



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：航空承运人财务数据

航空承运人财务数据报告对业务量预测的影响——其他问题

(由秘书处提交)

摘要

在报告航空承运人财务数据时，由于飞行常客计划（FFP）和兑换率差价的处理方式使航空旅行需求的价格弹性发生偏差，这可能影响到国际民航组织的分析和预测活动。本文件还指出，国际民航组织和其他组织缺乏可量化的数据来确定对这些活动的真实影响。因此，第十四次统计专家组会议（STAP/14）商定，请国际民航组织和国际航协通过向国际航协成员发送抽样调查，评估飞行常客计划和兑换率差价对各民航利害攸关方的分析和预测活动的影响。

专业会议的行动在第6段。

1. 引言

1.1 本文件论及航空承运人收入报表财务项目的非标准化报告规则，以及对国际民航组织的分析活动可能产生的影响。特别是，文件论述了由于市场促销造成的未实现的收入的影响，以及与货币兑换率相关的换算差价的影响。

2. 忠诚和促销计划的财会处理

2.1 推销活动是业界的一个普遍做法，这包括像飞行常客计划（FFP）这样的忠诚计划，或者像机票买一送一这样的促销活动。

2.2 由于飞行常客计划¹所涉及的交易的数量和复杂性，将飞行票据（包括自己的票据或联运票据）与忠诚奖励客票或促销客票进行一对一的核对是不可行的。正是由于这个原因，航空承运人使用两种不同的会计方法来处理忠诚计划，即递增成本和递延收入会计方法²。

2.3 两种会计方法的区别

2.3.1 递增成本会计：递增成本通常包括燃油成本、旅客礼遇、销售和客票成本。根据这种方法，承运人把预计会兑现其飞行常客积分的旅客相关的递增成本作为负债予以记录。在这种会计方法中，旅客机票升舱产生的收入损失没有递延，承运人认为他们不需要递延收入，因为飞行常客计划积分的兑现并不替代付费旅客的位置，而只是使用航空器的多余运力。

2.3.2 递延收入会计：根据这种方法，任何里程积分的合理价值造成的收入损失递延到里程积分被使用之时。

2.3.3 对于这两种方法，由于承运人无法从每个里程积分的开始一直到其兑现进行追踪，因此，使用了统计模型来计算兑现的利用趋势，以及递延的收入负债。这可能导致递延收入与兑现之间的潜在差额。造成这种结果可能有以下若干因素：

- a) 计划受欢迎程度的改变：旧的兑现历史不再有效；
- b) 航空公司破产或兼并；
- c) 客户很少兑现或累计分数换取更大的兑现奖项；
- d) 兑现模式改变为服务而不是航空旅行；
- e) 最低积分要求可能意味着旅客无法兑现，或不能参加航空承运人忠诚计划；和
- f) 到期或清除期将导致递延收入的转回。

2.3.4 因此，从递延中转回的收入与旅客升舱将不会吻合，而递延收入与兑现之间的这些差额将转换为旅客收入和收益的差价，因此会对任何以此为基础的分析产生偏差。

2.3.5 通过采取适当的会计准则，航空承运人可以向其所有者提供一个真实和公正的财务状况报告，虽然其做法不一定与国际民航组织和国际航协或其他实体的报告要求相吻合。

3. 收费旅客和旅客收入的报告说明

3.1 为了反映当前的航空承运人市场营销做法，在国际民航组织关于航空承运人运输量（表A）的报告说明中，收费旅客的定义除其他外包括以下类别：a) 利用公共可获得的促销计划（如“买一送一”）或忠诚计划（如飞行常客积分兑现）进行旅行的旅客。

¹ 截至2005年1月，14万亿飞行常客里程相当于7千亿元——来源：《经济学家》2005年1月16日。

² 财会中的递延收入负债方法的定义见国际财务报告指导委员会（IFRIC）的指南第13号解释“客户忠诚计划”。

3.2 因此，表A所报告的承运旅客人数和完成的客公里包括按照促销计划或航空承运人忠诚计划旅行的旅客。

3.3 关于这些促销计划产生的旅客收入的处理，表EF的报告说明指出，旅客收入“包括减去适用的折扣和回扣以及航空公司间按比例分配的直达费率后，在定期航班上运输旅客获得的所有收入。在促销计划的情况下（即“买一送一”），将按照两张机票的旅客总收入减去适用的折扣计算，以反映一张机票所值的净收入。对于用飞行常客积分交换机票进行旅行的旅客，记入的收入为零”。

3.4 因此，在国际民航组织关于旅客收入的报告说明中，不考虑每个航空承运人对其飞行常客计划采取的不同会计方法。在表EF中，对旅客收入的定义要求对飞行常客计划的旅客不认定为任何收入，而在递延收入会计方法中则与此不同。而且，在表A中（运输量——商业航空承运人），飞行常客计划旅客被视为收费旅客，这符合递延收入负债会计的情况，这与递增成本会计方法不同。

3.5 航空公司在对其飞行常客计划进行财会处理时，没有可以采用的具体的权威性的会计标准。在关于飞行常客计划的会计做法中，这种缺乏统一性在航空承运人向国际民航组织报告其财务数据的方法上反映出来，在对承运人的收益进行通盘比较时，这种做法可能导致分析偏差的程度有待进一步探讨。

4. 转换差价

4.1 国际会计标准要求以外币进行的机票销售按照销售时的兑换率转换为本国货币，因此，是以本国货币来报告业务收入。多数国际航空承运人在很大程度上（其销售的50%以上）暴露于其本国货币以外的货币。

4.2 在表EF中，航空承运人以其本国货币提交其财务数据。国际民航组织的内部程序是，此后使用年终兑换率将其换算为美元。以下表格显示了美元与世界上一些主要经济体的货币的差价。

货币	2007_2002 累计差价百分比	2007_2006 差价百分比
加元	-37.2	-14.9
欧元	-28.8	-10.5
澳大利亚元	18.2	-0.9
日元	-4.9	-4.2
印度卢比	-17.9	-10.9

4.3 在会计上使用的兑换率和向国际民航组织报告中使用的兑换率的差异，对国际承运人产生外币兑换差价的可能性极大。确实，其收入报表与其报告的业务收入可能有很大差异，而这种差异却没有明确的说明和单独报告。

4.4 国际民航组织的报告表EF以及关于成本和收入的问卷（每年向各国发送）的结果主要是用于提供以美元计算的旅客收益，以便用于国际民航组织预测和分析活动。这些收益是从美元业务收入计算产生的。

4.5 把旅客收益转换为美元时，美元价值对世界主要货币的任何波动都有可能增加或减少旅客收益。因此，对于其本国货币不是美元的航空承运人，将货币兑换为美元可能影响到其收益。据国际民航组织估算，在2007年，在美国以外登记的航空承运人产生的旅客收入达到2600亿美元。

4.6 如果从一开始没有采取适当步骤，来分离和消除这些外币汇率的差额，这将转变为收益的差额，这基本上是在若干时段内延续的杂音，可能影响到运输量预测结果。

5. 缺乏可量化的数据

5.1 与上述项目共同的问题是，没有进行过研究，来试图量化会计规则和报告程序之间的差异可能对航空承运人收入的真实价值的精确影响。在缺乏可量化的数据的情况下，难以主观地断定其对分析的影响以及对预测的价格弹性因素的影响。

5.2 第十四次统计专家组会议（STAP/14）的结论。专家组商定，请国际民航组织和国际航协通过向国际航协成员发送抽样调查，评估飞行常客计划和兑换率差价对各民航利害攸关方的分析和预测活动的影响。

5.3 自从专家组会议以来，国际民航组织向国际航协发送了一份问题清单，以便提交给其成员，力图澄清这份文件提出的问题。在国际航协方面，在着手调查前，一个委员会目前正在审议国际民航组织的问题。

6. 专业会议的行动

6.1 请专业会议建议国际民航组织和国际航协继续其努力，通过向国际航协成员发送抽样调查，评估飞行常客计划和兑换率差价对各民航利害攸关方的分析和预测活动的影响。