



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 3 повестки дня. Финансовые данные об авиаперевозчиках

ВЛИЯНИЕ ПРЕДСТАВЛЯЕМЫХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ ФИНАНСОВЫХ ДАННЫХ НА ПРОГНОЗЫ ПЕРЕВОЗОК. ПРОЧИЕ АСПЕКТЫ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Порядок представления информации о программах часто летающих пассажиров (FFP) и различиях в обменных курсах учитывается в тех случаях, когда представляемые авиаперевозчиками финансовые данные могут оказать влияние на деятельность ИКАО в области анализа и прогнозирования посредством изменения ценовой эластичности на воздушные перевозки. В настоящем документе также обращается внимание на отсутствие поддающихся количественному определению данных для проведения ИКАО и другими организациями оценки их истинного воздействия на эту деятельность. В этой связи 14-е совещание Группы экспертов по статистике (STAR/14) согласилось предложить ИКАО и ИАТА провести оценку влияния программ часто летающих пассажиров и различий в обменных курсах на аналитическую деятельность и деятельность в области прогнозирования различных субъектов гражданской авиации посредством обследования, провести которое будет предложено отдельным членам ИАТА.

Действия Специализированного совещания указаны в п. 6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе рассматриваются нестандартизированные правила представления отчетности по финансовым статьям отчетов о доходах авиаперевозчиков и вопрос о влиянии, которое они могут оказать на аналитическую деятельность ИКАО. В частности, в документе рассматривается влияние нереализованных доходов, обусловленных стимулированием сбыта, и курсовых разниц, связанных с обменными курсами валют.

2. БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РАМКАХ ПООЩРИТЕЛЬНЫХ И ЛЬГОТНЫХ ПРОГРАММ

2.1 В рамках отрасли широко распространена практика распродаж по сниженным ценам в рамках программ поощрения пассажиров, таких как программа часто летающих пассажиров (FFP), или льготных программ, согласно которым, например, за цену одного билета предлагается два билета.

2.2 Учитывая объем и сложность финансовых операций в рамках программ часто летающих пассажиров¹, сопоставление полетных купонов один к одному (собственных или интерлайновых) с билетом, полученным в рамках программы поощрения пассажиров или льготной программы, нецелесообразно. Именно по этой причине в отношении программ поощрения пассажиров авиаперевозчики используют два различных метода бухгалтерского учета: бухгалтерский учет приростных затрат и бухгалтерский учет отсроченных доходов².

2.3 Различия между двумя методами бухгалтерского учета

2.3.1 *Бухгалтерский учет приростных затрат.* Приростные затраты обычно включают в себя стоимость топлива, стоимость услуг, предоставляемых пассажирам, издержки реализации и издержки, связанные с продажей билетов. В рамках этого метода перевозчик регистрирует обязательства в отношении приростных затрат, связанных с пассажирами, которые планируют использовать начисленные им баллы часто летающего пассажира. В рамках этого метода бухгалтерского учета потеря дохода от использованного пассажирского билета не отсрочивается, поскольку перевозчики считают, что им не надо отсрочивать получение доходов в связи с тем, что в погашение баллов FFP используется лишь избыточная провозная емкость воздушного судна, а место коммерческого пассажира не занимается.

2.3.2 *Бухгалтерский учет отсроченных доходов.* В рамках этого метода потеря доходов, обусловленная текущей рыночной стоимостью любого кредита в милях, отсрочивается до тех пор, пока кредит в милях не будет использован.

2.3.3 Поскольку перевозчики не могут отслеживать каждый балл-милю с момента его начисления до использования, в рамках обоих методов используются статистические модели для расчета тенденций использования права погашения и обязательств по отсроченным доходам. Это может привести к потенциальному расхождению между отсрочкой доходов и погашением баллов. К этому могут привести ряд следующих факторов:

- a) изменение популярности программ: старая программа погашения баллов прекращает свое действие;
- b) банкротство или слияние авиакомпаний;
- c) пассажиры, которые редко погашают баллы или которые накапливают баллы в целях более крупного погашения;

¹ По состоянию на январь 2005 года 14 трлн миль часто летающих пассажиров соответствовали 700 млрд долл. (источник: журнал "Экономист" от 16 января 2005 года).

² Метод бухгалтерского учета обязательств по отсроченным доходам определяется правилом № 13 *Программы поощрения клиентов* – документа, подготовленного Комитетом по международным стандартам финансовой отчетности (IFRIC).

- d) в рамках структуры погашения баллов происходит смена воздушных путешествий на другие виды услуг;
- e) требования о наличии минимального количества баллов могут означать, что пассажиры будут неспособны погасить баллы или стать членами поощрительной программы перевозчика;
- f) наличие срока истечения или погашения приведет к корректировке отсроченных доходов.

2.3.4 В результате доходы, скорректированные по причине отсрочек, не будут совпадать с количеством перевезенных пассажиров и эти различия между отсрочками доходов и погашением баллов приведут к расхождениям в данных о доходах от перевозки пассажиров и доходности в целом, что окажет негативное влияние на результаты любого исходного анализа.

2.3.5 Принимая соответствующие основные принципы бухгалтерского учета, авиаперевозчики представляют владельцам истинную и объективную информацию о своем финансовом положении, хотя их практика может не отвечать требованиям к представлению отчетности таких организаций, как ИКАО, ИАТА и др.

3. ИНСТРУКЦИИ ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ОТЧЕТНОСТИ О КОММЕРЧЕСКИХ Пассажирах и Доходах от Перевозки Пассажиров

3.1 Для того чтобы отразить действующую практику маркетинга авиаперевозчиков в инструкциях по представлению отчетности ИКАО по перевозкам авиаперевозчиков (форма А), имеется определение термина "коммерческий пассажир", в которое включена следующая категория: *а) пассажиры, путешествующие по билетам, купленным в свободной продаже по поощрительным тарифам (например, "два за один") или в рамках поощрительных программ (например, с зачетом баллов, начисленных часто летающим пассажирам)".*

3.2 Таким образом, представляемая по форме А информация о количестве перевезенных пассажиров и выполненных пассажиро-километрах включает в себя информацию о пассажирах, путешествующих по поощрительным тарифам или в рамках поощрительных программ авиаперевозчиков.

3.3 В отношении учета доходов от перевозки пассажиров в рамках этих программ стимулирования в инструкции по заполнению формы ЕF говорится о том, что доходы от перевозки пассажиров *"включают в себя все доходы, полученные от перевозок пассажиров регулярными рейсами, за вычетом соответствующих скидок, возврата переплат и интерлайнных пропорциональных распределений сквозных тарифов. В случае предложения льготных тарифов в рекламных целях (к примеру, "два за цену одного") указывается общий доход на пассажира с обоих билетов с соответствующей скидкой с той целью, чтобы отразить чистый доход от стоимости одного билета. В отношении пассажиров, которые летят по авиабилетам, выданным в рамках программы для часто летающих пассажиров, должен указываться нулевой доход".*

3.4 Поэтому в инструкциях ИКАО по заполнению форм, касающихся доходов от перевозки пассажиров, не учитываются различные методы, принятые каждым авиаперевозчиком в отношении учета своих FFP. Согласно содержащемуся в форме ЕF определению термина "доходы, полученные от перевозки пассажиров", доходы, полученные от перевозки часто летающих

пассажиры учитываться не должны, что не соответствует методу бухгалтерского учета отсроченных доходов. Кроме того, в форме А (перевозки коммерческих авиаперевозчиков) часто летающий пассажир рассматривается в качестве коммерческого пассажира, что соответствует концепции бухгалтерского учета отсроченных обязательств по доходам, однако это противоречит методу бухгалтерского учета приростных затрат.

3.5 Отсутствует какой-либо конкретный авторитетный стандарт бухгалтерского учета, который авиакомпании могли бы принять для учета своих FFP; такое отсутствие единообразия в практике бухгалтерского учета FFP находит свое отражение в том, каким образом авиаперевозчики представляют свои финансовые данные в ИКАО, поэтому необходимо дополнительно изучить вопрос о том, в какой мере такая практика может привести к необъективным результатам анализа при сравнении доходности различных перевозчиков.

4. РАСХОЖДЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОДЕ ВАЛЮТ

4.1 Согласно международным стандартам бухгалтерского учета данные о продажах билетов в иностранных валютах должны переводиться в национальные валюты по обменным курсам, превалировавшим на момент продажи, и представляться в национальной валюте в виде доходов, полученных в результате выполнения перевозок. Большинство международных авиаперевозчиков (более 50 % их продаж) осуществляют продажу в валютах, не являющихся их национальными валютами.

4.2 По форме ЕF авиаперевозчики представляют финансовые данные в своих национальных валютах. Затем в рамках внутреннего процесса ИКАО эти данные переводятся в доллары США с использованием обменных курсов на конец года. В таблице ниже приводится информация о различиях доллара США с валютами ряда основных мировых экономик.

Валюта	2007–2002 годы Совокупный процент расхождения	2007–2006 годы Процент расхождения
Канадский доллар	-37,2	-14,9
Евро	-28,8	-10,5
Австралийский доллар	18,2	-0,9
Йена	-4,9	-4,2
Индийская рупия	-17,9	-10,9

4.3 В результате таких расхождений между обменными курсами, используемыми для бухгалтерского учета и представления отчетности в ИКАО, международные перевозчики в значительной степени подвержены воздействию изменений обменных курсов. Без четкого определения расхождений и отдельного представления отчетности их отчеты о поступлениях могут существенно отличаться от представленных данных о доходах, полученных при выполнении перевозок.

4.4 Форма отчетности ЕF ИКАО и результаты ответов на вопросник о расходах и доходах (направляется ежегодно государствам) используются для подготовки данных о доходах от перевозки пассажиров в валюте США для осуществления ИКАО деятельности в области прогнозирования и анализа. Эти показатели формируются на основе данных о доходах о перевозках, выраженных в долларах США.

4.5 Любое колебание стоимости доллара США относительно основных валют мира может привести к увеличению или уменьшению доходов от перевозки пассажиров, когда они переводятся в валюту США. Таким образом, для авиаперевозчиков, национальной валютой которых не является доллар США, перевод валюты в доллары США может оказать влияние на их доходы. По оценкам ИКАО в 2007 году доходы от перевозки пассажиров, полученные авиаперевозчиками, не зарегистрированными в Соединенных Штатах Америки, составили 260 млрд долл. США.

4.6 Если с самого начала не принять соответствующих мер по локализации и устранению этих различий в курсах иностранных валют, их использование приведет к расхождению показателей доходности и отклонениям в рамках временного ряда, способным повлиять на результаты прогнозов перевозок.

5. **ОТСУТСТВИЕ ДАННЫХ, ПОДДАЮЩИХСЯ КОЛИЧЕСТВЕННОЙ ОЦЕНКЕ**

5.1 Для вышеуказанных вопросов характерным является отсутствие попытки проведения исследования для количественного определения возможного влияния различий между правилами бухгалтерского учета и процедурами представления отчетности на реальный показатель доходов авиаперевозчиков. В отсутствие поддающихся количественному определению данных трудно провести субъективную оценку их влияния на анализ и компонент ценовой эластичности прогнозов.

5.2 *Выводы 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14).* Группа согласилась предложить ИКАО и ИАТА провести оценку влияния программ часто летающих пассажиров и различий в обменных курсах на деятельность различных субъектов гражданской авиации в области анализа и прогнозирования посредством обзора, который можно будет предложить провести отдельным членам ИАТА.

5.3 С момента проведения совещания Группы экспертов ИКАО направила ИАТА перечень вопросов для их передачи ее авиакомпаниям-членам в целях прояснить вопросы, затронутые в настоящем документе. Со своей стороны в настоящее время Комитет ИАТА рассматривает вопросы ИКАО до начала проведения этого обзора.

6. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

6.1 Специализированному совещанию предлагается подготовить рекомендацию о том, чтобы ИКАО и ИАТА продолжали свою деятельность по оценке влияния программ часто летающих пассажиров и различий в обменных курсах на деятельность субъектов гражданской авиации в области анализа и прогнозирования посредством проведения обзора, который может быть предложено провести отдельным членам ИАТА.