1- ارتفاع التكاليف الرأسمالية، مع ضعف العائد النسبي لها، وطول المدة اللازمة لاسترداد راس المال قياساً بالأبعاد الزمنية، التي تمتد إلى عشرات السنين إذ ترغم هذه الخاصية إدارات شركات الطيران على مجابهة المشاكل التي تنجم عنها، وخاصة في المدة الطويلة، التي يستغرقها اهتلاك الأصل، ولاسيما أن الظروف كلها تتغير في السوق الاقتصادية، ومن ثم لا يمكن التنبؤ بالمعطيات أو بالنتائج، فقد تصاب بعض الأصول الإنتاجية بالتقادم الفني في ظل التقدم التكنولوجي السريع، وظهور أصول إنتاجية أحدث، وذات كفاءة اقتصادية عالية، وتحقق وفورات إنتاجية كبيرة في وقت أقل، مما يرغم إدارات السكك الحديدية بشرائها من أجل إمكانية المنافسة مع الوسائل البديلة، والبقاء بفاعلية في سوق إنتاج الخدمة، في حين هي في الوقت ذاته لم تسترجع إلا مقداراً صغيراً من قيمة الأصل الإنتاجي القائم، والمطلوب استبداله، وكذلك في حالة عدم توافر إمكانية التمويل الذاتي لشراء هذه الأصول الحديثة، فإن إدارتها تلجأ إلى عمليات الاقتراض التي تؤدي بالمحصلة إلى دفع مبالغ إضافية كفوائد ورسوم للديون المقترضة، وتؤدي إلى ارتفاع التكاليف الثابتة، إذ تشكل هذه الخاصية إحدى أهم الخصائص المحددة.

2- عدم مرونة عناصر الإنتاج للاستثمار في قطاع الطيران، فالأرض التي تُخص لإقامة المطار وورش الصيانة، لا توجد لها تكلفة فرصة بديلة ولا تستغل لغير الهدف الذي قامت من أجله، ولا يمكن تحويلها بسهولة إلى أراضٍ زراعية منتجة في حالة الاستغناء عنها،

وبالمثل نجد أن الطائرات، والآلات والمعدات الخاصة بها، وعمليات الصيانة الخاصة بها، ليس من السهولة بمكان توظيفها في مجالات إنتاجية أخرى غير خدمات النقل.

3- كثافة خدمات عنصر العمل، إذ تضطر شركات الطيران إلى الاحتفاظ بعدد كبير من العاملين في المجالات الإدارية، والإنتاجية جميعها، والخدمية، في ضوء خاصية أن النقل منتج يستهلك فور إنتاجه، سواء استخدم أم لا (Sanjay, 2003).

4- إجهام القطاع الخاص عن المشاركة في استثمارات قطاع النقل بالطيران في معظم دول العالم، لمجموعة من الأسباب:

أ- بطء معدل دوران رأس المال المستثمر فيه، وضآلة الربح المتوقع، بوصفه

مشروعات بعيدة المدى، وذات مخاطر كبيرة، وتحقق عوائد مادية منخفضة.

ب- عجز رأس المال الخاص عن تغطية حجم الاستثمارات المطلوبة في هذا

القطاع في ظل خاصية تكاملها، بمعنى أنه؛ في حالة شراء قاطرات جديدة ذات

سرعات عالية فلا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعات.

ج- اعتمادها على اقتصاديات الحجم أي بمعنى سيادة ظاهرتي عدم التأكد،

وارتفاع درجة المخاطرة في مشروعاتها، في ظل المنافسة الحادة من الوسائل

المتباينة الأخرى، والقيود الحكومية.

د- حساسية مشروعات النقل بالطيران، بوصفها من المرافق العامة، وخضوعها

لمتطلبات الدولة المختلفة؛ السياسية والاقتصادية والاجتماعية والعسكرية

الدفاعية.

وبناءً عليه نجد أن التأجير التمويلي ولاسيما التشغيلي؛ بوصفها عملية تجارية تحقق الاستفادة الممكنة من الأصل الرأسمالي، من أهم الصيغ الاستثمارية، التي يمكن لإدارات شركات الطيران اللجوء إليها لتمويل تجهيزاتها الرأسمالية، وأكثرها ملاءمة، نظراً إلى ما تقدمه من ميزات، تتمثل في الآتي: (منصور، 1998، ص460).

1- توفير تجهيزات رأسمالية حديثة وعالية التكلفة مقابل أقساط إيجار يمكن لشركة الطيران المستأجرة تحملها، فالتجهيزات الرأسمالية الضرورية في إدامة عمل الشركة تتكف الواحدة منها مئات الملايين من الدولارات.

2- مواجهة عقود النقل الطارئة نتيجة زيادة التجارة البينية، أو للتخزين الاستراتيجي، أو للاستفادة من أسعارها في الأسواق العالمية، أو لغيرها من الأسباب.

3- تجنب الطاقة النقلية الفائضة في حالة انتهاء العقود أو عند مستويات الطلب الدنيا.

4- إتاحة الفرصة لشركات الطيران لاستخدام الوحدات التشغيلية الأحدث، والأعلى تقنية، ومن ثم الاستمرار بقوة في سوق النقل المنافسة.

5- مواجهة ظروف الطلب على النقل بحسب المسافرين المطلوب نقلهم، ومن ثم استئجار الوحدات النقلية المناسبة والمتخصصة.

6- تخفيض مخاطر تقلبات قوى الطلب والعرض في سوق النقل، إذ يمكن لشركات الطيران التي تمتاز بخاصية بطء استجابتها للتغيرات الآنية في سوق الطلب، الملاءمة بين ظروف العرض بحسب ظروف الطلب دون تحمل استثمارات إضافية تؤدي بالمحصلة إلى حدوث مشكلات ضخمة بالنسبة إلى وضعها المالي والتشغيلي.

مما تقدم يستنتج الباحث أن التأجير التمويلي وسيلة تمويل واسعة الانتشار عالمياً، مما يؤكد على أهمية هذا النوع من النشاط وضرورته الاقتصادية للدول، حيث أن التعامل بهذا العقد يمنح المشروعات الاستثمارية فرصة للتغلب على مشكلة التقادم التكنولوجي للآلات والمعدات الصناعية، كما يخفف من العبء الضريبي على عاتق المشروع المستأجر، إذ إن المشروع تكون حيازته للأموال المؤجرة على سبيل الإيجار، وتمكن هذه الآلية للتمويل نقل التكنولوجيا بتكلفة أقل.

2-10 الإفصاح عن عقود الإيجار في القوائم المالية للمستأجر

يلزم المعيار رقم "17" المستأجر الإفصاح عن المعلومات التالية بالنسبة لعقود الإيجار في قوائمه المالية (أو كملاحظات هامشية): (قاضي، وآخرون، 2011، ص55-56)
أولاً- بالنسبة إلى عقود الإيجار الرأسمالية:

1- إجمالي قيمة الأصول المسجلة بعقود إيجار رأسمالية في تاريخ إعداد كل قائمة مركز مالي على أن تعرض مبوبة وفقاً لطبيعتها أو وظيفتها وفق المجموعات الرئيسية للأصول.

2- الحد الأدنى لمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية بتاريخ إعداد آخر قائمة مركز مالي، وذلك بصورة إجمالية ولكل سنة من السنوات الخمس التالية بصورة تفصيلية مع خصم المبالغ التالية من إجمالي الحد الأدنى لمدفوعات العقد:

أ- قيمة التكاليف التنفيذية الواردة ضمن الحد الأدنى لدفعات الإيجار.

ب- مبلغ الفائدة المحسوبة (الفرق بين صافي الحد الأدنى لدفعات الإيجار والقيمة الحالية).

3- جملة الحد الأدنى لإيجارات عقود الباطن التي ستحصل في المستقبل بموجب عقود إيجار من الباطن غير قابلة للإلغاء وذلك في تاريخ تقديم آخر قائمة مركز مالي.

4- جملة الإيجارات المشروطة (التي تتحدد بناء على عوامل بخلاف مرور الزمن) والتي تحدث فعلا عن كل فترة تقدم عنها قائمة دخل.

ثانيا- عقود الإيجار التشغيلية والتي تزيد مدتها الباقية عن سنة واحدة:

1- الحد الأدنى لمدفوعات الإيجار المستحقة حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي (بشكل إجمالي ولكل سنة من السنوات التالية).

2- إجمالي الحد الأدنى للإيجار المتوقع تحصيله مستقبلا بموجب عقود تأجير من الباطن غير قابلة للإلغاء وذلك حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي.

ثالثا- بالنسبة لكل العقود التشغيلية:

ينبغي الإفصاح عن مصروف الإيجار لكل فترة تقدم عنها قائمة دخل مع

الإفصاح بصورة منفصلة عن كل من مبالغ الحد الأدنى للإيجارات المشروطة وإيجارات العقود من الباطن مع عدم الحاجة للإفصاح عن عقود الإيجارات لمدة شهر أو أقل ولم تجدد.

علاوة على ذلك ينبغي الإفصاح عن ترتيبات الإيجار أو أي شروط أو

التزامات أخرى تقع على عاتق المستأجر ومنها على سبيل المثال:

- 1- وجود شروط حقوق شراء أو تجديد العقود
 - 2- وجود شروط تسمح بزيادة أو تخفيض الإيجارات.
 - 3- أية قيود يفرضها العقد على المستأجر، كالقيود على توزيع أرباح أو إبرام عقد قروض إضافية أو الدخول في عقود إيجار مستقبلاً.
- وفي حال إنهاء عقد الإيجار لدى المستأجر (شركة الخطوط الجوية الكويتية) يجب أن يتم إقفال حساب التزامات مقابل عقود الإيجار وكذلك حساب مخصص الاهتلاك المتراكم للأصول المستأجرة في حساب الأصول المستأجرة، والرصيد المتبقي يمثل أرباحاً أو خسائر إنهاء عقد الإيجار (قاضي، وآخرون، 2011، ص70)

المبحث الثاني: الدراسات السابقة

قام الباحث بالاطلاع على الكثير من الأدبيات والدراسات التي ناقشت موضوع الدراسة الحالية، ومن هذه الدراسات ما يلي:

2-18 الدراسات باللغة العربية

- دراسة عريبيد (2000)، بعنوان: " التوجيه المحاسبية للتأجير التمويلي في البنوك التجارية السورية"

هدفت هذه الدراسة إلى دراسة وجه جديد من أوجه توظيف الأموال واستثمارها في المصارف التجارية السورية وهو التأجير التمويلي، وإلقاء الضوء على المشكلات

المحاسبية المرتبطة بهذا النوع من العقود عن طريق عرض وتحليل الدراسة المحاسبية الأخيرة التي صدرت عن (FASB) برقم (13) وإمكانية الاستفادة منها لتقديم شكل مقترح للمعالجة المحاسبية لهذا النشاط في المصارف التجارية السورية.

وقد بنيت الدراسة على أساس قائمة استقصاء تضمنت (10) أسئلة تم توزيعها بشكل مباشر على عينة اختيارية من العاملين في القطاع المصرفي وتحديدًا في المصرف التجاري السوري تضمنت (50) عاملاً تشتمل على مديرين ورؤساء أقسام وموظفين. وتوصلت الدراسة إلى أن هناك ضعفاً في سياسة المصارف التجارية السورية في توظيف أموالها والتي قادت بالضرورة إلى حدوث خلل في تحقيق التوازن بين عنصري السيولة والربحية أدى إلى انخفاض أكيد في معدلات الربحية في هذه المصارف. وقد أشارت الدراسة إلى أن السبب الأساسي يعود إلى نقص القوانين الصادرة التي تحكم سياسات توظيف الأموال والتي لم تواكب التطورات الكبيرة في حجم الإيداعات النقدية في المصارف التجارية والمتاحة للاستثمار المصرفي بمختلف أنواعه.

واقترح الباحث معالجة محاسبية معينة لإدخال البيانات المحاسبية المرتبطة بنشاط التأجير التمويلي من خلال النظام المحاسبي المصرفي الموحد بما ينسجم مع المبادئ والقواعد المحاسبية الدولية.

- دراسة شتا (2000): بعنوان: المحاسبة عن عقود الإجارة التشغيلية في المصارف

الإسلامية من منظور إسلامي محاسبي

هدفت الدراسة إلى دراسة وتحليل طبيعة مشكلة المحاسبة عن عقود الإجارة

التشغيلية التي تجريها المصارف الإسلامية من حيث متطلبات القياس والإثبات

والعرض والإفصاح في القوائم المالية، ومن أجل تحقيق هذا الهدف فقد قام الباحث بما

يلي:

1- تحديد وبيان أسس تصنيف عقود الإجارة فقهيًا ومحاسبيًا.

2- تحديد وبيان مشروعية عقود الإجارة التشغيلية التي تجريها المصارف الإسلامية

في ضوء أحكام ومبادئ الشريعة الإسلامية وخلاصة ما توصل إليه علماء الفقه

ومجامع الفقه الإسلامي في هذه الصدد.

3- بيان أسس القياس والإثبات والعرض والإفصاح المحاسبي للعمليات المرتبطة بعقود

الإجارة التشغيلية، وذلك من خلال إجراء دراسة تحليلية وتقويمية مقارنة لمعايير

المحاسبة عن عقود الإجارة التشغيلية في بعض الدول والمعايير المحاسبي الدولي

(المعايير الأمريكية والبريطانية والدولية والسعودية) مقارنة بمعيار الإجارة في

المصارف الإسلامية الصادر عن هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية

الإسلامية.

وتوصلت الدراسة إلى ضرورة التزام المصارف الإسلامية بتطبيق كافة ما ورد

في معيار الإجارة الصادر عن هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية

بعد إدخال بعض التعديلات التي اقترحها الباحث على هذا المعيار، مع ضرورة عقد دورات تدريبية للمحاسبين في المصارف الإسلامية تتناول كيفية التطبيق السليم لمعيار والتعديلات المقترح إدخالها عليه.

- دراسة خليفة (2001)، بعنوان: " المعالجة المحاسبية والضريبة لعقود التأجير التمويلي "

هدفت هذه الدراسة إلى إجراء دراسة مقارنة بين المعالجة المحاسبية لعقود التأجير التمويلية في ظل المعيار المحاسبي الدولي 17 والمعيار المحاسبي المصري، وتأثير ذلك على مدى إخضاع عقود التأجير التمويلية طبقاً للمعيارين السابقين للضريبة العامة على المبيعات.

وتوصلت الدراسة إلى وجود اختلافات جوهرية بين مفهوم التأجير التمويلي والمعالجة المحاسبية له في ظل المعيار الدولي 17 عن مفهوم التأجير التمويلي والمعالجة المحاسبية له في ظل المعيار المحاسبي المصري رقم 20. فمفهوم التأجير التمويلي طبقاً للمعيار للمصري يتماشى مع مفهوم التأجير التشغيلي، حيث يقوم المؤجر بإثبات الأصل المؤجر ضمن أصوله الثابتة ويتم إجراء الإهلاكات على هذا الأصل وفقاً لعمره الإنتاجي المفترض على أن يقوم المستأجر بإدراج القيمة المستحقة كمصروف في قائمة الدخل.

لذلك يرى الباحث أن عقود التأجير التمويلية من قبيل خدمات التشغيل للغير ويقترح إخضاعها للضريبة العامة للمبيعات، مع اعتبار أن الواقعة المنشئة للضريبة بالنسبة لها إصدار الفاتورة، ويحدد وعاء الضريبة في هذه الحالة على أساس القيمة الواردة بالفاتورة وليس كامل قيم العقد.

- دراسة محيرز (2001): بعنوان: **عقد التأجير التمويلي: مفهومه ونظامه القانوني**

تناولت هذه الدراسة عقد التأجير التمويلي باعتباره أحد العقود الائتمانية الحديثة التي برزت لتلبية حاجة المشروعات التجارية والصناعية، كمصدر جديد لتمويل استثماراتها.

وأوضحت الدراسة أنه بعد انتشار عمليات التأجير التمويلي بادرت عدد من الدول إلى تنظيمه في قوانينها، كالقانون الفرنسي الخاص ب المشروعات العاملة في مجال التأجير التمويلي رقم 455 لعام 1966، والقانون المصري رقم 95 لعام 1995 بشأن التأجير التمويلي، والنصوص القانونية المنظمة لنشاط التأجير التمويلي الواردة في مدونة التجارة المغربية الصادرة عام 1996. وفي ظل غياب القانون اليمني المنظم لعقد التأجير التمويلي، باستثناء الإشارة المقتضبة إليه بعدّه عملاً من أعمال البنوك في قانون البنوك رقم 38 لعام 1998، فقد أولى الباحث اهتماماً خاصاً بالقوانين المذكورة، لاسيما القانون المصري الذي كان أكثر تفصيلاً من القوانين الأخرى في تنظيم عقد التأجير التمويلي، وقام الباحث بدراسة تحليلية للقواعد القانونية المنظمة لهذا العقد في

القوانين المذكورة سلفاً. وأوصت الدراسة بإصدار قانون ينظم عمليات التأجير من الناحية القانونية ويكفل حقوق المتعاقدين والغير، على أن يتم الاسترشاد بالقوانين المنظمة للتأجير التمويلي في دول عربية وأجنبية، وعلى أن يراعى في القانون الذي أوصى بإصداره ما يلي:

1- ألا يقتصر مزاولة عمليات التأجير التمويلي على البنوك فحسب، بل يسمح بإنشاء مؤسسات مالية متخصصة في هذا النشاط، وذلك بموجب تراخيص وقيود تخضع لرقابة البنك المركزي.

2- وضع نظام للإشهار القانوني لعقود التأجير التمويلي، على أن يتم الإشهار في المحاكم المختصة.

3- تحديد نطاق تطبيق هذا القانون على عمليات التأجير التمويلي الواردة على منقول أو عقار ذي طبيعة إنتاجية، بحيث تستبعد العمليات الواردة على أصول اهتلاكية.

4- تنظيم حقوق والتزامات طرفي عقد التأجير التمويلي، لضمان تحقيق التوازن بين أداء كل منهما.

- دراسة محضار (2005)، بعنوان: " محاسبة عقود الإيجار: دراسة تطبيقية في

شركة طيران الخطوط الجوية اليمنية

بحثت هذه الدراسة نظام التأجير بصفة عامة، من خلال توضيح الأنواع

المختلفة لعقود التأجير، مع التركيز على عقود التأجير التمويلي، وبينت ماهية هذه

العقود ومزاياها، وما يلحق بها من عيوب، وألقت الضوء على قرار التأجير التمويلي، وطرق تقييم هذا القرار، والعوامل المؤثرة فيه. بالإضافة إلى دراسة وتحليل المعالجة المحاسبية لعقود التأجير التمويلي طبقاً لمعايير المحاسبة الدولية والأمريكية والبريطانية، ودراسة وتحليل المشاكل المحاسبية المرتبطة بعقود التأجير التمويلي وأنواع عقود التأجير الأخرى، ودراسة المقترح الجديد من مجموع G4+1. وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات أهمها:

1- يوصي الباحث الجهات المعنية بتشجيع الاستثمار في اليمن - بالسماح للبنوك بتأسيس شركات التأجير التمويلي من خلال قانون الاستثمار، وتشجيع وجذب الشركات الدولية التي تمارس هذا النشاط من أجل جنب التكنولوجيا المتطورة داخل البلاد، والاستفادة من خبرتها في تأسيس هذا النشاط وكيفية إدارته.

2- ضرورة إعادة النظر في الأنظمة والقوانين اليمنية ذات العلاقة بقطاع البنوك مثل قانون البنوك التجارية اليمني رقم (38) لسنة 1998 والقانون الضريبي اليمني رقم (31) لسنة 1991، لما لهذه القوانين من تأثير على السياسات والإجراءات المحاسبية المتعلقة بعقود الإيجار.

3- ضرورة الإسراع في إصدار قانون التأجير التمويلي، على أن يتم تشكيل لجنة علمية مشتركة من بعض المحاسبين المهنيين ذوي الخبرة والكفاءة وبعض أساتذة الجامعات بهدف تحديد القواعد والمبادئ المحاسبية الواجب الأخذ بها في نشاط التأجير التمويلي، مع الاسترشاد في هذا الخصوص بقواعد ومعايير المحاسبة الدولية.

4- يوصي الباحث شركة الخطوط الجوية اليمنية بضرورة التمييز بين عقود التأجير التمويلية وعقود التأجير التشغيلية حتى تتحقق الموضوعية في القياس المحاسبي، وكذلك ضرورة تحسين وتوسيع مستوى الإفصاح عن هذه العقود باستخدام وسائل الإفصاح الملائمة لكي تتوفر المعلومات الكافية عن عقود التأجير.

- دراسة حموي (2005)، بعنوان: " مشكلات الاستئجار التمويلي Leasing وأثرها

في عملية اتخاذ القرار التمويلي الأمثل في تنفيذ الاستثمارات"

هدف البحث يتمثل في تأكيد الإمكانية الإيجابية للاستفادة من التطور التقني بالاستئجار لفترات قصيرة نسبياً وإعادة استئجار أحدث التجهيزات وتأثير ذلك على الاستثمارات كأساس بديل للاقتراض وشراء الأصول الثابتة. واعتمد الباحث في دراسته الحالية على البحث المكتبي بالرجوع إلى المراجع العربية والأجنبية والبحوث والدراسات والدوريات التي عنيت بمسائل التمويل ومصادرها والاستناد إليها في التقدم ببدائل يمكن تأكيدها كأساس لتمويل الاستثمارات وتقديم مثال عملي يوضح آلية عمل هذا مشكلات الاستئجار التمويلي Leasing وأثرها في عملية اتخاذ القرار التمويلي الأمثل في تنفيذ الاستثمارات النموذج بوصفه إسهاماً لحل مشكلات تتعلق بأساليب التمويل المتعددة المصادر وانعكاسها على استمرارية منشأة الأعمال في تحقيق أهدافها.

وقد تم التوصل إلى أن الاستئجار التمويلي أو ما يسمى بعقد الليزينغ أصبح من أهم مصادر التمويل المستخدمة لتمويل المشاريع الصناعية والتجارية، والتي كانت عاجزة عن الحصول على التمويل بشقيه العيني أو النقدي اللازم لتلك المشاريع. أما فيما يتعلق بإمكانية تطبيق هذا النوع كبديل لمراحل الاستثمار في سورية يعد أكثر موضوعية وخصوصاً في المنشآت الاقتصادية التي تعاني من نقص في رأس المال بالعملة الصعبة. إن توجيه اهتمام الدولة بتشجيع صناعة التأجير التمويلي يسهم في زيادة حجم الاستثمارات الطويلة الأجل لما توفره لمنشآت الأعمال من مصادر للأصول الثابتة دون تحمل أعباء مالية كبيرة، علاوة على ذلك ظهرت إلى جانب العديد من الكتابات التي تدعو إلى استخدام أشكال أخرى لاقتناء الأصول.

- دراسة جندي، (2008)، بعنوان: تطوير إستراتيجية للتأجير التمويلي للطائرات

التجارية من قبل البنوك المحلية والأجنبية العاملة في الأردن

هدفت هذه الدراسة إلى وضع حل لمشكلة شركات الطيران المحلية عن عزوف البنوك الأردنية في تقديم خدمة التأجير التمويلي لعملياتها التشغيلية، وقد كانت عينة الدراسة عينة شاملة لثلاثة وعشرين بنكاً من البنوك المحلية والأجنبية العاملة في الأردن، وعمد الباحث إلى استخدام الإستبانة كأداة للبحث والتي قام بتوزيعها إلى مديري دوائر التسهيلات الذين يتمتعون بخبرات واسعة في مجال الائتمان المصرفي.

وخلصت إلى استحداث إستراتيجية طويلة الأمد وذلك من خلال قيام البنوك
 بالبء بتقديم خدمة التأجير التمويلي كبديل عن صفقات شراء الطائرات التجارية
 مباشرة لكافة شركات الطيران العاملة ولاسيما الشركة الوطنية- الملكية الأردنية .
 وذلك من خلال اختبار البنوك المحلية من حيث جاهزيتها ودرائتها وأثر سياسة تحرير
 الأجواء للطيران والتقدم التكنولوجي لصناعة الطائرات والبيئة القانونية الحالية، كما
 دلت النتائج على أنه مازالت تقديم خدمة تمويل استئجار الطائرات في مراحلها الأولى
 للأسباب التالية:

1- لم يشارك في أي عملية تأجير تمويلي للطائرات إلا بنك واحد بالماضي وحتى
 الآن.

2- لم تبدي البنوك رغبتها في الاستثمار في تمويل استئجار الطائرات.

3- غياب الدراية والمعرفة في علم التأجير التمويلي للطائرات.

4- عزوف أعضاء مجالس إدارة البنوك عن منح موافقة لهذا التمويل بتاتا.

5- وجود منافسة شديدة من قبل البنوك الأجنبية العاملة في الخارج ذات الدراية

والمعرفة بهذه الخدمة واعتمادها من قبل شركات الطيران المحلية.

- دراسة عثمان (2011)، بعنوان: **النقل التآجير التمويلي ودوره في تفعيل مشروعات بالسكك الحديدية،**

هدفت هذه الدراسة إلى بيان أهمية اللجوء إلى أسلوب التآجير التمويلي في قطاع النقل بالسكك الحديدية بهدف تحديث هيكلها الأساسية، وتعزيز مركزها التقليدي داخل سوق خدمات النقل المنافسة في ضوء ضخامة استثماراتها، وتكاملها، وصعوبة جذب الاستثمارات الخاصة إليها. وقد توصلت إلى عدد من النتائج من أهمها:

1- أن التآجير التمويلي يوفر للبلدان، ولاسيما النامية، مصدراً تمويلياً متفرداً، وأقل تكلفة من المصادر التمويلية الأخرى، للحصول على التجهيزات الرأسمالية الحديثة بأقساط دورية محددة يوفرها الأصل الإنتاجي المؤجر، ودون تحملها ثمن أصول غالية، ويعفيها من تراكم المديونية للخارج، ويخفف من أعباء ميزانها التجاري.

2- يمثل التآجير التمويلي توليفة استثمارية مناسبة للدول النامية في جذب القطاع الخاص إلى استثمارات السكك الحديدية، لتنفيذ برامج إصلاحاتها الهيكلية، وإجراء عمليات التحديث والإحلال لعناصرها الإنتاجية، وتفعيل أدائها التشغيلي والمالي، دون أن تتخلى الدولة عن ملكيتها لهذا القطاع الاستراتيجي.

3- يعد التآجير التشغيلي حلاً مناسباً لشركات النقل بالسكك الحديدية في الدول النامية، لزيادة معدلات استثماراتها، كماً، ونوعاً، وفي التوقيت المناسب، وإجراء عملية التكيف المطلوبة مع طبيعة الطلب على خدماتها، وذلك لتخفيض مخاطر الطلب، وترشيد العمليات التشغيلية، وتجنب الطاقة النقلية الفائضة، والتقدم الاقتصادي للوحدات التشغيلية.

19-2 الدراسات باللغة الانجليزية

- دراسة (Simon Gao, 2000)، بعنوان:

Leasing and Accounting for Leases: A Study of Three European Countries

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل صناعة وسوق التأجير التمويلي في ثلاث دول من أوروبا الشرقية، وهي جمهورية تشيك والمجر وبولندا، مع تركيز الضوء على المشاكل الرئيسية التي تواجه كلاً من المستأجرين وصناعة التأجير. كما هدفت الدراسة إلى دراسة وتحليل محاسبة عقود الإيجار والتشريعات الحالية المرتبطة بها في هذه البلدان الثلاث.

وأوضحت الدراسة أنه في الأربع السنوات الأخيرة، كان هناك بعض النجاح بتطوير صناعة وسوق التأجير في هذه الدول، مثل تأسيس جمعيات التأجير، ونمو التأجير الخارجي والتأجير الوطني، ومع ذلك فإن صناعة التأجير ما تزال صغيرة، وسوق التأجير تما زال أقل نمواً وتطوراً ومن المشاكل الشائعة التي تواجه تلك البلدان هي نقص (قلة) التمويل والاستثمار الرأسمالي والتشريعات الملائمة لحماية صناعة وشركات التأجير.

ونتيجة لذلك هناك قليل جداً من العقود الإيجارية التمويلية طويلة الأجل (أكثر من خمس سنوات) في سوق التأجير، كما أن المزايا الضريبية الشائعة للتأجير التمويلي في قوانين دول أوروبا الغربية غير موجودة في تشريعات هذه البلدان الثلاث، بالإضافة

إلى أن تدفق المعلومات عن شركات التأجير في السوق ضعيف جداً، والكثير من المعلومات المتاحة تكون عادة غير دقيقة أو انتهت الحاجة إليها.

- دراسة (Beattie, Goodacer & Thomson, 2001)، بعنوان:

Lease accounting reform and economic consequences: the views of preparers and users"

نظراً للمشاكل المحاسبية الناتجة عن تطبيق معايير محاسبة عقود الإيجار الموجودة حالياً، فإن مجموعة G4+1 أصدرت ورقة مناقشة لتبني وجهة نظر مفهوم "حقوق الملكية" وتقتراح أن كل عقود الإيجار (بما فيها العقود التشغيلية) يجب الاعتراف بها في الميزانية العمومية.

لذا فإن هدف البحث هو معرفة وجهات نظر معدي القوائم المالية ومستخدميها في المملكة المتحدة حول الجدل المتنامي والمستمر حول مقترح مجموعة G4+1 والآثار الاقتصادية المحتملة لتبنيهم هذا المقترح. وقام الباحثون بتوزيع استبيان يتضمن فقرات المقترح على كل من المديرين الماليين ومحلي الاستثمار في المملكة المتحدة. تشير نتائج الدراسة أن كلا المجموعتين اتفقتا على أن هناك أوجه قصور في القواعد الحالية، ولكنهما لم تتفقا على الحلول الملائمة لأوجه القصور بالطريقة المقترحة في التقرير. فالمديرون الماليون للشركات (معدي القوائم المالية) لم يدعموا المقترح، وفي الأغلب عارضوا المقترحات الواردة في تقرير مجموعة G4+1، وعلى

العكس من ذلك فإن محلي الاستثمار (مستخدمي القوائم المالية) أيدوا تماماً المبادئ والقواعد العامة للمقترح.

وأوضحت الدراسة أن اختلاف وجهات نظر المجموعتين تقدم تصوراً آخر، هو أن واضعي المعايير المحاسبية بحاجة لاختبار احتياجات ووجهات نظر المستخدمين حتى تكون هناك شفافية في عملية وضع المعيار الجديد.

- دراسة، (Bennett & Bradbury, 2003)، بعنوان:

Capitalization Non-cancellable leases

أوضحت الدراسة أن هناك تحولات دولية مؤخراً لدى المنظمات والمجامع المهنية في البلدان المتقدمة نحو المطالبة برسملة عقود الإيجار التشغيلية غير القابلة للإلغاء، ومعظم الأبحاث والدراسات التي تمت على بيانات للشركات الأمريكية، ولذا فإن نتائج هذه الدراسات قد لا تنطبق على الشركات غير الأمريكية، لأنه ربما تكون عقود الإيجار التشغيلية غير القابلة للإلغاء في الشركات غير الأمريكية مختلفة عن عقود الإيجار التشغيلية غير القابلة للإلغاء في الولايات المتحدة الأمريكية، من حيث فترة عقد الإيجار، معدلات الخصم، وخيارات التجديد.

وأظهرت النتائج أن إجراءات القيمة الحالية المستخدمة لرسملة عقود الإيجار التشغيلية كان لها أثر جوهري على الالتزامات المسجلة ومن ثم على النسب المالية المستخرجة منها، إذ أظهرت نتائج الرسملة لعقود الإيجار التشغيلية زيادة بنسبة 3%

في الأصول والالتزامات الإيجارية، وارتفاع في نسب الرافعة المالية وانخفاض في نسب السيولة والربحية.

- دراسة (Duke, 2009) بعنوان:

Operating and synthetic leases: Exploiting financial benefits in the post-Enron era

تهدف هذه الدراسة إلى تطبيق رسمة الإيجار لعقود الإيجار التشغيلي للشركات في المؤشر P & S 500 2003، إذ تبين أن الشركات يمكن أن تخبيء المليارات من الخصوم، وتعزيز الأرباح المدورة، والدخل، والنسب من خلال الإفصاح عن الإيجارات بأنها إيجارات تشغيلية.

حيث تشير النتائج إلى أن التقارير التي تسجل الإيجارات التشغيلية تجنب الشركات في المتوسط 582 مليون دولار من الخصوم (11 % من إجمالي المطلوبات) و 450 مليون دولار من الأصول (4 % من إجمالي الموجودات) بالنسبة للشركات التي تمثل عينة الدراسة البالغة 366 شركة. وبتقسيم العينة إلى مجموعات فرعية ذات الدخل المنخفض والمرتفع فقد توفرت نظرة إضافية إلى الشركة و حافظ لاستخدام عقود التشغيل. و بموجب عقد الإيجار شهدت القيمة السوقية للعينة ذات الدخل المرتفع زيادة بنسبة 18 %، في حين أن العينة ذات الدخل المنخفض قد شهدت تراجع 11 % في الدخل. كان هناك أيضا تأثير سلبي كبير على نسب السيولة والرافعة المالية والأداء

- دراسة (Knubley, 2010)، بعنوان:

Proposed changes to lease accounting

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على مدى تأثير التعديلات التي أقرها مجلس المعايير الدولية للمحاسبة (IASB) على محاسبة عقود الإيجار على المؤجرين، حيث سعى الباحث إلى الاطلاع على تطور محاسبة عقود الإيجار من جهة، ومدى تطبيق معايير المحاسبة الدولية والتعديلات التي طرأت عليها من جهة أخرى، ومن ثم بيان أثر ذلك التطبيق على محاسبة عقود الإيجار على المؤجرين، مع وضع الأسس المعيارية والقياسية السليمة في إطار إدخال التعديلات والاستغناء عن كافة المظاهر التي تعيق العمل المحاسبي من الناحية الشكلية والفنية والقانونية في هذا النوع من العقود، إضافة إلى إيجاد آليات وأساليب عمل تساعد على خلق بيئة ومناخ عمل مناسبين، والارتقاء بمستوى الأدوات والأداء لحسن سير العمل المحاسبي في عمليات التمويل التاجيري.

وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج من أبرزها وجود تأثير لهذه التعديلات التي أقرها مجلس المعايير الدولية للمحاسبة على المؤجرين الذين يعتبرون الإيجار نفقات تشغيلية، بالإضافة إلى تأثير تلك التعديلات على المؤجرين الذين يقدرون العقارات على أساس تكاليفها وليس قيمتها العادلة.

20-2 ما يميز الدراسة عن الدراسات السابقة

تناولت الدراسات السابقة موضوع عقود الإيجار سواء التمويلية أو التشغيلية والتوجه المحاسبي لها في البنوك التجارية السورية أو البنوك الإسلامية، أو من حيث مفهوم عقد الإيجار التمويلي ومفهومه القانوني، وتناولت دراسات أخرى محاسبة عقود الإيجار التمويلي مع تطبيقها على الخطوط الجوية اليمنية من وجهة نظر المعايير الأمريكية والبريطانية. أما هذه الدراسة فإنها تتناول عقود الإيجار التمويلي والتشغيلي مع التركيز على عقود الإيجار التشغيلية وبحسب المعيار المحاسبي الدولي 17 وعلى شركة الخطوط الجوية الكويتية.

كما تتميز هذه الدراسة في كونها تتناول موضوع مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) حول محاسبة عقود الإيجار بوصفها من أعرق شركات الطيران في منطقة الخليج العربي.

الفصل الثالث

منهجية الدراسة

1-3 منهج الدراسة

2-3 مجتمع الدراسة والعينة

3-3 أسلوب الدراسة

4-3 المعالجة الإحصائية

5-3 أساليب جمع البيانات والمعلومات

الفصل الثالث

منهجية الدراسة

يتناول هذا الفصل وصفا للمنهجية التي استخدمها الباحث في القيام بهذه الدراسة، حيث يتضمن منهج الدراسة ومجتمع الدراسة والأساليب الإحصائية المستخدمة في تحليل البيانات.

3-1 منهج الدراسة

دراسة حالة هدفها التعرف على مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) محاسبة عقود الإيجار، إذ تمت مراجعة التقرير المالي الخاصة بالشركة لعام 2011 للتعرف على مدى تطبيق بنود المعيار من الناحية المحاسبية وذلك بالاعتماد على منهج (نوعي).

3-2 مجتمع الدراسة والعينة

باعتبار أن الدراسة دراسة حالة فإن مجتمع الدراسة يتمثل بشركة الخطوط الجوية الكويتية، إذ تم إخضاع قوائمها المالية المنشورة لعام (2011) للدراسة للتعرف

على مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) محاسبة عقود الإيجار.

3-3 أسلوب الدراسة

تتمثل ادوات الدراسة بدراسة حالة شركة الخطوط الجوية الكويتية بمقارنة قوائمها المالية المنشورة لعام 2011 مع قواعد الإفصاح عن عقود التأجير التمويلي والتشغيلي بحسب المعيار المحاسبي الدولي 17 ومن ثم يتم التحليل بعد المقارنة، والملحق رقم (2) يبين التقرير المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية.

3-4 المعالجة الإحصائية

اعتمد الباحث على برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) وباستخدام الوسط الحسابي والانحراف المعياري للتعرف على مستوى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بالمعيار المحاسبي الدولي (17).

3-5 أساليب جمع البيانات والمعلومات

اعتمد الباحث في هذه الدراسة على نوعين من البيانات هما البيانات الثانوية والبيانات الأولية:

1- **البيانات الأولية:** وهي البيانات التي قام الباحث بجمعها من خلال دراسة حالة شركة الخطوط الجوية الكويتية التي تم الحصول عليها بعد الرجوع ببيانات الشركة المنشورة على موقعها الالكتروني.

2- **البيانات الثانوية:** وهي البيانات التي سوف تستخدم لتكوين الإطار النظري للدراسة، حيث رجع الباحث إلى المكتبات المختلفة للاطلاع ومراجعة الأدبيات السابقة، وتم الاستعانة بالمصادر الآتية:

أ- المراجع والمصادر المتعلقة بالمحاسبة والكتب العلمية والمنهجية المختصة في علم المحاسبة والمعايير الدولية ومحاسبة العقود.

ب- الدوريات العالمية المتخصصة والنشرات التي كتبت حول المعايير الدولية وخاصة المعيار المحاسبي الدولي (17) والمتعلق بمحاسبة عقود الإيجار

ج- الإحصاءات الرسمية الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الكويتية.

د- الرسائل العلمية (ماجستير ودكتوراه) التي تبحت في موضوع الدراسة والمتوفرة في الجامعات المختلفة.

هـ- القرارات والتشريعات ذات الصلة.

الفصل الرابع

تحليل النتائج واختبار الفرضيات

1-4 الإفصاح عن عقود الإيجار في القوائم المالية في شركة الخطوط

الجوية الكويتية

2-4 اختبار الفرضيات

الفصل الرابع

تحليل النتائج واختبار الفرضيات

يتضمن هذا الفصل عرضاً وتحليلاً لنتائج الدراسة التي قام الباحث بإجرائها باستخدام المقارنة والتحليل للقوائم المالية المنشورة لعام 2011 لشركة الخطوط الجوية الكويتية مع قواعد الإفصاح عن عقود التأجير التمويلي والتشغيلي بموجب المعيار المحاسبي الدولي (17) وذلك لاختبار فرضية الدراسة وهي: لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية، حيث تناول هذا البحث تحليل البيانات حول استناداً إلى المعيار المحاسبي الدولي رقم (17) على كل من قائمة الدخل، وقائمة المركز المالي للشركة واختبار الفرضية وذلك لبيان صحة هذه الفرضية.

1-4 الإفصاح عن عقود الإيجار في القوائم المالية في شركة الخطوط

الجوية الكويتية

من خلال مراجعة الخلفية النظرية وتمشياً مع تساؤل الدراسة حول التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية، فقد قام الباحث باستخدام الأساليب الإحصائية المدرجة أدناه لتحليل البيانات باستخدام برنامج الحزم الإحصائية SPSS

وذلك للتوصل إلى النتائج، وقد اعتمد الباحث على مستوى الدلالة الإحصائية 5% (فترة ثقة 95%) لقبول الفرضية أو رفضها ولاعتماد النتائج والفحوصات الأخرى التي تمت في الدراسة.

أما فيما يتعلق بالحدود التي اعتمدها هذه الدراسة عند التعليق على المتوسط الحسابي للمتغيرات في نموذج الدراسة فهي ولتحديد درجة المقياس فقد حدد الباحث

ثلاثة مستويات هي (مرتفع، متوسط، منخفض) بناء على المعادلة الآتية:

طول الفئة = (الحد الأعلى للبديل - الحد الأدنى للبديل) / عدد المستويات

$1.33 = 3/4 = 3/(1-5)$ وبذلك تكون المستويات كالتالي:

المنخفض من (1.33) - أقل من (2.33).

المتوسط من (2.34) - (3.67).

المرتفع من (3.68) إلى (5).

1-1-4 الإفصاح عن عقود الإيجار الرأسمالية

الجدول (1-4)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي
17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار الرأسمالية ببند قائمة المركز المالي

التسلسل	متطلبات المعيار المحاسبي 17	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	مستوى الالتزام
1	طريقة العرض والتبويب	3.8	0.81	مرتفع
2	مدفوعات عقد الإيجار المستقبلية	4.2	0.87	مرتفع
3	عقود الباطن	4.2	0.79	مرتفع
4	الإيجارات المشروطة	4.3	0.81	مرتفع
	جميع البنود المتعلقة قائمة المركز المالي	4.1	0.82	مرتفع

لدى تحليل النتائج للتعرف على إجمالي قيمة الأصول المسجلة بعقود إيجار رأسمالية والمتعلقة بالالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بالإفصاح عن أصولها الرأسمالية في تاريخ إعداد قائمة المركز المالي للشركة من حيث إنها تعرض مبوبة وفقا لطبيعتها أو وظيفتها وفق المجموعات الرئيسية للأصول، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي تعادل 3.8 تقريبا أي بنسبة 76% تقريبا وانحراف معياري قدره 0.81 تقريبا، وهذا مؤشر على أن معدل إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة المركز المالي يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وفيما يتعلق بالحد الأدنى لمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية بتاريخ إعداد قائمة المركز المالي الخاص بالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية وذلك بصورة إجمالية لعام 2011 إذ تبين أن قيمة التكاليف التنفيذية الواردة ضمن دفعات الإيجار والمفصح عنها محاسبياً في قائمة المركز المالي هي 4.2 تقريبا أي نسبة 84% و هي نسبة مهمة وبانحراف معياري قدره 0.87 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

أما بخصوص الحد الأدنى لإيجارات عقود الباطن في تاريخ تقديم آخر قائمة مركز مالي الخاص بالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية وبموجب عقود إيجار من الباطن غير قابلة للإلغاء لعام 2011 إذ تبين أن الإفصاح المحاسبي في قائمة المركز المالي كان 4.2 تقريبا أي بنسبة 84% وبانحراف معياري قدره 0.79 تقريبا، وهذا يشير إلى أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وللتعرف على جملة الإيجارات المشروطة التي حدثت عام 2011 وتم الإفصاح عنها قائمة المركز المالي لشركة الخطوط الجوية الكويتية، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي في قائمة الدخل هو 4.3 أي نسبة 86% تقريبا وهي نسبة مرتفعة أيضا والانحراف المعياري هو 0.81 تقريبا، وهذا يشير إلى أن نسبة إفصاح شركة الخطوط

الجوية الكويتية في قائمة المركز المالي يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وبناء على ما سبق فإن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية ببند قائمة المركز المالي.

الجدول (4-2)

المتوسطات الحسابية والاحترافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار الرأسمالية ببند قائمة الدخل

ن.	متطلبات المعيار المحاسبي 17	المتوسط الحسابي	الاحتراف المعياري	مستوى الالتزام
1	طريقة العرض والتبويب	4.1	0.72	مرتفع
2	مدفوعات عقد الإيجار المستقبلية	4.2	0.73	مرتفع
3	عقود الباطن	4.2	0.84	مرتفع
4	الإيجارات المشروطة	4.3	0.63	مرتفع
	جميع البنود المتعلقة قائمة الدخل	4.2	0.73	مرتفع

لدى تحليل النتائج للتعرف على إجمالي قيمة الأصول المسجلة بعقود إيجار رأسمالية والمتعلقة بالالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بالإفصاح عن أصولها الرأسمالية في تاريخ إعداد قائمة الدخل للشركة من حيث أنها تعرض مبوبة وفقاً لطبيعتها أو وظيفتها وفق المجموعات الرئيسية للأصول، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي تعادل 4.1 أي ما يعادل

82% تقريبا وبانحراف معياري قدره 0.72 تقريبا، وهذا مؤشر على أن معدل إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وفيما يتعلق بالحد الأدنى لمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية بتاريخ إعداد قائمة الدخل الخاص بالالتزام لشركة الخطوط الجوية الكويتية وذلك بصورة إجمالية لعام 2011 إذ تبين أن قيمة التكاليف التنفيذية الواردة ضمن دفعات الإيجار والمفصح عنها محاسبياً في قائمة الدخل هي 4.2 تقريبا أي بنسبة 84% تقريبا وبانحراف معياري قدره 0.73 تقريبا، أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

أما بالنسبة للحد الأدنى لإيجارات عقود الباطن في تاريخ تقديم آخر قائمة دخل بالالتزام لشركة الخطوط الجوية الكويتية وبموجب عقود إيجار من الباطن غير قابلة للإلغاء لعام 2011 إذ تبين أن الإفصاح المحاسبي في قائمة الدخل كان 4.2 تقريبا أي بنسبة 84% وبانحراف معياري قدره 0.79 تقريبا، وهذا يشير إلى أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وللتعرف على جملة الإيجارات المشروطة والتي حدثت عام 2011 وتم الإفصاح عنها قائمة دخل شركة الخطوط الجوية الكويتية، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي في قائمة الدخل كان 4.3 تقريبا، أي بنسبة 86% تقريبا وهي نسبة مرتفعة،

والانحراف المعياري هو 0.68 تقريبا وهذا يشير إلى أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وبناءً على ما سبق فإن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية بينود قائمة الدخل.

5-1-2 عقود الإيجار التشغيلية والتي تزيد مدتها الباقية عن سنة واحدة:

الجدول (3-4)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية بينود قائمة المركز المالي

التسلسل	متطلبات المعيار المحاسبي 17	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	مستوى الالتزام
1	الحد الأدنى لمدفوعات الإيجار المستحقة	3.9	0.80	مرتفع
2	الحد الأدنى للإيجار المتوقع تحصيله مستقبلا	4.1	0.84	مرتفع
	جميع البنود المتعلقة بقائمة المركز المالي	4.0	0.82	مرتفع

لدى تحليل النتائج للتعرف على الحد الأدنى لمدفوعات الإيجار المستحقة

والمتعلقة بالالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بالإفصاح عن أصولها التشغيلية حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي تعادل 3.9 تقريبا أي بنسبة 77% تقريبا

وانحراف معياري قدره 0.80 تقريباً، وهذا مؤشر على أن معدل إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة المركز المالي يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وفيما يتعلق بإجمالي الحد الأدنى للإيجار المتوقع تحصيله مستقبلاً حول التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بعقود تأجير من الباطن غير قابلة للإلغاء وذلك حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، إذ تبين أن قيمة التكاليف التنفيذية الواردة ضمن دفعات الإيجار والمفصح عنها محاسبياً في قائمة المركز المالي هي 4.1 تقريباً أي نسبة 82% و هي نسبة مرتفعة وبانحراف معياري قدره 0.84 تقريباً أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وبناءً على ما سبق فإن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها التشغيلية ببنود قائمة المركز المالي.

الجدول (4-4)

المتوسطات الحسابية والاحترافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي
17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية ببند قائمة الدخل

التسلسل	متطلبات المعيار المحاسبي 17	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	مستوى الالتزام
1	الحد الأدنى لمدفوعات الإيجار المستحقة	4.0	0.83	مرتفع
2	الحد الأدنى للإيجار المتوقع تحصيله مستقبلاً	4.2	0.81	مرتفع
	جميع البنود المتعلقة بقائمة الدخل	4.1	0.82	مرتفع

لدى تحليل النتائج للتعرف على الحد الأدنى لمدفوعات الإيجار المستحقة والمتعلقة بالالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بالإفصاح عن أصولها التشغيلية حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي (بشكل إجمالي ولكل سنة من السنوات التالية) لعام 2011، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي تعادل 4.0 تقريباً أي بنسبة 74% تقريباً وانحراف معياري قدره 0.83 تقريباً، وهذا مؤشر على أن معدل إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وفيما يتعلق بإجمالي الحد الأدنى للإيجار المتوقع تحصيله مستقبلاً حول التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بعقود تأجير من الباطن غير قابلة للإلغاء وذلك حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، إذ تبين أن قيمة التكاليف التنفيذية الواردة ضمن دفعات الإيجار والمفصح عنها محاسبياً في قائمة المركز المالي هي 4.2 تقريباً

أي نسبة 80% و هي نسبة مرتفعة وبانحراف معياري قدره 0.81 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وبناءً على ما سبق فإن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها التشغيلية بينود قائمة الدخل.

3-1-5 بالنسبة لكل العقود التشغيلية:

الجدول (4-5)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية بينود قائمة المركز المالي

التسلسل	متطلبات المعيار المحاسبي 17	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	مستوى الالتزام
1	شروط حقوق شراء أو تجديد العقود	3.9	0.81	مرتفع
2	الشروط التي تسمح بزيادة أو تخفيض الإيجارات	4.2	0.79	مرتفع
3	القيود على توزيع الأرباح	3.8	0.84	مرتفع
4	إبرام عقد قروض إضافية	4.2	0.78	مرتفع
	جميع البنود المتعلقة بقائمة المركز المالي	4.0	0.80	مرتفع

لدى تحليل النتائج للتعرف على شروط حقوق شراء أو تجديد العقود والمتعلقة

بالالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص

بالإفصاح عن كافة العقود التشغيلية لعام 2011، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي تعادل 3.9 تقريبا أي بنسبة 79% تقريبا وانحراف معياري قدره 0.81 تقريبا، وهذا مؤشر على أن معدل إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة المركز المالي يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وفيما يتعلق بالشروط التي تسمح بزيادة أو تخفيض الإيجارات الخاصة بالالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية وذلك حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، إذ تبين أن المفصح عنها محاسبياً في قائمة المركز المالي هي 4.2 تقريبا أي نسبة 80% وهي نسبة مرتفعة وبانحراف معياري قدره 0.79 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة المركز المالي يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

كذلك الأمر بالنسبة للقيود على توزيع الأرباح فإن التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، تبين أن المفصح عنه محاسبياً في قائمة المركز المالي بلغ بنسبة 3.8 تقريبا أي نسبة 83% وهي نسبة مرتفعة وبانحراف معياري قدره 0.84 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة المركز المالي يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وبخصوص إبرام عقد القروض الإضافية فإن التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، تبين أن المفصح عنها محاسبياً

في قائمة المركز المالي هي 4.2 تقريبا أي نسبة 80% وهي نسبة مرتفعة وبانحراف معياري قدره 0.78 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وبناءً على ما سبق فإن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن كافة العقود التشغيلية ببند قائمة المركز المالي.

الجدول (4-6)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمدى الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي 17 فيما يتعلق بالإفصاح عن عقود الإيجار التشغيلية ببند قائمة الدخل

التسلسل	متطلبات المعيار المحاسبي 17	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	مستوى الالتزام
1	شروط حقوق شراء أو تجديد العقود	4.0	0.81	مرتفع
2	الشروط التي تسمح بزيادة أو تخفيض الإيجارات	4.0	0.79	مرتفع
3	القيود على توزيع الأرباح	3.9	0.81	مرتفع
4	إبرام عقد قروض إضافية	4.1	0.82	مرتفع
	جميع البنود المتعلقة قائمة الدخل	4.0	0.80	مرتفع

لدى تحليل النتائج للتعرف على شروط حقوق شراء أو تجديد العقود والمتعلقة

بالنزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص

بالإفصاح عن كافة العقود التشغيلية لعام 2011، إذ تبين أن متوسط الإفصاح المحاسبي تعادل 4.0 تقريبا أي بنسبة 79% تقريبا وانحراف معياري قدره 0.81 تقريبا، وهذا مؤشر على أن معدل إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

وفيما يتعلق بالشروط التي تسمح بزيادة أو تخفيض الإيجارات الخاصة بالالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية وذلك حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، إذ تبين أن المفصح عنها محاسبياً في قائمة الدخل هي 4.0 تقريبا أي بنسبة 82% وهي نسبة مرتفعة وانحراف معياري قدره 0.79 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

كذلك الأمر بالنسبة للقيود على توزيع الأرباح فإن التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية حتى تاريخ آخر قائمة دخل لعام 2011، إذ تبين أن المفصح عنه محاسبياً في قائمة الدخل بلغ بنسبة 3.9 تقريبا أي بنسبة 81% وهي نسبة مرتفعة وانحراف معياري قدره 0.81 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

أما بخصوص إبرام عقد القروض الإضافية فإن التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية حتى تاريخ آخر قائمة دخل لعام 2011، تبين أن المفصح عنها محاسبياً في

قائمة الدخل هي 4.1 تقريبا أي نسبة 83% وهي نسبة مرتفعة وبانحراف معياري قدره 0.82 تقريبا أي أن نسبة إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة الدخل يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار. وبناءً على ما سبق فإن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن كافة العقود التشغيلية بينود قائمة الدخل.

2-4 اختبار الفرضيات

وتنص هذه الفرضية على انه: لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية، وقد تم اختبار هذه الفرضية من خلال تجزئتها إلى فرضيتين جزئيتين وكما يلي:

1-2-4 اختبار الفرضية الجزئية الأولى: لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية.

ولاختبار هذه الجزئية من الفرضية فقد تم استخدام (One T. Test)

Sample للمقارنات الثنائية وعند مستوى دلالة (0.05)، والجدول التالي رقم (4 - 7) يبين النتائج التي تم الحصول عليها عند اختبار هذه الفرضية.

الجدول (4 - 7)

نتائج اختبار t . test للفرضية الجزئية الأولى (الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية)

البيان	قيمة t المحسوبة	قيمة t الجدولية	قيمة t المعنوية Sig-t	القرار الإحصائي
الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية	4.84	1.671	0.000	رفض العدمية وقبول البديلة

يتضح من البيانات الواردة في الجدول السابق (4-7) أن قيمة t المحسوبة بلغت (4.84) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرضية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض الفرضية العدمية وقبول الفرضية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفرًا.

وللتحقق من مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية كل على حدة فقد تم تقسيم هذه الفرضية إلى أربع فرضيات فرعية، وكالاتي:

الجدول (4-8)

نتائج اختبار t . test للفرضيات الفرعية

البيان	قيمة t المحسوبة	قيمة t الجدولية	قيمة t المعنوية Sig-t	القرار الإحصائي
طريقة العرض والتبويب	3.31	1.671	0.000	رفض العدمية
مدفوعات عقد الإيجار المستقبلية	2.88	1.671	0.000	رفض العدمية
عقود الباطن	2.91	1.671	0.000	رفض العدمية
الإيجارات المشروطة	5.13	1.671	0.000	رفض العدمية

يتضح من البيانات الواردة في الجدول السابق (4- 8) ما يلي:

1- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة لطريقة العرض والتبويب بلغت (3.31) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بطريقة العرض والتبويب عن أصولها الرأسمالية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

2- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة لمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية بلغت (2.88) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية عن أصولها الرأسمالية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

3- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة لعقود الباطن بلغت (2.91) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية

الكويتية تلتزم بعقود الباطن عن أصولها الرأسمالية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

4- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة للإيجارات المشروطة بلغت (5.13) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بالإيجارات المشروطة عن أصولها الرأسمالية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

4-2-2 اختبار الفرضية الجزئية الثانية: لا تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن عملياتها التشغيلية.

ولاختبار هذه الجزئية من الفرضية فقد تم استخدام (One T. Test)

Sample للمقارنات الثنائية وعند مستوى دلالة (0.05)، والجدول التالي رقم (4 - 9) يبين النتائج التي تم الحصول عليها عند اختبار هذه الفرضية.

الجدول (4- 9)

نتائج اختبار t . test للفرضية الجزئية الثانية (الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن عملياتها التشغيلية)

البيان	قيمة t المحسوبة	قيمة t الجدولية	قيمة t المعنوية Sig-t	القرار الإحصائي
الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن عملياتها التشغيلية	4.98	1.671	0.000	رفض العدمية

يتضح من البيانات الواردة في الجدول السابق (4- 9) أن قيمة t المحسوبة بلغت قيمة t المحسوبة (4.98) وقيمتها الجدولية (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرضية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض الفرضية العدمية وقبول الفرضية البديلة التي تنص على أنه " تلتزم شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن عملياتها التشغيلية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفرًا.

وللتحقق من مدى التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن عملياتها التشغيلية كل على حدة فقد تم تقسيم هذه الفرضية إلى أربع فرضيات فرعية، وكالاتي:

الجدول (4- 10)
نتائج اختبار t . test للفرضيات الفرعية

البيان	قيمة t المحسوبة	قيمة t الجدولية	قيمة t المعنوية Sig-t	القرار الإحصائي
طريقة العرض والتبويب	2.49	1.671	0.000	رفض العدمية
مدفوعات عقد الإيجار المستقبلية	4.50	1.671	0.000	رفض العدمية
عقود الباطن	3.83	1.671	0.000	رفض العدمية
الإيجارات المشروطة	3.67	1.671	0.000	رفض العدمية

ينضح من البيانات الواردة في الجدول السابق (4- 10) ما يلي:

1- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة لطريقة العرض والتبويب بلغت (2.49) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بطريقة العرض والتبويب عن عملياتها التشغيلية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

2- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة لمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية بلغت (4.50) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم

رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية عن عملياتها التشغيلية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

3- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة لعقود الباطن بلغت (3.83) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بعقود الباطن عن عملياتها التشغيلية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

4- أن قيمة t المحسوبة بالنسبة للإيجارات المشروطة بلغت (3.67) في حين تم استخراج قيمتها الجدولية البالغة (1.671)، وبمقارنة القيم التي تم التوصل إليها في اختبار هذه الفرعية، يتبين أن قيم t المحسوبة أكبر من القيم الجدولية، لذلك فإنه يتم رفض هذه الفرعية العدمية وقبول الفرعية البديلة التي تنص على أن " شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بالإيجارات المشروطة عن عملياتها التشغيلية ". ويؤكد ذلك قيمة Sig. المعنوية التي تساوي صفراً.

الفصل الخامس

الاستنتاجات والتوصيات

1-5 الاستنتاجات

2-5 التوصيات

الفصل الخامس

الاستنتاجات والتوصيات

في ضوء التحليل الذي تم في الفصل الرابع للتقرير المالي لشركة الخطوط الجوية الكويتية لعام 2011، فإن هذا الفصل يتناول عرضاً لمجمل النتائج التي توصل إليها الباحث، وعلى ضوء هذه النتائج التي تم التوصل إليها في الدراسة الحالية قدم الباحث عدداً من التوصيات، ويمكن تلخيص أهم نتائج الدراسة وفق ما تم التوصل إليه من خلال التقرير المالي لشركة الخطوط الجوية الكويتية لعام 2011، بما يلي:

1-5 الاستنتاجات

1-1-5 الإفصاح عن عقود الإيجار الرأسمالية

بينت النتائج أن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية بينود قائمة المركز المالي وبنود قائمة الدخل، إذ تبين أنها تعرض ذلك بشكل مبوب ووفقاً لطبيعته أو وظيفته ووفق المجموعات الرئيسية للأصول، وقد كان معدل إفصاح شركة الخطوط الجوية الكويتية في قائمة المركز المالي يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

كما بينت النتائج أن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بالحد الأدنى لمدفوعات عقد الإيجار المستقبلية بتاريخ إعداد قائمة المركز المالي، إذ تبين أن قيمة

التكاليف التنفيذية الواردة ضمن دفعات الإيجار والمفصح عنها محاسبياً في قائمة المركز المالي هي بدرجة مرتفعة.

وتبين أن هناك التزاماً من الشركة بالحد الأدنى لإيجارات عقود الباطن في تاريخ تقديم آخر قائمة مركز مالي الخاص وأن درجة الإفصاح المحاسبي في قائمة المركز المالي كان يعبر عن نسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار، كما تبين أن جملة الإيجارات المشروطة والتي حدثت عام 2011 وتم الإفصاح عنها قائمة المركز المالي لشركة الخطوط الجوية الكويتية، كانت نسبتها مرتفعة

5-1-2 عقود الإيجار التشغيلية والتي تزيد مدتها الباقية عن سنة واحدة:

أظهرت النتائج أن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن عملياتها التشغيلية بنود قائمة المركز المالي وقائمة الدخل، إذ تبين أن الحد الأدنى لمدفوعات الإيجار المستحقة والمتعلقة بالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بالإفصاح عن أصولها التشغيلية حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي (بشكل إجمالي ولكل سنة من السنوات التالية) لعام 2011، كان بنسبة مرتفعة.

كذلك تبين أن الحد الأدنى للإيجار المتوقع تحصيله مستقبلاً حول التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بعقود تأجير من الباطن وغير القابلة للإلغاء كانت بنسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

3-1-5 بالنسبة لكل العقود التشغيلية:

أشارت نتائج التحليل أن شركة الخطوط الجوية الكويتية تلتزم بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن كافة العقود التشغيلية ببند قائمة المركز المالي وقائمة الدخل، فقد تبين أن شروط حقوق شراء أو تجديد العقود والمتعلقة بالتزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بالإفصاح عن كافة العقود التشغيلية لعام 2011، كانت بنسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

كما تبين أن التزامها بالشروط التي تسمح بزيادة أو تخفيض الإيجارات الخاصة بالتزام وذلك حتى تاريخ آخر قائمة مركز مالي لعام 2011، كان بنسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار. كذلك الأمر بالنسبة للقيود على توزيع الأرباح حيث تبين أن المفصح عنه محاسبياً في قائمة المركز المالي وقائمة الدخل كان بنسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار. وأظهرت النتائج أن التزام شركة الخطوط الجوية الكويتية بإبرام عقد القروض الإضافية بالإفصاح عن ذلك كان بنسبة مرتفعة من الالتزام بمعيار 17 الخاص بهذا النوع من عقود الإيجار.

5-2 التوصيات

يوصي الباحث بما يلي:

1- الاستفادة من ما حققته دولة الكويت من تقدم ملحوظ على دول المنطقة في مجال الإجارة أو التمويل التأجيري في شركة الخطوط الجوية الكويتية، من خلال العمل على توظيف هذه الميزة النسبية وتكريسها بسرعة في مجالات أخرى لكي تكون الكويت مركز إقليمي للتمويل التأجيري.

2- تعديل الأنظمة والقواعد المحاسبية والمالية المعمول بها والمتعلقة بنشاط التأجير التمويلي لتصبح أكثر مرونة لتلبية متطلبات التغيير والتجديد الممكنة بما ينسجم مع المبادئ والقواعد المحاسبية الدولية.

3- التأكيد على أهمية إنشاء الشركات الخاصة بتأجير الأصول الرأسمالية الضخمة في قطاعات النشاط الاقتصادي الأخرى، بهدف خلق سوق تأجير تمويلي لتزويد الشركات الكويتية الأخرى بالتجهيزات الرأسمالية المناسبة لإقامة مشاريع البنية التحتية.

4- التأكيد على أهمية تفعيل دور البنوك التجارية في دولة الكويت، والتخفيف من حالة التشدد الائتماني، لتمويل مشروعات النقل المختلفة، خصوصاً في مجال دعم أسطول النقل الجوي لما له من عوائد كبيرة على الاقتصاد الوطني لدولة الكويت.

5- العمل على تصميم مؤشر للأداء الاقتصادي الكلي في الدولة استناداً إلى ما يحققه التأجير التمويلي من مزايا وفوائد لكل من المؤجر والمستأجر، بحيث يجري العمل على تنفيذه وإصداره كل ثلاثة أشهر.

6- الاستفادة من التجارب والخبرات الدولية في مجال التأجير التمويلي وتهيئة الظروف المناسبة للتوسع في هذا النشاط الائتماني من خلال سن التشريعات والقوانين الخاصة بنشاط التأجير التمويلي.

7- السعي باستمرار لتعزيز الشركات القائمة وتعاونها، والعمل على تقديم تسهيلات كافية لاجتذاب نشاط التمويل التأجيري إلى دولة الكويت.

8- التأكيد على أهمية استحداث إستراتيجية طويلة الأمد وذلك من خلال تشجيع البنوك للقيام بتقديم خدمة التأجير التمويلي كبديل عن صفقات شراء الطائرات التجارية مباشرة لكافة شركات الطيران العاملة في دولة الكويت، إضافة إلى شركة الخطوط الجوية الكويتية الوطنية.

9- أظهرت نتائج التحليل أن شركة الخطوط الجوية الكويتية ملتزمة بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار عن أصولها الرأسمالية وعملياتها التشغيلية في بنود قائمة المركز المالي وبنود قائمة الدخل، ومع ذلك يوصي الباحث باستمرارها على هذا النهج، وذلك من خلال اتباع الآليات التي تضمن بقاءها ممارسة لهذا النشاط التمويلي:

أ- الاستمرار بالالتزام بالإفصاح عن مدفوعات عقد الإيجار المستقبلية بتاريخ إعداد قائمة المركز المالي وقائمة الدخل.

ب- الاستمرار بالالتزام بالإفصاح عن الحد الأدنى لإيجارات عقود الباطن في تاريخ تقديم قائمة مركز مالي وقائمة دخل.

ج- الاستمرار بالالتزام بالإفصاح عن الحد الأدنى للإيجار المتوقع تحصيله مستقبلاً.

د- الاستمرار بالالتزام بالإفصاح عن شروط حقوق شراء أو تجديد العقود وكافة العقود التشغيلية.

هـ- الاستمرار بالالتزام بالإفصاح عن الشروط التي تسمح بزيادة أو تخفيض الإيجارات في قائمة المركز المالي وقائمة الدخل.

و- الاستمرار بالالتزام بالإفصاح عن إبرام عقود القروض الإضافية.

10- الاستمرار بإجراء مزيد من البحوث المحاسبية في مجال الالتزام بتطبيق المعيار المحاسبي الدولي (17) الخاص بمحاسبة عقود الإيجار، ولذا يقترح الباحث التوجهات التالية لدراسات مستقبلية:

أ- طرق تحديد أو تقدير القيم العادلة في الأصول الممولة بأسلوب التأجير التمويلي.

ب- العوامل المؤثرة في قياس القيمة العادلة في الأصول الخاضعة للتأجير التمويلي.

ج- مدى ملاءمة استخدام التأجير التمويلي في بيئة الأعمال العربية.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

- توفيق، محمد شريف (2007). رؤية مستقبلية نحو المحاور الرئيسة لتطوير بناء المعايير المحاسبية في المملكة العربية السعودية مجلة الإدارة العامة، العدد 5، سبتمبر، الرياض، ص ص 65-78.
- توفيق، محمد شريف، وسويلم حسن علي، (2005). استراتيجيات توفيق المعايير الوطنية والعربية لتتوافق مع عولمة المعايير المحاسبية الدولية، الزقازيق، مصر.
- جزار، سمير، (2008)، المشاكل المحاسبية المعاصرة، الطبعة الثانية، مطبعة جامعة طنطا، طنطا.
- جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، (2005) المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية، شركة مطابع الخط، عمان، الأردن.
- جندي، عبدالناصر عصام، (2008)، تطوير إستراتيجية للتأجير التمويلي للطائرات التجارية من قبل البنوك المحلية والأجنبية العاملة في الأردن، أطروحة دكتوراه، جامعة عمان العربية، عمان، الأردن.
- جندي، نجيب، (2005). مشاكل محاسبية معاصرة. طنطا، منشأة المعارف، الإسكندرية.

- حماد، أكرم إبراهيم، (2005)، الرقابة المالية في القطاع الحكومي، دار جهينة للنشر والتوزيع، عمان: الأردن.
- حموي، فواز، (2005)، " مشكلات الاستئجار التمويلي وأثرها في عملية اتخاذ القرار التمويلي الأمثل في تنفيذ الاستثمارات"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية- المجلد 21- العدد الأول، ص 223-244.
- حنان، رضوان، (2007)، المعيار المحاسبي الدولي (17): عقود الإيجار، جمعية المحاسبية القانونيين، سوريا.
- حناوي، محمد، (2009)، الإدارة المالية مدخل اتخاذ القرارات، الاسكندرية، الدار الجامعية.
- حنفي، عبدالغفار، (2010)، أساسيات الاستثمار والتمويل، الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة.
- الخطوط الجوية الكويتية، التقرير السنوي لعام 2011.
- خليفة، محمد عبد العزيز، (2001)، "المعالجة المحاسبية والضريبية لعقود التأجير التمويلي"، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارية، جامعة عين شمس، العدد 3، ص 611-665.
- رشيد، عادل محمود، (2007)، إدارة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، القاهرة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية.

- أبو السعود، رمضان، (2008)، العقود المسماة عقد الإيجار (الأحكام العامة في الإيجار)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت.
- أبو السعود، رمضان، (2009)، شرح العقود المسماة في عقدي البيع والمقايضة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت.
- شتا، علي أبو الفتح، (2000)، "المحاسبة عن عقود الإجارة التشغيلية في المصارف الإسلامية من منظور إسلامي محاسبي، مجلة الدراسات المالية والتجارية، جامعة القاهرة، السنة 10، العدد 2، ص 85-111.
- شريف، عليان، (2010)، مبادئ المحاسبة المالية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان: الأردن.
- عثمان، بسام احمد، (2011)، النقل التأجير التمويلي ودوره في تفعيل مشروعات بالسكك الحديدية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الثالث، ص 601-628.
- عربيد، نضال، (2000)، "التوجيه المحاسبية للتأجير التمويلي في البنوك التجارية السورية"، مجلة العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة دمشق، المجلد 16، العدد 1، ص 115-137.
- عطية، إبراهيم، (2007)، واقع مهنة المحاسبة والمراجعة في فلسطين وسبل تطويره، ورقة عمل، مقدمة إلى اليوم الدراسي الذي ينظمه قسم المحاسبة بالجامعة الإسلامية بغزة.

- عقل، مفلح محمد، (2006). مقدمة في الإدارة المالية والتحليل المالي، عمان، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع.
- عيسى، حسين محمد، (2007)، القواعد المحاسبية لعقود الإيجار، المجلة المصرية للدراسات التجارية، كلية التجارة، جامعة المنصورة.
- فهمي، محمود، (2007)، التأجير التمويلي كوسيلة من وسائل التمويل، مجلة مصر المعاصرة، المجلد 7، العدد 346، ص 63-77
- قاضي، حسين يوسف، ودحدوح حسين احمد، وإبراهيم، غسان محمد، (2011)، المحاسبة المتقدمة: الجزء الاول، منشورات جامعة دمشق، كلية الاقتصاد.
- لطفي، أمين السيد أحمد، (2004). المحاسبة الدولية، الدار الجامعية ، مصر.
- محضار، فتح، (2005)، محاسبة عقود الإيجار: دراسة تطبيقية في شركة طيران الخطوط الجوية اليمنية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة دمشق.
- محيرز، ضياء خالد، (2001)، عقد التأجير التمويلي: مفهومه ونظامه القانوني، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عدن، اليمن.
- مشوخي، حمد سليمان، (2008)، اقتصاديات النقل والمواصلات، القاهرة، دار الفكر العربي.
- المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية (2010) المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، عمان - الأردن.

- منصور، حمادة فريد، (1998). **مقدمة في اقتصاديات النقل**، الإسكندرية، مركز الإسكندرية للكتاب.

المراجع باللغة الانجليزية

- Al Saeh, Amjad, (2008), Association of Banks in Jordan, Seminar on “Finance lease in Jordan...the present situation and the future”,
www.abj.org.jo/AOB_Images/633621419788322340.pdf ,P5
- Bruce K. Bennet & Michael E. Bradbury, Capitalization Non-cancellable leases,(2003), **Journal of International Management and Accounting**, Vol. 14, Issue 2, pp 101-170.
- Duke, J, and Hsieh , S. and Su, Y. , (2009), Operating and synthetic leases: Exploiting financial benefits in the post-Enron era, **Advances in Accounting, incorporating Advances in International Accounting** 25 ,pp 28–39
- Dyckman, R. Thomas, Charles J. Davis and Roland E., Dukes, (2010) intermediate accounting, 5th edition McGeaw-Hill companies.
- Estache, Antonio& de Rus, Gines: (2000), Privatization and Regulation of Transport Infrastructure, Guidelines for Policymakers and Regulators, TheWorld Bank, Washington, D.C.,p: 12.

- Fabozzi, Frank J. & Peterson, Pamela P. (2003). Financial management and analysis, John Wiley & Sons Inc, Second Edition
- Hawkins, David (1997) “**New IAS Standards Decision Time for IAS Firms, Institution and Countries**” Accounting Bulletin. 20, Merrill Lynch, Harvard University.
- Karen A. Van Peurse, Joanne Locke, and Neil Harnisch, (2006) ” **Going concern guidance for New Zealand auditors: transitions in communicative acts**“, Critical Perspectives on Accounting, Vo.17, No.1, pp:109-137.
- Kieso, Donald E., and Jerry J. Wygant (1995) “**International Accounting**”, 8th Ed., John Wiley & Sons, NY.
- Knubley, R. (2010), Proposed changes to lease accounting, Journal of Property Investment & Finance, Vol. 28 No. 5, pp. 322-327
- Sanjay Chadha: (2003), “Revitalization Planning on Indian Railways”, in Rail International, World Bank, Working Papers, June 2003.
- Simon S. Gao, (2000), Leasing and Accounting for Leases: A Study of Three European Countries, <http://www.Google.bham.ac.UK>, pp283-298.
- Spiceland, J., David, James F. Sepand, Lawrence A., Tomassini, (2004), Intermediate accounting, 3rd edition MC GrawHill Compawes.

- Thompson, Louis S, (2009), Liberalization and Commercialization of The Worlds Railways: Progress and Key Regulatory Issues, Paris, International Transport Forum Paper, NO 6, OECD/ITF.
- Vivien Beattie, et al., (2001), "Lease accounting reform and economic consequences: the views of preparers and users" University of Stirling, UK, Master thesis, December.
<http://www.Gogle.bham.ac.UK>

الملحق رقم (1)

المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل في عام 1997).

مقدمة المعيار

يحل هذا المعيار (معيار المحاسبة الدولي رقم 17 (المعدل) محل معيار المحاسبة الدولي رقم 17 - محاسبة عقود الإيجار (معيار المحاسبة الدولي رقم 17 الأصلي)، ويصبح معيار المحاسبة الدولي رقم 17 (المعدل) نافذ المفعول للفترات المحاسبية التي تبدأ في الأول من كانون الثاني (يناير) 1999 أو بعد هذا التاريخ. يحتوي المعيار على تطوير لمعيار المحاسبة الدولي رقم 17 الأصلي الذي يحل محله، وذلك بناء على مراجعة تمت في إطار التعديل المحدود الذي حدد تغييرات اعتبرت ضرورية لإكمال مجموعة من المعايير المقبولة للتمويل عبر الحدود والأوراق المدرجة في أسواق الأوراق المالية، وقد وافق مجلس لجنة معايير المحاسبة الدولية على القيام بإصلاح رئيسي أكبر في مجال محاسبة عقود الإيجار.

التغيرات عن المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي

فيما يلي التغيرات الرئيسية عن المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي: (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005).

عرف المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي عقود الإيجار على أنه:

ترتيب ينقل بموجبه المؤجر الحق في استخدام أصل مقابل بدل إيجار يستحق على

المستأجر، ويعدل المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) التعريف باستبدال المصطلح "بدل الإيجار" بدفعة أو سلسلة دفعات".

عند اشتراط وجوب أن يكون تصنيف عقود الإيجار مبنيا على مدى تحمل المؤجر، أو المستأجر المخاطر والمنافع المتعلقة بملكية أصل مؤجر، مبررا بتطبيق مبدأ الجوهر وليس الشكل، فقد قدم المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي أمثلة على حالات كدلالات على أن عقد الإيجار هو "عقد إيجار تمويلي"، وقد أضاف المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) دلالات تصنيف إضافية من أجل زيادة تسهيل عملية التصنيف.

استخدم المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي العبارة "العمر النافع" في الأمثلة المشار إليها أعلاه لأغراض مقارنتها مع مدة الإيجار في عملية التصنيف، ويستخدم المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) المصطلح "العمر الاقتصادي" آخذا في الاعتبار إمكانية استخدام الأصل من قبل مستخدم واحد أو أكثر.

تطلب المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي الإفصاح عن بدلات الإيجار المحتملة، إلا أنه لم يتعرض لما إذا كان يجب إدخال أو استثناء بدلات الإيجار المحتملة في حساب الحد الأدنى من دفعات الإيجار، ويتطلب المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) استثناء بدلات الإيجار المحتملة من الحد الأدنى لدفعات الإيجار. ولم يتعرض المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي للمعالجة المحاسبية للتكاليف المباشرة الأولية التي يتحملها المستأجر عند التفاوض بشأن ترتيبات الإيجار وضماتها،

ويقدم المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) الإرشاد بهذا الشأن حيث يطلب إدخال التكاليف التي تعود مباشرة إلى الأنشطة التي يقوم بها المستأجر لضمان عقد إيجار تمويلي في مبلغ الأصل المؤجر (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005).

وقد نص المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي على إمكانية الاختيار الحر لأسلوب توزيع دخل التمويل من قبل المؤجر، أي الاعتراف بالدخل بناء على نمط يعكس معدل عائد دوري ثابت مبني على إما: (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005).

1- صافي استثمار المؤجر القائم فيما يتعلق بعقد إيجار تمويلي.

2- صافي الاستثمار النقدي للمؤجر القائم فيما يتعلق بعقد إيجار تمويلي.

3- يتطلب المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) وجوب أن يكون الاعتراف بدخل التمويل على أساس أن يعكس معدل عائد دوري ثابت بناء على أسلوب واحد وهو صافي استثمار المؤجر القائم فيما يتعلق بعقد الإيجار التمويلي.

يشير المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) إلى معيار المحاسبة الدولي الذي يتناول انخفاض قيمة الموجودات عند تقديم الإرشاد بشأن الحاجة إلى تقييم إمكانية انخفاض قيمة الموجودات، ولم يتناول المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي هذا الموضوع، كما أنه يفرض إجراء إفصاحات معززة من قبل كل المستأجرين والمؤجرين في عقود الإيجار التشغيلي والتمويلي من خلال كتابتها بالخط

الغامق بالمقارنة مع بنود الإفصاح المطلوبة بموجب المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر الأصلي.

تشمل الإفصاحات الجديدة التي يتطلبها المعيار المحاسبي الدولي السابع عشر (المعدل) ما يلي: (جمعية المجمع العربي للمحاسبين القانونيين، 2005).

أ- إجمالي الحد الأدنى من دفعات الإيجار بعد مطابقتها مع القيمة الحالية لمطلوبات الإيجار في ثلاث نطاقات دورية: لفترة لا تزيد عن سنة واحدة، فترة تزيد عن سنة ولا تتعدى خمس سنوات، فترة تزيد عن خمس سنوات (مطلوبة من المستأجر).

ب- إجمالي الاستثمار الكلي في عقد الإيجار بعد مطابقتها مع القيمة الحالية للحد الأدنى من الدفعات المستحقة في ثلاث نطاقات دورية: لفترة لا تزيد عن سنة واحدة، فترة تزيد عن سنة واحدة ولا تتعدى خمس سنوات، فترة تزيد عن خمس سنوات (مطلوبة من المؤجر).

ج- تكاليف التمويل ذات العلاقة في البندين أ، ب أعلاه.

هدف المعيار

يهدف هذا المعيار أن يبين للمستأجرين والمؤجرين السياسات والإفصاحات المحاسبية المناسبة لتطبيقها فيما يتعلق بعقود الإيجار التمويلي والتشغيلي.

نطاق المعيار

يجب تطبيق هذا المعيار في المحاسبة على كافة عقود الإيجار عدا ما يلي:

- 1- اتفاقيات الإيجار لاستكشاف أو استخدام الموارد الطبيعية مثل النفط والغاز الطبيعي والأخشاب والمعادن والحقوق الأخرى المتعلقة بالمعادن.
- 2- اتفاقيات الترخيص الخاصة بينود مثل الأفلام السينمائية وتسجيلات الفيديو والمسرحيات والمخطوطات والبراءات وحقوق النشر والتأليف.
- 3- ينطبق هذا المعيار على الاتفاقيات التي تحول حق استعمال الموجودات حتى وإن طلب من المؤجر خدمات كبيرة فيما يتعلق بتشغيل أو صيانة هذه الموجودات، ومن ناحية أخرى لا ينطبق هذا المعيار على الاتفاقيات التي هي عقود للخدمات التي لا تحول حق استخدام الموجودات من طرف متعاقد إلى الطرف الآخر.

الملحق رقم (2)

التقرير المالي لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية
الحساب الختامي للسنة المالية
2011-2010
لمؤسسة الخطوط الجوية الكويتية
الكويت - دولة الكويت

جاء مشروع ميزانية مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية للسنة المالية 2011/2010

كما يلي:

جملة الإيرادات بلغت 247.3 مليون دينار موزعة على الابواب التالية:

الباب الأول: إيرادات الحركة بلغت 219.4 مليون دينار.

الباب الثاني: إيرادات خدمات الطيران بلغت 17.3 مليون دينار.

الباب الثالث: إيرادات أخرى بلغت 10.5 مليون دينار.

جملة المصروفات بلغت 296.5 مليون دينار موزعة على الأبواب التالية:

الباب الأول: مصروفات الموظفين بلغت 97.7 مليون دينار.

الباب الثاني: مصروفات عامة بلغت 22.0 مليون دينار.

الباب الثالث: المصروفات التشغيلية بلغت 176.8 مليون دينار.

جملة الخسائر بلغت 49.2 مليون دينار وتعوض الخسائر الناتجة عن زيادة

المصروفات على الإيرادات طبقاً لما نصت عليه المادة الثانية من المرسوم بالقانون

رقم (118) لسنة 1992 وذلك من الخزانة العامة. وفيما يلي ملخص تحليلي لبيان

الإيرادات والمصروفات:

حرف (أ) الإيرادات حسب الابواب للسنة المالية 2010-2011

الفرق الزيادة (النقص)	الفعلي	الميزانية بعد التعديل	الميزانية المعتمدة	التفصيل
(18564635)	200856365	219434000	219434000	الباب الاول- إيرادات الحركة
(764974)	16498026	17283000	17283000	الباب الثاني- إيرادات خدمات الطيران
(718877)	9833123	10552000	10552000	الباب الثالث- إيرادات أخرى
(20068486)	227200514	24726900	24726900	الاجمالي

حرف (ب) الإيرادات حسب الابواب للسنة المالية 2010-2011

الفرق الزيادة (النقص)	الفعلي	الميزانية بعد التعديل	الميزانية المعتمدة	التفصيل
(808916)	99827084	100636000	100636000	الباب الاول- مصرفات الموظفين
(2063219)	19972781	22036000	22036000	الباب الثاني- مصرفات عامة وإدارية
929190	183496810	184426000	176803000	الباب الثالث- المصرفات التشغيلية
(3801325)	303296675	306098000	299475000	الاجمالي

حرف (ج) الإيرادات حسب الابواب للسنة المالية 2010-2011

الفرق الزيادة (النقص)	الفعلي	الميزانية بعد التعديل	الميزانية المعتمدة	التفصيل
(20068486)	227200514	24726900	24726900	اجمالي الإيرادات
(3801325)	303296675	306098000	299475000	اجمالي المصروفات
16267161 -	76096161	7623000	52206000	نتائج الاعمال - ارباح (خسائر)

جدول تفصيلي الإيرادات حسب الابواب والبنود للسنة المالية 2010-2011

الفرق (الزيادة (النقص)	الفعلي	الميزانية بعد التعديل	الميزانية المعتمدة	التفصيل
				الباب الأول: إيرادات الحركة
(17223743)	175706257	192930000	192930000	إيرادات الركاب
(2226791)	20773209	23000000	23000000	إيرادات أنشطة مبيعات الشحن
885899	4389899	3504000	3504000	إيرادات مبيعات التذاكر
(18564635)	200869365	219434000	219434000	مجموع الباب الأول
				الباب الثاني: إيرادات خدمات الطيران
(284160)	5820840	6105000	6105000	إيرادات خدمات المطار
(415446)	10512554	10928000	10928000	إيرادات خدمة هندسية
(85368)	164632	250000	250000	إيرادات تأجير الطائرات معداتها
(784974)	16498026	17283000	17283000	مجموع الباب الثاني: إيرادات خدمات الطيران
				الباب الثالث: إيرادات أخرى
536539	2275539	1739000	1739000	إيرادات من أنشطة أخرى
(705011)	3957989	4663000	4663000	إيرادات متنوعة
(550405)	3599595	4150000	4150000	إيرادات غير تشغيلية
0	0	0	0	بنود غير عادية
(718877)	9833123	10552000	10552000	مجموع الباب الثالث: إيرادات أخرى
(20068486)	227200514	247269000	247269000	اجمالي الإيرادات

جدول تفصيلي المصروفات حسب الابواب والبنود للسنة المالية 2010-2011

الفرق (الزيادة (النقص)	الفعلي	الميزانية بعد التعديل	الميزانية المعتمدة	التفصيل
				الباب الأول: مصروفات الموظفين
(20598)	32251402	32357000	32357000	الراتب الأساسي
(62501)	28333538	27842000	27842000	العلاوات والبدلات
(393910)	6164845	7027000	7027000	المكافآت
(9303)	1726535	1607000	1607000	مصروفات التدريب
(15002)	11276798	11097000	11097000	المزايا العينية
(44291)	7482709	7722000	7722000	مخصصات وتأمينات الموظفين
(263311)	12591257	12984000	12984000	أعباء عمالية
(808916)	99827084	100636000	100636000	مجموع الباب الأول: مصروفات الموظفين
				الباب الثاني: مصروفات عامة وإدارية
(142323)	1132047	1479000	1479000	مهام رسمية
(552908)	4695642	5260000	5260000	تكاليف المكاتب
(220797)	6213203	6532000	6532000	تكاليف معدات الاتصال والكمبيوتر
(158651)	1752049	1938000	1938000	معدات ارضية ونقلات
(12223)	612777	505000	505000	اعباء مالية
(171414)	2844966	3000000	3000000	مصروفات متنوعة
(192672)	199328	11000	11000	مصروفات غير تشغيلية
(612231)	2522769	3311000	3311000	مخصصات واهتلاكات غير تشغيلية
(2063219)	19972781	22036000	22036000	مجموع الباب الثاني: مصروفات عامة وإدارية

				الباب الثالث: المصروفات التشغيلية
(144352)	636648	781000	910000	تامين معدات الطائرات
(50400)	465600	516000	542000	تامين الحمولة
(281074)	15036926	15318000	17725000	التذاكر والمبيعات والإعلان
(3306)	11520694	11524000	11369000	مصروفات الهبوط والملاحة
(60222)	69762776	69823000	62975000	وقود وزيوت الطائرات
(54174)	19329826	19384000	20380000	مناولة ارضية ومحطات
(290357)	15869643	16160000	16306000	خدمات المسافرين
(23369)	36467631	36491000	30516000	صيانة الطائرات
(8815)	1964185	1973000	4968000	مصروفات تشغيلية اخرى
(13121)	12442879	12456000	11111000	اهتلاكات تشغيلية
(929190)	183496810	184426000	176803000	مجموع الباب الثالث: المصروفات التشغيلية
(3801325)	303296675	307098000	299475000	اجمالي المصروفات التشغيلية

وفيما يلي ملخص تحليلي لبيان الإيرادات والمصروفات للسنوات المالية
للسنوات الاربع الأخيرة ومتغيراتها :

بيان (الإيرادات والمصروفات)

2008-2007	2009-2008	2010-2009	2011-2010	البيان/السنة
260008257	258923680	230483846	227200514	اجمالي الإيرادات
277575233	303382963	400067824	303296675	اجمالي المصروفات
(17566976)	(44456283)	(169983978)	(76096161)	ربح(خسارة)

يلاحظ استمرار المؤسسة في استهداف عجز مقدر في موازنة 2011/2010 كما هو الحال في موازنات السنوات السابقة، ويبلغ العجز المقدر 49.2 مليون دينار في حين العجز الفعلي أكبر من العجز المقدر بنسبة 10.8 في المائة في ختامي 2009/2008.

وقد عدلت المؤسسة خطة تشغيل أسطولها في السنة 2011/2010 كما يلي:

1- خفض ساعات الطيران في ميزانية 2010/2009، خفض معدل الاستغلال المقدر لبعض طرازات الطائرات، في حين هناك زيادة في عدد الركاب المقدر للمؤسسة بنسبة 0.5 في المائة فقط.

2- أن عدد الوظائف المقدرة زاد لثالث سنة على التوالي من 4764 وظيفة في ميزانية 2006/2005 إلى 4952 وظيفة في ميزانية 2011/2010، وذلك بعد أن شهدت السنوات السابقة اتجاه عدد الوظائف للانخفاض.

3- انخفاض نسبة العمالة الكويتية إلى 39.2 في المائة في ميزانية 2010/2011، مقابل 46 في المائة في ميزانية 2006/2005.

4- انخفاض إيرادات الحركة إلى 219.4 مليون دينار في ميزانية 2010/2011، مقابل 222.8 مليون دينار في ميزانية 2010/2009 وبنسبة انخفاض 1.5 في المئة ويرجع ذلك للأسباب التالية:

أ- انخفاض إيرادات الركاب، انخفاض إيرادات الشحن، انخفاض إيرادات أنشطة المبيعات.

ب- انخفاض المقرر لإيرادات وتحصيلات أنشطة أخرى إلى 1.73 مليون دينار، في ميزانية 2011/2010 مقابل 2.59 مليون دينار، في ميزانية 2010/2009 وبنسبة انخفاض 33 في المائة ويرجع ذلك إلى الأسباب التالية:

- انخفاض إيرادات مبنى المؤسسة، انخفاض إيرادات الواحة، انخفاض إيرادات تدريب الغير.

- الانخفاض المقدر للإيرادات غير التشغيلية في ميزانية 2010/2011 إلى 4.5 مليون دينار، مقابل 5.8 مليون دينار في ميزانية السنة السابقة وبنسبة انخفاض 29 في المائة ويرجع ذلك

انخفاض المقدر للفوائد عن الودائع، وانخفاض المقدر لأرباح الاستثمارات.

ج- ان مصروفات الموظفين في ميزانية 2011/2010 بلغت 97.7 مليون دينار يعد استبعاد مخصص نهاية الخدمة للموظفين الكويتيين البالغ 115 مليون دينار ويلاحظ ما يلي:

- زيادة المقرر للراتب الاساسي بنسبة 14.7 في المائة عن السنة السابقة، زيادة بند العلاوات والبدلات بنسبة 8 في المائة.
- زيادة بند المكافآت بنسبة 30 في المائة.
- زيادة المزايا العينية.
- زيادة المقدر للأعباء العمالية
- زيادة عدد وظائف الكويتيين وتكاليف توظيفهم.

د- زيادة المنصرف على العمولات التشجيعية لبيع التذاكر، على الرغم من انخفاض ايرادات المسافرين والشحن، الامر الذي يدعو إلى اعادة النظر في سياسات التسويق والدعاية والإعلان.

هـ- تقدر مصروفات خدمات المسافرين في ميزانية 2011/2010 بمبلغ 16.3 مليون دينار حيث يلاحظ زيادة البنود التالية:

- زيادة خدمة الليموزين إلى 245 الف دينار، زيادة مصروفات اميال الواحة إلى 504 آلاف دينار، زيادة مصروفات للمواد الترفيهية إلى 1.5 مليون دينار.

- ان مصروفات بند صيانة الطائرات زاد إلى 30.5 مليون دينار في ميزانية 2011/2010 مقابل 23.7 مليون دينار في ميزانية 2010/2009 وبنسبة زيادة 29 في المائة، وان ذلك يرجع إلى اهمية الالتزام بنظم السلامة واختلاف انواع الطائرات، وان هناك دورة للصيانة، وجدولا زمنيا لصيانة كل نوع، وهذه العملية تخضع لنواح فنية.