



## 第十届统计专业会议

2009年11月23日至27日，蒙特利尔

议程项目 3：航空承运人的财务数据

### 报告航空承运人的财务数据对于业务量预测的影响——附加费

(由秘书处提交)

#### 摘要

燃油附加费日益成为航空承运人营业收入中的一个重大要素。燃油附加费的报告和会计方法不规范，可能会对国际民航组织的分析和预测活动造成影响。因此，统计专家组第十四次会议（STAP/14）建议对现行报表 EF 进行适当修订，在与报表 EF 相关的报告说明中包括燃油和类似附加费，以清楚地规定燃油和其他附加费应在哪一项目下报告。

专业会议的行动在第 5 段。

## 1. 引言

1.1 本文件论述对于航空承运人收入报表中财务项目的报告规则不规范的问题，及其可能对国际民航组织的分析和预测活动造成的影响。

## 2. 燃油附加费

2.1 按照定义，附加费系指在某一产品正常价格的基础上另外增加的金额。在油价飙升的情况下，航空承运人通常采用燃油附加费以平衡其燃油费用的上涨。这些附加费是航空承运人顾客在航空运价的报价之外另外支付的金额，而且可能数额不菲，例如在 2008 年上半年出现的上次石油危机时期，这项附加费占航空承运人收取的正常运价的 10%至 25%不等。因此，了解如何在航空承运人损益表中列示这些附加费，尤其是在向国际民航组织提交作为报表 EF 的航空承运人的财务数据报告的数据中列示，这一点十分重要。

2.2 此外，考虑到在油价下降时航空承运人也可能取消这些附加费，在燃油附加费取消之后的最初一段时期，还是会对会计处理造成影响。

### 2.3 燃油附加费的会计处理概况

2.3.1 国家会计准则中规定的会计方法因国而异。但是，国际上采用的一些会计准则，例如国际财务报告准则（IFRS）<sup>1</sup>和美国的公认会计原则（GAAP）等，则要求将附加费作为营业收入的一部分。按照定义，附加费是与营业成本上涨相适应的营业收入，在这种情况下的营业成本就是指航空承运人燃油费用。考虑到这些燃油附加费总体数额庞大，国际上采用的会计准则不允许用燃油费用来计算附加费的净值。因此，报告燃油费用时不得用相应的燃油附加费金额对之加以削减，这就意味着燃油附加费需要反映为营业收入而不是非营业收入。

2.3.2 即使是就广义的营业收入而言，航空承运人对于燃油附加费的分类仍有可能模糊不清。

## 3. 其他附加费

3.1 除燃油附加费外，还可运用其他附加费，例如因油价上涨所产生的行李附加费（如 2008 年上次石油危机时），还有可能在特定时期运用保险附加费，例如在 1991 年伊拉克战争期间或 2001 年 9.11 攻击之后。

3.2 行李附加费是在“逾重行李”项目下分类的，而将保险附加费或可在特殊情况下实行的其他种类的附加费进行分类则更为困难。

## 4. 报告方法的差异对关键指标和未来预测的影响

4.1 在燃油附加费的会计或报告方法上的不同，可能会影响旅客收入和营业收益以及单位成本，如下表所示。这些反过来又会扭曲对一国或一地区各承运人进行分析和比照评估的结果。

入帐项目	将受影响的项目	将会改变的项目
非营业项目	营业和旅客收入	营业和旅客收益
燃油费用的减少	营业成本、营业和旅客收入	单位成本、营业和旅客收益
在其他收入下作为营业收入的一部分单列	旅客收入	旅客收益

4.2 为统计报告之目的，报表 EF 将旅客收入定义为：“用定期航班运输旅客所赚取的所有收入，并减去适用的折扣、优惠和联程运价航线间按比例分摊的部分”。

4.3 没有清楚地向航空承运人说明应如何报告向旅客收取的与燃油或其他附加费有关的金额，这意味着每一承运人将按各自的会计规则行事。这种缺乏说明的情况可能影响业务量的预测。大多数旅客业务量预测模型中的关键独立变量，如经济参数（通常是国内产生总值）、由旅客收益所代表的票价，则

<sup>1</sup> 国际财务报告准则中的具体相关准则：处理收入的认定的国际会计准则（IAS 18）。

可能是另一个重要的驱动因素。因此，同在 2008 年上次石油危机期间一样，收益的重大波动肯定会影响价格弹性，并因此而影响预测结果。

4.4 因此，建议在国际民航组织财务数据报表 EF 中规定的关于旅客收入的现行说明中，增加关于附加费会计方法的适当报告说明。由于燃油附加费是一项价格调整数，因此可建议航空承运人将其包括在旅客收入中，但可在一个特殊的营业收入账本中入账。

4.5 统计专家组第十四次会议的建议（STAP/14-13）。专家组建议对现行报表 EF 进行适当修订，以在报表 EF 中包括燃油和类似附加费。

## 5. 专业会议的行动

5.1 请专业会议建议将报表 EF 中项目 1.1 和项目 2.1 关于旅客收入的现行报告说明修订如下：

- a) 旅客（项目 1.1）。包括用定期航班运输旅客所争取的所有收入，并减去适用的折扣、优惠和联程运价航线间按比例分摊的部分。如属促销情况（即“买一送一”），对两张机票的总旅客收入运用适用折扣，以反映一张机票价值的净收入。如旅客持换算为常客点数的机票旅行，则入账收入为零。还包括向航空旅客就燃油附加费和其他附加费收取的金额，因为这产生了由航空承运人留用的收入，即承运人没有义务将这样收取的金额转交政府或其他实体。
- b) 旅客和逾重行李（项目 2.1）。包括在不定期飞行中运输旅客和逾重行李产生的总收入。还包括向航空旅客就燃油附加费和其他附加费收取的金额，因为这产生了由航空承运人留用的收入，即承运人没有义务将这样收取的金额转交政府或其他实体。