



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ١١/٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ٣ من جدول الأعمال: البيانات المالية عن الناقلين الجويين

تأثير الإبلاغ عن البيانات المالية للناقلين الجويين

على توقعات الحركة الجوية - مسائل أخرى

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

قد يكون لطريقة احتساب برامج الركاب كثيري الأسفار (FFP) واختلاف معدلات صرف العملات عند الإبلاغ عن البيانات المالية للناقلين الجويين، تأثير على أنشطة الإيكاو التحليلية وفي مجال التوقعات، عبر إيجاد خلل في مرونة السعر للطلب على السفر جواً. وتشير هذه الورقة أيضاً إلى النقص في البيانات القابلة للتحديد لتمكين الإيكاو وغيرها من المنظمات من التنبؤ من تأثيرها الحقيقي على تلك الأنشطة. لذلك، وافق الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/14) على دعوة الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) لتقييم تأثير برامج الركاب كثيري الأسفار واختلاف معدلات صرف العملات على أنشطة مختلف أصحاب المصلحة في الطيران المدني في مجالي التحليل والتوقعات، من خلال إجراء دراسة استقصائية ترسل إلى عينة من أعضاء اتحاد النقل الجوي الدولي. يرد الإجراء المعروض على الشعبة في الفقرة ٦.

١- المقدمة

١-١ تتعامل هذه الورقة مع قواعد الإبلاغ غير الموحدة عن البنود المالية في بيان الدخل للناقلين الجويين، وما قد يكون لها من تأثيرات على أنشطة الإيكاو في مجال التحليل. وتنتظر الورقة بشكل خاص في تأثير الإيرادات غير المحققة بسبب عمليات تسويق وإلى التباينات في الترجمة والمرتبطة بمعدلات أسعار صرف العملات.

٢- التعامل المحاسبي مع برامج الولاء والترويج

١-٢ من الممارسات الشائعة في الصناعة، إطلاق حملات مبيعات تتعلق ببرامج الولاء مثل برامج الركاب كثيري الأسفار، أو بأنشطة ترويج تقترح على سبيل المثال، إعطاء بطاقة بالمجان مقابل شراء الأخرى.

٢-٢ بسبب حجم العمليات التي يتطلبها برنامج الركاب كثيري الأسفار وتعقيدها^١، فإن المقابلة ما بين قسيمة الرحلة (سواء كانت قسيمة شركة الطيران نفسها أو قسيمة مشتركة ما بين أكثر من شركة)، وبطاقة سفر برامج الولاء أو الترويج، تبدو غير ممكنة. ولهذا السبب يعتمد الناقلون الجويون أسلوبي محاسبة مختلفين لمعالجة برامج الولاء، هما أسلوبي التكاليف الإضافية والإيرادات المؤجلة^٢.

٣-٢ الفروق ما بين أسلوبي المحاسبة

١-٣-٢ أسلوب التكاليف الإضافية للمحاسبة: تشمل التكاليف الإضافية عادة تكاليف الوقود، وخدمات الركاب، وتكاليف المبيعات وإصدار البطاقات. وبموجب هذا الأسلوب، يسجل الناقل التكاليف المرتبطة بالركاب الذين يتوقع أن يطالبوا بإبدال النقاط التي جمعوها بموجب برنامج الركاب كثيري الأسفار، كالتزامات على التكاليف الإضافية. وبموجب هذا الأسلوب المحاسبي، لا يجري تأجيل خسارة الإيرادات الناجمة عن منح بطاقة للراكب، لأن الناقلين يعتبرون أنهم غير مجبرين على تأجيل الإيرادات، طالما أن صاحب البطاقة الصادرة بسبب المطالبة بنقاط برنامج الركاب كثيري الأسفار، لا يأخذ مكان مسافر دفع ثمن بطاقته، بل يستخدم ببساطة الفائض في سعة الطائرة.

٢-٣-٢ أسلوب الإيرادات المؤجلة للمحاسبة: بموجب هذا الأسلوب، يجري تأجيل خسارة الإيرادات الناجمة عن القيمة المنصبة لأي رصيد من الأميال، إلى حين استخدامه.

٣-٣-٢ بالنسبة لأسلوب المحاسبة، وبما أن الناقلين الجويين غير قادرين على تتبع كل نقطة أميال من لحظة تكوتها إلى لحظة إبدالها، يجري استخدام النماذج الإحصائية لاحتمال اتجاهات استخدام الإبدال والتزامات الإيرادات المؤجلة. وقد يؤدي هذا الأمر إلى تباينات محتملة ما بين تأجيل الإيرادات والإبدال. وقد تلعب عوامل عديدة دوراً في الوصول إلى هذه النتيجة، على النحو التالي:

- (أ) التغيير في مدى الإقبال المتزايد على البرامج: فتاريخ الإبدال القديم لم يعد صالحاً.
- (ب) إفلاس شركة الطيران أو اندماجها بشركة أخرى.
- (ج) الزبائن الذين قلما يطالبون بإبدال نقاطهم، أو يجمعون النقاط لإجراء عمليات إبدال أكبر.
- (د) تغيير أنماط الإبدال لمصلحة خدمات أخرى غير السفر جواً.
- (هـ) قد يعني شرط جمع حد أدنى من النقاط، أن العديد من المسافرين لا يستطيعون إبدال نقاطهم، أو لا يصبحون أعضاء في برامج الولاء الخاصة بالناقل الجوي.
- (و) انقضاء فترة صلاحية أو تصريف النقاط سيؤدي إلى شطب الإيرادات المؤجلة.

٤-٣-٢ بالنتيجة، لن تتوافق الإيرادات المشطوبة من الاستحقاقات المؤجلة مع منح بطاقات للركاب، وهذه الفروق ما بين تأجيل الإيرادات وعمليات إبدال النقاط، ستترجم إلى تباينات في إيرادات المسافرين وعائداتهم، ولذلك ستؤدي إلى خلل في التحليل المستند إليها.

٥-٣-٢ باستطاعة الناقلين الجويين تقديم كشف حساب صحيح ومنصف لحقيقة أوضاعهم المالية إلى مالكيهم، من خلال اعتماد التوجيهات المحاسبية الملائمة، على الرغم من أن ممارساتهم لا تتلاءم بالضرورة مع متطلبات الإبلاغ المعتمدة لدى هيئات مثل الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي، وغيرها.

^١ ١٤ ترليون ميل لبرنامج الركاب كثيري الأسفار اعتباراً من شهر كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥، أي ما يوازي ٧٠٠ مليار دولار - المصدر: الإيكونوميست عدد ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥.

^٢ على نحو ما هو مذكور في إرشادات "لجنة تعليمات الإبلاغ المالي الدولي" (IFRIC)، وبموجب التفسير رقم ١٣ برامج ولاء الزبائن، نشأ أسلوب المحاسبة للالتزامات الإيرادات المؤجلة.

٣- الركاب بإيرادات وتعليمات الإبلاغ عن إيرادات الركاب

١-٣ لكي تعكس الوضع الحالي لممارسات التسويق التي يعتمدها الناقلون الجويون، تضمنت تعليمات الإيكاو للإبلاغ بالنسبة للناقلين الجويين (النموذج A)، تعريفاً للركاب بإيرادات تضمن من ضمن أشياء أخرى، الفئة التالية: "أ) الركاب الذين يسافرون بمقتضى عروض ترويجية متاحة مععلن عنها (مثل "واحدة بالمجان مقابل شراء الأخرى")، أو برامج الولاء (مثل تسجيل نقاط للراكب الذي يسافر بصورة متكررة)".

٢-٣ لذا، يشمل عدد الركاب المنقولين، وعدد الركاب الكيلومترين المنقولين، والذين جرى الإبلاغ عنهم في النموذج (A)، الركاب الذين يسافرون بمقتضى عروض ترويجية أو بموجب برامج الولاء الخاصة بالناقل الجوي.

٣-٣ بالنسبة لمعالجة إيرادات الركاب من هذه البرامج الترويجية، تنصّ تعليمات الإبلاغ في النموذج (EF) أن عائدات الركاب تشمل جميع الإيرادات المحصلة من نقل المسافرين على رحلات منتظمة، عقب خصم التخفيضات والخصومات المطبقة والأسعار المطبقة فيما بين شركات الطيران. أما في حالة العروض الترويجية (مثل "اثنان بسعر واحد") يرد الإيراد الكلي للراكب عن التذكريتين مع تطبيق التخفيض بحيث يظهر صافي الإيراد عن قيمة تذكرة واحدة. وبالنسبة للمسافرين بتذاكر صادرة مقابل نقاط مكتسبة من تكرار السفر على نفس شركة الطيران، يدرج صفر في خانة الإيراد.

٤-٣ لذلك، لا تأخذ تعليمات الإيكاو للإبلاغ عن إيرادات المسافرين، بالحسبان الأساليب المختلفة المعتمدة من قبل كل ناقل جوي بشأن التعامل المحاسبي مع برنامج الركاب كثيري الأسفار. وفي النموذج (EF)، فإن تعريف إيرادات المسافرين يتطلب عدم الاعتراف بوجود إيرادات بالنسبة لمسافر بموجب برنامج الركاب كثيري الأسفار، وهو أمر لا ينطبق على أسلوب الإيرادات المؤجلة للمحاسبة. كذلك، وفي النموذج (A) (الناقلون الجويون التجاريون)، يعتبر الراكب بموجب برنامج الركاب كثيري الأسفار راكبا بإيرادات، وفقاً لسيناريو التزامات الإيرادات المؤجلة، ولكن في تناقض مع أسلوب التكاليف الإضافية للمحاسبة.

٥-٣ لا يوجد معيار محاسبي محدد معترف به تستطيع شركة طيران اعتماده لاحتساب مسافريها بموجب برنامج الركاب كثيري الأسفار. وينعكس هذا النقص في توحيد الممارسات المحاسبية لبرامج الركاب كثيري الأسفار في الطريقة التي يبلغ بها الناقلون الجويون الإيكاو بياناتهم المالية. ويجب سبر مدى الخلل في التحليل الذي يمكن أن تؤدي إليه هذه الممارسات أثناء مقارنة عائدات الناقلين الجويين، أكثر.

٤- التباينات في الترجمة

١-٤ تتطلب المعايير المحاسبية الدولية أن تجري ترجمة مبيعات بطاقات السفر التي تجرى بالعملة الأجنبية إلى ما يوزيها في العملة الوطنية حسب معدلات أسعار صرف العملات السائدة وقت البيع، ولذلك، يجب أن يجري الإبلاغ عنها كحركة إيرادات بالعملة الوطنية. وتواجه حسابات معظم الناقلين الجويين انكشافاً كبيراً (أكثر من ٥٠٪ من مبيعاتهم)، أمام عملات أخرى غير عملاتهم الوطنية.

٢-٤ في الاستمارة (EF)، يقدم الناقلون الجويون بياناتهم المالية بعملاتهم الوطنية. ثم تقوم الإيكاو بعد ذلك بتحويلها إلى الدولار الأمريكي استناداً إلى معدلات أسعار صرف العملات في نهاية السنة. ويظهر الجدول أدناه تقلبات الدولار الأمريكي مقابل عملات بعض أكبر اقتصادات العالم.

العملة	التقلبات المتراكمة (%) ٢٠٠٧-٢٠٠٢	التقلبات (%) ٢٠٠٧-٢٠٠٦
الدولار الكندي	٣٧,٢-	١٤,٩-
اليورو	٢٨,٨-	١٠,٥-
الدولار الأسترالي	١٨,٢	٠,٩-
الين	٤,٩-	٤,٢-
الروبية الهندية	١٧,٩-	١٠,٩-

٣-٤ هذا الفارق ما بين معدل سعر الصرف المستخدم للمحاسبة وذلك المستخدم لإبلاغ الإيكاو يجعل الناقلين الدوليين أكثر عرضة على نحو مهم، لتقلبات العملات الأجنبية. وفي الواقع، فقد تكون بيانات إيراداتهم مختلفة جداً عن حركة الإيرادات المبلغ عنها، من دون أن يجري تحديد التقلبات بدقة والإبلاغ عنها بشكل منفصل.

٤-٤ يجري استخدام نموذج الإيكاو للإبلاغ (EF) ونتائج الاستبيان بشأن التكاليف والإيرادات (والذي يرسل سنوياً إلى الدول)، على نحو ملحوظ لتوفير معلومات عن عائدات الركاب بالعملة الأمريكية لأجل أنشطة الإيكاو في مجالي التحليل والتوقعات. ويجري استخراج هذه العائدات من حركة العائدات بالدولار الأمريكي.

٥-٤ يمكن أن يؤدي أيّ تقلب في قيمة الدولار الأمريكي مقابل العملات العالمية الكبرى إلى زيادة عائدات المسافرين أو تقليصها، لدى تحويلها إلى العملة الأمريكية. لذا، فإن تحويل العملات إلى الدولار الأمريكي يمكن أن يؤثر على عائدات الناقلين الجويين إذا لم يكن الدولار الأمريكي عملتهم الوطنية. وتقدر الإيكاو أن عائدات المسافرين التي أنتجها الناقلون الجويون ولم تسجل في الولايات المتحدة بلغت خلال العام ٢٠٠٧، حوالي ٢٦٠ مليار دولار أمريكي.

٦-٤ في حال عدم اتخاذ الخطوات الملائمة منذ البداية لعزل هذه التقلبات في معدلات أسعار صرف العملات الأجنبية وإزالتها، فإنها قد تترجم إلى تقلبات في العائدات، والتي هي أساساً "ضجة" يجري نقلها عبر الزمن وقد تؤثر على نتائج التوقعات بشأن الحركة الجوية.

٥- عدم وجود بيانات يمكن تحديدها

١-٥ الأمر المشترك مع البنود المذكورة أعلاه، يتمثل في عدم إجراء دراسة لمحاولة تحديد التأثير الحقيقي الممكن للفروق بين قواعد المحاسبة وعمليات الإبلاغ، على القيمة الحقيقية لعائدات الناقل الجوي. وفي ظل عدم وجود بيانات يمكن تحديدها، فمن الصعب التحقق بشكل ذاتي من تأثيراتها المحتملة على التحليل وعلى مكون مرونة السعر في التوقعات.

٢-٥ استنتاجات الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/14). وافق فريق الخبراء على دعوة الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي لتقييم تأثير برامج الركاب كثيري الأسفار والفروق في معدلات أسعار صرف العملات على أنشطة مختلف أصحاب المصلحة في الطيران المدني في مجالي التحليل والتوقعات، من خلال إجراء دراسة استقصائية يمكن تقديمها إلى عينة من أعضاء اتحاد النقل الجوي الدولي.

٣-٥ منذ اجتماع فريق الخبراء، أرسلت الإيكاو إلى اتحاد النقل الجوي الدولي قائمة أسئلة لتقديمها إلى البلدان الأعضاء في المنظمة، من أجل توضيح المسائل التي أثارها هذه الورقة. من جهتها، تقوم لجنة في اتحاد النقل الجوي الدولي حالياً بمراجعة أسئلة الإيكاو قبل المضي قدماً في إجراء الدراسة الاستقصائية.

٦- الإجراءات المعروض على الشعبة

١-٦ الشعبة مدعوة لأن توصي بأن تواصل الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي بذل جهودهما لتقييم تأثير برامج الركاب كثيري الأسفار والفروق في معدلات أسعار صرف العملات على أنشطة مختلف أصحاب المصلحة في الطيران المدني في مجالي التحليل والتوقعات، من خلال إجراء دراسة استقصائية يمكن تقديمها إلى عينة من أعضاء اتحاد النقل الجوي الدولي.