



ICAO

Doc 10234

截至2025年12月31日止年度的 财务报表及外部审计员报告



2028 年国际民航组织大会第 43 届会议文件

国际民用航空组织



| ICAO

Doc 10234

截至2025年12月31日止年度的 财务报表及外部审计员报告

2028 年国际民航组织大会第 43 届会议文件

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，
请查阅国际民航组织网站 www.icao.int。

Doc 10234 号文件 — 《截至 2025 年 12 月 31 日止年度的财务报表及外部审计员报告》

订购编号：10234

ISBN 978-92-858-0241-7

© ICAO 2026

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

截至 2025 年 12 月 31 日止年度的
财务报表及外部审计员报告

国际民用航空组织

截至 2025 年 12 月 31 日止年度的
财务报表及外部审计员报告

目录

	页次
第 I 部分	秘书长的报告
	呈报
	内部控制声明（SIC）
第 II 部分	外部审计员的意见
第 III 部分	财务报表
报表 I	财务状况表
报表 II	财务执行情况表
报表 III	净资产变化表
报表 IV	现金流量表
报表 V	预算和实际金额对照表
财务报表的附注	
第 IV 部分	附表（未经审计）
附表 A	按基金列报的经常活动
附表 B	经常方案 — 应收成员国分摊会费和预收会费
第 V 部分	外部审计员向大会提交的国际民用航空组织截至 2025 年 12 月 31 日止 财年的财务报表的审计报告以及秘书长对外部审计员报告的评论

第 I 部分：秘书长的报告

财务报表的呈报

1. 引言

1.1 按照《财务条例》第 12.4 条，我谨荣幸地向理事会提交国际民航组织截至 2025 年 12 月 31 日止年度的财务报表供审议，并由理事会建议大会批准。按照《财务条例》第 13.3 条的规定，外部审计员的意见及其有关 2025 年财务报表的报告以及我就此发表的意见，也将向理事会和大会呈报。

2. 财务分析

摘要

2.1 本次呈报总结并解释了国际民航组织财务报表中提供的关键信息，重点阐述了本组织 2025 年财务状况的趋势及其财务和预算执行情况。本次呈报内容应结合国际民航组织 2025 年度的财务报表及其附注进行阅读。

2.2 国际民航组织依照《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制其财务报表。

财务执行情况

2.3 2025 年的财务执行情况在报表 II — 财务执行情况表中进行了披露。下文表 1 概述了 2025 年和 2024 年财务执行的总体情况。表中显示，收入从 2024 年的 3.223 亿加元增至 2025 年的 3.407 亿加元，增长了 1 840 万加元（即 6%）。2025 年的总支出增长更快，达到 3.423 亿加元，与 2024 年财期相比增加了 3 290 万加元（即 11%）。因此，本组织从 2024 年的 1 300 万加元盈余变为 2025 年 150 万加元的小额赤字，这主要是由于有效实施相关准则以及收入和支出认列时点所致。

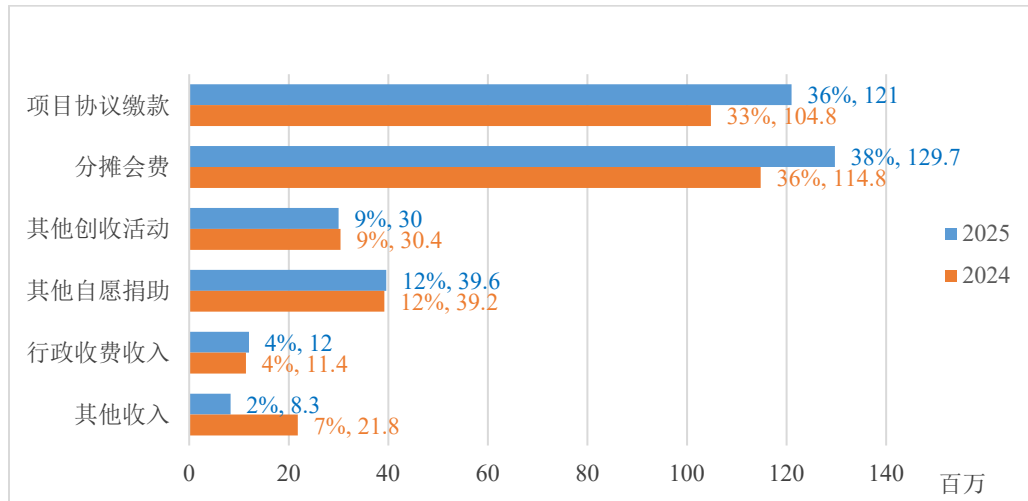
表 1：财务执行情况

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年	变动额	变动百分比
总收入	340 718	322 312	18 406	6%
总支出	342 250	309 362	32 888	11%
年度盈余	(1 532)	12 950	(14 482)	-112%

2.4 图 1 按资金来源展示了 2025 年和 2024 年的收入。图中显示，各资金来源的收入占比在这两年间基本保持一致，但项目协议缴款和分摊会费的占比有所上升，而其他收入由于汇兑收益减少，下降了约 5%。

图 1：按资金来源列报的收入



2.5 2025 年经常预算及经常活动分部其他基金的主要捐助情况，见下文表 2：

表 2：经常活动中头部二十笔捐助

(单位：千加元)

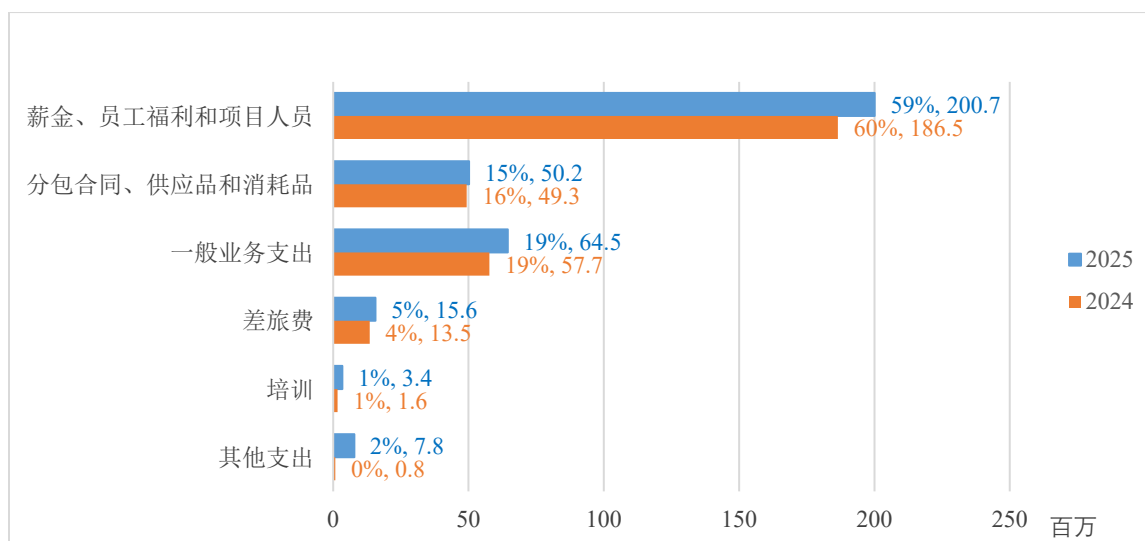
成员国	2025 年实收摊款	自愿捐助 ²	免费提供的人员	捐助的使用权 — 楼舍	总计 ¹
加拿大	2 737	120	455	24 636	27 948
中国	17 295	892	2 437		20 623
美国	13 687		2 486		16 173
法国	4 327	2 803	1 354	896	9 380
日本	7 897	252	228		8 377
联合王国	4 705	2 915			7 620
德国	6 030		269		6 298
大韩民国	3 986	857	410		5 254
沙特阿拉伯	1 350	1 403	1 258		4 011
巴西	1 968	4	1 886		3 858
泰国	568	12	67	2 654	3 301
意大利	2 876	321			3 198
西班牙	2 107	324	676		3 107
阿拉伯联合酋长国	2 498	1	373		2 871
俄罗斯联邦	2 274				2 274
荷兰	1 943	286			2 229
卡塔尔	2 006		190		2 196
土耳其	1 728		427		2 156
墨西哥	1 325	624	179		2 128
澳大利亚	2 094				2 094
	83 398	10 815	12 694	28 186	135 093

¹ 未扣除退款。

² 包括用于支付借调人员费用以及墨西哥地区办事处和北京地区分办事处租金的现金捐助。

2.6 2025 年，总支出增长 11%，达到 3.423 亿加元（2024 年：3.094 亿加元）。主要原因是薪金、员工福利和项目人员成本上涨，以及将最初以其他货币计价的资产和负债重新估值为加元所产生的汇兑损失。按性质列报的支出与上年基本一致，其中薪资、员工福利及项目人员成本为 2.007 亿加元，占总支出 59%（2024 年：1.865 亿加元，占比 60%）。按性质列报的支出细目详见下文图 2。

图 2：按性质列报的支出



2.7 2025 年的支出总额，包括借调人员、免费提供的人员以及捐助使用权楼舍的相关支出，按战略目标、转型目标、辅助战略以及其他活动（主要涉及循环基金、辅助创收基金以及行政和业务服务费用基金，后文对这些基金有详细说明）列报，见下文表 3：

表 3：2025 年按目标和战略列报的支出¹

（单位：千加元）

	经常预算	自愿捐助和其他基金 ²	免费提供的人员	捐助的使用权 — 楼舍	总计
安全	41 895	2 810	4 124		48 829
空中航行能力和效率	26 549	581	5 091		32 221
安保和简化手续	18 514	2 868	912		22 294
航空运输的经济发展	6 019	132	351		6 502
环境保护	9 256	1 295	804		11 355
转型目标	8 088	393	269		8 750
辅助战略	37 036	1 168	3 318	29 147	70 669
其他	6 534	44 824			51 358
	153 891	54 071	14 869	29 147	251 978

¹ 表 3 列示了与经常活动分部相关的支出（参见本文件第 III 部分附注 5），此外还包含免费提供的人员相关费用。

² 与经常活动分部相关的其他基金，包括辅助创收基金以及行政和业务服务费用基金。

财务状况

2.8 本组织的财务状况列示于报表 I — 财务状况表，下文表 4 对其进行了汇总。截至 2025 年 12 月 31 日，本组织净资产为 2 630 万加元（2024 年：1 000 万加元），资产总额为 5.665 亿加元（2024 年：5.640 亿加元）。这些资产主要包括：现金、现金等价物及投资，共计 5.148 亿加元（2024 年：5.210 亿加元），以及应收的成员国分摊会费 1 890 万加元¹（2024 年：1 830 万加元）。本组织负债总额为 5.401 亿加元（2024 年：5.540 亿加元），其中包括：预收款项 3.623 亿加元（2024 年：3.703 亿加元），主要用于能力发展和实施方案（CDIP）活动；以及根据《国际公共部门会计准则》认列的员工福利估算负债 1.294 亿加元（2024 年：1.425 亿加元）。

表 4：财务状况

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年	变动额	变动百分比
资产				
流动资产	550 827	555 062	(4 235)	-1%
非流动资产	15 639	8 894	6 745	76%
总资产	566 466	563 956	2 510	0%
负债				
流动负债	412 946	419 040	(6 094)	-1%
非流动负债	127 200	134 939	(7 739)	-6%
总负债	540 146	553 979	(13 833)	-2%
净资产	26 320	9 977	16 343	164%

2.9 下文概述的 2025 年和 2024 年财务比率基本一致，表明就流动性而言，国际民航组织的总体财务状况是健康的。1.29 的速动比率和 1.33 的流动比率说明，本组织拥有充足资产偿付其流动负债。

表 5：财务比率

	2025 年	2024 年
流动比率¹		
流动资产：流动负债	1.33	1.32
速动比率²		
流动资产减去库存、应收款、预付款和其他流动资产：流动负债	1.29	1.29

¹ 流动比率衡量的是企业用所有流动资产偿还短期债务的能力。

² 速动比率衡量的是用最具流动性的资产（现金、现金等价物、投资和短期应收款）偿还短期债务的能力。

¹ 为符合《国际公共部门会计准则》要求，非流动应收会费的金额已按折现金额列示。

净资产/权益

2.10 报表 III — 净资产变动报表显示，截至 2025 年 12 月 31 日，累计净资产为 2 630 万加元（2024 年：1 000 万加元）。下文表 6 汇总了本年度净资产的变动情况。表中显示 2025 年净资产增加了 1 630 万加元。这一增长主要源于有利的精算变动，凸显了本组织权益状况对长期员工福利义务相关精算估值的敏感性。

表 6：净资产变动情况

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年
1 月 1 日净资产/（赤字）	9 977	(4 603)
本年盈余/（赤字）	(1 532)	12 950
本年精算收益/（损失）	17 943	1 802
本年其他变动	(68)	(172)
12 月 31 日净资产/（赤字）	26 320	9 977

2.11 尽管 2025 年录得了精算收益，但国际民航组织的净资产状况仍然受到无供资员工福利负债水平的显著影响，这是由“现收现付”式供资方式所导致的。为记录与国际民航组织工作人员离职后福利（具体而言，即离职后健康保险、离职回国补助金及离职时年假折算）相关交易而设立的循环基金状况，见下文表 7。

表 7：循环基金

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年
1 月 1 日累计净赤字	138 996	132 070
本年计提的员工福利	8 627	12 841
本年支付的福利	(4 670)	(4 113)
本年精算收益	(17 943)	(1 802)
12 月 31 日累计净赤字	125 010	138 996

现金流量

2.12 现金流量在报表 IV — 现金流量表中列示，该报表采用《国际公共部门会计准则》规定的间接法编制。该报表解释了本年度经营、投资和融资活动所产生的现金及现金等价物变动情况。截至 2025 年 12 月 31 日，现金及现金等价物为 2.566 亿加元，而 2024 年 12 月 31 日为 2.558 亿加元，反映报告期内净增加了 90 万加元。这一增长主要源于投资活动的现金净流入，共计 2 740 万加元，主要反映了定期存款和投资的净变动。该增长被经营活动产生的 2 600 万加元现金净流出部分抵消，后者主要归因于营运资本变动，包括应收款项、预付款项及应付款项的变化。融资活动对整体现金状况影响甚微。

3. 预算分析

经常预算

3.1 报表 V 按经修订的收付实现制编制，列示了经常预算与实际执行数的比较情况。在该方法下，预算实际执行数包含报表 II — 财务执行情况表中所列支出，以及向供应商/承包商发出的采购订单/合同，并按预算汇率折算后与核定预算进行比较。为便于将预算与按《国际公共部门会计准则》编制的财务报表进行比较，财务报表附注 4 中对预算与现金流量表进行了核对。

3.2 下文表 8 对 2025 年预算拨款情况进行了汇总：

表 8：经常预算拨款

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年
原始拨款额（大会 A41-28 号决议）	122 824	117 704
上一年未付承付款	17 996	18 374
来自上一年的结转额	4 885	7 867
核定拨款额	145 705	143 945
本年实际支出（按预算汇率折算）	(125 331)	(121 064)
本年未付承付款	(18 869)	(17 996)
本年按可比基数计算的实际数	(144 200)	(139 060)
向下一年的结转额	1 505	4 885

3.3 大会在其第 41 届会议期间，批准了 2025 财政年度 1.228 亿加元的拨款。根据《财务条例》第 5.6 条和第 5.7 条的规定，2025 年原始核定拨款额经补充后，调至 1.457 亿加元。补充部分包括：从上一（2024 年）结转而来的 2024 年未付承付款（1 800 万加元）和未使用拨款（490 万加元）。

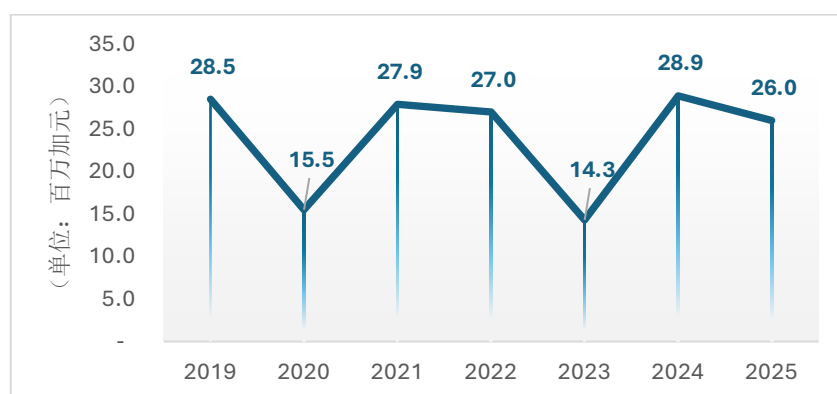
3.4 在考虑了预算汇率差异及 2025 年末承付款价值（1 890 万加元）之后，按可比基数计算的实际支出为 1.442 亿加元。据此，2025 年未使用拨款为 150 万加元，占 2025 年核定拨款 1.457 亿加元的 1.0%。根据《财务条例》第 5.6 条，该笔款项由秘书长授权结转至 2026 年。

分摊会费

3.5 来自成员国的摊款是经常预算的主要资金来源，采用双币种分摊制度确定。在该制度下，成员国的摊款部分以加元、部分以美元计收，具体以每种货币的预估要求为基础，以最大限度地降低受汇率波动影响的风险。

3.6 2025 年，共收到摊款 1.093 亿加元，而当年摊款中截至年底尚有 1 690 万加元未结清。截至 2025 年 12 月 31 日，包括周转基金在内的所有年度摊款应收总额为 2 550 万加元。列示于报表 I — 财务状况表中的应收成员国分摊会费，包含了因将摊款的美元部分按 1.367 汇率折算而产生的 50 万加元汇率调整，经重估后的余额为 2 600 万加元。更多详细信息见本文件第 IV 部分表 B。

图 3：2019-2025 年应收成员国摊款变化趋势



3.7 为监测应收分摊会费，下文表 9 按四组列示了相关余额：

表 9：按国家群组列报的应收摊款

(单位：千加元)

	2025 年 国家数量	截至 2025 年 12 月 31 日 的欠款金额	2024 年 国家数量	截至 2024 年 12 月 31 日 的欠款金额
A 组： 与理事会缔结了以若干年为期清偿欠款协议的国家	7	3 444	8	4 459
B 组： 欠款达三整年或以上而又未与理事会缔结清偿欠款协议的国家	8	5 301	9	6 104
C 组： 欠缴会费不到三整年的国家	7	1 815	13	2 614
D 组： 仅欠当年会费的国家	21	14 710	21	15 030
小计	43	25 270	51	28 207
前南斯拉夫社会主义联邦共和国	-	699	-	737
欠缴会费合计	43	25 969	51	28 944

3.8 截至 2025 年 12 月 31 日，有 7 个国家签署了在指定期限内清偿欠款的协议。这些协议规定，上述国家除缴纳当年会费之外，还须每年分期偿还以前各年的欠款。本文件第 IV 部分表 B 中的附注列出了截至 2025 年 12 月 31 日尚未遵守协议条款的国家。

自愿捐助

3.9 自愿捐助基金余额从 2024 年的 4 960 万加元增至 2025 年的 5 470 万加元，详见表 10。年内，该组合收到捐助 1 750 万加元（2024 年：1 590 万加元）。大部分捐助与其他基金相关，这些基金涵盖的活动包括巴黎地区办事处的翻修、借调专家和初级专业人员的薪金等。其他接受捐助的主要基金包括环境基金（特别是用于 ACT-SAF 项目）以及能力建设和实施基金（用于各类实施支助项目）。

表 10：自愿捐助摘要¹

(单位：千加元)

	2025 年 1 月 1 日 余额	收到的 捐助	其他 收入 ²	支出	年度 净盈余	转账和 退款 ³	2025 年 12 月 31 日 余额
航空安保	10 823	716	530	(2 463)	(1 217)	(498)	9 108
AFI 计划	350	0	15	(168)	(153)	64	261
环境	5 525	2 957	262	(1 092)	2 127	(2 638)	5 014
能力建设和实施	4 469	3 559	243	(1 185)	2 617	285	7 371
地区分办事处	2 134	685	36	(604)	117	(851)	1 400
安全	7 131	868	305	(1 726)	(553)	(86)	6 492
战略和转型	1 524	754	69	(393)	430	0	1 954
其他基金	17 688	8 003	1 217	(4 690)	4 530	850	23 068
总计	49 644	17 542	2 677	(12 321)	7 898	(2 874)	54 668

¹ 本表不包括实物捐助以及信托基金（例如公钥簿、合资联营和国际登记处）。² 其他收入为 270 万加元，包括存留基金余额产生的利息收入和汇率收益。³ 转账和退款涉及基金之间的余额转拨，以及针对已完成活动向捐助方进行的退款。

辅助创收基金（ARGF）

3.10 2025 年，辅助创收基金通过自筹资金活动，在加强国际民航组织的财务可持续性方面继续发挥重要作用。其业务收入达到 2 830 万加元，比核定预算超出 60 万加元；而支出为 1 730 万加元，比预算低 160 万加元。由此，辅助创收基金实现了 1 100 万加元的业务盈余（比预算高出 25%）。在向经常预算转拨 810 万加元，并进一步从辅助创收基金储备金中拨款 170 万加元用于国际民航组织工作方案及项目后，年度净盈余为 120 万加元。

表 11：辅助创收基金预算对比

(单位：千加元)

辅助创收基金（不含 TRAINAIR PLUS 和小卖部）	预算	实际金额	差额
收入	27 682	28 287	605
支出	18 879	17 281	(1 598)
业务盈余	8 803	11 006	2 203

3.11 TRAINAIR PLUS 报告的业务盈余为 6.3 万加元，小卖部基金报告的业务盈余为 2.4 万加元。下文表 12 汇总了辅助创收基金、TRAINAIR PLUS 和小卖部基金 2025 年的收支情况：

表 12：辅助创收基金收支情况

（单位：千加元）

	收入	支出	盈余/ (赤字)
国际民航组织培训	7 236	5 015	2 221
出版物和数字内容销售	6 232	2 074	4 157
执照颁发	3 984	683	3 301
会议活动	4 226	2 463	1 763
数据服务	1 558	764	794
印刷和分发服务	905	832	73
代表团和会议服务	3 529	2 924	605
行政、产品管理和营销	618	2 525	(1 907)
辅助创收基金运营合计	28 287	17 281	11 006
转拨至经常预算的款额		8 081	(8 081)
对国际民航组织工作方案的再次缴款		587	(587)
辅助创收基金储备金供资项目		1 179	(1 179)
辅助创收基金向经常预算供款之后的总额	28 287	27 127	1 160
TRAINAIR PLUS	3 041	2 977	63
小卖部	530	506	24
年度净盈余	31 858	30 611	1 247

3.12 截至 2025 年 12 月 31 日，辅助创收基金、TRAINAIR PLUS 及小卖部的累计盈余和储备金共计 1 490 万加元。该金额包括 1 040 万加元的限制性盈余和储备金，其中含 780 万加元的业务储备金，以及 270 万加元指定用于资助进行中项目的储备金。

表 13：辅助创收基金净资产

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年
1 月 1 日净资产	13 674	9 610
收入	31 858	32 380
支出以及转拨至经常预算的款额	30 611	28 315
年度净盈余/（赤字）	1 247	4 065
12 月 31 日净资产小计	14 921	13 674
限制性盈余/储备金		
业务储备金	7 771	7 113
指定用于特别项目的储备金	2 662	2 955
限制性盈余/储备金小计	10 433	10 068
12 月 31 日累计盈余	4 489	3 606

行政和业务服务费用基金（AOSC）

3.13 行政和业务服务费用基金（AOSC）在 2025 年取得了良好的财务业绩，这反映了能力发展和实施方案的实工作量的增加以及利息收入的提高。总收入达 2 700 万加元，超出理事会批准的最新预算估计数；支出为 1 350 万加元。由此产生了 1 350 万加元的盈余，比预算盈余高出 60 万加元。行政和业务服务费用基金的财务业绩载于本文件第 IV 部分的表 A。预算对比情况见报表 V 及下文表 14。

3.14 大会在其第 41 届会议上核准了行政和业务服务费用基金 2025 财政年度 980 万加元的指示性预算估计数。根据《财务条例》第 9.5 条，秘书长在 TC-WP/164 号文件中提供了 2025 年最新预算估计数，其中收入为 2 450 万加元，支出为 1 160 万加元，预算盈余为 1 290 万加元。

表 14：2025 年行政和业务服务费用基金预算和支出¹

（单位：千加元）

大会核准的行政和业务服务费用基金指示性预算估计数 (A41-28 号决议)	9 780		
	预算 ²	实际金额	\$ 差额
收入	24 530	27 004	2 474
支出	11 593	13 502	1 909
年度盈余/（赤字）	12 937	13 502	565

¹ 不包括能力发展和实施效率和效力基金以及特别储备基金。

² 载于 TC-WP/164 号信息文件中。

3.15 截至 2025 年 12 月 31 日，扣除储备金前的净资产为 3 890 万加元，在计入限制性储备金（包括效率和效力基金及特别储备基金）后，调整后的累计盈余为 3 090 万加元，如表 15 所示。

3.16 效率和效力基金由理事会设立（C-DEC 155/7 号决定，后经 C-DEC 172/8 号决定增加资金），旨在实施各项举措，以提高能力发展和实施方案在应对成员国需求方面的效率和效力。该基金的资金来源为前一年度行政和业务服务费用基金年度盈余的 25%。2025 年，该基金的支出总计 130 万加元，截至 2025 年 12 月 31 日的余额为 200 万加元。

3.17 特别储备基金（SRF）的设立（C-DEC 200/2 号决定）是为了防范因行政和业务服务费用基金收入减少而可能影响其按核定金额向经常预算进行年度转拨的能力，从而可能出现的资金短缺。自 2014 年设立以来，特别储备基金从未动用过任何资金，因为在此期间，根据核定的偿还机制，向经常预算的年度转拨均由行政和业务服务费用基金的累计盈余支付。截至 2025 年 12 月 31 日，特别储备基金的余额为 610 万加元。

表 15：行政和业务服务费用基金净资产

(单位：千加元)

	2025 年	2024 年
1 月 1 日净资产	26 726	20 577
收入	27 004	22 637
支出	14 794	11 488
年度净盈余/（赤字）	12 210	11 149
转拨至业务储备金的款额（C-DEC 232/3 号决定）		(5 000)
12 月 31 日净资产小计	38 936	26 726
限制性盈余/储备金		
效率和效力基金	2 004	496
特别储备基金	6 065	3 507
限制性盈余/储备金小计	8 069	4 003
截至 12 月 31 日的调整后累计盈余	30 867	22 723

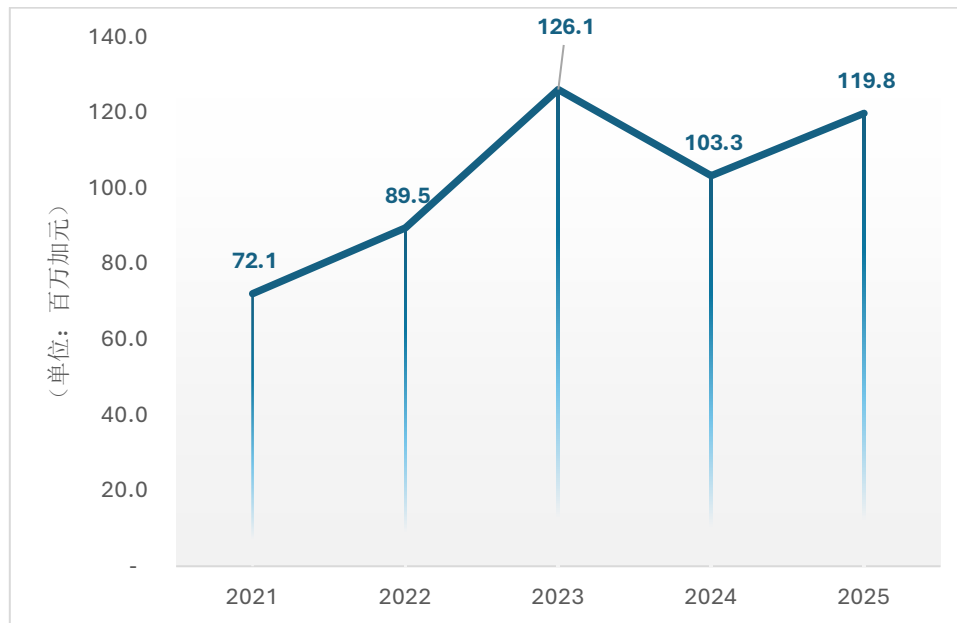
3.18 在大会第 41 届会议期间，行政委员会建议将经常预算与行政和业务服务费用基金之间的费用分摊问题提交理事会审查。理事会审议了该问题，并核准每年从行政和业务服务费用基金收回 190 万加元，用于支持与 2023—2025 三年期持续项目直接相关的经常预算支出。

能力发展和实施方案

3.19 能力发展和实施方案（CDIP）在 2025 年仍然是国际民航组织规模最大、资金量最大的业务活动之一。通过该方案，国际民航组织提供广泛的服务，包括：协助各国审查本国国家民用航空机构的结构与组织；更新机场基础设施与服务；促进技术转让和能力建设；推广国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）及空中航行计划（ANPs）；以及支持因普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）审计而采取的整改行动。

3.20 能力发展和实施方案的活动主要通过与国家及捐助方签订的项目协议获得资金，其行政和支助费用通过行政和业务服务费用基金收回。项目支出总额为 1.198 亿加元，较 2024 年有所下降，结束了连续数年的增长态势。这一放缓与大型项目的完成周期以及实施中的时间性差异相符。过去五年的支出情况汇总于下文图 4。

图 4：2021-2025 年能力发展和实施方案的支出



4. 管理层的责任

根据国际民航组织《财务条例》第 12.1 条，秘书长须根据联合国各组织通过的《国际公共部门会计准则》（IPSAS）呈报年度财务报表。财务报表包括：财务状况表（报表 I）；财务执行情况表（报表 II）；净资产变动表（报表 III）；现金流量表（报表 IV）和预算和实际金额对照表（报表 V）。财务报表还包括经常预算拨款状态，本文件同时列示了大会未列入预算的贷记款。

管理层对财务报表中所含财务信息的编制、完整性和客观性负责。这些报表乃是按照《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制的，其中包含管理层根据最佳估计和判断得出的某些数字。本文件全文所含财务信息与经审计的财务报表之中的财务信息一致。管理层认为，财务报表公正地反映了本组织的财务状况、财务执行情况和现金流量，本文件所披露的信息按照《国际公共部门会计准则》和国际民航组织《财务条例》的规定呈报。

为了履行其责任，本组织建立有内部控制制度、政策和程序，以确保财务资料的可靠性并对资产实行保护。内部控制制度接受内部与外部审计。

理事会会有责任对财务报表进行审议并建议大会批准，并有权在秘书长发布这些报表之后要求对其进行修订。

作为国际民航组织财务处处长，本人谨此证明，据本人所知、所悉及所信，所有重大交易均已在会计记录中正确入账，并已在本文件所载的财务报表中正确列报。



财务处处长
Olga Nam

本人作为国际民航组织秘书长，特此批准并呈报国际民航组织 2025 年的财务报告，及其财务报表和附表。



秘书长
胡安·卡洛斯·萨拉萨尔

2026 年 5 月 8 日
加拿大蒙特利尔

内部控制声明（SIC）

2025 财年

责任范围

1. 作为国际民用航空组织（ICAO）的秘书长，根据本组织《财务条例》第 11 条，我有责任维持一个健全的内部控制制度，并且就其监督问题向理事会承担问责。

内部控制制度的目的

2. 内部控制制度作为国际民航组织治理和问责框架的有机组成部分，是一个持续不断的过程，由本组织的理事机构、秘书长、管理层及其他相关国际民航组织工作人员共同实施。该系统旨在通过有效、高效且合规的运营，可靠的报告以及资产保护，为本组织战略目标的实现提供合理（而非绝对）的保证。

国际民航组织的运行环境

3. 2025 年，国际民航组织在复杂且不断演变的全球环境中运行，在履行其支持安全、安保且可持续的国际民用航空系统这一使命过程中进行平衡。本组织通过全球分布式的架构，并与成员国及各利害关系方密切合作，依托分摊会费和自愿捐助来履行其使命。外部形势发展、资源限制以及持续进行的数字化转型和业务转型，共同塑造了国际民航组织的运行背景，凸显了健全的治理、风险管理和内部控制的重要性。在此背景下，管理层始终致力于增强本组织的韧性，并确保内部控制制度能够适应并支持国际民航组织的战略目标与监督目标。

内部控制制度和风险管理框架

4. 国际民航组织的各级主管已被授权在其各自职责范围内建立和维护内部控制制度和程序。

5. 《企业风险管理和内部控制框架》（以下简称“框架”）规定了管理风险和维持成本效益型内部控制制度所应遵循的原则、职责与问责机制。该框架以 ISO 31000:2018 — 风险管理标准和特雷德韦委员会赞助组织委员会（COSO）的《内部控制 — 整合框架》为基础，旨在为治理、风险管理和内部控制提供一种结构化的做法。

6. 此外，国际民航组织还建立了一个道德操守框架及相关配套政策，使所有员工能够清楚地了解可接受的行为、行为准则、报告和处理不当行为的流程以及防止报复的保护措施。本组织还设有强制性培训方案，以确保所有员工知晓并理解框架中所载明的自身角色和职责，包括如何处理不合规事件。

7. 随着国际民航组织不断完善其治理流程与活动，该框架的更多内容将逐步得到落实，包括与加强管理层监督与监测活动相关的工作。以下各节概述了 2025 年国际民航组织内部控制制度的状况，包括管理层正在处理的重要内部控制事项。

在加强国际民航组织控制环境方面所取得的进展：

8. 2025 年，国际民航组织在着手制定自 2026 年开始的下一个三年期业务计划的过程中，持续加强其治理实践、风险管理活动以及内部控制制度。以下是本年度国际民航组织取得的重要进展摘要：

- a) **组织架构调整** — 为筹备于 2026 年启动的新设战略组合管理办公室（SPMO），战略和业务规划职能以及企业风险管理和内部控制职能已划归秘书长办公室管理。

自 2026 年起，战略组合管理办公室将整合若干监督与监测职能，旨在加强国际民航组织的治理活动和内部控制制度。

- b) **企业风险管理和内部控制** — 年内，一名新任企业风险管理官员加入国际民航组织，以进一步加强并确保该职能的长期连续性。本组织利用自身的 Quantum 学习管理平台开发并推出了风险管理培训模块。内部审计办公室在年内进行了一项独立的成熟度评估，该评估对该职能提供了客观的审视，并识别出将风险管理实践进一步整合至国际民航组织各项业务中的机会。该职能的成熟度计划已对此次评估的结果予以了考虑。

- c) **问责框架** — 自 2024 年引入以来，国际民航组织持续推进其问责框架的部署工作，该框架将在 2026 年继续得到落实。

- d) **信息安全** — 2025 年 6 月，国际民航组织获得了 ISO/IEC 27001:2022 认证，这是国际公认的信息安全管理系统（ISMS）基准。该认证确认国际民航组织已建立并运行了一个结构化的治理框架，用于识别、评估、处理及监测信息安全风险。该信息安全管理系统包括明确的角色和职责、正式的风险处理流程、定期的内部审计、管理层评审，以及与国际最佳做法相一致的持续改进机制。

内部控制事项：

9. 内部控制事项是通过多种信息来源来识别和评估的，这些来源包括：国际民航组织内部监督办公室（OIO）的《2025 年年度报告》（GC-WP/51 号文件）、评价和审计咨询委员会（EAAC）的《年度报告》（C-WP/15782 号文件）、国际民航组织外部审计员（SFAO）的中期审计前和中期审计会议记录及综合审计报告，以及管理层在国际民航组织《管理保证声明和宣言》（MASD）中所作的陈述。

10. 国际民航组织的保证提供方所识别的内部控制事项，均通过正式的管理层行动计划加以处理，这些计划经由本组织的监督与治理职能进行定期监测。随着本组织持续着力于在高效履行其使命与加强治理实践及内部控制制度之间寻求平衡，以下领域将在 2026 年需要进一步关注：

- a) **机构资源规划系统的稳定与优化** — 在报告期内，国际民航组织完成了基于 Oracle 云技术的新机构资源规划（ERP）系统的实施工作，该系统可支持本组织的核心财务、人力资源及行政管理流程。该系统的实施对本组织的控制环境和信息系统架构带来了重大变革。

机构资源规划数据（包括总账与各类明细账）已迁移至新的云环境中，本组织的外部审计员已对数据迁移的完整性与准确性进行了验证。

系统上线后，部分系统控制功能未能完全投入运行，因此需要采用人工操作加主管复核作为临时替代措施，以维持交易完整性及报告的连续性。此外，在报告期内，第三方服务提供者未能就信息技术总体控制措施提供全面保证。因此，管理层对内部控制的评估，依赖于国际民航组织所执行的补偿性人工控制及监测活动。

随着本组织持续推进系统的稳定运行，将进行相应优化以调整国际民航组织的各项流程、改进机构资源规划系统的功能，并加强本组织的控制环境。

- b) **信息技术总体控制措施** — 国际民航组织的机构资源规划系统是通过一个由其他联合国组织组成的联合体进行管理的，该联合体由联合国开发计划署协调与监督。因此，部分控制措施是在国际民航组织的控制框架之外执行的。

管理层认识到，这给内部控制制度带来了固有的局限性，尤其是在依赖第三方运行的控制措施方面。为减轻相关风险，本组织已在其自身的控制环境内尽可能实施了补偿性控制措施。国际民航组织还收到了联合国开发计划署的正式声明书，确认其控制环境的维护以及各项服务的管理均符合现行有效的服务等级/管理协议。

预计在 2026 年，国际民航组织整体的技术控制环境将得到进一步优化，包括针对由第三方管理的各项要素的保证方案。国际民航组织在数字化与技术环境方面的投入，为其技术风险管理、控制及合规活动的现代化与强化提供了契机。

- c) **信息安全事件、响应与控制** — 在报告期内，本组织于 2025 年 1 月发现并控制了一起数据安全事件，该事件涉及对本组织一个遗留招聘系统中包含的 11 929 名申请人个人信息的未经授权访问。本组织将该事件评估为中等严重程度，并采取了相应应对措施。在发现事件后，本组织立即采取了补救措施，对该事件进行了披露，并将所吸取的经验教训付诸实施。

尽管本组织在当年晚些时候获得了 ISO 27001 认证，但其基础流程和控制措施仍会定期接受评估，以确保国际民航组织持续加强其技术与信息安全环境，应对不断变化的威胁形势。根据国际民航组织的三道防线治理模型，信息安全风险监督作为第二道防线来执行，独立于业务系统的日常管理。

- d) **人力资源主数据的访问权限** — 在迁移至国际民航组织云基机构资源规划系统后，某些支持人力资源主数据变更的预防性控制措施及相关工作流存在局限性。尽管管理层会进行定期审查与监测活动，但仍存在一定风险。管理层正与联合国开发计划署合作，以期在这一领域建立更严格的控制措施。
- e) **管理层对合规性及风险的监督和监测** — 随着国际民航组织内部控制体系的不断完善，进一步加强第二道防线的监督和监测流程将成为重要的关注领域。2026 年的具体举措包括：在全组织范围内开展一次保证梳理活动，并完善与第三方互动、反欺诈与反腐败以及组织韧性相关的监督流程。
- f) **其他内部控制事项** — 除上述领域外，以下内部控制事项为进一步加强国际民航组织内部控制制度提供了机会：

- **机构风险管理与成果管理制** — 作为 2026 年的持续重点领域，已计划进一步努力完善该职能，包括强化工具、支持本组织的规划、绩效监督与风险管理工作。
- **统一应用方案与项目管理标准** — 新成立的战略组合管理办公室预计将进一步完善这一领域，并提供作为第二道防线的监督与支持。
- **完成强制性培训要求** — 考虑机构资源规划培训平台能否支持第二道防线监督控制的自动化，以提高培训完成率。
- **完成绩效管理计划和评估（PACE）** — 考虑将于 2026 年投入使用的新的 PACE 平台能否支持自动化的第二道防线控制。
- **落实逾期未执行的监督建议** — 为加强国际民航组织治理实践与内部控制制度所做的投入，预计将提升本组织对监督结果的评估与应对能力。

审查内部控制的有效性

11. 我对内部控制制度有效性的审查主要基于以下信息来源：

- a) 在内部控制制度中发挥重要作用的各局局长、地区主任和办公室负责人，他们在授权范围内，负责组织产出、方案/项目绩效、管理其局/办公室活动以及保护委托给他们的资源。我依赖高级管理人员在 2025 年 MASD 自我评估问卷中的个人数字证明，其中查明了内控问题和所采取的补救行动，并对其负责领域的内部控制的有效性做出了结论。此外，我还依赖于高级管理委员会（SMB）举行的会议期间分享的信息及所做出的决定。
- b) 内部监督办公室和外部审计员的审计、评价及咨询报告，这些报告涉及：
 - 国际民航组织的治理、风险管理及内部控制制度；
 - 账目是否符合财务规定；
 - 国际民航组织选定领域在战略、方案及运行层面的绩效。
- c) 这些报告就风险、合规情况和方案的有效性提供了独立和客观的信息，并提供了应对风险和实现运行改进的建议。
- d) 调查实体关于不当行为案件的年度报告以及关于针对不当行为和报复投诉所采取行动的年度报告，这些报告概述了调查结果及随后采取的纪律措施。
- e) 道德操守顾问，就道德操守和行为标准向管理层和工作人员提供保密咨询和指导，并就道德操守问题相关政策和程序向理事会提供咨询，促进道德操守意识，对工作人员免遭报复政策进行维护管理，并管理财务披露和利益冲突申报方案；
- f) 评价和审计咨询委员会，它审查会计和财务报告流程、内部控制制度、风险和审计流程以及遵守财务条例和细则的情况。它就上述事项以及在理事会形成意见和决定过程中向理事会提供咨询意见。

12. 但是，内部控制制度无论其设计多么完美，都有其内在固有的局限性，包括有可能被规避，因此只能提供合理范围内的保证。此外，由于条件的变化，内部控制的有效性可能会随着时间的推移而变化。

声明

13. 基于上述流程及本声明中所披露的信息，本人谨此结论：尽本人所知所信，截至2025年12月31日止年度，国际民航组织维持了一个能为其实现各项目标以及财务与运行报告的可靠性提供合理保证的内部控制制度。

14. 尽管控制环境中的某些领域（包括与新的云基机构资源规划系统实施相关的领域）仍在持续加强之中，但管理层确信，内部控制制度的运行处于可接受的水平。

15. 本组织仍致力于根据其不断变化的运行环境及风险状况，持续强化其内部控制。



秘书长

胡安·卡洛斯·萨拉萨尔

2026年5月8日
加拿大蒙特利尔

第 II 部分：外部审计员的意见



编号：951.25802.003

外部审计员报告

提交给国际民用航空组织（ICAO）大会

财务报表审计报告

意见

瑞士联邦审计署（SFAO）审计了国际民用航空组织（ICAO）的财务报表，包括截至 2025 年 12 月 31 日的财务状况表、财务执行情况表、净资产变化表、现金流量表，以及当年年底截止的预算与实际金额对照表，并审计了财务报表的附注，包括重要会计政策的摘要。

瑞士联邦审计署认为，财务报表根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS）和国际民航组织《财务条例》，在所有重大方面均很好地呈报了国际民航组织截至 2025 年 12 月 31 日的财务状况及本组织当年年底截止的财务执行情况和现金流量。

意见的依据

瑞士联邦审计署根据《国际审计准则》（ISA）进行了审计。在本报告“外部审计员财务报表审计责任”这一节中，进一步说明了这些准则下审计署的责任。瑞士联邦审计署按照瑞士财务报表审计职业操守规则与国际民航组织保持独立，并按照这些要求履行了其他道德操守责任。审计署相信它所获取的审计证据充分且适当，可为其意见提供依据。

其他信息

秘书长对财务报告中的其他信息负责。其他信息包括财务报告中包含的所有信息，但不包括财务报表（财务报告的第 III 部分）和外部审计员针对财务报表的报告（财务报告的第 II 和第 V 部分）。

外部审计员对财务报表的意见未涵盖财务报告中的其他信息，且瑞士联邦审计署未对此种其他信息发表任何形式的保证性结论。

在对财务报表进行审计方面，瑞士联邦审计署的责任是阅读财务报告中的其他信息，并在此过程中考虑其他信息是否与财务报表或审计署在审计中获得的知识存在重大不一致或以其他方式看上去被严重错报。如果瑞士联邦审计署根据其已开展的工作得出结论，认为此种其他信息存在重大错报，则需要报告该事实。瑞士联邦审计署在这方面没有可报告的内容。

秘书长和财务报表管理人员的责任

秘书长负责根据《国际公共部门会计准则》和国际民航组织《财务条例》编制和公平列报财务报表，并负责进行秘书长认为必要的内部控制，从而能使所编制的财务报表不存在由欺诈或差错造成的重大错报。

在编制财务报表时，秘书长负责评估国际民航组织的持续经营能力，酌情披露持续经营相关事宜及披露使用会计的持续经营原则，除非秘书长打算清算本组织或停止经营，或没有现实的替代方案，只能这样做。

管理人员负责监督国际民航组织的财务报告流程。

外部审计员的财务报表审计责任

外部审计员的目标是就财务报表整体上是否不存在由欺诈或差错造成的重大错报获得合理的保证，并出具一份包含其意见的审计员报告。合理保证是一种高水平的保证，但不是担保按照《国际审计准则》进行的审计在存在重大错报时总能发现到。错报可能源于欺诈或差错，如果可以合理地预期它们能够单独或一起影响用户根据这些财务报表作出的经济决策，则视为重大错报。

在根据《国际审计准则》开展审计期间，瑞士联邦审计署在整个审计过程中运用职业判断并保持职业怀疑态度。此外，瑞士联邦审计署还：

- 查明和评估由欺诈或差错造成的财务报表出现重大错报的风险，设计和执行针对这些风险的审计程序，并获取充分和适当的审计证据，以便为其意见提供依据。由于欺诈可能涉及共谋、伪造、故意遗漏、失实陈述或推翻内部控制，因此不能发现由欺诈造成的重大错报所带来的风险高于因差错造成的风险。
- 了解与审计相关的内部控制，目的是设计与情况相符的审计程序，而不是为了对国际民航组织内部控制的有效性发表意见。
- 评价所用会计政策的适当性以及作出的会计估计和相关披露的合理性。

- 就秘书长使用会计的持续经营原则的合适性作出结论，并根据所获证据，就是否存在可能给国际民航组织的持续经营能力蒙上重大阴影的与事件或情况相关的重大不确定性作出结论。如果瑞士联邦审计署得出结论认为存在重大不确定性，则需要在其审计员报告中提请注意财务报表附注中的相关披露，或者如果此类披露不充分，则需要修改其意见。审计署的结论以截至审计员报告之日所获得的审计证据为依据。但是，未来的事件或情况可能会导致国际民航组织无法继续持续经营。
- 评估财务报表（包括披露）的整体列报、结构和内容，以及财务报表是否以一种可实现公平列报的方式反映了相关交易和事件。

瑞士联邦审计署与国际民航组织秘书长和评价和审计咨询委员会（EAAC）就计划的审计范围和时间以及重大审计调查结果，包括就审计署在其审计期间发现的任何重大内控缺陷等进行沟通。

2026 年 5 月 8 日，伯尔尼

瑞士联邦审计署

（外部审计员）

 Jeannet Eric Serge NJRIBJ
08.05.2026
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

副署长
Eric-Serge Jeannet

 Koehli Martin OMQKGC
08.05.2026
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

能力中心主任
Martin Köhli

第 III 部分：财务报表

III-1

国际民用航空组织

报表I
截至2025年12月31日的
财务状况表
(单位: 千加元)

	附注	2025年	2024年
资产			
流动资产			
现金及现金等价物	2.1	256 639	255 774
投资	2.1	258 121	265 180
应收成员国分摊会费	2.2	16 582	17 794
应收款、预付款和其他流动资产	2.3	19 092	15 920
存货	2.4	393	394
		550 827	555 062
非流动资产			
应收成员国分摊会费	2.2	2 335	459
应收账款	2.3	-	304
财产、厂房和设备	2.5	4 299	4 368
无形资产	2.6	3 376	3 763
使用权	6.1	5 629	-
		15 639	8 894
资产总额		566 466	563 956
负债			
流动负债			
预收款	2.8	362 277	370 058
应付账款和应计负债	2.9	39 001	38 244
雇员福利	2.10	8 387	8 505
贷记缔约国政府/服务提供国政府的款项	2.11	3 281	2 233
		412 946	419 040
非流动负债			
预收款	2.8	-	240
雇员福利	2.10	121 061	133 974
应付账款和应计负债	2.9	725	725
租赁负债	6.1	5 414	-
		127 200	134 939
负债总额		540 146	553 979
净资产			
累计赤字		(66 447)	(71 674)
储备金	2.12	92 767	81 651
		26 320	9 977
净资产(累计盈余/(赤字))		26 320	9 977
负债和净资产总额		566 466	563 956

所附各附注均为财务报表之组成部分。
由于四舍五入，各分项相加之和可能与合计数存在差异。

III-2

国际民用航空组织

报表II

截至2025年12月31日的
财务执行情况表
(单位: 千加元)

	附注	2025年	2024年*
收入			
对项目协议的缴款	3.2	121 009	104 830
分摊会费	3.2	129 746	114 786
其他创收活动	3.2	30 033	30 360
其他自愿捐助	3.2	39 648	39 183
行政费收入		11 954	11 401
其他收入	3.2	8 328	21 752
收入总额		340 718	322 312
支出			
薪金、雇员福利和项目人员	3.3	200 698	186 487
分包合同、供应品和消耗品	3.3	50 167	49 260
一般业务支出	3.3	64 519	57 704
差旅费	3.3	15 587	13 508
培训		3 433	1 618
其他支出	3.3	7 846	785
支出总额		342 250	309 362
当年盈余/(赤字)		(1 532)	12 950

*若干比较信息已重新分类，以与本年度的列报方式保持一致。这些重新分类对支出总额、盈余/(赤字)或净资产均无影响。

所附各附注均为财务报表之组成部分。

由于四舍五入，各分项相加之和可能与合计数存在差异。

III-3

国际民用航空组织

报表III
截至2025年12月31日的
净资产变化表
(单位: 千加元)

		累计赤字	储备金	净资产 (累计净赤字)
	附注			
2024年1月1日的余额		(72 089)	67 486	(4 603)
2024年基金余额和储备金的变动				
结转余额的变化	2.12	378	(378)	-
离职后健康保险精算收益/(损失)的变化	2.12	-	1 802	1 802
激励计划储备金的转拨	2.12	56	(56)	-
转拨到特别用途储备金*	2.12	(7 206)	7 206	-
特别用途储备金的使用*	2.12	1 243	(1 243)	-
转拨到辅助创收基金业务储备金	2.12	(1 519)	1 519	-
转拨到辅助创收基金限制性盈余	2.12	140	(140)	-
未实现收益的变化	2.12	(5 524)	5 524	-
其他调整和转拨		(96)	-	(96)
换算调整和其他四舍五入差额的变化		(7)	(69)	(76)
年度盈余/(赤字)		12 950	-	12 950
年内变动总计		415	14 165	14 580
2024年12月31日的余额		(71 674)	81 651	9 977
2025年基金余额和储备金的变动				
结转余额的变化	2.12	(873)	873	-
离职后健康保险精算收益/(损失)的变化	2.12	-	17 943	17 943
激励计划储备金的转拨	2.12	57	(57)	-
转拨到特别用途储备金*	2.12	(1 636)	1 636	-
特别用途储备金的使用*	2.12	6 320	(6 320)	-
转拨到辅助创收基金业务储备金	2.12	(658)	658	-
辅助创收基金限制性盈余的使用	2.12	293	(293)	-
未实现损失的变化	2.12	3 346	(3 346)	-
捐助退还		(90)	-	(90)
换算调整和其他四舍五入差额的变化		-	22	22
年度盈余/(赤字)		(1 532)	-	(1 532)
年内变动总计		5 226	11 116	16 343
2025年12月31日的余额		(66 447)	92 767	26 320

* 2025年进行了更名, 详见附注第67段。
所附各附注均为财务报表之组成部分。
由于四舍五入, 各分项相加之和可能与合计数存在差异。

III-4

国际民用航空组织

报表IV
截至2025年12月31日的
现金流量表
(单位: 千加元)

	附注	2025年	2024年
业务活动现金流量:			
年度盈余/(赤字)		(1 532)	12 950
非现金变动和其他调整			
折旧和摊销	2.5 & 2.6	1 637	1 469
使用权资产折旧	6.1	593	-
离职后健康保险精算收益(损失)	2.10	17 943	1 802
利息收入	3.2	(21 709)	(22 868)
对净资产的调整	St. III		(96)
财产、厂房和设备处置的净(收益)/损失		(13)	(32)
减损损失和处置	2.6	251	-
资产和负债变化			
应收会费(增加)减少	2.2	1 212	(13 588)
应收款、预付款和其他流动资产(增加)减少	2.3	(3 172)	(2 754)
存货(增加)减少	2.4	1	(103)
非当期应收会费(扣除贴现)(增加)减少	2.2	(1 876)	493
非当期应收款和预付款(增加)减少	2.3	304	1 259
预收款增加(减少)	2.8	(7 781)	101 705
应付款及应计负债增加(减少)	2.9	302	6 908
当期雇员福利增加(减少)	2.10	(118)	171
贷记缔约国政府/服务提供国政府的款额增加(减少)	2.11	1 048	340
非当期预收款增加(减少)	2.8	(240)	(1 209)
非当期雇员福利增加(减少)	2.10	(12 913)	6 953
非当期应付款及应计负债增加(减少)	2.9	-	725
外币换算调整和四舍五入		22	(76)
业务活动净现金流量		(26 041)	94 049
投资活动现金流量:			
购置财产、厂房和设备及无形资产	2.5 & 2.6	(1 472)	(1 455)
处置财产、厂房和设备的收益		55	32
投资(增加)减少	2.1	7 058	(94 714)
利息收入	3.2	21 709	22 868
投资活动净现金流量		27 350	(73 269)
融资活动现金流量:			
租赁付款额	6.1	(798)	-
租赁利息	6.1	444	-
捐助退还	St. III	(90)	-
融资活动净现金流量		(444)	-
现金和现金等价物净增加(减少)		865	20 780
年初现金和现金等价物	2.1	255 774	234 994
年末现金和现金等价物	2.1	256 639	255 774

所附各附注均为财务报表之组成部分。
由于四舍五入, 各分项相加之和可能与合计数存在差异。

III-5

国际民用航空组织

报表V
截至2025年12月31日
本组织所有预算公开基金的
预算和实际金额对照表
(单位：千加元)

	原始预算*	最终预算**	可比基础上的 实际金额	最终预算与可比 基础上的实际金额 之间的差额
经常预算 (RB)				
收入和转拨款				
经常预算普通基金				
分摊会费	109 665	109 665	113 265	(3 600)
其他 (包括转拨款)	13 159	13 159	15 544	(2 385)
经常预算普通基金总额	122 824	122 824	128 809	(5 985)
支出				
经常预算普通基金				
安全	39 616	40 666	40 314	352
空中航行能力和效率	26 310	24 828	24 669	159
安保和简化手续	17 893	18 557	18 044	513
航空运输的经济发展	5 953	6 305	6 185	120
环境保护	9 261	8 910	8 873	37
转型目标	9 040	5 214	4 991	223
对战略目标的支持	17 905	18 725	18 662	63
管理和行政	19 727	22 500	22 462	38
经常预算普通基金总额	145 705	145 705	144 200	1 505
行政和业务服务费用 (AOSC)				
收入				
AOSC (不包括效率/效力基金和特别储备金)				
行政费	10 790	13 320	13 671	(351)
其他收入	7 510	11 210	13 333	(2 123)
AOSC总额	18 300	24 530	27 004	(2 474)
支出				
AOSC (不包括效率/效力基金和特别储备金)	11 515	11 593	13 502	(1 909)
其他AOSC基金	-	-	1 292	(1 292)
AOSC总额	11 515	11 593	14 794	(3 201)

* 原始预算包括预算年度期间根据《财务条例》批准的从上一一年结转的拨款 (未动用和/或承付款)。

** 最终预算包括预算年度期间根据《财务条例》批准的拨款转账和变动。

注：关于预算和实际金额之间重大差异的解释，见财务报表附注4。

由于四舍五入，各分项相加之和可能与合计数存在差异。

国际民用航空组织

财务报表的附注
2025 年 12 月 31 日

附注 1：会计政策

I. 引言

1. 国际民用航空组织（ICAO）是联合国的一个专门机构，它是随着 1944 年 12 月 7 日在芝加哥签署《国际民用航空公约》而创建的。国际民航组织是负责管理《公约》所载各项原则的常设机构，为航空安全、安保、效率和正常以及为航空环境保护制定标准并鼓励标准得以实施。

2. 截至 2025 年 12 月 31 日，国际民航组织的成员包括 193 个成员国。其总部设在加拿大蒙特利尔，在曼谷、开罗、达喀尔、利马、墨西哥城、内罗毕和巴黎设有地区办事处，并在北京设有地区分办事处，在楠迪设有太平洋小岛屿发展中国家联络处。

3. 国际民航组织设有一个最高权力机构——大会及一个理事机构——理事会。大会由所有成员国的代表组成，每三年举行一次会议，详细审查本组织的整体工作、制定今后几年的政策并批准自上次大会以来发布的财务报表。它同时就三年期预算做出决定。大会上届会议于 2025 年 10 月召开。

4. 理事会由来自 36 个国家的代表组成，由大会选举产生，任期三年，为民航组织的工作提供持续指导。理事会由空中航行委员会、航空运输委员会、财务委员会、航空安保委员会、联营导航委员会、技术合作与实施支助委员会、气候与环境委员会、治理委员会、与东道国关系委员会、爱德华沃纳奖委员会和与外部各方合作委员会提供协助。

5. 秘书长是秘书处的负责人和本组织的首席执行官，负责把控秘书处工作的总体方向。

6. 秘书处由五大局组成：空中航行局、航空运输局、能力发展和实施局、法律事务和对外关系局和行政服务局。秘书长直接负责指派给秘书长办公室的各项活动的管理和有效执行，这些活动涉及财务处、内部监督办公室、道德操守办公室、调解员和七个地区办事处。各地区办事处主要负责与所属地区各国以及与其他有关组织、地区民航机构和联合国各地区经济委员会保持联络。地区办事处推动实施国际民航组织的政策、决定、标准和建议措施（SARPs）、地区空中航行计划，并应请求提供技术援助。

报告实体

7. 财务报表仅包括国际民航组织的业务。国际民航组织在联营公司或共同控制的实体中没有权益。

8. 国际民航组织医疗保险计划（MBP）是一项自保医疗保险计划，为国际民航组织和其他参与组织的工作人员、退休人员及其在世界各地的受保家属提供医疗和牙科福利。医疗保险计划通过一个非合并基金和一个咨询机构（即医疗和人寿保险委员会（HLIC））进行管理，该委员会包括由国际民航组织管理部门任命的成员和由计划参与者选出的成员。由第三方管理机构 Cigna International Health Services BV 处理医疗保险计划参与者的所有个人和医疗服务提供者的报销申请。医疗保险计划的资金来源是参保者和各参与组织的缴费以及投资收入。

编制依据和发布授权

9. 下列财务报表是按照《国际公共部门会计准则》编制的：

报表 I:	财务状况
报表 II:	财务执行情况
报表 III:	净资产变化
报表 IV:	现金流量
报表 V:	预算和实际金额对照

10. 按照《国际公共部门会计准则》的规定，财务报表包括有附注，对财务报表中披露的条目进行描述和分类介绍，并对不符合报表认列条件的条目进行说明。附注还包括根据《国际公共部门会计准则》的要求，按“分部”列报国际民航组织的主要活动。

11. 本文件第 IV 部分中的附表不是经审计的财务报表的组成部分。但是，这些附表可提供有价值的财务信息，并支持经审计财务报表中报告的合并数字。

12. 国际民航组织的财务报表根据国际民航组织《财务条例》和《国际公共部门会计准则》按权责发生制编制。

13. 这些财务报表是在持续经营的会计基础上编制的。持续经营这一说法的依据为：大会（A42-27 号决议）核准的 2026—2028 年三年期经常预算拨款；收取分摊会费的历史趋势；以及大会和理事会都没有做出停止国际民航组织运行的决定。此外，国际民航组织继续密切监测其现金状况，并确保其支出保持在可用财务资源范围内。

14. 财务报表主要依据历史成本数据编制，但《国际公共部门会计准则》要求或允许采用其他计量依据的除外。根据《国际公共部门会计准则》中的相关标准，某些资产和负债在适当时采用现行价值（包括公允价值）计量。

15. 现金流量表（附表 IV）采用了间接法编制。

16. 根据财务条例 12.4，这些财务报表经财务处长核实，由秘书长批准（秘书长报告中提及的日期），并在财政年度结束后的 3 月 31 日之前交由外部审计员进行审核。此后，将财务报表和外部审计员的报告提交给理事会，由其进行审议并由其建议大会批准。鉴于 2025 年是使用新的机构资源规划（ERP）系统编制财务报表的第一年，理事会已批准（C-DEC 235/6 号决定）将提交截止日期延长至 2026 年 5 月 31 日。

功能和列报货币

17. 国际民航组织的列报货币和功能货币均为加元（CAD）。以加元以外货币计价的交易，按交易发生日的即期汇率折算为加元。结算或折算货币性项目所产生的汇兑差额计入财务执行情况表。除非另有说明，财务报表金额均以千加元列示。

18. 以外币计价的货币性资产和负债按报告日的收盘汇率折算。非货币性项目按交易发生日或计量日的汇率折算。汇兑差额在其发生当期确认为盈余或赤字。

19. 往年，能力发展和实施方案（CDIP）和合资联营基金交易都是在以美元为基础的环境中维护的，并为财务报告目的进行折算，由此产生的折算差额计入净资产。2025 年重新评估后，国际民航组织认定这些活动不构成《国际公共部门会计准则第 4 号》所述的境外经营。因此，根据《国际公共部门会计准则第 4 号》第 32 段的规定，汇兑差额计入盈余或赤字。此项变更属于会计政策变更。国际民航组织已对追溯应用的影响进行评估，并确定其对前期财务报表不具有重大影响。因此，对比信息未予重新列报。

判断和估算的重要性及使用

20. 重要性原则适用于国际民航组织财务报表的编制和列报。一般来说，如果一个项目的省略或纳入会对财务报表使用者的结论或决定产生影响，则该项目被认为具有重要性。所有金额均以整数列示；因此，可能会产生微小的四舍五入差异，且合计数可能因四舍五入而不等于分项之和。

21. 根据《国际公共部门会计准则》编制财务报表要求在选择和适用会计政策时对某些资产、负债、收入和支出的报告金额使用估算、判断和假设。

22. 会计估算和相关假设持续接受审查，对估算的订正在订正估算的年度以及任何受影响的未来年度进行确认。可能导致未来年度重大调整的重大估算和假设包括：员工福利的精算计量；财产、厂房和设备/无形资产使用寿命和折旧/摊销方法的选择；资产减值；金融工具的分类；计算拨备现值时使用的通货膨胀率和贴现率；和或有资产/负债的分类。

未来会计准则

23. 国际公共部门会计准则委员会发布了以下公告，将于下列日期生效。

国际公共部门会计准则委员会发布了《国际公共部门会计准则第 46 号：计量》的应用而对《国际公共部门会计准则》中的相关准则进行修订》。该公告引入了现行运营价值，澄清了会计估计的定义，并强化了与现行价值计量相关的术语和披露要求。该修订自 2028 年 1 月 1 日起生效。国际民航组织正在评估这些修订对其财务报表的影响。

国际公共部门会计准则委员会批准了最终公告《重要性的定义》（对《国际公共部门会计准则第 1 号》、《国际公共部门会计准则第 3 号》及概念框架的修订），提升了重要性定义在《国际公共部门会计准则》相关准则中的清晰度和一致性。对《国际公共部门会计准则》相关准则的这些修订自 2027 年 1 月 1 日起生效。目前正在对这些修订对国际民航组织财务报表的影响进行评估。

《国际公共部门会计准则第 10 号：恶性通货膨胀经济中的财务报告》于 2024 年 12 月由国际公共部门会计准则委员会修订，以明确实体如何在其功能货币所在经济上一期未出现通货膨胀的情况下，查明经济中存在恶性通货膨胀。该修订于 2026 年 1 月 1 日生效。该修订不适用于国际民航组织。

《国际公共部门会计准则第 19 号：拨备》于 2024 年 12 月由国际公共部门会计准则委员会修订，以处理拆卸、移除和恢复 IPSAS 45 范围内的财产、厂房和设备资产或 IPSAS 43 范围内的使用权资产的拆除、移除和复原等现有负债的变更，并明确缴款人向退役基金缴款义务的会计处理。该修订于 2026 年 1 月 1 日生效。该修订不适用于国际民航组织。

对《国际公共部门会计准则第 33 号：首次采用应计制国际公共部门会计准则》的更新。该公告未改变该准则的范围或目标，而是旨在使《国际公共部门会计准则第 33 号》更加用户友好和有效。新增内容包括新的说明性示例和实施指南。该公告自 2028 年 1 月 1 日起生效。该修订不适用于国际民航组织。

《国际公共部门会计准则第 39 号：员工福利》于 2024 年 12 月由国际公共部门会计准则委员会修订，以明确实体在核算离职后福利或其他长期员工既定福利时，应如何考虑既定福利资产的限额和最低供资要求。该修订于 2026 年 1 月 1 日生效。该修订不适用于国际民航组织。

《国际公共部门会计准则第 43 号：租赁》已由国际公共部门会计准则委员会于 2024 年 10 月修订，以处理优惠租赁问题。该修订要求按市场租赁条件下的租赁付款额现值认列使用权资产，按合同租赁付款额现值认列负债，并就租赁中的优惠部分认列收入，而对包含合规义务的租赁采用不同处理方式。该修订将于 2027 年 1 月 1 日生效。国际民航组织计划在规定的生效日期 2027 年 1 月 1 日采用对该准则的修订，目前正在评估其对国际民航组织财务报表的影响。

《国际公共部门会计准则第 47 号：收入》取代了《国际公共部门会计准则第 9 号：外汇交易收入》、《国际公共部门会计准则第 11 号：建筑合同》和《国际公共部门会计准则第 23 号：非交换交易收入》，成为一个单一的合并收入会计准则，旨在改进财务报告并为有效的公共部门财务管理提供支持。《国际公共部门会计准则第 47 号》将于 2026 年 1 月 1 日生效。国际民航组织将自生效之日起采用该准则。

《国际公共部门会计准则第 47 号：收入》于 2024 年 10 月由国际公共部门会计准则委员会进行了修订，以处理使用权资产的实物安排。该修订要求将实物使用权资产认定为按市场价值计算的收入和支出。如果资产使用权实物安排包含一项合规义务，要求国际民航组织作为该安排的一部分履行该义务，则认列一项负债，并在国际民航组织履行合规义务时认列收入和负债的减少。该修订将于 2027 年 1 月 1 日生效。国际民航组织计划在规定的生效日期 2027 年 1 月 1 日采用对该准则的修订，目前正在评估其对国际民航组织财务报表的影响。

《国际公共部门会计准则第 48 号：转让费用》，为转让费用提供了会计指导，该费用占许多公共部门实体支出的很大一部分。这项新准则填补了 IPSAS 委员会文献中的一项重大空白，并将于 2026 年 1 月 1 日起生效。国际民航组织将自生效之日起采用该准则。

《国际公共部门会计准则第 48 号：转让费用》于 2024 年 10 月进行了修订，在该准则中增加了一个与使用权资产实物相关的示例。该修订将于 2027 年 1 月 1 日生效。国际民航组织计划于 2027 年 1 月 1 日规定的生效日期采用该准则的修订，目前正在评估其对国际民航组织财务报表的影响。

《国际公共部门会计准则第 49 号：退休福利计划》提供了关于投资计量以及与退休福利计划有关的财务信息列报和披露的会计指导，将于 2026 年 1 月 1 日生效。经评估，预计该准则不会对国际民航组织的财务报表产生影响。

《国际公共部门会计准则第 50 号：矿产资源勘探与评估》，为已认列的勘探和评估资产的计量、列报和披露要求，以及露天矿废物清除活动可能产生的收益的会计处理提供了指导。该准则还包含对与露天矿生产阶段剥离成本相关的《国际公共部门会计准则第 12 号：存货》的修订。新准则及其修订将于 2027 年 1 月 1 日起生效。最终结论是，该准则不适用于国际民航组织。

《国际公共部门会计准则第 51 号：为保护而持有的有形自然资源》确立了报告与为保护而持有的有形自然资源的性质、金额、时间安排及不确定性相关的信息的原则。该新准则自 2027 年 1 月 1 日起生效。初步评估认为，该准则不适用于国际民航组织。

国际公共部门会计准则委员会 SRS-1：《气候相关披露》要求公共部门主体披露与可能影响其长期财政可持续性的气候相关风险与机遇相关的有用信息。本组织正在评估该准则的初步影响。

II. 重要会计政策

现金、现金等价物和投资

24. 现金及现金等价物包括库存现金、银行现金，以及自购买之日起不超过三个月便到期的当期高流动性投资。投资包括初始期限超过三个月的定期存款。在财务状况表中将其进一步分为在报告日十二个月内到期的当期投资，以及在报告日十二个月之后到期的非当期投资。根据《国际公共部门会计准则第 41 号》的要求，现金、现金等价物和投资在每个报告日进行调整，以反映根据持有现金和现金等价物的银行机构金融评级的加权长期平均违约率计算出的终生预期信用损失（ECL）。

25. 利息收入在其产生时予以认列，并将实际收益率考虑在内。

金融工具

26. 金融工具在国际民航组织成为工具合同条款的一方时予以认列，直至从这些资产（负债）收取现金流的权利或支付现金流的义务过期或被转让（结清）时为止。国际民航组织根据其管理模式和金融资产的合同现金流特征，按摊销成本对其金融资产进行分类。金融资产在交易日按成本进行初始认列。

27. 应收款是在活跃市场中没有报价、支付数额固定或可以确定的非衍生金融资产。应收款包括应收现金会费及其他应收款。包括应收摊款在内的非当期应收款使用实际利率法按摊销成本列报。

28. 根据前瞻性减值模型，国际民航组织将预期信用损失备抵评估为合同现金流与国际民航组织预期收到的现金流之间差额的现值。预期信用损失包含了在报告日无需花费过多成本或精力即可获得合理且可支持的信息。资产的账面金额减去在财务执行情况表中认列的减值终生损失金额。如果在随后期间减值损失金额减少，则之前认列的减值损失将通过财务执行情况表转回。

29. 金融负债包括贸易应付款、代表医疗保险计划持有的资金、对员工的应付款和应计负债。所有非衍生金融负债最初按接近公允价值的成本认列，并酌情使用实际利率法按摊销成本进行后续计量。金融工具的所有损益均在财务执行情况表中予以认列。

存货

30. 在财务期期末所持有的待售或待分销的出版物、小卖部商品及其他物品记为存货。持有的待售库存项目按成本或可变现净值两者中的最低值进行计量。免费发行或象征性收费分销的出版物按成本或现行重置成本中的最低值进行计量。

31. 出版物成本包括采购成本和使物品达到可销售或可分销状态所发生的所有其他成本。小卖部物品以及持有的其他待售物品的成本，采用加权平均成本法确定。

32. 所持有的供内部消耗的消耗品和供应品仅在实物时才列为库存。内部使用的出版物和其他文件在制作时列作支出。

应收账款

33. 分摊会费在相关年度的第一天认列为收入。应收分摊会费是报告日未从成员国收到的金额，按摊余成本减去根据《国际公共部门会计准则第 41 号》确定的预期信用损失备抵后的净额计量。

34. 其他应收账款主要包括捐助方所欠的自愿捐助中未收取的金额、向其他实体提供产品或服务的金额、出租资产的应收款项和应收工作人员款项。这些应收账款按摊余成本减去根据可收回性和账龄分析确定的预期信用损失备抵后的净额计量。

继承资产

35. 国际民航组织持有的继承物品是依据《国际公共部门会计准则》中的资产定义进行评估的。这些物品未在财务报表中认列，因为它们不提供《国际公共部门会计准则》概念框架所定义的服务潜力，其展示是附带性的，并不有助于实现国际民航组织的运行目标。相关披露已在财务报表附注中做出。

36. 根据国际民航组织《财产管理政策》，本组织已建立了继承物品的管理流程和程序，包括对某项物品是否属于继承物品的最终判定。继承物品存放在受控出入的库房中，直至就物品的放置做出决定。继承物品被纳入本组织的年度实物盘点流程，并应捐赠方要求向其提供国际民航组织持有继承物品的正式确认函。

财产、厂房和设备

37. 财产、厂房和设备（PP&E）按历史成本减去累积折旧及任何减值损失后计量。折旧是使用直线方法，对财产、厂房和设备按其估计可使用年限折旧，但土地除外，它不折旧。各类财产、厂房和设备的估计可使用年限如下：

<u>类别</u>	<u>估计可使用年限（年）</u>
楼舍	5-50
信息技术（IT）和通信设备	3-10
家具、装置及配件	5-10
机械和办公设备	3-10
车辆	5-15

38. 财产、厂房和设备项目的资本化门槛为 3 000 加元，租赁物改良的资本化门槛为 25 000 加元。定期对该门槛水平进行审查。租赁物改良按成本计值，并按改良的剩余可使用年限或租赁期这两者中较短的时间来折旧。

39. 至少每年对全部财产、厂房和设备进行减损审查，任何减值损失均在财务执行情况表中认列。减损指标包括财产、厂房和设备的陈旧与老化，以及账面金额可能无法收回的其他事件和情况。

40. 一旦对财产、厂房和设备的某个项目的处置获得批准，便将其从资产类别中删除（终止认列）。

无形资产

41. 无形资产按历史成本减去累积摊销及任何减值损失后计量。如果无形资产的成本超过 5 000 加元的门槛值，则将其资本化，但内部开发资产除外，其资本化门槛为 25 000 加元。与云基的软件即服务解决方案有关的配置、定制和订阅费用在收到服务时被认列为运营支出，因为所使用的系统不符合认列为受控资产的标准。

42. 使用直线法按估计可使用年限进行摊销。各类无形资产的估计可使用年限如下：

<u>类别</u>	<u>估计可使用年限（年）</u>
外部采购的软件	3-6
内部开发的软件	3-6
许可证和权利及其他无形资产	3-6
版权	3-10

43. 许可证、权利和版权按各项许可证、权利和版权的有效期限进行摊销。

44. 当资产处于开发阶段或使用寿命不确定时，对无形资产进行年度减损审核。其他无形资产仅在发现减值迹象时进行减损审核。减损指标包括无形资产陈旧与老化，以及账面价值可能无法收回的其他事件和情况。

租赁

45. 本组织认列租赁期不可撤销且期限超过十二个月和/或剩余租赁付款总额超过 25 000 加元的租赁所产生的使用权（ROU）资产及相应租赁负债。租赁负债采用认列日的市场参考利率进行折现，具体而言：加元（CAD）租赁使用加拿大国家银行利率，美元（USD）及其他货币租赁使用美国联邦储备银行最优惠借款利率。本组织对短期租赁和低价值资产租赁采用《国际公共部门会计准则第 43 号》允许的认列豁免，相关付款在租赁期内认列为支出。使用权资产在财务状况表中与财产、厂房和设备分开列示，并在租赁附注中提供额外披露。

预收款项

46. 国际民航组织认列下述类别的预收款：

- 能力发展和实施方案实施之前收到的捐助；
- 应汇给捐助者的未用捐助余额，以及在国际民航组织满足相关条件或向第三方交付货物之前收到的资金；和
- 在相关年度之前从成员国收到的摊款。

员工福利

47. 国际民航组织认列下述类别的员工福利：

- 在工作人员提供相关服务的会计期结束之后十二个月之内应结清的当期员工福利；
- 离职后福利，如离职后健康保险福利；
- 其他非当期员工福利；和
- 终止任用福利。

48. 在报告之日应计但未支付的当期员工福利在财务状况表中认列为流动负债。

49. 离职后健康保险计为一项设定受益计划，即本组织有义务提供商定的福利，因此本组织承担精算风险。国际民航组织根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的要求，在储备金账户中认列与离职后健康保险福利有关的保险精算损益。该保险的设定受益义务的现值由一名独立精算师使用预计单位成本法确定。

50. 离职回国福利和从本组织离职后折算为现金的累积年假作为其他非当期福利入账。该负债的现值由一名独立精算师计算。清偿这些应享权利的预期福利支付被认列为负债并按其精算现值计算。所有工作人员的累积未使用假期总天数的精算值在报告日被认列为负债。精算损益在报告日认列，并在财务执行情况表中列示。这些福利的当期部分列为财务状况表内的流动负债。

51. 国际民航组织根据人员数据和以往经验计算能力发展和实施方案工作人员离职后的离职回国福利和累积年假。其他非当期员工福利包括在履行职责导致死亡、受伤或患病的情况下，根据《工作人员细则》第 106.5 条支付的赔偿金。对于需要非当期支付的情况，确定了精算估值。截至报告日，国际民航组织没有此类情况。

52. 仅在下列情况下，终止任用福利才被认列为一项支出：国际民航组织在实际上不存在离职可能性的情况下，明确承诺去实施一项正式详细计划，在正常退休日期前终止雇用某工作人员或者为了鼓励自愿裁员而提供终止任用福利。在 12 个月内结清的终止任用福利按预计支付的数额列报。当终止任用福利在报告日之后超过 12 个月才需结清时，如折现的影响重大，则需要折现。

53. 国际民航组织是参加联合国合办工作人员养恤基金（该基金）的成员组织，该基金是由联合国大会设立，目的是向员工提供退休、死亡、残障和有关福利。该基金是一项有资金供给的多雇主设定受益计划。根据《联合国合办工作人员养恤基金条例》第 3 条第 2 款的规定，基金的成员资格向专门机构和参加联合国及专门机构薪金、津贴及其他服务条件共同制度的任何其他政府间国际组织开放。

54. 该基金使各参与组织共同面临与参与该基金的其他组织的现任和前任员工有关的精算风险，导致没有一致和可靠的依据来向参与该基金的各个组织分配承付款、计划资产和费用。国际民航组织和该基金与该基金的其他参与组织一样，无法出于会计目的，足够可靠地确定国际民航组织在设定受益义务、计划资产和与计划有关的费用中的比例份额。因此，国际民航组织将对该基金的缴款假定为一项符合《国际公共部门会计准则第 39 号：员工福利》要求的设定提存计划。国际民航组织在财务期对该基金的缴款在财务执行情况表中被认列为支出。

收入

55. 分摊的会费是成员国的法律义务。这些会费是摊款所涉期间的期初认列的非交换交易的收入。

56. 自愿捐助属于非交换交易产生的收入，在本组织签订具有约束力的协议并取得资源控制权时予以认列。若协议未附加任何可执行的限制条件，则立即认列收入。若协议中规定了可执行的条件，要求资源必须按指定方式使用或予以返还，则在条件满足时认列收入，通常根据协议条款下合格支出的发生情况予以认列。在条件满足之前，相关款项认列为负债。

57. 能力发展和实施方案活动的捐助是根据与交付产品或提供服务相关的完成阶段确认的交换交易收入。对能力发展和实施方案适用的行政费在行政和业务服务费用（AOSC）基金中列为收入，在各项目中列为支出。这些金额在合并财务执行情况表（报表 II）中进行冲销。能力发展和实施方案产生的行政费收入按照完成阶段认列如下：

- 对于设备采购，90%的行政费在发出设备采购订单之前逐步认列，剩余的 10%在全额支付与采购订单有关的所有发票后认列；和
- 对于服务，行政费按照发生的成本认列。

58. 根据《财务条例》第 7.6 条第 2 款，为支持能力发展和实施方案而设立的基金所赚取的利息应记入行政和业务服务费用基金或协议条款如此规定捐助方的贷方。例外情况是遗留项目，因为国际民航组织和捐助方平分月均超过 10 万美元的项目资金余额所赚取的利息。

59. 来自交换交易的其他收入来源主要包括提供国际民航组织培训的收入和其他创收活动，如：出版物销售、培训、会议和专题讨论会、执照颁发费、国际民航组织出版物版税、楼舍租金，以及其他杂项收入等。此类收入按已收或应收对价的公允价值计量，在交付货物和服务时认列。未付余额应收款在应收款、预付款和其他流动资产中列报。

60. 预期信用损失备抵的增加或减少作为当期的支出列示，并在财务执行情况表中报告。

61. 实物捐助按公允价值列报。直接支持经批准的业务和活动并能进行可靠计量的捐赠物品在账目中认列。国际民航组织选择了对无偿提供的人事服务和差旅的实物捐助不进行认列，但在财务报表附注中对此进行披露。对于捐赠的场地使用权，若国际民航组织未取得相关基础资产的控制权，则该安排根据《国际公共部门会计准则第 23 号》作为实物捐助处理。收入按使用期内公允的租赁价值认列，并在同一期间认列相应的支出。

拨备及或有负债

62. 拨备金是为金额或时间不确定的未来支出认列的负债。如果国际民航组织因过去的事件而担负现行法律或推定义务，其金额可以可靠地估算，并且很可能需要经济利益外流来清偿该义务，则认列一项拨备金。拨备金的金额是对清偿报告日现有义务所需支出的最佳估算，需考虑到围绕该项义务的风险和不确定性。拨备金在财务状况表中列示于应付账款和应计负债项下，并在相关附注中单独披露。

63. 不符合负债认列标准的其他承付款，可作为或有负债在财务报表附注中披露，这取决于国际民航组织内部无法完全控制的一个或多个不确定的未来事件是否发生。

按“分部”报告和基金会计

64. 分部是一组可区分的活动，其财务信息单独报告，以便评估一个实体过去在实现其目标方面的表现，并对未来资源分配作出决定。国际民航组织将所有项目、业务和基金活动分为两个分部：i) 经常活动；和 ii) 能力发展和实施方案活动。国际民航组织报告财务期内每个分部的账目往来及期末余额。分部间的账目往来在合并财务报表中予以冲销。

65. 基金是一个自行平衡的会计实体，用来记入与特定目的或目标有关的账目往来。对基金进行了划分，目的是根据规章、约束或限制开展特定活动或实现某些目标。财务报表是按基金会计基础编制，显示国际民航组织所有基金在年底的综合状况。基金余额代表收入和支出的累积剩余。

66. 经常活动分部包括经常预算的普通基金和周转基金、特别账户和为管理对本组织航空安全、安保、环境和其他支持活动的自愿捐助而设立的基金。在某些情况下，普通基金经常预算的未使用拨款可结转至下一个财政年度。大会或理事会可根据《财务条例》第 7.1 条设立专项基金和特别账户，主要为特定活动提供捐助或资源，其余可结转至下一个财务期。此分部的主要资金来源是分摊的会费、创收活动、其他自愿捐助和行政费。

67. 经常活动分部包括下列基金或者基金组：

- **经常预算基金**包括**普通基金**，其资金来源为成员国根据大会确定的分摊比额表分摊的会费、杂项收入、辅助创收基金（ARGF）盈余的结转、其他特别账户基金、行政和业务服务费用基金的偿付款，以及来自**周转基金**的任何预付款。周转基金由大会设立，目的是在收到成员国会费之前，视需要向普通基金预付款项，为预算拨款提供资金，并在特定情况下向其他基金预付款项。一旦普通基金和其他基金有资金可用，则立即偿还来自周转基金的预付款。特别用途储备基金（前称业务储备金，根据 C-DEC 235/14 号决定更名）由理事会在 2021 年批准，记录在经常预算项下。
- **资本基金**：用于记录用于经常活动的财产、厂房和设备及无形资产的购置、折旧与摊销。
- **循环基金**：用于记录与国际民航组织工作人员离职后福利，特别是离职后健康保险、离职回国和年假相关的账目往来。这些账目往来包括与估算当期服务成本、利息成本以及因精算估值而产生的离职回国成本精算损益有关的支出，以及与离职后健康保险精算损益有关的准备金调整数。循环基金在经常活动分部中单独列报。
- **辅助创收基金（ARGF）**：根据《财务条例》第 7.2 条设立，以管理自筹和创收产品和服务。任何预计不会承付或支出的盈余可转入普通基金，余额可结转至下一个财政期。这一分部的主要资金来源是出版物的销售、培训、会议和专题讨论会以及执照颁发费。
- **行政和业务服务费用基金（AOSC）**：根据《财务条例》第 9.4 条设立，包括下文所述的 a) 特别储备基金（SRF）和 b) 能力发展和实施（CDI）效率和效力基金。行政和业务服务费用基金收回能力发展和实施方案的行政、业务和支助费用。如果任何一年的年终行政和业务服务费用业务出现财政赤字，则此种赤字首先使用行政和业务服务费用基金的累积盈余来补足，而作为最后的手段，可使用经常预算来补足。行政和业务服务费用基金的主要资金来源为向能力发展和实施方案收取的行政管理费。

- a) **特别储备基金（SRF）**是根据《财务条例》第 7.1 条设立的基金，目的是提供一个机制，以填补行政和业务服务费用基金在任一给定年份出现下降所造成的潜在缺额。根据理事会批准的、自 2014 年起生效的机制，特别储备基金的资金应来自于对行政和业务服务费用基金转入经常预算的金额（按照经批准的公式计算）超出每年核准转入经常预算的金额的部分进行的任何调整。如果在任何一年，根据所批准公式确定的行政和业务服务费用基金对经常预算的偿付存在缺额，则须使用特别储备基金来补充每年核准由行政和业务服务费用基金转入经常预算的金额。
 - b) **能力发展和实施（CDI）效率和效力基金**由理事会设立，旨在授权能力发展和实施局局长在任一给定年份最多可对前一年行政和业务服务费用基金年度盈余的 25% 进行分配，用于根据缔约国的需求实施各项措施，以期改善能力发展和实施局的效率和效力。
- **航空安保和简化手续（AVSEC/FAL）活动：**包括为反映理事会批准航空安保行动计划（ASAP）而设立的专用基金及特别账户/基金，其中包括拟由航空安保和简化手续信托基金内的资金供资的项目。航空安保行动计划项目的相关活动由自愿捐助和实物捐助供资。
 - **非洲航空安全全面地区实施计划（AFI 计划）：**用于提高国际民航组织在整个非洲印度洋（AFI）地区方案协调和管理方面的领导能力和加强问责，并确保有效实施，以纠正安全与基础设施方面的缺陷。
 - **合资联营基金**包括丹麦和冰岛合资联营协议，反映了为报告国际民航组织对冰岛政府以及对丹麦政府在格陵兰提供的空中航行服务运营进行监督而设立的基金的账目往来，服务提供者通过使用费和向缔约国政府摊款来收取相关费用。使用费由联合王国收取并直接汇给冰岛和丹麦政府。国际民航组织征收和收集摊款并汇给服务提供国政府。因此，这些账目往来在财务状况表的账目中列为资产和负债。同时还包括**北大西洋高度监测系统基金（HMU）**，以列报根据北大西洋高度监测系统合资联营安排的规定发生的财务账目往来。运营和维修费用由服务提供者通过向飞越北大西洋上空的民用航空器征收使用费来收取。国际民航组织收取的使用费直接支付给服务提供者，因此在账目中列示为资产和负债。
 - **奖励结清长期欠款账户：**用以将缔约国缴纳的某些拖欠会费的其中一部分列入一个单独账户，以便为本组织的特定活动提供资金。
 - **能力建设和实施基金（CBIF）：**前资源调动基金（RMF），由理事会设立，旨在通过使用自愿捐助支助各国加强其民航系统。自愿基金可推动国际民航组织标准和建议措施和政策方面的能力建设和实施，并根据国际民航组织的实施支助政策对经常预算不能供资或供资不足的国际民航组织工作方案进行资金补充。

- **公钥簿（PKD）基金：**理事会设立的一个成本回收基金，用于报告支持电子和数字旅行证件可互用性的项目活动。这些业务由自愿捐助供资，按照协议，该基金的余额记为应付参加国的款项。
- **地区分办事处（RSO）：**为加强国际民航组织在亚太地区（APAC）的力量而设立。亚太地区分办事处的目的是改善整个地区的空域组织和管理，以最大程度地提高空中交通管理（ATM）绩效。亚太地区分办事处位于中华人民共和国北京。根据国际民航组织和中国民航局（CAAC）之间的协议，中国民航局承担该地区分办事处的所有业务费用。
- **安全基金（SAFE）：**由理事会设立，其目的是通过使用基于绩效的做法提高民用航空的安全，它将限制行政费用，不会对本组织的经常预算施加任何费用，同时确保以一种负责、有用和及时的方式使用对该基金的自愿捐助。
- **转型基金：**由理事会设立，用于管理自愿捐助，从而补充经常预算中分配的资源，用以支助实施转型目标（C-DEC 225/12 号决定）。
- **其他基金**包括合资联营行政费、普遍安全监督审计计划基金、国际登记处基金、法国合作基金、信息和通信技术基金、临时工作人员薪金基金（TSSF）、人力资源发展基金（HRDF）、国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）基金以及资助专家和初级专业人员的各类基金。
- **战略基金**由理事会设立，旨在补充经常预算，并允许有意愿的国家在其分摊会费之外提供捐助。该基金为未指定用途的自愿捐助，用于支持实施《国际民航组织 2026—2028 年业务计划》（C-DEC 235/14 号决定）。

68. 能力发展和实施方案活动分部包括秘书长根据《财务条例》第 9.1 条设立的基金，用于管理能力发展和实施方案。这一分部的主要资金来源是协议中规定的缴费。

69. 能力发展和实施方案（CDIP）活动包括在管理服务协议（MSA）、信托基金安排和民用航空采购服务协议（CAPS）框架下的民用航空能力建设及基础设施项目，旨在涵盖范围广泛的服务，其相关费用根据成本回收原则通过管理费收回。为了提供具体的产品服务，国际民航组织还与成员国签订总价协议，以固定的合同金额提供特定服务或产品。实际支出回收有余或不足的情况在行政和业务服务费用基金中列示。自 2020 年以来，国际民航组织还向成员国提供实施套包（iPacks）。

附注 2：资产及负债

附注 2.1：现金及投资

70. 资金按照集合投资方式存放在银行，不属急需的资金按定期存款投资。截至 12 月 31 日的余额组成如下：

现金及投资		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
银行存款	33 641	32 262
定期存款	223 370	223 511
计提预期信用损失前的现金及现金等价物	257 011	255 774
投资	258 174	265 180
计提预期信用损失前的现金及投资	515 185	520 954
减：预期信用损失留抵	(425)	-
扣除预期信用损失准备金后的现金及投资净额	514 761	520 954

71. 2025 年，美元计价现金余额平均利率为 3.642%（2024 年：4.464%），加元计价现金余额平均利率为 2.928%（2024 年：4.801%）。定期存款（包括分类为投资的定期存款）主要以美元和加元持有，平均利率分别为 4.640%和 2.977%（2024 年：5.498%、4.906%）。截至 2025 年 12 月 31 日，投资平均剩余期限为 236 天（2024 年：207 天）。

72. 按币种分类的现金、现金等价物和投资总额如下：

按币种划分的现金、现金等价物和投资				
(单位：千加元)				
	2025 年		2024 年	
加拿大元（CAD）	65 094	13%	59 845	11%
美元（USD）	427 216	83%	442 392	85%
其他货币	22 875	4%	18 717	4%
合计	515 185	100%	520 954	100%

73. 截至 2025 年 12 月 31 日，3.645 亿加元（2024 年：3.843 亿加元）为限定用于能力发展和实施方案活动和其他受限资金的现金及投资，含法定和合同安排限制，包括公钥簿基金、国际登记处基金、合资联营基金和信托基金等持有的未用余额。该金额中包含 1 500 万加元（2024 年：1 770 万加元）为多边利益相关方计划代持资金。剩余现金、现金等价物及投资共计 1.503 亿加元（2024 年：1.366 亿加元），用于国际民用航空组织经常活动。

附注 2.2：应收成员国分摊会费

74. 截至 12 月 31 日的应收分摊会费净余额组成如下：

应收分摊会费净额		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
当期金额	16 582	17 794
非当期金额	2 335	459
合计	18 917	18 253

75. 应收分摊会费总额和净额如下：

应收分摊会费净额		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
应收分摊会费	25 969	28 944
减：		
预期信用损失留抵	(7 052)	(10 691)
应收分摊会费净额总计	18 917	18 253

76. 下表列示经常预算应收分摊会费的组成：

摊款年度	2025 年	%	2024 年	%
2025 年*	16 511	63.6		
2024 年	1 450	5.6	17 373	60.0
2023 年	720	2.8	2 027	7.0
2022 年	617	2.3	987	3.4
2021 年及以前	6 671	25.7	8 557	29.6
总计	25 969	100	28 944	100

* 2025 年应收分摊会费中的美元部分已按 2025 年 12 月 31 日汇率重估，历史金额为 1 690 万加元（参见表 B）。

77. 2025 年应收摊款总额下降，主要因大会年度回款情况改善和汇率变动影响。

78. 流动资产项下应收分摊会费将于 12 个月内到期。非流动资产项下的应收分摊会费来自与理事会签订协议、可在最长 20 年内无息结清欠款的国家（A 类），以及未签订协议但分摊会费逾期超过 3 年的国家（B 类）。

79. 根据《国际公共部门会计准则第 41 号》（IPSAS 41）计提的应收分摊会费预期信用损失准备金如下表：

预期信用损失留抵				
(单位：千加元)				
	2024 年	利用	增加/ (减少)	2025 年
预期信用损失留抵总额	10 691		(3 639)	7 052

80. 预期信用损失留抵总额中，640 万加元对应延期支付安排国家（A 组）及大额欠款国家（B 组）的应收分摊会费。该类应收款项虽有效并已恰当确认，但根据《国际公共部门会计准则第 41 号》，需确认减值以反映相关余额的信用风险上升。

81. 预期信用损失留抵总额还包括前南斯拉夫社会主义联邦共和国欠国际民航组织的 70 万加元。联合国大会决议²决定将前南斯拉夫截至 1992 年 4 月 27 日的未缴分摊会费分配给其各继承国，并授权在该日期后注销所记录的余额。但是，截至本文件编写之时，各继承国之间尚未就分配一事达成共识。

82. 2025 年期间没有应收分摊会费的注销。

附注 2.3：应收款、预付款及其他流动资产和非流动资产

应收款、预付款及其他流动资产

(单位：千加元)

	2025 年	2024 年
来自代表团的应收款	730	808
来自联合国机构的应收款	1 421	1 273
培训应收款	2 312	1 976
其他应收款	1 597	2 373
能力发展和实施方案可退还保证金	2 806	-
来自欧盟的应收款*	-	1 667
公钥簿会员费应收款	662	729
金融资产小计（金融工具）	9 528	8 826
预期信用损失留抵	(2 485)	(2 379)
金融工具净额	7 043	6 447
支付给联合国机构的预付款	3 113	664
支付给能力发展和实施方案供应商的预付款	4 142	6 015
支付给员工的预付款	1 498	1 474
可收回税款	2 149	448
预付开销	1 146	872
非金融工具小计	12 049	9 473
应收款、预付款项及其他流动资产合计	19 092	15 920

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

* 有条件的自愿捐款被 IPSAS-23 下递延收入负债抵消 100%，如附注 2.8 所示。

² 联合国大会第 A/RES/63/249 号决议。

83. 国际民航组织的应收款（不含应收会费）主要产生于向代表团、联合国机构、国际组织提供服务及培训服务与其他创收活动的交换交易。根据 IPSAS 41 减值模型，该类应收款需计提 250 万加元预期信用损失留抵，其中 230 万加元对应逾期超过两年的余额。

预期信用损失留抵

（单位：千加元）

	2024 年	利用	增加/ (减少)	2025 年
预期信用损失留抵	2 379		106	2 485

84. 应收联合国机构款项中包含 140 万加元（2024 年：130 万加元），是代表联合国开发计划署（UNDP）向开发计划署资助项目因公殉职人员遗属支付的补偿金。2025 年，国际民航组织持续追偿该款项。截至报告日，追偿工作仍在进行，追偿结果及国际民航组织收回欠款能力存在不确定性。

85. 其他应收款主要为创收活动应收款项。2025 年余额下降部分因出版物未结发票减少。

86. 2025 年，国际民航组织加入 Quantum 管理系统 — 由联合国开发的技术生态系统，多家联合国机构使用。该转型带来多项运营调整，包括将薪酬处理外包给联合国开发计划署，并扩展代付渠道。加入 Quantum 管理系统使国际民航组织受益于共享服务、标准化流程及增强的系统能力。预付联合国机构款项系为支持该安排向开发计划署提供的现金预付款。

87. 能力发展和实施方案预付供应商款项，系按相关协议约定为需前置资金的高价值合同支付。该类预付款由银行保函担保，降低信用风险。余额下降反映 2024 年预付的款项已满足合同条件，于本期确认为费用。

88. 预付员工款项用于教育补助金、租金补贴、差旅及其他员工应享权益。

89. 可收回税款增加系因 2025 年退税申报延迟，相关申报已于 2026 年第二季度提交。

90. 非当期应收款部分的详细情况：

非当期应收款

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年
来自欧盟的应收款*	-	241
来自非洲民航委员会（AFCAC）的应收款	-	66
预期信用损失留抵	-	(3)
合计	-	304

* 有条件自愿捐款已按 IPSAS 23 全额抵消确认收入（见附注 2.8）

附注 2.4：存货

91. 国际民航组织存货包括内部印刷并向全球民航界销售的出版物库存、小卖部保存的向持有外交身份的个人出售的免税商品存货，以及亚太地区办事处纪念品商店存货。

92. 下表列示截至 12 月 31 日存货的总价值。

存货

(单位：千加元)

	出版物	印刷用品	小卖部	纪念品商店	总计
2024年1月1日起始存货	60	49	176	6	291
购买/生产	603	290	448		1 341
销售/消费	(584)	(293)	(351)	(4)	(1 232)
减损和注销	(5)		(1)		(6)
2024 年 12 月 31 日存货余额	74	46	272	2	394
购买/生产	741	291	415		1 447
销售/消费	(753)	(281)	(398)	(1)	(1 432)
减损和注销	(14)		(2)		(16)
2025 年 12 月 31 日存货余额	49	56	288	1	393

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

93. 2025 年通过实地库存盘点核对了出版物、印刷用品、小卖部和亚太地区办事处纪念品商店的物品与数量。

94. 存货按成本与可变现净值孰低或现行重置成本计量（视适用情况），任何减值均计入当期费用。2025 年存货减值包括报废出版物及商店受损商品，金额 1.6 万加元（2024 年：0.6 万加元），计入当期费用并列入财务业绩表“一般业务费用”。

附注 2.5：财产、厂房和设备（PP&E）

95. 财产、厂房和设备涵盖国际民航组织加拿大蒙特利尔总部（HQ）以及七个地区办事处所拥有的物项。这些物项可为本组织提供裨益或服务潜力，本组织全面控制这些物项的购置、实际位置、使用和处置。

96. 2025 年对财产、厂房及设备项目进行重分类，以匹配本期列报方式。该重分类系因实施企业资源计划系统时复核资产分类，更好反映资产性质与用途。原分类为机器设备的项目现列入信息技术设备，重分类不影响财产、厂房及设备总额及净资产。

97. 进行了减损审查，没有发现重大减损。

98. 财务报表确认的不动产、厂房及设备如下。

财产、厂房和设备：2025 年

(单位：千加元)

	家具 和装置	信息 技术设备	机动 车辆	机械 和设备	租赁物改良	正在进行的 租赁物改良 和其他	总计
2025 年 1 月 1 日成本	246	4 438	743	3 378	6 381	208	15 395
重分类	(41)	1 984	-	(1 943)	-	-	-
调整后 2025 年 1 月 1 日							
成本	205	6 422	743	1 435	6 381	208	15 395
新增	8	415	119	-	120	-	663
划转/调整	-	-	-	-	-	(3)	(3)
处置	-	(8)	(183)	-	(163)	-	(354)
2025 年 12 月 31 日成本	213	6 829	679	1 435	6 339	205	15 700
2025 年 1 月 1 日累计							
折旧	(127)	(3 483)	(469)	(2 260)	(4 689)	-	(11 027)
重分类		(1 173)	-	1 173	-	-	-
折旧	(16)	(417)	(72)	(88)	(127)	-	(720)
划转/调整	-	-	-	-	-	-	-
处置	-	1	181	-	163	-	345
2025 年 12 月 31 日累计							
折旧	(143)	(5 073)	(360)	(1 173)	(4 653)	-	(11 402)
2025 年 1 月 1 日账面							
价值	119	955	275	1 118	1 692	208	4 368
2025 年 12 月 31 日账面							
价值	70	1 756	320	262	1 686	205	4 299

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

财产、厂房及设备：2024 年

(单位：千加元)

	家具 和装置	信息 技术设备	机动 车辆	机械 和设备	租赁物改良	正在进行的 租赁物改良 和其他	总计
2024 年 1 月 1 日成本	250	5 312	654	2645	6 136	1 433	16 431
新增	30	307	194	34	-	324	889
划转/调整	(15)	532	-	716	316	(1 549)	-
处置	(19)	(1 713)	(105)	(17)	(71)	-	(1 925)
2024 年 12 月 31 日成本	246	4 438	743	3 378	6381	208	15 395
2024 年 1 月 1 日累计折旧	(184)	(4 722)	(518)	(2 009)	(4 426)	-	(11 858)
折旧	(17)	(447)	(56)	(240)	(334)	-	(1 094)
划转/调整	55	(27)	-	(28)	-	-	-
处置	19	1 713	105	17	71	-	1 925
2024 年 12 月 31 日累计							
折旧	(127)	(3 483)	(469)	(2 260)	(4 689)	-	(11 027)
2024 年 1 月 1 日账面价值	66	590	137	636	1710	1 433	4 572
2024 年 12 月 31 日账面							
价值	119	955	275	1 118	1692	208	4 368

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

99. 国际民航组织持有因文化、教育或历史意义被归类为文物资产的资产，由成员国、组织及企业历年捐赠。重要文物资产包括飞机模型与原型、艺术品、家具装置、书籍、地图、照片、档案及历史文献。2025 年，总部收到并安装一座雕塑，另收到一架飞机模型捐赠。

附注 2.6：无形资产

100. 本年度对无形资产实施减值复核，结果为 6 项已摊销完毕的资产终止确认。此外，2 项无形资产（历史成本合计 40 万加元，账面净值 20 万加元）于 2025 年全额减值，报告日账面价值为零，待正式批准后终止确认。

101. 财务报表确认的无形资产账面价值如下。

无形资产：2025 年

（单位：千加元）

	软件	执照和 权利	内部 开发的软件	其他 无形资产	开发中的 软件	总计
截至 2025 年 1 月 1 日的成本	1 681	151	1 657	184	2 333	6 007
新增	-	633	-	-	176	809
转拨	-	-	1 089	-	(1 089)	-
处置	(516)	(144)	(185)	-	(32)	(876)
截至 2025 年 12 月 31 日的成本	1 166	640	2 561	184	1 389	5 939
截至 2025 年 1 月 1 日的累积摊销	(1 190)	(151)	(854)	(48)	-	(2 244)
摊销	(120)	(367)	(419)	(11)	-	(917)
处置	516	144	185	-	-	844
减值	(62)	-	(186)	-	-	(247)
截至 2025 年 12 月 31 日的累积摊销	(856)	(374)	(1 274)	(58)	-	(2 564)
截至 2025 年 1 月 1 日账面价值	491	-	803	136	2 333	3 763
截至 2025 年 12 月 31 日账面价值	310	266	1 287	125	1 389	3 376

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

无形资产：2024 年

（单位：千加元）

	软件	执照和 权利	内部 开发的软件	其他 无形资产	开发中的 软件	总计
截至 2024 年 1 月 1 日的成本	2 068	445	1 356	465	2 068	6 403
新增	-	-	-	-	566	566
转拨	-	-	301	-	(301)	-
处置	(387)	(294)	-	(281)	-	(962)
截至 2024 年 12 月 31 日的成本	1 681	151	1 657	184	2 333	6 007
截至 2024 年 1 月 1 日的累积摊销	(1 441)	(445)	(627)	(318)	-	(2 831)
摊销	(136)	-	(228)	(11)	-	(375)
处置	387	294	-	281	-	962
截至 2024 年 12 月 31 日的累积摊销	(1 190)	(151)	(854)	(48)	-	(2 244)
截至 2024 年 1 月 1 日账面价值	627	-	730	147	2 068	3 572
截至 2024 年 12 月 31 日账面价值	491	-	803	136	2 333	3 763

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

附注 2.7：金融工具

2.7.1 金融资产与金融负债

102. 下表列出了经常活动有关的金融工具，不包括不由国际民航组织承担风险的基金。其他经常活动和能力发展和实施方案（CDIP）的竖栏指风险由项目/资金吸收的业务。

金融工具

（单位：千加元）

	2025 年				2024 年			
	经常活动 /*1	其他经常 活动*2	能力 发展和 实施项目	总计	经常活动 /*1	其他常 规活动 /*2	能力 发展和 实施项目	总计
现金和现金等价物	76 939	35 803	143 896	256 639	69 094	24 357	162 323	255 774
投资	73 362	11 227	173 533	258 121	73 542	20 313	171 325	265 180
分摊会费								
应收款（当期）	16 582	-	-	16 582	17 794	-	-	17 794
分摊会费								
应收款（非当期）	2 335	-	-	2 335	459	-	-	459
应收款（当期）	3 535	684	2 824	7 043	5 193	1 218	36	6 447
应收款（非当期）	-	-	-	-	304	-	-	304
金融资产小计	172 753	47 714	320 253	540 720	166 386	45 888	333 684	545 958
应付款和应计负债 /*3	13 150	16 902	8 596	38 649	11 701	20 456	5 999	38 157
金融负债小计	13 150	16 902	8 596	38 649	11 701	20 456	5 999	38 157
金融工具 — 暴露于风险的净额	159 603	30 811	311 657	502 071	154 685	25 432	327 685	507 800

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

* 1 不包括不由国际民航组织承担风险的基金。

* 2 包括合资联营基金、公钥簿、国际登记处、指定用途的自愿捐款和医保计划基金。

* 3 不包括在应计负债项下单独列示的储备金（附注 2.9）：2025 年为 110 万加元（2024 年：80 万加元）。

103. 国际民航组织在某些市场、信用和流动性方面的风险暴露在下列各段做了概述。

2.7.2 市场风险

104. 市场风险是金融工具公允价值或未来现金流因市场价格变化而发生波动的风险。它包括外币兑换风险、利率风险和其他价格风险。国际民航组织面临汇兑和利率风险，涉及摊款、自愿捐助和项目捐助的收入，以及以加元这一功能货币以外的货币进行的支出，即以美元为业务货币的能力发展和实施方案与其他基金。

105. 经常活动分部中的经常预算摊款的确定可使用两种货币分摊法，即根据对两种货币的预计需求，对成员国的摊款部分采用美元，部分采用加元，以尽量减少汇率波动风险。由于采用两种货币分摊法，汇率风险基本得到减缓，国际民航组织无需为经常活动签订购买美元的远期外汇合约。

106. 对于由项目协议提供资金的能力发展和实施方案与联合融资基金活动，业务货币为美元。因使用美元以外的货币而产生的汇兑损益由项目预算吸收，不由国际民航组织承担。以美元以外的货币计价的采购订单的货币波动可能会对能力发展和实施方案的财务执行情况产生重大影响。为了减少对项目支出的影响（即与能力发展和实施方案有关的采购订单以美元以外的其他货币计价），以承付货币购买基金。汇兑损益按等于购买货币当日联合国业务汇率与现行即期汇率两者之差的项目收入或支出认列。对于由项目协议或自愿捐助供资的经常活动，业务货币为加元；对于其中一些活动，使用加元以外货币产生的汇兑损益由基金吸收。对于由国际民航组织承担汇兑风险的其他活动，下文各段列出了相关数额，并对影响进行了分析。

107. 截至 2025 年 12 月 31 日，由国际民航组织承担市场风险的金融工具计价如下：

金融工具计价				
(单位：千加元)				
币种	美元	其他	加元	总计
现金和现金等价物、及投资	110 474	14 235	25 592	150 301
各币种现金和现金等价物所占百分比	74%	9%	17%	100%
应收分摊会费（当期）	6 730		9 852	16 582
应收分摊会费（非当期）	1 301		1 033	2 335
应收款和预付款（当期）	2 967	74	494	3 535
应收款和预付款（非当期）	-	-	-	-
应收款小计	10 998	74	11 380	22 452
各币种资产所占百分比	49%	0%	51%	100%
应付款和应计负债	1 663	317	11 170	13 150
各币种应付款和应计负债所占百分比	13%	2%	85%	100%
2025 年净风险	119 809	13 992	25 802	159 603
2024 年净风险	105 484	3 771	45 430	154 685

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

108. 下表中的敏感性分析显示了加元与所持金融工具涉及的美元以及其他货币之间的货币汇率变动 +/-5%将对净资产/权益以及盈余和赤字产生的影响。如上所述，外汇风险对能力发展和实施方案的影响控制在由项目捐助者供资的预算范围内，对国际民航组织的净资产/权益或净盈余和赤字的影响微乎其微。

金融工具敏感性分析						
(单位：千加元)						
	2025 年			2024 年		
	美元	其他	对净资产的影响	美元	其他	对净资产的影响
净风险	119 809	13 992		105 484	3 771	
+5%的影响	5 990	700	6 690	5 274	189	5 462
-5%的影响	(5 990)	(700)	(6 690)	(5 274)	(189)	(5 462)

109. 国际民航组织也面临有限的利率风险。其经营预算的资金主要来自成员分摊会费的收入以及来自其他基金的偿付和转拨。其经营预算中只有 0.2%（与 2024 年相同）的资金来自投资收入。因此，投资收入的任何减少或增加，对于可用于资助经常预算的资金只会受到最小程度的影响。国际民航组织不利用金融工具来对冲利率风险。国际民航组织面临定期存款利率风险。平均利率和定期存款的到期日，见附注 2.1。

2.7.3 信用风险

110. 信用风险是指国际民航组织所持资产的对手方不履行其义务的风险。可能使国际民航组织面临集中信用风险的金融工具主要包括现金和投资以及应收账款。国际民航组织的信用风险分散，国际民航组织的风险管理政策对任何一个对手方带来的信用风险大小加以限制，并纳入了最低信用质量准则。

111. 按照国际民航组织保本的主要投资目标，确保将金融资产存放在主要评级机构给予较高评级的主要金融机构和/或存放于其他有信誉的对手方，从而大幅降低与现金及投资有关的信用和流动性风险。预期信用损失是利用独立评级机构计算的类似等级的加权长期平均损失计算得出的。截至报告日期，存放在这些机构的余额如下：

现金和投资信用评级

（单位：千加元）

	AA	A	B	未评级	总计
截至 2025 年 12 月 31 日的余额	473 679	37 345	3 040	1 121	515 185
截至 2024 年 12 月 31 日的余额	479 151	37 890	3 578	335	520 954

AA 包括：AA-

A 包括：A+, A 和 A-

B 包括：BBB+, BBB, BBB-, B+, B 和 B-

112. 2025 年，现金、现金等价物和投资项目计提的预期信用损失留抵为 40 万加元（2024 年无计提），该留抵主要对应达喀尔地区办事处所持有的现金结余。本年度，该账户所属金融机构被一家地区性金融集团收购，而该集团未获得国际主流信用评级机构评级。为此，我方重新评估了该笔存款对应的信用风险，并依据《国际公共部门会计准则第 41 号》计提确认预期信用损失留抵。后续将持续监控该账户现金存量，结合实际业务需求统筹调配，限制信用风险暴露规模。

预期信用损失留抵

（单位：千加元）

	2024 年	利用	增加/ (减少)	2025 年
预期信用损失留抵总额	-		425	425

113. 应收会费包括成员国的应缴摊款，以及根据与政府捐助者签订的具有约束力的协定由每一捐助者提供的自愿捐助。应收分摊会费的详细情况，见附注 2.2。如附注 1 和 2.2 所述，非当期分摊会费使用有效利率法按摊销（折现）费用列报。这一备抵以终生预期信用损失为基础。鉴于这些应收款不计利息，因此用于计算折现费用的利率是适用于加元企业 BBB 长期债券指数的利率。

114. 除分摊会费以外的应收账款和相应预期信用损失备抵的详情载于附注 2.3。根据以往经验，国际民航组织认为其信用风险较低。

115. 国际民航组织面临的信用利率风险也有限，因为其经营预算的主要资金来源为成员国的分摊会费以及货物和服务的销售。

2.7.4 流动性风险

116. 流动性风险是指国际民航组织难以履行其偿付其金融负债义务的风险。国际民航组织的投资政策是确保投资主要以流动短期存款的形式持有。截至 2025 年 12 月 31 日，国际民航组织的现金、现金等价物和投资总额为 5.148 亿加元（2024 年：5.21 亿加元），足以清偿总计为 4.134 亿加元（2024 年：4.19 亿加元）的流动负债。为确保所有短期负债得到及时偿付，对流动性状况进行了定期监测。

117. 此外，总额为 800 万美元的周转基金可用于在收到成员国会费之前，视需要向普通基金预付款项，为预算拨款提供资金，并在特定情况下向其他基金预付款项。资金按集合投资方式存入银行，不属急需的资金按定期存款投资。

118. 在面临应急现金短缺的情况下，国际民航组织有权进行最多 300 万加元的商业借款，以弥补现金流量缺口，但须事先获得财务委员会的授权。加拿大皇家银行向国际民航组织提供 300 万美元的非正式信贷额度，作为其向国际民航组织提供的一揽子服务的一部分，获授权后可借款。到目前为止，国际民航组织还没有必要诉诸此类选择。

附注 2.8：预收款项

119. 预收款项指在相关履约条件达成、商品交付或服务提供前已收取的款项，于报告日确认为负债。国际民航组织收到的预收资金，主要包括能力发展和实施计划摊款、自愿捐款以及未来期间拟提供服务对应的预收款项。

预收款项		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
当期		
能力发展和实施方案的递延收入	314 839	330 064
预收分摊会费	12 661	9 489
自愿捐助的递延收入	26 744	19 690
提供服务前递延的收入	3 094	4 441
辅助创收基金出版物销售	536	904
公钥簿	3 561	3 217
其他预收款项	842	2 252
小计	362 277	370 058
非当期		
自愿捐助的递延收入	-	240
总计	362 277	370 298

120. 法国政府提供 1 320 万加元（折合 820 万欧元）自愿捐款，款项于 2022 至 2025 年间分期到账，专项用于欧洲和北大西洋地区办事处办公场所翻新改造工程。该翻新项目预计 2026 年下半年动工，2028 年竣工。依据协议约定，相关款项仅在满足既定条件后方可确认为收入，因此已收款项中的未使用余额于报告日列报为负债。

附注 2.9：应付账款和应计负债

121. 应付账款及应计负债组成如下：

应付账款和应计负债

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年*
当期		
贸易、员工和其他应付款	18 145	13 529
以医疗福利计划名义持有的基金（见附注 2.1 限定用途的现金）	14 993	17 731
应计负债和其他准备金	5 408	6 984
租赁负债（见附注 6.1）	455	-
当期小计	39 001	38 244
非当期		
应计负债和其他拨备	725	725
总计	39 726	38 969

* 部分对比期间数据已重新分类调整，以匹配本年度列报口径。本次重分类不影响应付账款及应计负债总额。

122. 应付贸易款项、员工应付款及其他应付款，包含截至 2025 年 12 月 31 日已收货、已接受服务但尚未支付的开票款项；同时涵盖员工相关应付款项，即已核定发放的员工福利款项，以及需代缴至外部机构的薪资代扣款项。应计负债包括截至 2025 年 12 月 31 日已接受服务但尚未结清账款，以及预估损失准备金。该余额还包含租赁负债流动部分，即依据 IPSAS 43，未来十二个月内需支付的租赁款项。

123. 本组织在其日常运行过程中不时会面临各种索赔。这些索赔分为三大类：司法索赔（国际民航组织现任或前任工作人员提出的案件）、商业索赔和任何其他索赔。年末拨备总额为 110 万加元（2024 年：80 万加元），与各种正在进行的索赔有关，根据评估，支付的概率大于 50%。这一数额包括在应计负债和其他准备金余额中。

124. 如第 84 段所述，本组织确认应收 UNDP 的款项。由于对 UNDP 的索赔仍未结案，国际民航组织将继续代表 UNDP 向受益人付款，并累计相关的应收账款。截至 2025 年 12 月 31 日，国际民航组织已取得针对此类受益人未来付款义务的最新精算估值。鉴于从联合国开发计划署收回相关款项存在不确定性，民航组织仍计提 80 万加元准备金。

准备金

(单位：千加元)

	司法	商业	其他的	合计
截至 2024 年 12 月 31 日的准备金	-	-	813	813
追加准备金	265	-	-	265
冲销金额	-	-	-	-
使用的数量	-	-	-	-
截至 2024 年 12 月 31 日的准备金	265	-	813	1 078
当期	265	-	88	353
非当期	-	-	725	725
总计	265	-	813	1 078

附注 2.10：员工福利

125. 员工福利负债包括精算估值确定的离职后健康保险福利、服务终了年假福利、和应付国际民航组织工作人员的离职回国补助金，以及能力发展和实施方案国际专家离职回国和年假等其他当期负债。

员工福利负债

(单位：千加元)

	2025 年	2024 年
当期		
累积年假	1 621	1 488
离职回国	2 198	2 453
离职后健康保险	2 601	2 844
国际专家的其他福利	1 967	1 720
小计	8 387	8 505
非当期		
累积年假	11 805	11 732
累积年假	15 172	15 990
离职后健康保险	94 084	106 252
小计	121 061	133 974
总计	129 448	142 479

2.10.1 设定受益计划

126. 国际民航组织向其员工和前员工提供下列设定受益计划：

127. 离职后健康保险计划：本组织有义务向其工作人员提供离职后医疗福利。退休工作人员及其配偶、受扶养子女和遗属有资格享受离职后健康保险。本组织为参加该计划累积至少达十年的退休人员支付每月医疗保险费的 50%，包括配偶和受扶养子女的保险费。本组织为累积参加该计划至少 10 年（包括自退休算起的时间）的退休人员支付 50% 的费用。加入该计划不足 10 年但至少 5 年的退休人员在到达 10 年之前的剩余年份里支付全部保险费。

128. 该计划由信诺（Cigna）健康福利管理。信诺作为第三方管理人，负责该计划的一般管理和理赔的裁决。由信诺支付的全部理赔都由医疗福利计划偿付，并向信诺支付一笔行政费。

129. 离职回国补助金包括一笔总付离职回国补助金、工作人员及符合条件的受抚养人的旅费及其个人财物的搬运。服务期满后，工作人员如符合特定资格要求，包括离职时居住在其国籍国以外，则有权领取一笔总付离职回国补助金，这根据离职时的服务年限、受抚养人的状况以及薪金水平来定。

130. 本组织还有义务向总部和地区办事处的所有工作人员提供 30 天的年假，他们在离职时最多可积累 60 天（临时工作人员为 18 天）的年假。年假负债是指未使用的累积假期天数，预计将在员工离开国际民航组织时通过向其支付货币的方式来结清。

131. 向国际专家提供的其他员工福利由国际民航组织根据人员数据与以往的经验计算。这些福利包括能力发展和实施方案工作人员离职时所应享有的估算离职回国补助金和年假。此类项目工作人员福利由《国际民航组织外勤服务工作人员细则》涵盖。

2.10.2 精算估值结果

132. 2025 年员工福利负债的变动情况和 2024 年的比较变动情况如下：

2025 年精算估值：离职后福利负债的变动情况

（单位：千加元）

	2025 年 1 月 1 日余额	已支付 福利	当期服务 （减去员工缴费）	利息 成本	精算损失/ （收益）	2025 年 12 月 31 日 余额
退休后计划 （离职后健康保险）	109 096	(2 270)	3 171	4 631	(17 943)	96 685
服务终了 — 年假	13 220	(492)	549	474	(326)	13 425
服务终了 — 离职回国补助金	18 444	(1 200)	694	603	(1 170)	17 370
其他员工福利 — 国际专家	1 719	(124)	372			1 967
总计	142 479	(4 086)	4 786	5 708	(19 439)	129 448

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

2024 年精算估值：离职后福利负债的变动情况

（单位：千加元）

	2024 年 1 月 1 日余额	已支付 福利	当期服务 （减去员工缴费）	利息 成本	精算损失/ （收益）	2024 年 12 月 31 日 余额
退休后计划 （离职后健康保险）	105 739	(2 022)	3 211	3 969	(1 802)	109 096
服务终了 — 年假	11 985	(832)	615	430	1 023	13 220
服务终了 — 离职回国补助金	16 007	(1 156)	619	566	2 408	18 444
其他员工福利 — 国际专家	1 624	(243)	338	-	-	1 719
总计	135 355	(4 253)	4 783	4 965	1 628	142 479

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

133. 2025 年和 2024 年的精算损失（和收益）对比分析如下：

2025 年精算损益

（单位：千加元）

2025 年精算调整	离职后 健康保险	年假	离职回国 补助金	总计
经验造成的损失（收益）	(3 592)	(251)	(1 034)	(4 877)
人口假设变化带来的损失（收益）	(1 418)	1	3	(1 414)
财务假设变动带来的损失（收益）	(12 933)	(76)	(139)	(13 148)
截至 2025 年 12 月 31 日应计福利				
给付义务的总损失（收益）	(17 943)	(326)	(1 170)	(19 438)

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

2024 年精算损益

（单位：千加元）

2024 年精算调整	离职后 健康保险	年假	离职回国 补助金	总计
经验造成的损失（收益）	(975)	1 001	2 180	2 206
人口假设变化带来的损失（收益）	-	-	-	-
财务假设变动带来的损失（收益）	(827)	22	228	(578)
截至 2024 年 12 月 31 日应计福利				
给付义务的总损失（收益）	(1 802)	1 023	2 408	1 628

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

134. 2025 年，年假和离职回国福利产生的精算收益/损失，连同当期服务成本和利息成本（含在职人员医疗保险相关成本，不含计入能力发展和实施计划的国际专家相关成本）合计 860 万加元（2024 年：1 280 万加元），计入循环基金支出项下。2025 年，年假及离职回国补助金的经验调整数（如上述第 133 段表格所示）主要由汇率调整所致。截至 2024 年末，离职后健康保险累计精算收益为 3 260 万加元，2025 年新增该项精算收益 1 790 万加元。2025 年末，5 050 万加元的离职后健康保险累计精算收益已冲抵计入循环基金储备金。

2.10.3 员工福利负债 — 敏感度分析

135. 离职后员工负债和其他非当期员工负债的估值对折现率和保健趋势费率等关键假设的变动很敏感。下表说明了单一等值折现率变动 1.0%将对设定受益义务净额产生的影响。

2025 年折现率敏感度分析

(单位：千加元)

	折现率增加 1%	折现率减少 1%
离职后健康保险		
影响：当期服务成本+利息成本	(498)	607
影响：应计福利给付义务	(14 241)	18 291
离职回国补助金		
影响：当期服务成本+利息成本	25	(38)
影响：应计福利给付义务	(1 156)	999
年假		
影响：当期服务成本+利息成本	44	(50)
影响：应计福利给付义务	(852)	976

2024 年折现率敏感度分析

(单位：千加元)

	折现率增加 1%	折现率减少 1%
离职后健康保险		
影响：当期服务成本+利息成本	(495)	591
影响：应计福利给付义务	(16 222)	20 870
离职回国补助金		
影响：当期服务成本+利息成本	57	(77)
影响：应计福利给付义务	(1 263)	1 088
年假		
影响：当期服务成本+利息成本	45	(52)
影响：应计福利给付义务	(843)	965

136. 对附注 2.10.5 中所述的退休后健康计划（离职后健康保险）医疗及牙科趋势费率进行的敏感度分析，见下表：

2025 年医疗和牙科费用敏感度分析

(单位：千加元)

	趋势费率增加 1%	趋势费率减少 1%
影响：当期服务成本+利息成本	1 719	(1 313)
影响：应计福利给付义务	17 505	(13 927)

2024 年医疗和牙科费用敏感度分析

(单位：千加元)

	趋势费率增加 1%	趋势费率减少 1%
影响：当期服务成本+利息成本	1 847	(1 412)
影响：应计福利给付义务	19 967	(15 861)

137. 附注 2.10.5 中所述的退休后计划（离职后健康保险）的死亡率表假设进行的敏感度分析，见下表：

2025 年死亡率敏感度分析

(单位：千加元)

	死亡率表延长一年	死亡率表缩短一年
影响：当期服务成本+利息成本	246	(246)
影响：应计福利给付义务	3 423	(3 409)

2024 年死亡率敏感度分析

(单位：千加元)

	死亡率表延长一年	死亡率表缩短一年
影响：当期服务成本+利息成本	271	(270)
影响：应计福利给付义务	3 963	(3 932)

138. 由于没有认列任何计划资产，国际民航组织不会因计划资产的估值变化而面临重大风险。

139. 2025 年和 2024 年期间，未对健康计划做出任何重大变更。

2.10.4 当期和未来各期的费用

140. 国际民航组织 2026 年对设定受益计划的预期缴费为 670 万加元，这是由独立精算师根据 2025 年的预期福利支付确定的。

141. 下表中的费用纳入与这些员工福利负债相关的年度现金流中，仅限于支付由国际民航组织承担的应付医疗福利计划管理人的离职后健康保险福利的 50% 份额，以及支付离职时实际应付的年假和离职回国费用（补助金、旅费和个人物品运输）。

实际和预期成本 (单位：千加元)				
	退休后计划 (离职后健康保险)	服务终了 — 年假	服务终了 — 离职回国补助金	总计
2026 年预期成本	2 713	1 681	2 276	6 670
2025 年实际成本	2 270	492	1 200	3 962
2024 年实际成本	2 022	832	1 156	4 010

142. 如果某一特定年份合同期满的人数高于正常数量及对医疗福利计划管理人计算的保费进行调整，则可能会影响现金流。

143. 在职员工退休前的平均剩余服务年限预计为：

	2025 年	2024 年
离职后健康保险	10.00 年	9.80 年
年假	7.80 年	7.70 年
离职回国补助金	7.40 年	7.60 年

144. 每项计划的到期情况如下：

	2025 年	2024 年
离职后健康保险	16.7 年	16.9 年
年假	6.8 年	6.9 年
离职回国补助金	7.2 年	7.4 年

2.10.5 精算假设和方法

145. 国际民航组织《工作人员细则》涵盖的总部及地区办事处工作人员服务终了福利，包括由独立的专业精算师确定的年假和离职回国福利以及离职后健康保险福利产生的负债。国际民航组织每年都对精算师年底估值时使用的假设及方法进行审查和选择，以确定国际民航组织离职后福利的支出与缴款要求。根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的规定，精算假设在财务报表中披露，并且每项精算假设的财务影响以绝对数值披露。下列主要假设和方法已用于确定截至 2025 年 12 月 31 日国际民航组织承担的离职后负债的数额。

离职后健康保险计划使用的假设：

精算方法	离职后健康保险：使用预测单位信贷成本法，根据服务年限按比例分摊，直到员工完全有资格享受退休福利的年龄。
折现率	会计和供资为 4.28%，该值基于按离职后负债货币加权得出的加元和美元政府债券综合利率（2024 年：4.18%）。
医疗及牙科趋势费率	假设 11 年内药品费用、保健费用和其他医疗保健费用的增长率介于 8.30%到 3.40%（2024 年：7.40%到 3.30%，11 年），7 年内的保健费用的增长率介于 9.5%到 3.85%（2024 年：9.0%到 3.85%，8 年），牙科的年增长率为 3.85%（以美元计算，2024 年：3.85%）和 3.40%加元（以加元计算，2024 年：3.30%）。
资产的预期回报	不适用。
使用的汇率	1.00 美元等于 1.367 加元（2024 年的估值中为 1.442 加元）。
医疗及牙医理赔费用	根据国际民航组织目前在退休人员方面的经验：60 岁时平均每人每年药品费用 1 600 加元（2024 年为 2 700 加元）、牙科费用为 600 加元至 1 300 加元（2023 年为 400 加元至 1 600 加元）、医疗保健费用为 1 300 加元至 3 600 加元（2023 年为 800 加元至 8 600 加元）。
医疗及牙医费用随年龄变化	假设年增长率： ➤ 假设加拿大境内药品价格的年增长率从 40 至 64 岁人员的 5.8%降至 85 岁（含）以上人员的 0%不等（与 2024 年相比没有变化）。 ➤ 假设加拿大境内医疗保健的年增长率从 40 至 64 岁人员的 2.0%降至 85 岁及以上人员的 0.5%（与 2024 年相比没有变化）。 ➤ 假设加拿大境外的医疗保健的年增长率从 40 至 64 岁人员的 2.7%增长至 4.2%，达到 60 至 64 岁年龄组 4.2%的峰值，而后从 65 至 69 岁年龄组的 3.00%稳步降至 90 岁及以上人员的 0%（与 2024 年相比没有变化）。 假设年下降率： ➤ 假设牙科保健每年下降 0.5%（与 2024 年相比没有变化）。 ➤ 对于由加拿大公共药物计划涵盖的人群，其药品费用在 65 岁时降低 65%（与 2024 年相比没有变化）。
年度行政费用	2025 年的前三个月，每张证书每月 28.96 美元，之后从 2025 年 4 月 1 日至 2026 年 3 月 31 日（合同期延长一年）：每张证书每月 31.71 美元。通货膨胀率为每年 2.4%（美元）和 2.00%（加元）（2024 年为美元 2.5%和 2.%加元）。

死亡率表	2017 年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表。死亡率改善周期重置为 20 年（至 2045 年）。将 2017 年起的寿命改善年限缩减 5 年，因此改善幅度仅适用 3 年，而非 2017 年以来完整的 8 年周期。
离职率	2025 年联合国合办工作人员养恤基金假设自 2019 年起，普通事务类职员与专业类职员标准区分设定。调整专业类职员离职率：涵盖男性 0-1 年、1-2 年、2-3 年、3 年以上工龄人员，以及女性 0-1 年、2-3 年、3 年以上工龄人员。下调普通事务类职员离职率：涵盖男性 0-1 年、3 年以上工龄人员，以及女性 0-1 年、2-3 年工龄人员。
退休年龄	2025 年联合国合办工作人员养恤基金测算假设自 2019 年起，区分普通事务类与专业类人员设定。正常退休年龄 60 岁人员：下调 63 岁及以下退休率，上调 65 岁退休率。正常退休年龄 62 岁人员：调整 64 岁及以下部分退休率，上调 65 岁退休率。正常退休年龄 65 岁专业职员：下调 65 岁退休率。正常退休年龄 65 岁普通事务类职员：上调女性职员 65 岁退休率。
退休时受扶养人的保险覆盖率	60%（与 2024 年相同）。假定妻子比其男性配偶年轻四岁（与 2024 年相同）。到退休年龄时，每个家庭没有子女。
年假和离职回国补助金所使用的假设：	
精算方法	年假和离职回国补助金：基于预测薪资的未来福利的精算现值。
折现率	每年 3.73%（AL）3.53%（RG）（2024 年分别为 3.65% 和 3.37%），基于加拿大和美国政府债券利率。货币组合：75% 加元/25% 美元（AL），95% 加元/5% 美元（RG）（与 2024 年相比没有变化）。
加薪	每年 2.60%，基于联合国合办工作人员养恤基金的假设（与 2024 年相比没有变化）。
结余年假净累积	第一年 7.5 天至服务 30 年以上不予累积，以 60 天为限。（与 2024 年相比没有变化）。
自愿离职	15%（与 2024 年相比没有变化）。
离职回国搬家费	带符合资格要求家庭成员的每名员工为 1.8 万美元（与 2024 年相比没有变化）。通货膨胀率为每年 2.4%（美元）（2024 年 2.5%）和 2.00%（加元）（与 2024 年相比没有变化）。
差旅费	每名员工 8 300 加元（2024 年每名员工为 8 100 加元）。通货膨胀率为每年 2.4%（美元）（2024 年 2.5%）和 2.00%（加元）（与 2024 年相比没有变化）。

146. 国际民航组织使用加拿大政府债券利率和美国政府债券利率来折现与离职后健康保险负债相关的负债。对综合折现率进行加权处理，以反映离职后福利负债中每种货币所占的比例份额（货币组合为 40%加元和 60%美元）。国际民航组织使用相同的加拿大与美国政府债券利率来折现年假和离职回国福利的负债，因为这些负债以这两种货币计价。具体而言，国际民航组织：

- 根据收益率曲线做法来设置设定受益义务（以往的服务负债）的折现率。
- 使用为设定受益义务制定的相同折现率，确定了服务成本（预计在下一年获得的福利负债）和负债利息。

147. 假设的医疗保健费用增长（趋势比率）是一个基于市场的假设，由货币加权的基于当前市场趋势的初始比率和通过联合国工作队方法估算的基于长期市场预期的最终比率组成。将通过基础市场数据的估计收敛时间对降级进行评估。用于估算最终比率和收敛时间（一般通货膨胀与实际国内生产总值增长）的数据来自牛津经济学数据库。

148. 退休人员和受扶养配偶的 2025 年年度人均索赔费用，根据历史趋势费率和老龄化导致的预期利用率调整数进行了调整。这些费用按 60 岁标准计算。假设这些费用会因年龄而异。人均索赔费用的计算基于 2022 年至 2025 日历年的实际索赔和登记经验，并根据历史趋势率和因老龄化而产生的预期修正值进行调整。人均索赔费用的估值是基于这些调整后的人均费用的平均值，并以 2025 年的估计医疗通货膨胀为趋势。

149. 所有其他重要的经济假设与前几年的估值中的那些假设相同。尽管本身不是一项假设，但汇率在估值中发挥着关键作用。截至 2025 年 12 月 31 日的联合国业务汇率被用于将美元医疗和牙科成本转换为加元。同样，汇率被用于将工资转换为加元以支付离职回国补助金和年假。估值没有预测这些汇率的任何未来变化。

150. 除了经济假设外，估值还使用了人口假设，即人口将如何随时间发生变化的假设。对于 2025 年 12 月 31 日的估值，国际民航组织采用了按联合国预测比额计算的 2017 年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表，以便与联合国系统各实体的估值做法保持一致。

151. 2025 年的估值基于 2024 年无更新的选择模式：医疗福利计划 1 类成员退休时将选择 2 类、4/6 类或 5 类的概率分别为 87%、8%和 4%。医疗福利计划 3 类成员退休时将选择 2 类、4/6 类或 5 类的概率分别为 6%、68%和 26%。

152. 所有其他重要的人口假设均与上次估值中使用的假设相同。本次估值中的所有精算方法均与上次估值中的方法相同。所有重大计划拨备均与上次估值中的拨备一致。

2.10.6 为员工福利负债提供资金

153. 没有为离职后福利负债提供全部资金，在为此目的设立的循环基金中也没有计划资产。与本组织对离职后健康保险的缴款有关的支出按照“现收现付”制来供资。自 2024 年 1 月 1 日起，本组织承担的离职后健康保险保费，按比例分摊至经常预算、账户准备金及业务运营费用账户。离职后健康保险负债是指本组织承担的退休人员医疗保险费用的现值及在职工作人员迄今为止累积的退休后福利的现值。截至 2025 年 12 月 31 日，循环基金持有现金 250 万加元（2024 年 12 月 31 日为 180 万加元）。本次资金增长源于执行第 232/3 号理事会决定第 13 段 c 项规定，除第三十七届大会从 2009 年现金盈余中核定的初始资金外，还通过权责发生制据实计提方式，从业务运营费用账户及账户准备金的薪资成本中补充资金。由于对循环基金的缴款不与在蒙特利尔开展业务的其他参与组织共用，而且该计划是以现收现付的方式为所有人提供资金，因此国际民航组织的离职后健康保险计划是一项符合《国际公共部门会计准则第 39 号》的单一雇主计划。

2.10.7 联合国合办工作人员养恤基金（“基金”）

154. 该《基金条例》规定，养恤金委员会应该责成该基金顾问精算师至少每三年对基金进行一次精算估值。养恤金委员会的通常做法是，每两年进行一次精算估值。精算估值的主要目的是确定该基金现有和未来的估计资产是否足以偿付其永久负债。该基金公布的供资政策（可在基金网站上查阅）规定了用于监测供资状况和相关风险的方法、程序和目标。这还包括使用资产精算值的做法，即为报告长期偿付能力而平滑短期投资损益。

155. 国际民航组织对于该基金的财政义务，包括按照联合国大会目前确定的费率缴纳规定缴款（目前参加方为应计养恤金薪酬的 7.9%，成员组织为 15.8%），并根据《养恤基金条例》第 26 条缴付因精算短缺而应分摊的款额。只有在联合国大会根据对估值之日基金的精算充足性所做的评估，确定有必要补足短缺缴款并且援引第 26 条的规定时，才应缴付这种短缺缴款。各成员组织应按其在估值之日前三年缴款总额的比例补足短缺款额。从来没有必要援引第 26 条，也从来没有要求弥补差额。

156. 该基金最近一次精算估值是在 2023 年 12 月 31 日完成的，目前正在开展 2025 年 12 月 31 日的估值工作。该基金将把截至 2023 年 12 月 31 日的参与数据结转至 2024 年 12 月 31 日，以便在其 2024 年财务报表中使用。

157. 截至 2023 年 12 月 31 日的精算估值报告显示，如果考虑到未来预期的养恤金调整（福利生活费指数化），精算资产与精算负债的出资率为 111.0%。在不考虑现行养恤金调整制度的情况下，报告的出资率为 152.0%，这将是根据第 26 条确定精算充分性的衡量标准。

158. 顾问精算师对基金的精算充足性进行评估后得出结论认为，截至 2023 年 12 月 31 日，无需根据该基金《条例》第 26 条作出短缺缴款，因为资产的精算价值超过了该计划下所有应计负债的精算价值。在编写本报告时，联合国大会尚未援引过第 26 条的规定。

159. 如果由于精算短缺而援引第 26 条，不论是在持续运作过程中还是由于该基金的终止，则要求每个成员组织支付的短缺款额都将以估值之日前三年中该成员组织向基金支付的缴款占总缴款的比例为依据。之前三年（2022、2023 年和 2024 年）向该基金支付的总缴款数额达到 101.919 亿元，其中国际民航组织的缴款比例为 0.65%。

160. 2025 年期间，国际民航组织向该基金缴付款额为 2 410 万美元，相当于 3 360 万加元（2024 年为 2 270 万美元，相当于 3 110 万加元）。2026 年应交款额预计将保持在同一水平上。

161. 联合国大会可根据养恤金委员会提出的肯定建议来决定基金的成员资格。应按照前成员组织与基金共同商定的安排，将基金在终止资格之日的总资产中按比例确定的份额付给该组织，这些资金的受益人限定为在该日属于基金参与人的该组织工作人员。具体数额由联合国工作人员养恤金联合委员会根据对终止资格之日基金资产和负债的精算估值来确定，但不包括资产超出负债的部分。

162. 联合国审计委员会每年对该基金进行一次审计，并每年向该基金的养恤金委员会和联合国大会报告审计情况。该基金每周提供其投资信息，可访问该基金网站 www.unjspf.org 查阅这些信息。

2.10.8 服务合同人员的社会保障安排

163. 不是国际民航组织工作人员的服务合同持有者，无权享受工作人员的正常福利。他们可能有权根据当地条件和规范享受社会保障。国际民航组织没有为服务合同持有者安排任何全球社会保障方案，也不代表他们向此类系统缴费。社会保障安排可从国家社会保障体系、私营地方计划或个人所有计划的现金缴款中获得。服务合同持有者必须按照当地劳动立法和惯例获得适当的社会保障。

附注 2.11：贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项

164. 贷记款包括缔约国政府分摊并由国际民航组织根据丹麦和冰岛合资联营协定收取的款项，以及与北大西洋高度监测系统有关的使用费。年末对缔约国政府/服务政府的贷记余额总计为 330 万加元（2024 年：220 万加元）。

165. 国际民航组织依据北大西洋高度监控系统联合融资协定，代相关服务国收取的使用费已于 2025 年全额结清（其中 110 万加元计入 2024 年负债）。新版协定已拟定完成，尚未生效，目前待各签署国批准。剩余款项处置事宜，将在协定生效后或经各方协商确定。

附注 2.12：净资产（净累计赤字）

166. 净资产为本组织资产扣除全部负债后的剩余权益，包含报告日累计赤字与储备金。净资产变动情况详见报表 III。

准备金		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
经常活动		
离职后健康保险的累计精算收益/（损失）（附注 2.10.2）	50 508	32 565
结转的拨款（附注 4）— 承付款	18 869	17 996
周转基金的限制性盈余 ³	8 075	8 075
专项准备金	8 519	13 203
ARGF、TRAINAIR PLUS 及小卖部业务准备金	7 771	7 113
辅助创收基金的限制性盈余	2 662	2 955
激励基金中的预留款	69	126
未实现差额的预留赤字	(3 706)	(360)
小计	92 767	81 673
转换差额	-	(22)
总计	92 767	81 651

167. 特别用途准备金减少，主要是依据第 A41-28 号决议向经常预算基金划转 240 万加元，同时动用 630 万加元。2025 年根据第 C-DEC 235/14 号决定，从经常预算基金向特别用途准备金划转 400 万加元，用于支撑 2026 至 2028 年度经常预算，部分抵消了准备金降幅。

168. 未实现差额的预留赤字是在相应资产得以实现前所计提的资产和汇兑差额的未实现损益。

169. 根据《财务条例》第 7.3 条和理事会 C-DEC 190/5 号决定，在辅助创收基金、航空培训升级版方案和小卖部的业务准备金中有 780 万加元（2024 年为 710 万加元）的余额。

170. 辅助创收基金的限制性盈余包括为进行中的项目预留出的 270 万加元（2024 年为 300 万加元）。

171. 奖励基金余额的减少涉及根据第 A41-28 号决议转入 2023-2025 年经常预算的 2025 年部分。

³ 不包含未实现汇兑差额，该款项单独列示于未实现差额储备赤字项。

附注 3：收入和支出

附注 3.1：捐助 — 实物

172. 根据加拿大、埃及、法国、秘鲁、塞内加尔、泰国、墨西哥、中国政府与本组织分别签订的协议，上述各国政府承诺负担位于其各自国家的国际民航组织楼舍的全部或部分租金。这些实物捐助的估计公允价值计入收入和一般业务费用。

173. 按租约或无租约时按估计市值计算，向经常活动分部提供的各项实物捐助的估计公允价值如下：

实物捐助		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
加拿大	24 636	24 035
埃及	142	72
法国	896	836
秘鲁	456	606
塞内加尔	363	341
泰国	2 654	2 345
总计	29 147	28 235

174. 加拿大政府自 2016 年 12 月 1 日起至 2036 年 11 月 20 日止向国际民航组织免租金提供总部大楼 — 国际民航组织之家，为期 20 年，并且承担 80% 的运营和维护费用以及全部的财产税。加拿大提供的上述实物捐助中还包括魁北克政府提供的一笔相当于 200 万加元（2024 年为 210 万加元）的捐助，用于在蒙特利尔贝尔办公楼内提供办公室供能力发展和实施局使用。

175. 2025 年，各国为经常活动免费提供的工作人员服务和差旅费，估算为 1 960 万加元（2024 年为 1 470 万加元），财务执行情况表没有对此进行认列，因为本组织只选择了在附注中进行披露。

176. 国际民航组织拥有位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处 46% 的已全额折旧财产，其余 54% 的财产通过一项名义融资租赁来占用，由法国政府提供实物捐助。

177. 国际民航组织占用的其他建筑均遵循《国际公共部门会计准则第 43 号》租赁相关规定，部分使用权安排由东道国全额补贴。相关详情详见附注 6.1。

附注 3.2：收入

178. 当年认列的主要收入来源包括对当年所执行的能力发展和实施方案的缴费和分摊会费（见附注 5.3）。

179. 与当年认列的协议会费有关的总收入如下：

有关项目协议的会费

(单位：千加元)

	2025 年	2024 年*
能力发展和实施协议	118 623	102 264
公钥簿	2 288	2 503
其他	98	63
总计	121 009	104 830

* 部分对比数据已重新分类，以匹配本年度列报口径。本次重分类未影响总收入、收支差额及净资产总额。

180. 根据国际民航组织《财务条例和细则》以及大会相关决议，记录了 1.297 亿加元（2024 年：1.148 亿加元）的分摊会费。分摊会费与成员国分摊总额的核对情况如下。

分摊会费

(单位：千加元)

	2025 年	2024 年
按照大会决议对各国的摊款	109 665	104 566
汇兑差额*	16 480	11 675
摊款 (表 B)	126 145	116 241
非当期应收款累计贴现增加/ (减少)	3 601	(1 455)
报表 II 列报的数额：分摊会费	129 746	114 786

* 汇兑差额是指在征收摊款时计算出的按预算汇率和按联合国业务汇率确定的摊款之间的正数差额。

181. 下表列示自筹资金及经营性创收收入，该类收入主要来源于账户准备金与审计事务板块。

创收活动

(单位：千加元)

	2025 年	2024 年*
服务提供收入	11 735	9 884
特许权使用费	2 385	2 307
运输相关收入	357	347
广告、展览及赞助收入	4 420	4 359
执照许可收入	3 984	3 716
使用费及会费收入	1 026	1 029
场地与设备租赁收入	2 920	3 783
商品销售收入	3 206	4 935
总计	30 033	30 360

* 部分对比数据已重新分类，适配本年度列报口径。共计 12 万加元重分类至其他收入，详见附注 9；本次调整未影响总收入、收支差额及净资产总额。

182. 自愿捐款收入包含取得控制权时确认的无条件捐款，以及满足约定条件后确认的附条件捐款。无偿获授场地使用权，按报告期租赁收益公允价值确认为收入。

183. 中国民用航空局（CAAC）、墨西哥政府分别为北京分办事处、墨西哥城地区办事处提供租金现金资助。2025 年收到中方捐款 30 万加元、墨方捐款 60 万加元；2024 年对应金额分别为 30 万、50 万加元，上述款项均作为自愿捐助计入财务执行情况表。

自愿捐助

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年
捐赠的使用权 — 楼舍（参见附注 3.1）	29 147	28 235
自愿捐助	10 501	10 948
总计	39 648	39 183

184. 其他收入包括以下内容：

其他收入

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年*
利息收入**	6 919	8 487
服务费	522	1 394
汇兑收益***	271	11 828
其他	616	43
总计	8 328	21 752

* 部分对比数据已重分类，统一匹配本年度列报口径。共计 32.3 万加元调整明细见附注 9，本次重分类未影响总收入、收支差额及净资产总额。

** 利息收入不含业务运营费用账户下核算的 1 180 万加元行政规费收入（2024 年为 1 100 万加元），也不含民航发展倡议预收款项下 300 万加元款项（2024 年为 340 万加元，依据规章 7.6b 条款）。

*** 汇兑收益主要源于以外币初始计量的资产负债折算为加元产生的汇兑顺差，详见附注 3.3.6。

185. 利息收入减少的主要原因是 CDIP 预收款项减少（附注 2.8）。

附注 3.3：支出

3.3.1 薪金、员工福利和项目人员

186. 薪金包括向本组织员工、国际外勤专家和根据能力发展和实施方案运行援助协议（OPAS）开展工作的专家支付的薪酬。员工福利包括本组织支付的其他应享权利，如健康保险、年假、离职回国补助金、教育补助金、派任和搬迁补助金、解雇补偿金，以及国际民航组织对联合国合办工作人员养恤基金的缴款等。项目人员的费用包括通过国际民航组织能力发展和实施方案支付给由当地政府任命但经国际民航组织批准的国家工作人员的报酬。国家工作人员根据能力发展和实施局制定的指导方针和流程进行选拔，以确保所选项目人员根据相关项目文件的交付成果作出贡献。

薪金、员工福利和项目人员

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年*
专业类和一般事务类工作人员	139 314	133 655
项目人员 — 国家专业人员	27 155	20 857
顾问和承包商	16 250	17 182
能力发展和实施方案运行援助协议专家	10 451	8 934
能力发展和实施方案国际外勤专家	4 579	3 141
项目人员 — 国家行政支助	1 220	1 563
其他	1 729	1 155
总计	200 698	186 487

* 部分比较信息已重新分类，以契合本年度列报口径。其中 123.9 万加元调整明细详见附注 9，此次重分类未对费用总额、收支差额及净资产产生影响。

3.3.2 分包合同、供应品和消耗品

187. 分包合同、物资及耗材费用共计 5 020 万加元（2024 年为 4 930 万加元），主要用于能力发展和实施方案的货品与服务采购。

3.3.3 一般业务支出

一般业务支出

（单位：千加元）

	2025 年	2024 年*
实物损助 — 楼舍	29 147	28 235
IT 硬件/软件的维护和购买	13 741	11 385
专业服务和联合国共享服务	6 752	4 981
外包服务	4 745	4 063
楼舍的租赁和维护	4 483	4 933
折旧和摊销	2 479	1 469
其他	3 172	2 638
总计	64 519	57 704

* 部分对比数据已重新分类，适配本年度列报口径。其中 352.6 万加元调整详情见附注 9，本次重分类未影响费用总额、收支差额及净资产。

188. 日常运营费用涵盖保障业务运转、基础设施及行政技术职能的持续性开支。2025 年该项费用达 6 450 万加元，2024 年为 5 770 万加元，同比增加 680 万加元，多数成本类目均出现普遍上涨。费用增长主要来自信息技术相关支出增加 230 万加元，多用于国际民航组织全域数字化转型工作，包含系统升级、网络安全优化及外部技术支持。专业服务与联合国共享服务费用同步增加 170 万加元，主要因推进 Quantum 系统建设，对联合国开发计划署服务的需求有所提升。

3.3.4 差旅费

189. 差旅费涵盖公务出行相关机票、生活及驻地津贴，2025 年支出 1 560 万加元，2024 年为 1 350 万加元。为匹配本年度列报口径，65.3 万加元款项已重分类，本次调整未影响费用总额、收支差额及净资产，详见附注 9。

3.3.5 其他支出

其他支出		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年*
汇兑损失**	6 856	311
银行手续费	536	458
租赁负债利息	444	-
接待费用	10	16
总计	7 846	785

* 部分对比数据已重分类以匹配本年度列报口径，共计 113.6 万加元调整明细见附注 9，本次调整未影响费用总额、收支差额及净资产。

** 汇兑损失系外币计价资产负债折算为加元产生的汇兑差额。

3.3.6 汇兑损益

190. 本组织根据交易当日适用的联合国业务汇率，实现以其功能货币以外的货币计价的应付账款和应收账款的汇兑损益。此外，对以加元之外的货币持有的银行账户和其他货币资产及负债进行重估（按报告日的汇率）产生的汇兑损益计入盈余和赤字。汇兑损益的影响在财务执行情况表中认列为收入和支出的一个构成部分。

汇兑（收益）/损失		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
已实现汇兑（收益）/损失	4 499	(3 659)
未实现汇兑（收益）/损失	2 086	(7 853)
汇兑（收益）/损失总计*	6 585	(11 512)

* 包括在其他收入项下列报的 27.1 万加元。

附注 4：预算和实际金额对照表

191. 本组织大会分别为三年期的每一年核准经常预算的加元支出，并批准能力发展和实施方案行政和业务服务费用基金的总指示性预算估计数。这两项预算均公开，随后可由理事会或通过行使授权来进行修改。报表 V 展示了 2025 年期间可比基础上的最初预算、最终预算与实际数额之间的对比情况。

192. 报表 V 中的最初预算（1.457 亿加元）由大会批准的当年预算（拨款）（1.228 亿加元）、结转至 2025 年用于支付未付承付款的 2024 年拨款（1 800 万加元）和上年未用拨款结转额（790 万加元）组成。最终预算包括当年批准的拨款转账和变动。报表 V 还按大会表决通过的业务计划以结果为基础的管理结构列示了拨款情况。

193. 在报表 V 中，大会批准的预算（1.228 亿加元）与可比实际收入和转拨（1.288 亿加元）之间有 600 万加元的差额，这是由于杂项收入增加（240 万加元）和累计贴现应收款增加（360 万加元），而预算中没有编列这些款项。报表 V（1.288 亿加元）和表 A（1.453 亿加元，其中包括经常预算的收入（1.429 亿加元）和转账（240 万加元））所列的可比实际收入和转账之间有 1 650 万加元的预算差额，主要归因于是本组织采用的部分用加元和部分用美元分摊成员国会费的两种会费分摊制度所产生的汇兑收益（1 650 万加元）。

194. 报表 V 比较了经常预算的最初预算（1.457 亿加元）和可比实际开支（1.442 亿加元），因而将 150 万加元的未动用拨款结转到下一年。可比实际开支（1.442 亿加元）与按照联合国业务汇率计算的表 A 普通基金项记录的相应支出（1.533 亿加元）之间有 910 万加元的预算差额，主要原因是：(a) 采用预算汇率和联合国业务汇率造成的汇兑差额减少（1 500 万加元）；(b) 特殊目的准备金支出减少，这些支出列在表 A 经常预算项下，但未在报表 V 中报告，因为这些支出未编入 2025 年经常预算（640 万加元）；(c) 出于预算使用的目的认列未付承付款，预见这些承付款只会在来年产生（1 890 万加元）；和 (d) 按国际公共部门会计准则计量的资产负债重估产生的汇兑净损失（660 万加元）。

195. 还将预算估计数（最终订正额）与报表 V 中关于行政和业务服务费用基金的实际数额进行了比较。本文件中包含的秘书处关于财务报表的呈报进一步解释了经常预算与行政和业务服务费用预算与实际数额之间的重大差异。

与现金流量表的核对

196. 截至 2025 年 12 月 31 日的年度，本组织所有公开预算基金的预算和实际金额对照表（报表 V）中的可比基础上的实际金额与现金流量表（报表 IV）中的实际金额之间的对账列报如下：

可比基础上的实际金额与现金流量表的核对

（单位：千加元）

	运营	投资	融资	总计
可比基础上的实际金额（报表 V）：				
经常预算收入	128 809	-	-	128 809
AOSC 收入	27 004	-	-	27 004
经常预算支出	(144 200)	-	-	(144 200)
AOSC 支出	(14 794)	-	-	(14 794)
预算差额（上文第 193 和 194 段）：				
i) 预算摊款与支出之间的净汇兑差额	1 440	-	-	1 440
ii) 无需支出资金的未付承付款	18 869	-	-	18 869
iii) 货币兑换 — 资产负债表项目的重新估值	(6 565)	-	-	(6 565)
iv) 从其他基金转拨	(2 421)	-	-	(2 421)
实体差异（下文第 197 段）	(9 048)	-	-	(9 048)
呈报差异（下文第 198 段）	(25 135)	27 350	(444)	1 771
现金流量表（报表 IV）中的实际金额	(26 041)	27 350	(444)	865

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

197. 如果经批准的公开预算流程所遗漏的方案或基金是财务报表的编制所针对的某个实体的一部分，就会出现**实体差异**。实体差异为财务执行情况表（报表 II）中所含的收入（1.708 亿加元）减去支出（1.799 亿加元），与其他经常活动于能力发展和实施方案活动相关。这些活动和项目一般由预算外资源供资，不包括在经常预算与行政和业务服务费用基金预算过程中。

198. **呈报差异**是由于报表 IV 中列示的经营活动、投资活动和融资活动的非现金变动所致。它们的出现是因为非现金项目没有按呈报现金流量表（预算和实际金额对照表（报表 V））时采用的格式和分类方案进行列示。现金流量表使用间接方法来编制，可反映出所有收支的影响；预算和实际金额对照表呈报收入和支出，且支出经过大会和理事会的授权。鉴于这些报表覆盖的是相同的财年，因此不存在时间差异。

附注 5：分部报告

附注 5.1：按分部报告的财务状况和财务执行情况表

199. 《国际公共部门会计准则》要求按分部报告，并在附注 1 中做了描述。下表列出了按分部列报的财务状况，随后附有按分部列报的财务执行情况表。经常活动分部以及能力发展和实施方案活动分部这两个分部之间的一些活动可导致在会计账目往来中在财务报表内产生分部间的收入、支出、资产和负债结余。分部间的账目往来列于分部报告中，以准确地呈报这些会计账目往来，然后进行冲销，以便在报表 I 和 II 中进行列报。

200. 经常活动分部包括 AOSC 基金向 CDIP 收取的 1 380 万加元（2024 年：960 万加元）的行政管理费和其他收入。CDIP 活动部门中包含同等金额的行政管理费、差旅费和其他支出。行政管理费按 CDIP 协议中商定的百分比计算。资金从经常预算和自愿捐助转入 CDIP，用于实施套包和实施支助项目。总额达 90 万加元（2024 年为 70 万加元）的分部间抵销，列为创收活动（50 万加元）和其他收入（20 万加元）。相应的经常活动分部支出列为分包商支出（70 万加元）、差旅费（20 万加元）。2025 年，创新发展分部应付经常业务分部款项已全额结清（2024 年 12 月 31 日余额 270 万加元）。该类款项在编报报表时予以抵销。

III-52

国际民用航空组织
截至2025年12月31日的
按分部列示的财务状况报表
(单位: 千加元)

附注 5.2

	附注	经常活动		能力发展和实施 方案活动		冲销		总计	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
资产									
当期资产									
现金及现金等价物	2.1	112 743	93 451	143 896	162 323			256 639	255 774
投资	2.1	84 588	93 855	173 533	171 325			258 121	265 180
应收成员国分摊会费	2.2	16 582	17 794					16 582	17 794
分部间余额			2 653				(2 653)		
应收款、预付款及其他当期资产	2.3	9 859	8 957	9 233	6 963			19 092	15 920
存货	2.4	393	394					393	394
		224 165	217 104	326 662	340 611		(2 653)	550 827	555 062
非当期资产									
应收成员国分摊会费	2.2	2 335	459					2 335	459
应收账款	2.3		304						304
财产、厂房和设备	2.5	4 299	4 368					4 299	4 368
无形资产	2.6	3 376	3 763					3 376	3 763
投资	2.1								
使用权资产		5 629						5 629	
		15 639	8 894					15 639	8 894
资产总额		239 804	225 998	326 662	340 611		(2 653)	566 466	563 956
负债									
当期负债									
预收款	2.8	47 438	39 994	314 839	330 064			362 277	370 058
应付账款和应计负债	2.9	30 317	32 158	8 684	6 086			39 001	38 244
雇员福利	2.10	6 420	6 785	1 967	1 720			8 387	8 505
分部间余额					2 653		(2 653)		
贷记缔约国政府/服务提供国政府的款项	2.11	3 281	2 233					3 281	2 233
		87 456	81 170	325 490	340 523		(2 653)	412 946	419 040
非当期负债									
预收款	2.8		240						240
雇员福利	2.10	121 061	133 974					121 061	133 974
应付账款和应计负债	2.9			725	725			725	725
租赁负债		5 414						5 414	
		126 475	134 214	725	725			127 200	134 939
负债总额		213 931	215 384	326 215	341 248		(2 653)	540 146	553 979
净资产									
累计亏损		(66 215)	(71 059)	1 300	(615)			(64 915)	(71 674)
当年盈余/ (赤字)		(679)		(853)				(1 532)	
准备金	2.12	92 767	81 673		(22)			92 767	81 651
净资产 (累计赤字)		25 873	10 614	447	(637)			26 320	9 977
负债和净资产总额		239 804	225 998	326 662	340 611		(2 653)	566 466	563 956

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

III-53

国际民用航空组织

附注5.3

截至2025年12月31日的
按分部列示的财务执行情况报表
(单位: 千加元)

	附注	经常活动		能力发展和实施方案活动		冲销		总计	
		2025	2024*	2025	2024*	2025	2024*	2025	2024*
收入									
对项目协议的缴款	3.2	2 288	2 503	118 721	102 352		(25)	121 009	104 830
分摊的会费	3.2	129 746	114 786					129 746	114 786
其他创收活动	3.2	30 750	30 826			(717)	(466)	30 033	30 360
其他自愿捐款	3.2	39 648	39 075		108			39 648	39 183
行政费收入		25 755	20 973			(13 801)	(9 572)	11 954	11 401
其他收入	3.2	8 243	21 907	245	52	(160)	(207)	8 328	21 752
收入总额		236 430	230 070	118 966	102 512	(14 678)	(10 270)	340 718	322 312
支出									
薪金、雇员福利和项目人员	3.3	154 412	147 988	46 286	38 499			200 698	186 487
分包合同、供应品和消耗品	3.3	560	450	50 324	49 300	(717)	(490)	50 167	49 260
一般业务费用	3.3	63 340	57 126	1 179	578			64 519	57 704
差旅费	3.3	11 051	10 337	4 696	3 370	(160)	(199)	15 587	13 508
培训		(5)		3 438	1 618			3 433	1 618
行政管理费				13 801	9 467	(13 801)	(9 467)		
其他支出	3.3	7 751	404	95	495		(114)	7 846	785
支出总额		237 109	216 305	119 819	103 327	(14 678)	(10 270)	342 250	309 362
当年盈余/(赤字)		(679)	13 765	(853)	(815)			(1 532)	12 950

* 部分比较信息已进行重新分类，以符合本年度的呈报方式。重新分类对总收入、盈余/(赤字)或净资产均无影响。
由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

附注 6：承付款项及应急款项

附注 6.1：租赁和合同承付款

租赁

201. 《国际公共部门会计准则第 43 号：租赁》（IPSAS 43）自 2025 年 1 月 1 日起生效，取代了《国际公共部门会计准则第 13 号：租赁》（IPSAS 13）。该准则包含一项过渡条款，允许国际民航组织将其适用范围设定为先前根据 IPSAS 13 认定为租赁的协议范围。国际民航组织选择采用实务便利做法，即在首次执行日不重新评估现有合同是否包含租赁。因此，除发生变更外，此前根据 IPSAS 13 评估过的合同基于该评估结果皆予以了延续。

202. 截至 2024 年 12 月 31 日，根据 IPSAS 13 国际民航组织并无重大租赁承付款。因此，本报表未列示先前经营租赁承付款与首次采用 IPSAS 43 之日确认的租赁负债之间的调节表。2025 年 1 月 1 日确认的租赁负债反映了过渡时纳入 IPSAS 43 范围的租赁安排下剩余租赁付款额的现值。

203. 根据 IPSAS 13，国际民航组织在墨西哥城签有一项为期十五年的办公场所租约，租期至 2038 年，租金由墨西哥政府全额补贴。该租赁包含一项根据上一年度“全国居民消费价格指数”（INPC）进行租金递增的条款。根据 IPSAS 43 的规定，租赁付款额已采用首次执行时生效的指数进行计量，未来指数变动的影响未计入租赁负债的计量中。

204. 国际民航组织将位于中国北京的办公场所作为亚太地区办事处使用，该场所由中国政府免费提供。该安排此前根据 IPSAS 13 被认定为租赁，并根据 IPSAS 43 确认为使用权资产和相应的租赁负债。待 IPSAS 43 修订以及 IPSAS 47 正式生效后，将对该安排进行评估，以确定对无偿提供的使用权安排采用何种会计处理方式。

205. 国际民航组织租赁了位于肯尼亚内罗毕的一处办公场所，作为东部和南部非洲地区办事处使用。该安排是与联合国内罗毕办事处签署的协议，有效期为五年，自 2023 年 1 月 1 日起至 2027 年 11 月 31 日止。该安排此前根据 IPSAS 13 被认定为租赁，并根据 IPSAS 43 确认为使用权资产和相应的租赁负债。

206. 国际民航组织还签署了涉及位于加拿大蒙特利尔总部的打印机和复印机设备的租赁协议，这些协议不可撤销，并分别于 2027 年和 2038 年到期。国际民航组织预计租赁期满后不再续租。

207. 根据 IPSAS 43 租赁的规定，在墨西哥城、内罗毕和北京的办公场所以及打印/复印设备均被视为使用权资产。相应的租赁负债和使用权资产已于 2025 年 1 月 1 日按资产类别（场所和设备）予以确认。租赁负债是按照 2025 年 1 月 1 日剩余租赁付款额的折现值确定的。根据该准则中的过渡条款，使用权资产的价值被确定为等于租赁负债的价值。

使用权资产

(单位：千加元)

	办公场所	设备	总计
2025 年 1 月 1 日历史成本	6 367	113	6 480
处置	-	-	-
12 月 31 日历史成本	6 367	113	6 480
累计折旧	-	-	-
调整处置资产的折旧	-	-	-
重新估值	257	-	257
当期折旧	572	21	593
累计折旧总额	829	21	850
1 月 1 日账面净值	6 367	113	6 480
2025 年 12 月 31 日账面净值	5 538	92	5 630

租赁负债

(单位：千加元)

	办公场所	设备	总计
2025 年 1 月 1 日历史成本	9 705	124	9 830
折现	(3 339)	(11)	(3 349)
处置	-	-	-
2025 年 12 月 31 日历史成本	6 367	113	6 480
累计折旧	-	-	-
重新估值	(257)	-	(257)
累计租赁付款额	(774)	(23)	(798)
加：累计利息费用	441	3	444
累计摊销总额	(591)	(20)	(611)
1 月 1 日账面净值	6 367	113	6 480
2025 年 12 月 31 日账面净值	5 776	93	5 869
流动部分（附注 2.9）			455
非流动部分			5 414

租赁负债到期期限分析

(单位：千加元)

	2025 年
1 年内到期	455
1 至 5 年内到期	1 750
5 年后到期	3 664
	5 869

208. 国际民航组织已就东道国政府向其免费或通过仅收取名义费用的方式提供的办公场所签署了其他运行协议，其中包括在联合国共享地点使用办公空间的谅解备忘录。实物租赁等值价值已进行了估算，并在财务业绩表中确认为实物捐助。

209. 截至报告日，国际民航组织已签署了一项尚未开始执行的租赁安排，即于 2026 年生效的修订后的蒙特利尔贝尔大厦（Bell Tower）办公场所租赁协议（附注 3.1）。该租赁安排由魁北克政府全额补贴。由于该租赁截至 2025 年 12 月 31 日尚未开始执行，因此未确认任何租赁负债。待租赁开始执行后，将根据 IPSAS 43 及其修订对该安排进行评估。

210. 自 2027 年 1 月 1 日起生效的《国际公共部门会计准则第 43 号：租赁》的修订和《国际公共部门会计准则第 47 号：收入》要求，将免费或仅通过收取名义费用提供的租赁认定为受赠使用权资产，并将相应的贷方金额确认为非交换交易收入，若协议中包含可强制执行的条件，则确认为负债。国际民航组织将于 2027 年实施这些修订。

国际民航组织作为出租人的租赁安排

211. 2025 年，不可撤销经营租赁项下的未来最低租赁收入总额为 270 万加元（2024 年：250 万加元）。这些租赁收入包括各代表团办公楼舍的租金。

合同承付款

212. 截止年底，由经常预算供资的涉及已签约但未交付的财产、厂房和设备、无形资产以及货物和服务的承付款如下：

合同承付款		
(单位：千加元)		
	2025 年	2024 年
财产、厂房和设备	254	418
无形资产	2 805	1 600
货物和服务	13 619	7 115
未结合同承付款总计	16 678	9 133

附注 6.2：或有负债

213. 根据《国际公共部门会计准则》，针对未决索赔，如果无法充分可靠地衡量发生负债的概率和潜在的资源外流，将披露或有负债。截至 2024 年 12 月 31 日，现任及前任工作人员已提出索赔。根据报告日获得的信息，尚无法确定这些事项是否会导致国际民航组织产生负债。

附注 7：关联方和高级管理人员披露

附注 7.1：主要管理人员（KMP）

（单位：千加元）

	人数	补偿和 工作地点 差价调整	应享权利	养老金和 医疗计划	薪酬 总额	针对应享权利 的待付预付款	未偿还 贷款
2025 年	16	4 024	346	1 267	5 636	171	-
2024 年	12	2 638	378	854	3 870	121	-

214. 主要管理人员（根据《国际公共部门会计准则第 20 号》的定义）包括：(i) 理事会主席；和 (ii) 秘书处高级管理委员会（SMB）的成员。高级管理委员会由秘书长担任主席，负责国际民航组织最高级别的行政协调、咨询和决策。根据职权范围，该委员会由高级官员组成，包括各局局长、地区办事处主任及指定的处长，用以取代原高级管理小组（SMG）。

215. 主要管理人员拥有规划、指挥和控制国际民航组织各项活动以及制定政策的权力和职责。上述报告的薪酬总额已支付给理事会主席和高级管理委员会成员。

216. 所披露的主要管理人员人数的增加，反映了高级管理委员会成立后秘书处治理结构的调整。2024 年的数据仅包含理事会主席和高级管理小组成员。

217. 支付给主要管理人员的总薪酬包括：薪金净额、工作地点差价调整数和各项应享权利，如应酬津贴、离职回国补助金、教育补助金以及雇主养恤金和当期医疗保险费。针对应享权利的待付预付款包括教育补助金预付款。

218. 主要管理人员亦有资格享有与其他工作人员同等水平的退休福利（附注 2.10）。这些福利无法按个别情况准确量化，因此未列入上表。

219. 主要管理人员是联合国合办工作人员养恤基金的普通成员，但若干 D-1 级（含）以上人员除外，他们不参加联合国合办工作人员养恤基金。国际民航组织向该基金支付的金额，即应计养恤金薪酬的 15.8%，计入总薪酬之中；该金额可代替向离职后健康保险计划进行的缴款。

附注 7.2：关联方账目往来

220. 除非在这些报表中对非交换交易收入（包括实物捐助）另有说明，否则与包括联合国各组织在内的第三方之间的所有账目往来均遵循正常交易原则按公允价值条款和条件进行。

附注 8：报告日期之后的事件

221. 在财务报表之日和财务报表获准印发之日之间，没有发生会对这些报表产生实质性影响的重大有利或不利事件。

附注 9：重新分类

222. 为符合本年度的呈报方式，对上年度的部分金额进行了重新分类。在准备实施企业资源计划系统期间，对旧系统内的总账科目进行了全面审查，从而进行了重新分类。其主要目的是通过使科目分类与基础余额的性质保持一致，从而简化和精简财务报告。作为该项工作的一部分，若干科目（特别是与收入和费用相关的科目）被重新分类。这些变更对 2024 年的收入、费用、盈余/（赤字）或净资产均无影响。重新分类情况汇总于下表。

重新分类

（单位：千加元）

	附注	报表 II	
		收入	支出
2024 财务报表余额		322 312	309 362
收入			
创收活动	3.2	(120)	
行政费收入	St. II	443	
其他收入	3.2	(323)	
支出			
薪金、雇员福利和项目人员	3.3.1		(1 239)
一般业务费用	3.3.3		3 526
差旅费	3.3.4		653
会议	St. II		(1 804)
其他支出	3.3.5		(1 136)
2024 年重分类后余额		322 312	309 362

第 IV 部分：表格（未经审计）

IV-1

附表 A

国际民用航空组织

按基金列报的经常活动
截至2025年12月31日的资产、负债、净资产和
2025年的收入、支出和盈余（赤字）
（单位：千加元）

	经常预算	资本基金	循环基金	辅助创收基金	行政/业务 服务费用基金	航空安保活动	非印地区 计划基金	环境基金	合资联营基金
资产									
当期资产									
现金及现金等价物	10 478	(50)	2 471	840	39 100	9 032	261	5 192	3 108
投资	49 382			13 500					
应收成员国分摊会费	16 582								
基金间余额	(43)	55		(14)					
应收款、预付款及其他当期资产	4 125			4 075	(17)	105		9	297
存货				393					
	80 524	5	2 471	18 794	39 083	9 137	261	5 201	3 405
非当期资产									
应收成员国分摊会费	2 335								
应收款									
财产、厂房和设备		4 299							
无形资产		3 376							
投资									
使用权资产		5 629							
	2 335	13 304							
资产总额	82 859	13 309	2 471	18 794	39 083	9 137	261	5 201	3 405
负债									
当期负债									
预收款	12 671			2 347					24
应付款和应计负债	10 478	454		1 525	147	28		188	
雇员福利			6 420						
基金间余额									3 281
贷记缔约国政府/服务提供国政府的款项									
	23 149	454	6 420	3 872	147	28		188	3 305
非当期负债									
预收款									
雇员福利			121 061						
应付账款和应计负债									
租赁负债		5 414							
		5 414	121 061						
负债总额	23 149	5 868	127 481	3 872	147	28		188	3 305
净资产									
累计盈余/（赤字）	29 532	7 441	(175 518)	4 853	38 936	9 517	197	6 885	100
从其他基金之间的转拨	(1 579)			(364)		(408)	64	(1 872)	
准备金	31 757		50 508	10 433					
净资产/（累计赤字）	59 710	7 441	(125 010)	14 922	38 936	9 109	261	5 013	100
负债总额和净资产	82 859	13 309	2 471	18 794	39 083	9 137	261	5 201	3 405
收入									
对项目协议的缴款									
分摊的会费	129 746								
其他创收活动	39			31 235					
其他自愿捐款						716		2 957	70
行政费收入	267				25 444			87	
其他收入	12 819	53	4 670	622	1 560	530	15	175	(34)
收入总额	142 871	53	4 670	31 857	27 004	1 246	15	3 219	36
支出									
薪金、雇员福利和项目人员	116 571	(141)	8 627	15 229	12 487	968	9	946	25
分包合同、供应品和消耗品	234			95	215	46			
一般业务费用	23 964	441		12 747	1 804	53	15	11	
差旅费	5 795			1 724	154	1 366	144	77	12
培训									
行政管理费						38		44	
其他支出	6 702	444		816	134	(9)		15	(43)
支出总额	153 266	744	8 627	30 611	14 794	2 462	168	1 093	(6)
当年净盈余/（赤字）	(10 395)	(691)	(3 957)	1 246	12 210	(1 216)	(153)	2 126	42

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

IV-2

国际民用航空组织									附表 A (续)	
按基金列报的经常活动										
截至2025年12月31日的资产、负债、净资产和										
2025年的收入、支出和盈余（赤字）										
（单位：千加元）										
	能力建设和 实施基金	公钥簿	地区分办事处	安全基金	转型基金	其他基金	总计	冲销/调整	2025	2024*
资产										
当期资产										
现金及现金等价物	7 409	4 771	1 377	6 923	1 963	15 515	108 392	4 351	112 743	93 451
投资						11 227	74 108	10 480	84 588	93 855
应收成员国分摊会费							16 582		16 582	17 794
基金间余额							(1)	1		2 653
应收款、预付款及其他当期资产		452	31			124	8 778	1 081	9 859	8 957
存货							393		393	394
	7 409	5 223	1 408	6 923	1 963	26 866	208 252	15 913	224 165	217 104
非当期资产										
应收成员国分摊会费							2 335		2 335	459
应收款										304
财产、厂房和设备							4 299		4 299	4 368
无形资产							3 376		3 376	3 763
投资										
使用权资产							5 629		5 629	
							15 639		15 639	8 894
资产总额	7 409	5 223	1 408	6 923	1 963	26 866	223 891	15 913	239 804	225 998
负债										
当期负债										
预收款		3 561				62	18 664	28 774	47 438	39 994
应付款和应计负债	38	1 662	8	431	9	359	14 903	15 414	30 317	32 158
雇员福利							6 420		6 420	6 785
基金间余额										
贷记纽约国政府/服务提供国政府的款项							3 281		3 281	2 233
	38	5 223	8	431	9	421	43 268	44 188	87 456	81 170
非当期负债										
预收款										240
雇员福利							121 061		121 061	133 974
应付账款和应计负债							5 414		5 414	
租赁负债										
							126 475		126 475	134 214
负债总额	38	5 223	8	431	9	421	169 743	44 188	213 931	215 384
净资产										
累计盈余/（赤字）	7 086		2 251	6 578	1 954	25 424	(34 764)	(28 511)	(63 275)	(63 910)
从其他基金之间的转拨	285		(851)	(86)		952	(3 855)	236	(3 619)	(7 149)
准备金						69	92 767		92 767	81 673
净资产（累计赤字）	7 371		1 400	6 492	1 954	26 445	54 148	(28 275)	25 873	10 614
负债总额和净资产	7 409	5 223	1 408	6 923	1 963	26 866	223 891	15 913	239 804	225 998
收入										
收入										
对项目协议的缴款		2 288					2 288		2 288	2 503
分摊的会费							129 746		129 746	114 786
其他创收活动							31 275	(525)	30 750	30 826
其他自愿捐款	3 559		685	868	754	8 003	17 612	22 036	39 648	39 075
行政费收入						851	26 648	(893)	25 755	20 973
其他收入	243	211	36	305	69	1 854	23 131	(14 888)	8 243	21 907
收入总额	3 802	2 499	721	1 173	823	10 708	230 700	5 730	236 430	230 070
支出										
薪金、雇员福利和项目人员	565	463	113	259	353	4 457	160 927	(6 515)	154 412	147 988
分包合同、供应品和消耗品			2	217		263	1 072	(512)	560	450
一般业务费用	3	1 876	432	556	1	1 052	42 954	20 386	63 340	57 126
差旅费	346	53	50	647		684	11 051		11 051	10 337
培训						8	8	(13)	(5)	
行政管理费	219	97	3	59	50	295	805	(805)		
其他支出	53	10	3	(12)	(10)	(338)	7 765	(14)	7 751	404
支出总额	1 186	2 499	603	1 726	394	6 421	224 582	12 527	237 109	216 305
当年净盈余/（赤字）	2 616		118	(553)	430	4 287	6 118	(6 797)	(6 79)	13 766

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

附表 A
(续)

IV-3

附表B

国际民用航空组织									
经常方案									
截至2025年12月31日									
应收成员国分摊会费									
和预收会费									
(单位：千加元)									
成员国 大会A41-28号和A41-29号决议	普通基金					应收余额总额	累计汇兑	应收调整后 余额总额	预收会费
	2025 分摊比例	2025 摊款	2025年收到的摊款	2025年应收 摊款余额	以前年度应收 摊款余额				
阿富汗	0.06	76		76	206	282	1	283	
阿尔巴尼亚	0.06	76	76						
阿尔及利亚	0.08	101	()	101		101	(2)	99	
安道尔	0.06	76	76						
安哥拉	0.06	76	76						76
安提瓜和巴布达**	0.06	76		76	997	1 073	173	1 246	
阿根廷	0.52	656	656						
亚美尼亚	0.06	76	76						72
澳大利亚	1.66	2 094	2 094						1 239
奥地利	0.56	706	706						
阿塞拜疆	0.16	202	202						
巴哈马	0.06	76	76						
巴林	0.08	101	101						
孟加拉国	0.12	151	151						
巴巴多斯	0.06	76	76						
白俄罗斯	0.06	76	76						2
比利时	0.68	858	858						
伯利兹	0.06	76	76						
贝宁	0.06	76	76						3
不丹	0.06	76	76						
玻利维亚（多民族国）	0.06	76		76		76	(2)	74	
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	76	76						
博茨瓦纳	0.06	76	76						
巴西	1.56	1 968	1 968						
文莱达鲁萨兰国	0.06	76	76						
保加利亚	0.06	76	76						
布基纳法索	0.06	76	76						3
布隆迪	0.06	76	46	30		30		30	
佛得角	0.06	76	76						
柬埔寨	0.06	76	76						
喀麦隆	0.06	76	76						3
加拿大	2.17	2 737	2 737						1 885
中非共和国	0.06	76	76						3
乍得	0.06	76	76						3
智利	0.44	555	()	555		555	(12)	543	
中国	13.71	17 295	17 295						
哥伦比亚	0.30	378	377	1		1		1	
科摩罗	0.06	76	76						3
刚果	0.06	76	76						3
库克群岛	0.06	76	76						
哥斯达黎加	0.06	76	76						71
科特迪瓦	0.06	76	76						3
克罗地亚	0.06	76	76						
古巴	0.07	88	88						
塞浦路斯	0.06	76	76						
捷克	0.24	303	303						
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	76	75	1		1		1	
刚果民主共和国	0.06	76	76						
丹麦	0.41	517	517						
吉布提**	0.06	76		76	1 117	1 193	192	1 385	
多米尼克	0.06	76	76		355	355	6	361	
多米尼加共和国	0.06	76	76						71
厄瓜多尔	0.06	76	76						3
埃及	0.19	240	240						
萨尔瓦多	0.06	76	76						
赤道几内亚	0.06	76	76						
厄立特里亚	0.06	76		76	41	116	(2)	115	
爱沙尼亚	0.06	76	76						
斯威士兰	0.06	76	76						
埃塞俄比亚	0.42	530	530						
斐济	0.06	76	76						
芬兰	0.38	479	479						
法国	3.43	4 327	4 327						
加蓬	0.06	76	76						3
冈比亚	0.06	76		76	206	282	1	283	

IV-4

附表B
(续)

国际民用航空组织									
经常方案									
截至2025年12月31日									
应收成员国分摊会费									
和预收会费									
(单位：千加元)									
成员国 大会A41-28号和A41-29号决议	普通基金					应收余额总额	累计汇兑	应收调整后 余额总额	预收会费
	2025 分摊比例	2025 摊款	2025年收到的摊款	2025年应收 摊款余额	以前年度应收 摊款余额				
格鲁吉亚	0.06	76	76						71
德国	4.78	6 030	6 030						
加纳	0.06	76	32	43		43		43	
希腊	0.24	303	303						2
格林纳达*	0.06	76	76		111	111	3	114	
危地马拉	0.06	76	76						
几内亚**	0.06	76		76	18	93	5	99	
几内亚比绍	0.06	76	76						3
圭亚那	0.06	76	76						
海地**	0.06	76		76	305	380	4	384	
洪都拉斯	0.06	76	75				()		
匈牙利	0.29	366	366						458
冰岛	0.06	76	76						
印度	0.99	1 249	1 249						
印度尼西亚	0.51	643	643						
伊朗伊斯兰共和国	0.32	404		404	387	791	(3)	787	
伊拉克	0.09	114	109	5		5	()	5	
爱尔兰	0.64	807	807						
以色列	0.47	593	593						578
意大利	2.28	2 876	2 876						
牙买加	0.06	76	76						
日本	6.26	7 897	7 897						
约旦	0.06	76	76						71
哈萨克斯坦	0.11	139	139						
肯尼亚	0.07	88	88						96
基里巴斯	0.06	76		76	74	150	(1)	149	
科威特	0.18	227	227						
吉尔吉斯斯坦	0.06	76	76						
老挝人民民主共和国	0.06	76	76						
拉脱维亚	0.06	76	76						36
黎巴嫩	0.06	76		76	269	345	3	348	
莱索托	0.06	76		76	70	145	(1)	145	
利比里亚**	0.06	76		76	22	98	7	105	
利比亚	0.06	76		75		75	(2)	74	
立陶宛	0.06	76	76						
卢森堡	0.47	593	593						
马达加斯加	0.06	76	76						3
马拉维	0.06	76		76	687	763	15	778	
马来西亚	0.42	530	530						
马尔代夫	0.06	76	76						
马里	0.06	76	76						3
马耳他	0.06	76	76						
马绍尔群岛	0.06	76	1	75		75	(2)	73	
毛里塔尼亚	0.06	76	76						3
毛里求斯	0.06	76	76						
墨西哥	1.05	1 325	1 325						
密克罗尼西亚 (联邦)	0.06	76	76						1
摩纳哥	0.06	76	76						
蒙古	0.06	76	76						
黑山	0.06	76	76						
摩洛哥	0.09	114	114						
莫桑比克	0.06	76		76	41	116	(2)	115	
缅甸	0.06	76		76		76	(2)	74	
纳米比亚	0.06	76	76						
瑙鲁	0.06	76	31	45		45	()	45	
尼泊尔	0.06	76	76						
荷兰	1.54	1 943	1 943						1 482
新西兰	0.30	378	378						354
尼加拉瓜	0.06	76	76						
尼日尔	0.06	76	76						3
尼日利亚	0.13	164	164						
北马其顿共和国	0.06	76	76						
挪威	0.52	656	656						
阿曼	0.11	139	139						
巴基斯坦	0.13	164	164						

IV-5

附表B
(续)

国际民用航空组织									
经常方案									
截至2025年12月31日									
应收成员国分摊会费									
和预收会费									
(单位: 千加元)									
成员国 大会A41-28号和A41-29号决议	普通基金					应收余额总额	累计汇兑	应收调整后 余额总额	预收会费
	2025 分摊比例	2025 摊款	2025年收到的摊款	2025年应收 摊款余额	以前年度应收 摊款余额				
帕劳	0.06	76		76	952	1 028	38	1 067	
巴拿马	0.11	139	139						
巴布亚新几内亚	0.06	76	76						2
巴拉圭	0.06	76	76						
秘鲁	0.15	189	189						
菲律宾	0.27	341	341						
波兰	0.61	769	769						
葡萄牙	0.34	429	429						425
卡塔尔	1.59	2 006	2 006						
大韩民国	3.16	3 986	3 986						
摩尔多瓦共和国	0.06	76	76						71
罗马尼亚	0.23	290	290						
俄罗斯联邦	1.89	2 384	2 274	110		110		110	
卢旺达	0.06	76	76						3
圣基茨和尼维斯	0.06	76	76						
圣卢西亚	0.06	76	76						
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	76	55	21		21	(1)	20	
萨摩亚	0.06	76	76						
圣马力诺	0.06	76	76						
圣多美和普林西比	0.06	76	76		1 200	1 200	141	1 341	
沙特阿拉伯	1.07	1 350	1 350						
塞内加尔	0.06	76	76						3
塞尔维亚	0.06	76	76						
塞舌尔	0.06	76	76						
塞拉利昂**	0.06	76		76	27	103	9	112	
新加坡	0.76	959	959						1 139
斯洛伐克	0.11	139	139						117
斯洛文尼亚	0.06	76	76						
所罗门群岛	0.06	76	76						
索马里	0.06	76	74	2		2	()	2	
南非	0.21	265	265						
南苏丹	0.06	76	76						
西班牙	1.67	2 107	2 107						
斯里兰卡	0.07	88	88						
苏丹	0.06	76	76						
苏里南	0.06	76		76		76	(2)	74	
瑞典	0.61	769	769						
瑞士	0.96	1 211	1 211						
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	76		76	741	817	23	839	
塔吉克斯坦	0.06	76	76						
泰国	0.45	568	568						
东帝汶	0.06	76	76						
多哥	0.06	76	76						3
汤加	0.06	76	76						
特立尼达和多巴哥	0.06	76	76						
突尼斯	0.06	76	76						
土耳其	1.37	1 728	1 728						
土库曼斯坦	0.06	76	76						
图瓦卢	0.06	76	17	59		59	(1)	58	
乌干达	0.06	76	76						
乌克兰	0.06	76	76						
阿拉伯联合酋长国	1.98	2 498	2 498						
大不列颠及北爱尔兰联合王国	3.73	4 705	4 705						4 306
坦桑尼亚联合共和国	0.06	76	76						
美国	21.70	27 374	13 687	13 687		13 687	(303)	13 383	
乌拉圭	0.06	76	76						
乌兹别克斯坦	0.06	76	76						3
瓦努阿图	0.06	76	76						1
委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国)	0.12	151	()	151	139	291	(1)	290	
越南	0.17	214	214						
也门	0.06	76		76	140	215	()	215	
赞比亚	0.06	76	76						1
津巴布韦	0.06	76	76						
前南斯拉夫社会主义联邦共和国 (1)	0.00				501	501	197	698	
总计 (****)	100.00	126 145	109 266	16 880	8 607	25 487	482	25 969	12 688

注1: 前南斯拉夫社会主义联邦共和国欠额的转移尚有待确定。
* 已与国际民航组织签订清偿未付欠款协议并根据其协议条款履行义务的国家。
** 截至2025年12月31日未能根据其协议条款履行其义务的国家。

**** 由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

第 V 部分：外部审计员向大会提交的
国际民用航空组织截至 2025 年 12 月 31 日止
财政期的财务报表的审计报告以及
秘书长对外部审计员报告的评论



2025 年财务报表审计

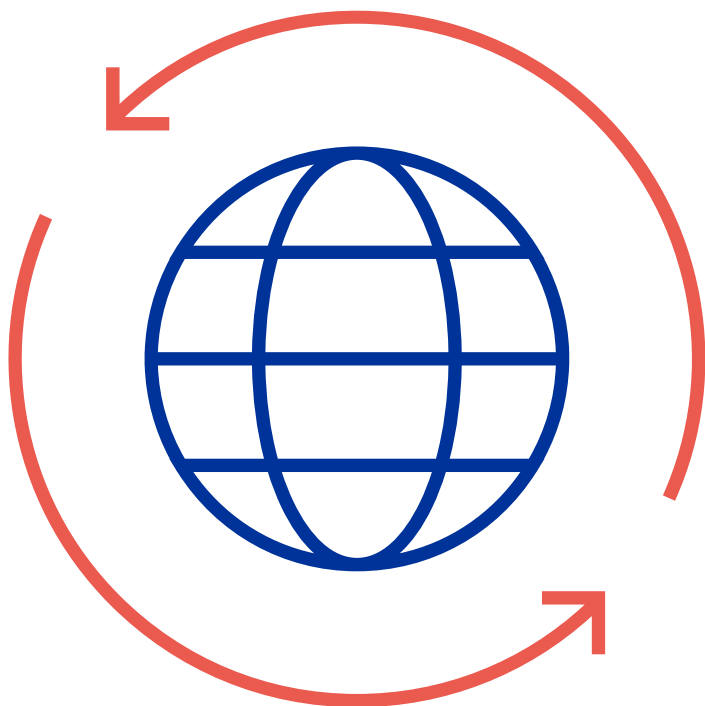
国际民用航空组织（ICAO）

SFAO-25802

外部审计员报告

2026 年 5 月 22 日

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE
CONTRÔLE FÉDÉRAL DES FINANCES
CONTROLLO FEDERALE DELLE FINANZE
CONTROLLA FEDERALE DA FINANZAS
SWISS FEDERAL AUDIT OFFICE



目录

执行摘要	3
1 审计的执行.....	5
2 内部控制制度.....	7
3 关于财务报表的重要调查结果.....	17
4 审计差额.....	24
5 对先前建议的跟进.....	25

瑞士联邦审计署（SFAO）由理事会任命并经大会确认为国际民用航空组织（ICAO）2020 至 2025 财政年度（自 2020 年 7 月 1 日至 2026 年 6 月 30 日期间）的外部审计员。

其职权范围经由国际民航组织《财务条例》第 13 条以及这些条例所附关于外部审计的补充职权范围予以界定。此外还在 2023 年 3 月 2 日的业务约定书中对审计任务条款作出了规定。

瑞士联邦审计署以完全独立的方式对国际民航组织的财务报表进行外部审计，不受其作为瑞士联邦最高金融监督机构的角色的影响。瑞士联邦审计署拥有一支高素质的专业团队，具备丰富的国际组织审计经验。

若要获取进一步信息，请洽：

瑞士联邦审计署（SFAO）

Monbijoustrasse 45, CH-3003 Berne, Switzerland

副署长 Eric-Serge Jeannot, 电话：+41 58 463 10 39, 邮箱：eric-serge.jeannot@efk.admin.ch

审计主管 Martin Köhli, 电话：+41 58 463 10 68, 邮箱：martin.koehli@efk.admin.ch

对外合作项目经理 Didier Monnot, 电话：+41 58 463 10 48, 邮箱：didier.monnot@efk.admin.ch

SFAO 建议的优先排序

SFAO 根据界定的风险（1 — 高风险、2 — 中风险、3 — 低风险）对其建议进行优先排序。例如：风险包括无利可图的项目、违反合法性和规范性、责任案件及有损声誉。风险包括无利可图的项目、违反合法性和规范性、责任案件和声誉受损。对风险的影响及其发生的可能性进行了评估。

附件 1 — 2025 年财务报表审计

国际民用航空组织（ICAO）

执行摘要

1. 瑞士联邦审计署（SFAO）已完成对 2025 年度财务报表的审计。瑞士联邦审计署在蒙特利尔国际民航组织总部以及在位于利马和曼谷的地区办事处现场执行了审计程序，并通过借助于虚拟会议开展远程办公和在线访问国际民航组织系统，获得了进一步的审计证据。瑞士联邦审计署感谢国际民航组织管理层和工作人员作出的承诺和努力。瑞士联邦审计署与秘书长、管理层和工作人员、内部监督办公室（OIO）和评价和审计咨询委员会（EAAC）进行了开诚布公的交流。
2. 瑞士联邦审计署谨强调，在对接过程中，国际民航组织所有官员在均展现了出色合作、开放精神和礼貌。
3. 瑞士联邦审计署根据《国际审计准则》（ISA）、国际民航组织《财务条例》以及于 2025 年 12 月 5 日发布的审计规划报告中所列风险分析和审计做法进行了审计。
4. 国际民航组织已完成其新机构资源规划系统的实施工作，该系统可支持本组织的核心财务、人力资源及行政管理流程。该系统的实施对本组织控制环境及信息系统格局带来了重大变革。瑞士联邦审计署审计了数据迁移的完整性与准确性。本组织已成功利用新系统的报告功能编制了财务报表。然而，内部控制制度的某些领域仍需加强，以取代目前为维护交易完整性和报告连续性而仍不得不采用的人工及监督性权宜做法。这包括通过内部和外部方式（如获取服务组织控制报告或执行约定程序）对信息技术总体控制获得保证。

无保留的审计意见

5. 瑞士联邦审计署对 2025 年度财务报表发表了无保留的审计意见。这些财务报表系根据国际民航组织《财务条例》和《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制。瑞士联邦审计署发现了一些审计差额，但这些差额并不重大。
6. 按照国际民航组织管理层的评估，财务报表是在持续经营的基础上编制的。瑞士联邦审计署没有注意到有任何情况表明本组织可能无法持续经营至 2026 年年底。

改进建议

7. 本报告载有瑞士联邦审计署在会计、信息技术环境及内部控制制度（ICS）方面的主要调查结果。本报告包含 4 项新的建议。

8. 瑞士联邦审计署对以往外部审计期间所提建议进行了跟进。审计署的结论是，2025 年，管理层实施了 18 项建议中的 8 项。瑞士联邦审计署同意将其中 1 项建议的目标完成日期予以延后。在尚未落实的 10 项建议中，有 3 项已逾期。

交接给新任外部审计员

9. 瑞士联邦审计署作为外部审计员的 6 年任期将于 2026 年 6 月 30 日届满。瑞士联邦审计署将确保向新任外部审计员 — 法国审计法院平稳交接。首次会议已于 2026 年 2 月举行。后续正式交接程序计划于 2026 年 6 月在瑞士伯尔尼进行。这些程序符合联合国外部审计员专家组发布的指导意见。

1 审计的执行

1.1 审计目标和范围

- 10. 财务审计的目标是根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS），对国际民航组织截至 2025 年 12 月 31 日止年度的财务报表发表意见。
- 11. 财务报表包括财务状况表（报表 I）、财务执行情况表（报表 II）、净资产变化表（报表 III）、现金流量表（报表 IV）和预算和实际金额对照表（报表 V），以及财务报表附注，其中包括会计原则的列报和其他解释性说明。
- 12. 审计是按照《国际审计准则》（ISA）进行的，并遵守了国际民航组织《财务条例》，包括附件 B “关于外部审计的补充职权范围”。这些准则要求规划和执行审计工作，以便对财务报表是否不存在重大错报获取合理保证。
- 13. 瑞士联邦审计署于 2025 年 8 月、9 月和 12 月以及 2026 年 4 月在国际民航组织总部开展审计工作。瑞士联邦审计署通过虚拟会议、互换电子邮件和在线访问国际民航组织的各个系统收集了进一步的审计证据。

1.2 审计的重点领域

- 14. 瑞士联邦审计署为审计目的进行了风险评估。根据这一分析，瑞士联邦审计署确定了构成重大风险或需要采取具体审计措施的重点领域。这些重点领域载于 2025 年 12 月 5 日发布的审计规划报告中。瑞士联邦审计署按计划执行了审计做法。
- 15. 《国际审计准则》规定了审计员针对财务报表中因欺诈或差错所致错报风险方面必须发挥的作用（ISA 240）。因此，瑞士联邦审计署在这方面采用了特别程序。
- 16. 下表列示了财务报表中潜在的错报风险。瑞士联邦审计署的审计结果载于相关章节。

#	风险描述	审计调查结果
1	经济形势的影响 成员国的地缘政治环境和经济形势可能对本组织的活动和现金余额产生影响。	§ 84-87
2	管理层推翻控制措施 根据《国际审计准则》的要求，该风险被视为重大风险。	§ 55-62
3	《国际公共部门会计准则》的应用 财务报表可能不符合《国际公共部门会计准则》要求。	§ 82-83, 88-97
4	机构资源规划系统 信息技术系统可能设计或维护不当，这增加了差错或欺诈的风险。在将数据从 Agresso 机构资源规划系统迁移至 Quantum 系统的过程中，出现错误或迁移不完整的情况。	§ 55-69

#	风险描述	审计调查结果
5	收入认列 合同收入可能没有正确入账（如不正确的截止期限、非交换交易）。 项目合同可能包含对国际民航组织有害的条件，可能没有正确入账。 收取应收呆账。收入认列被视为一项重大风险。	§ 70-73,103-106
6	采购 支出可能没有正确或完全入账（截止期限、完整性、存在性）。 存在浪费性或不当支出。	§ 80-81,103-108
7	薪金 与工作人员有关的支出可能没有正确入账。	§ 75-79
8	库务 付款可能没有正当理由或未经授权。 资产可能不存在。	§ 101-102

1.3 与管理层和理事机构的沟通

17. 上述审计重点领域已提交国际民航组织管理层、内部监督办公室、评价和审计咨询委员会和秘书长。审计期间，瑞士联邦审计署与秘书长、管理层和本组织主要人员举行了会议。总体而言，瑞士联邦审计署强调审计过程中的出色合作和透明沟通。这一点意义重大，因为在审计期间，关键人员正全力投入于新的机构资源规划系统的实施与运行工作。
18. 瑞士联邦审计署已将审计调查结果通报财务处（2026年5月6日）和秘书长（2026年5月8日）。本报告已充分考虑其反馈意见。瑞士联邦审计署与评价和审计咨询委员会就审计调查结果进行了讨论（2026年5月21日），将把这些结果提交财务委员会（2026年6月15日）和理事会（2026年6月19日）。
19. 本报告未提及审计中与相关人员澄清和讨论的其他小问题。

1.4 与内部监督办公室的协作

20. 瑞士联邦审计署注意到内部监督办公室开展的工作。根据《国际审计准则》第610条，考虑了与瑞士联邦审计署审计程序有关的内部监督办公室的审计结果。为了协调本组织内部的审计和监督作用，瑞士联邦审计署与内部监督办公室进行了定期交流。瑞士联邦审计署谨强调与内部监督办公室的出色协作。

1.5 审计建议

21. 瑞士联邦审计署确定了若干个需要改进的方面。本报告载有关于会计、信息技术环境和内部控制制度的主要调查结果。本报告包含4项新的建议。瑞士联邦审计署还对以往外部审计期间提出的审计建议进行了跟进。相关详细内容载于第5章。

2 内部控制制度

22. 秘书长应按照国际民航组织《财务条例》第 11 条的规定保持一个内部控制制度（ICS），以确保本组织资源的正常使用。
23. 内部控制制度是为实现国际民航组织财务报告可靠性目标提供合理保证的一个重要因素。瑞士联邦审计署选择了财务报告所依据的主要流程。下表总结了主要审计重点和结果。瑞士联邦审计署选择了轮流审计这些业务流程。瑞士联邦审计署考虑了内部监督办公室所做的工作，以避免各自的工作产生重复。
24. 由于 2025 年进行了机构资源规划系统迁移，瑞士联邦审计署不得不将其审计做法分为两部分：一部分针对 2025 年第一季度（机构资源规划系统 Agresso），另一部分针对 2025 年第二至第四季度（机构资源规划系统 Quantum）。
25. 针对 2025 年第一季度，瑞士联邦审计署可依据以往对 Agresso 系统审计时获取的审计确信，并在各流程中采用了轮流做法。
26. 针对 2025 年第二至第四季度，瑞士联邦审计署对每个业务流程的设计进行了测试。Quantum 系统的服务提供商 — 联合国开发计划署（UNDP），并未提供由独立审计员出具的第三方外包服务鉴证报告（即 ISAE 3402 报告）。因此，瑞士联邦审计署既无法依赖 Quantum 系统中的自动控制，也无法测试其运行有效性。瑞士联邦审计署仅测试了由国际民航组织人员执行的人工补偿控制的有效性。

流程/整体评估	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年 第一季度	2025 年第二 至第四季度
实体一级的控制措施	●	●	●	●	●
信息技术总体控制措施	■	■	■	●	▲
收入的认列	●	●	●	●	●
采购/采购到付款	—	●	—	—	■
薪金	●	●	●	●	■
库务和现金管理	●	—	—	—	●
固定资产	■	—	—	—	●
差旅费报销	●	—	—	—	●
结算和财务报表	●	●	●	—	●
图例					
▲	有一项重大缺陷，且迫切需要采取行动。				
■	有改进的余地，管理层应实施这一改进。				
●	结果符合瑞士联邦审计署的预期。				
—	外部审计期间未涵盖这一流程（轮流原则）。				

27. 秘书长发布了一份财务报告（“列报”）和财务报表随附的一份内部控制说明（SIC）。根据《国际审计准则》第 720 条，瑞士联邦审计署审读这些信息，以查明与经审计的财务报表的任何重大不一致之处。瑞士联邦审计署对此事项无任何评论。

2.1 实体一级的控制措施

28. 瑞士联邦审计署分析了实体一级的控制组成部分（控制环境、风险评估、控制活动、信息和通信以及内部控制监测）。这项评估基于与关键人员的访谈、对内部文件的分析和测试。

控制环境

29. 为确保本组织内的善治和道德操守，国际民航组织实施了适用于国际民航组织所有人员的若干政策、框架和指导（国际民航组织服务守则，包括《国际民航组织道德框架》、《国际公务员行为标准》、《国际民航组织工作人员条例》、《人事细则》等）。国际民航组织反欺诈和反腐败政策、理事会主席和秘书长行为守则以及供应商制裁政策、与外部各方互动政策和采购守则提供了额外的框架。《国际民航组织参会者指南》中包含一项旨在预防骚扰（包括性骚扰）的行为准则，该准则适用于所有参加大会等会议、集会和活动的参会者。
30. 道德操守顾问独立于所有其他部门及职能，在行政上向秘书长报告。他在实施道德操守框架和道德操守培训方案方面发挥着关键咨询作用，目的是在国际民航组织内部树立和促进注重道德操守、诚信、问责、透明和尊重的文化。2025 年，他面向国际民航组织工作人员推出了最新一期在线培训课程，这标志着为期三年、旨在开发并推出十门强制性在线道德操守课程的项目圆满完成。他每年向理事会提交一份报告。
31. 国际民航组织的问责制框架有助于员工对职责分工有清楚的了解并营造问责文化。该框架确立了若干问责支柱，包括控制环境、道德操守标准与诚信、控制活动、绩效与风险管理，以及监测与监督。
32. 2024 年 11 月，国际民航组织在原任调解员退休后任命了一名新的调解员。该调解员完全独立，不在国际民航组织担任任何管理职务。此外，2025 年，国际民航组织在各局、办公室及地区办事处内建立了一个由志愿人员组成的“可信工作场所大使”（TWAs）网络，该网络由调解员监督。可信工作场所大使将作为面向工作人员的补充性、保密且中立的非正式资源，为同事提供一个安全场所，以便讨论与工作场所相关的关切与冲突，并在决定如何进一步行动之前探讨相关选项和流程。此外，可信工作场所大使将为调解员和道德操守办公室开展教育和宣导活动提供支持。
33. 国际民航组织已制定相关程序，用于识别、处理和避免实际存在的、潜在的和可感知的利益冲突。任何在国际民航组织之外的活动均须经秘书长批准。国际民航组织制定了一项年度财务披露方案，由道德操守顾问负责管理。2024 年 12 月，道德操守办公室与内部监督办公室（OIO）、调解员及行政法、政策和纪律问题专家（SLDPM）联合组织了国际民航组织首次反欺诈和反腐败宣传活动。2025 年 12 月，举办了第二次宣传活动。本组织设有规范的防止报复程序，同样由道德操守顾问负责管理。根据一项协议，应投诉人请求，联合国道德操守办公室（UNEO）将对国际民航组织道德操守顾问评估的报复或威胁报复指控案件中没有初步证据的认定进行独立审查。联合国道德操守办公室还对涉及国际民航组织它还对涉及理事会主席、秘书长或国际民航组织道德操守顾问的防范报复请求进行初步评估。

34. 国际民航组织将不当行为案件的接收、处理和调查外包给了联合国内部监督事务厅（OIOS）调查司。因此，国际民航组织所有人员必须直接向联合国内部监督事务厅报告所有与不当行为有关的问题。国际民航组织已经规定了采取进一步纪律和行政措施的规则和程序。然而，对于少数案件而言，相关费用似乎相当高昂。瑞士联邦审计署还提及评价和审计咨询委员会 2024 年度报告中一项持续存在的建议（C-WP/15633 号文件建议 6：“国际民航组织应审查继续与联合国内部监督事务厅保持调查安排的成本效益和收益。”）。
35. 国际民航组织建立了一个由内部上诉委员会执行的司法程序。2023 年，国际民航组织决定将上诉委员会的管辖权移交给联合国争议法庭（UNDT），作为国际民航组织处理与就业有关争议的一审司法机构。此项过渡已于 2026 年生效。可就上诉委员会的裁决向联合国上诉法庭（UNDT）提出上诉。国际民航组织成立了一个部门间咨询小组，以加强国际民航组织的内部非正式争议解决机制，并协助管理层通过集中、协调、多维的方式积极主动地处理问题。该小组由内部监督办公室主任、调解员和道德操守顾问组成，由行政法、政策和纪律问题专家担任主席。
36. 2026 年，秘书长设立了战略组合管理办公室（SPMO），负责战略与业务规划、成果管理、项目组合管理、企业风险管理等一系列活动及监督职能。将这些任务集中到一个办公室，为加强工作聚焦提供了宝贵机遇。国际民航组织还正在开发一个业务计划实施仪表板，将于 2026 年提交给理事会。

瑞士联邦审计署的评估

37. 国际民航组织具备一个有效的控制环境。新的调解员完全独立于组织，在组织内不担任业务职位。根据评价和审计咨询委员会（EAAC）的建议，应评估将不当行为调查外包给联合国内部监督事务厅的成本效益。战略组合管理办公室（SPMO）的设立应能加强国际民航组织的组织活动。

风险评估

38. 国际民航组织制定了机构风险管理和内部控制框架（“ERM 框架”）。这一框架旨在创建一个协调、结构化和方法论的风险管理做法。它界定了流程和程序以及角色和职责以开展风险评估和管理。多年来，国际民航组织一直聘用一名顾问来帮助实施和执行风险管理。2025 年 8 月，国际民航组织征聘了一名机构风险管理和内部控制官员。机构风险管理和内部控制现已纳入战略组合管理办公室秘书长办公室的工作。
39. 在局/办公室层级以及转型目标业务、方案和项目层级保持了风险登记册，这些风险随后将被整合到国际民航组织机构风险登记册中。
40. ERM 咨商小组由高级管理小组由高级管理小组成员组成，并由秘书长担任组长，负责审查和批准机构风险登记册机构风险评估更新每年开展两次。2025 年，EAAC 审查了机构风险登记册。理事会将收到一份关于 ERM 的年度进展报告。2025 年，新成立了高级管理委员会（SMB），取代了由相同高级管理人员组成 ERM 咨商小组和其他秘书处治理小组。
41. 应秘书长要求，内部监督办公室于 2025 年对国际民航组织的风险管理流程进行了成熟度评估。在此项咨询任务中，内部监督办公室采用了联合国风险管理参考成熟度模型。该评估指出了 ERM 流程中的良好做法以及有待改进的领域。其评估的成熟度等级介于“发展中”（5 级中的第 2 级）与“已建立”的初期阶段（第 3 级）之间。瑞士联邦审计署审计时参考了内部监督办公室报告的详细结果。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

42. 国际民航组织在其机构风险管理和内部控制方面不断取得进展。。为加强本组织内部的风险文化，并恢复目前由外部顾问拥有的知识，国际民航组织征聘了一名机构风险管理和内部控制官员。将该职能整合至战略组合管理办公室是一项改进。然而，正如内部监督办公室在其成熟度评估报告中所强调的，机构风险管理流程仍需进一步改进。

控制活动

43. 对财务报表有影响的关键控制活动通过《财务政策和程序手册》（FPPM）予以记录。这份手册以进程为导向，而非以风险和控制为导向，至少每年更新一次。
44. 在 2025 年迁移至新的机构资源规划系统后，所有控制活动均需重新设计。国际民航组织计划依托由联合国开发计划署管理的新机构资源规划系统 Quantum 中的自动化控制措施。目前，联合国开发计划署未向国际民航组织等其他 Quantum 联盟合作伙伴提供第三方鉴证。因此，国际民航组织无法完全依赖其自动化控制措施，必须执行补偿性人工控制。这些人工控制消耗了国际民航组织本可分配至其他业务活动的时间。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

45. 关键控制活动的设计实现了具备有成效的内部控制制度的目标。然而，在缺乏第三方鉴证的情况下，国际民航组织必须执行成本效益较低的补偿性人工控制措施。

信息和通信

46. 信息和通信主要涉及国际民航组织的信息系统。信息来自各种渠道。截止 2025 年第一季度，主要使用的系统是机构资源规划系统 “Agresso”，自第二季度，开始使用机构资源规划系统 Quantum。
47. 迁移至新的机构资源规划系统对控制环境、IT 总体控制和所有管理流程产生了重大影响（详见 1.7、1.8 和 1.10）。
48. 瑞士联邦审计署还对信息技术领域的绩效审计所提出的建议进行了跟进，包括向机构资源规划系统的迁移。

内部控制的监测

49. 机构风险管理框架定义了风险和“内部控制流程”。该框架基于内部审计员协会（IIA）“三线模式”。
50. 第一线职能由各局/办公室的负责人执行。
51. 2024 年，机构风险管理职能被划归财务处（FIN）。2025 年，该职能又移回秘书长办公室（OSG）。同时，财务处将原薪酬发放单元改为全新的“财务监督与支持”（FMS）单元，向财务事务科（FSV）科长汇报。该单元的核心任务是，关注薪酬迁移至 Quantum 系统后的重大风险，执行第二线控制。

52. 内部监督办公室作为本组织内的三线职能部门，独立于管理层开展工作。监督办制定了自己的基于风险的监督工作方案，并提交理事会批准。它向审计咨询委员会和理事会提交报告，并向理事会提交关于该办公室业绩和活动的年度报告。
53. 各局/办公室每年都提供年度管理保证声明和申报（MASD），随后这些内容被合并汇总，以便代表秘书长编制内部控制声明（SIC）。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

54. 国际民航组织建立制定了内部控制监测理念。财务处支持第二线职能，这一职能已于 2025 年回到了秘书长办公室动，以进一步加强该组织内部的 SIC。

2.2 信息技术总体控制

55. 对信息技术总体控制措施（ITGC）的审计包括对与财务数据有关的应用程序进行评估。瑞士联邦审计署检查了机构资源规划系统“Agresso”和“Quantum”、其数据库和基础 Windows 服务器。

Agresso 的信息技术总体控制措施（2025 年第一季度）

56. 作为审计工作的一部分，SFAO 审查了与访问权限管理和运行有关的控制措施。鉴于冻结以及由于 2025 年 4 月迁移到新的“Quantum”系统，Agresso 解决方案没有变化，SFAO 没有执行与变革管理有关的详细程序。

IT 逻辑访问

57. 根据采样，SFAO 注意到对访问管理进行了控制（进入、退出、修改），并实施了技术和程序方面的规定（密码、多因素认证、准则等）。国际民航组织在 2025 年没有对 Agresso 中的用户访问权进行定期审查。鉴于在管理过程中已采取了控制措施并进行了补偿性审计程序，SFAO 认为这一发现对 Agresso ITGC 的总体评估并不重要。鉴于 Quantum 取代了 Agresso，SFAO 没有提出建议。然而，SFAO 希望重申，必须定期对所有财务相关的系统进行用户访问权限审查，以防止任何可能损害数据机密性和完整性的行为。此外，SFAO 确认，在系统迁移之后，用户在 Agresso 系统中的访问权限已被限制为“只读”。

IT 运行

58. SFAO 发现，在批处理和工作管理、备份和客户服务（服务台）方面，运行管理是到位的。SFAO 在这一领域没有发现任何悬而未决的问题。SFAO 认为运行管理是充分的。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

59. 尽管对 Agresso 访问权限缺乏审查，SFAO 仍认为 Agresso 系统的 ITGC 存在且有效。

Quantum 系统的信息技术总体控制措施（2025 年第二至第四季度）

60. 作为 ITGC 标准程序的一部分，SFAO 评估了迁移至由联合国开发计划署托管并维护的新 Quantum 机构资源规划系统后的新 IT 流程（变更管理、访问权限管理和日常运维）。在 2025 年关于该机构资源规划系统实施的审计报告中，SFAO 曾建议国际民航组织通过一份经批准的文件来明确未来支持该系统的 IT 团队，并理清联合国开发计划署与国际民航组织的职责，特别是执行和评估 ITGC 的职责。目前，国际民航组织已发布了一份文件，明确划定了国际民航组织与联合国开发计划署的职责范围以及 IT 管理的架构。该项建议被视为已落实。然而，SFAO 注意到，相关的 ITGC 尚未确切定义。因此，SFAO 无法获取证据来就 ITGC 的整体有效性作出结论。事实上，服务提供者（UNDP）并未向 SFAO 提供第三方审计鉴证（ISAE 3402、ISAE 3000 等）等报告，且国际民航组织也未向 SFAO 提供完整的证据。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

61. 由于缺乏证据且无法进行必要的审计，SFAO 不得不认定这些 ITGC 无效。因此，有必要采取一种不依赖 Quantum 系统内部自动化控制的财务审计方法。

📌 建议 1

优先等级 1 级

SFAO 建议国际民航组织实施 ITGC，以确保系统的可靠性，并在此外包环境下维持稳定、安全的运行。国际民航组织有必要与服务提供这联合国开发计划署开展合作，根据各自的职责，确保控制措施得到充分的设计和有效的执行。外包控制的有效性可通过独立第三方提供服务机构控制报告（例如 ISAE 3402、ISAE 3000 等）或其他约定程序的形式进行确认。

📌 秘书长的意见

该项建议已经接受。

国际民航组织已于 2025 年 12 月正式致函联合国开发计划署管理层，要求 Quantum 联盟获取适当的外部独立认证（例如 ISAE 3402、ISAE 3000 等）或其他约定的程序。此外，国际民航组织相关团队正就此事与联盟的其他合作伙伴进行跟进，并正通过联合国系统行政首长协调理事会（UN CEB）的管理问题高级别委员会（HLCM）以及业务创新小组（BIG）推动此项工作。

负责单位：行政服务局/信息通信技术处（ADB/ICT）

目标日期：2027 年 12 月 31 日

2.3 向新的机构资源规划系统“Quantum”迁移

一般性意见

62. 根据机构资源规划项目委员会的决定，在面临巨大时间压力的情况下，国际民航组织于 2025 年 4 月 1 日完成了向新的机构资源规划系统 Quantum 的迁移。据本组织称，推迟此次迁移会导致额外且不必要的成本，并限制其他安排。在启用之前，OIO 在 2025 年 3 月 28 日前完成了对 2025 年 4 月 7 日推出 Quantum 系统的就绪情况的快速评估
63. 由于数据迁移在更换机构资源规划系统时至关重要，SFAO 对总账和明细账（应付账款、应收账款、固定资产、人力资源）的迁移数据进行了核查，以确保其正确且完整地迁移到了新系统 Quantum 中。
64. SFAO 认定数据已得到妥善迁移，基础功能也已就绪。然而，在系统上线时，仍存在一些需要修复的漏洞，且并非所有功能都可用。例如，并非所有的应收账款（AR）功能都已实现，存在会计分录缺失的情况，且需要采用变通的方法。为了对标准报告（如试算表、科目活动分析表等）进行补充，国际民航组织特有的报告功能（包括财务状况表、财务业绩表及相关附注）是在 2025 年末才实现的。

总账

65. SFAO 对总账迁移进行了核实并表示同意。因 Agresso 系统中 CC/UC 余额合并引发的数据转换，而进一步造成的所有差异均已得到合理解释。
66. 由于先前机构资源规划系统 Agresso 中的会计处理规范较为特殊，总账迁移过程较为复杂。这种复杂性包括映射关系的调整、将两个总账（CC 客户端和 UC 客户端）合并为一个、多币种（主要为加元和美元）会计核算方面的问题，以及 CC 与 UC 之间对同一交易处理方式的差异（例如，其他自愿捐款的递延收入）。因此，迁移必须分多个阶段开展。国际民航组织在一份简要说明和一份详细的 Excel 文件对相关不同阶段进行了记录。

明细账

67. SFAO 检查了国际民航组织对 Agresso 与 Quantum 系统之间以下明细账余额的对账调整：应收账款余额、应付账款余额、固定资产主数据及余额、以及薪酬主数据。SFAO 的结论是，明细账的迁移正确。
68. 对于应收账款和应付账款，国际民航组织在 Quantum 系统中创建了不同的暂计账户，并将总账和明细账中的余额导入其中。这样做应使每个科目的余额归零。此次迁移为清理应付账款和应收账款余额提供了契机。因此，除非能确定其准确性，国际民航组织未迁移应付账款明细账中的某些项。这些科目的余额中仍存在有待进一步解释的留存项目。这些余额并不重大。

Agresso 系统的停用与归档

69. 按照计划，Agresso 系统中的访问权限已被限制为“只读”。迁移后，SFAO 在该机构资源规划系统中未发现任何交易记录。Agresso 系统的归档方案及其执行工作尚未启动，目标是在 2027 年前完成。SFAO 提醒，根据适用的财务规则，财务数据必须保持可读取状态。

2.4 机构资源规划系统 Agresso 的业务流程（2025 年第一季度）

70. 2025 年 1 月 1 日至 3 月 31 日期间，根据轮换计划（见§ 25），SFAO 测试了业务流程中的关键控制措施的有效性。2025 年，其重点是与其他自愿捐助的收入确认、薪资发放和有关的流程。对于这些流程，它分析了工作流程，评估了设计是否涵盖了财务报表中重大错报的风险，进行了演练，并抽样测试了其有效性。
71. 对于未列入轮换计划的其他流程（其他来源收入的收入确认、采购、财务和现金管理、固定资产和差旅费报销），检查了这些流程与上一年相比是否有重大变化，并进行了演练。在此保证的基础上，按照审计标准的要求，对上一次审计的有效性进行了测试。
72. 对于所有流程，SFAO 的结论是，有关财务报告可靠性的内部控制措施设计得当、应用得当。

2.5 机构资源规划系统 Quantum 的业务流程（2025 年第二至第四季度）

73. 2025 年 4 月 1 日新机构资源规划系统 Quantum 的实施，标志着国际民航组织控制环境和信息系统格局的重大变革。国际民航组织已相应调整了关键控制措施的设计。SFAO 测试了每个业务流程的新设计，以及其中人工关键控制措施在 2025 年 4 月 1 日至 12 月 31 日期间的有效性。SFAO 注意到以下审计发现。

服务提供者联合国开发计划署未提供第三方鉴证

74. 由于联合国开发计划署未能就 ITGC 及外包流程（包括 Quantum 系统和用于差旅报销的 UNall 系统）提供第三方审计鉴证，SFAO 无法基于这些系统内部构建的自动化控制进行审计。因此，自动化控制措施的控制有效性无法得到验证。SFAO 仅能依靠国际民航组织层面实施的人工控制措施，并不得不执行实质性的补偿性审计程序（即对大量的交易样本进行抽样测试）。

薪资发放 — 国际民航组织人员的额外工作

75. 实施 Quantum 系统后，关键控制的设计已进行了调整。部分工资发放流程已外包给联合国开发计划署。由于联合国开发计划署未向国际民航组织提供其控制运行有效性的第三方鉴证，国际民航组织除了运行 Quantum 系统中的自动化控制外，还必须执行补偿性人工控制措施，包括关键绩效指标检查。尽管 Quantum 系统理应提供自动化便利，却给国际民航组织人员带来了额外的工作量。在审计期间，人工和监督性变通办法并未能完全降低财务报表出现错报的风险

薪资发放 — 人力资源主数据变更无审批流程

76. 人力资源主数据的变更由国际民航组织人员执行。根据现有的内部控制，人力资源官员通常会对这些变更进行验证。然而，在实际操作中，无需经过人力资源官员的审批即可直接进行变更（即绕过了验证控制），甚至外包合作伙伴联合国开发计划署也能直接修改。Quantum 系统中尚不存在审批工作流。2025 年 5 月，国际民航组织将此问题上报给联合国开发计划署，但由于任何变更都会影响到联盟内的所有合作伙伴，而这类变更因各自业务模式的不同对其他伙伴而言又毫无必要，因此要在 Quantum 系统内仅为国际民航这一个“法人实体”实施这一变更显得十分复杂。在审计期间，未能提供有权进行此类变更的人员名单。此外，国际民航组织也没有收到过任何有关已启用变更的日志记录。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

77. 缺乏审批流程、有权修改人员数据的员工名单以及这些已生效变更日志记录，增加了薪资发放过程中出现错误或欺诈的风险。

📌 建议 2

优先等级 1 级

SFAO 建议，国际民航组织应与联合国开发计划署合作，进行可行性评估审查，针对员工主数据的任何变更实施基于系统的审批流程，从而确保数据的完整性、安全性和可靠性。

📍 秘书长的意见

该项建议已经接受。

在联合国开发计划署的支持下，国际民航组织将评估实施审批流程的可行性，并将其与之前在原系统（Agresso）中采用的变更记录解决方案进行比较。

负责单位：行政服务局/信息通信技术处（ADB/ICT）

目标日期：2026 年 12 月 31 日

薪资发放 — 强化人力资源补偿性控制

78. 每月财务监督与支持（FMS）单元都会在 Excel 文件中手动计算薪资发放金额，并将其与联合国开发计划署的计算结果进行比对。对两组计算结果之间的任何差异都会进行调查。当发现不一致时，财务监督与支持团队会审查人力资本管理（HCM）系统，并检查人力资源数据的变更是否能解释该差异。如果在 HCM 系统中发现了此类变更，则相应地更新财务监测与支持部门的人工计算结果。这项控制措施能够检测出联合国开发计划署是否考虑了 HCM 系统中的某项变更，但其无法检测出录入 HCM 系统中的数据本身是否包含影响财务的错误数据，也无法评估 HCM 系统中的修改是否妥当和准确。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

79. 目前尚未建立任何补偿性控制措施，来缓解错误数据录入 HCM 系统的风险。国际民航组织目前未使用能够列出已付金额所有变更情况的自动化报表。SFAO 敦促国际民航组织检查是否存在此类报告，或在短期内向联合国开发计划署索取。基于该报告，国际民航组织应对这些变更的有效性进行事后追溯检查。SFAO 通过实质性测试对录入 HCM 系统的一组数据样本进行了抽样检查，未发现任何错误。

SFAO 建议，在系统内置验证流程建立之前，国际民航组织应当加强对员工主数据变更的补偿性控制，以确保所有变更均是妥当且准确的。

秘书长的意见

该项建议已经接受。

国际民航组织强化对员工主数据变更的补偿性控制措施，并记录归档。

负责单位：行政服务局/信息通信技术处/人力资源处（ADB/ICT/HR）

目标日期：2026 年 10 月 31 日

采购至付款 — 收货确认审批

80. 在货款支付给供应商之前，所有收货必须在付款前由各申购实体进行确认（收货单）。由于 Quantum 系统中不存在审批流程，因此该项审批是在系统外部（例如通过电子邮件）完成的。

瑞士联邦审计署的评估

81. 自动化审批流程的缺失，增加了交易未经核查（缺乏监管）的风险，或将数据录入应付账款时发生错误的风险。建立这样一个审批流程需要为国际民航组织进行额外的定制化开发并承担相应成本。

SFAO 建议，国际民航组织应当对在 Quantum 系统中定制开发收货单（GRN）审批流程进行成本效益比评估。

秘书长的意见

该项建议已经接受。

目前，Quantum 系统中不存在此项功能。在联合国开发计划署的支持下，国际民航组织将评估实施 GRN 审批流程的可行性。

负责单位：行政服务局/信息通信技术处（ADB/ICT）

目标日期：2027 年 12 月 31 日

3 关于财务报表的重要调查结果

82. SFAO 的结论是，2025 年财务报表的编制依照了《国际公共部门会计准则》（IPSAS）和国际民航组织《财务条例》。SFAO 就这些财务报表发表了无保留的审计意见。
83. 本年新的机构资源规划系统的实施导致工作量大大增加。本组织为编制高质量的财务报告作出了相当大的努力。本组织成功使用新机构资源规划系统的报告功能准备了各项财务报表。财务报表在列报和透明披露方面符合准则。瑞士联邦审计署得出了如下所示一些调查结果，并指出存在若干审计差异（见§ 135）。

3.1 持续经营假设

84. 2025 年的财务报表是在持续经营的基础上编制的。根据管理层编制的 2026 年现金预测，到 2025 年底，本组织将保持足够的资金余额来满足其到 2026 年末的业务需求。这一预计现金水平将约为全年四至六个月的支出额。
85. 周转基金（WCF）是流动资金出现问题时的缓冲资金，数额为 800 万美元（1 090 万加元）。这大约相当于经常方案一个月的支出。此外，国际民航组织还有高达 300 万加元的非正式借款权。
86. 尽管 2025 年度出现 150 万加元的赤字，但截至 2025 年底，国际民航组织仍实现了 2 630 万加元的正净资产，而 2024 年底这一数字为 1 000 万加元。这一增长主要是由于离职后健康保险（ASHI）的精算收益（1 790 万加元）

🔍 瑞士联邦审计署的评估

87. 瑞士联邦审计署未注意到任何情况，表明截至 2026 年底的国际民航组织持续经营能力方面存在重大不确定性。

3.2 2025 年新国际公共部门会计准则实施

88. 四项新国际公共部门会计准则自 2025 年起正式施行。

IPSAS 43（租赁准则）

89. 国际民航组织制定租赁相关政策，核算出 2025 年 1 月 1 日使用权资产与租赁负债金额。本次采用修正追溯法完成准则过渡，未重述上年度财务数据。瑞士联邦审计署审核认可该政策，并就核算工作出具如下意见。
90. 为简化核算流程，国际民航组织统一按单一币种利率核算使用权资产与租赁负债。但依据准则要求，需根据资产类别（如办公场所、设备）及租赁期限区分设定利率。此外，2025 年地区办事处办公面积扩增事项被计入 2025 年 1 月 1 日期初余额，该笔业务应作为本年度成本调整处理。另有

一份租赁合同未按全年周期计提折旧。年末还对使用权资产开展重估，而该资产属于非货币性资产，应按历史成本计量，年度折旧需依据加元折算后的历史原值计提。

91. 经瑞士联邦审计署测算，使用权资产应调增 30 万加元，同期折旧费用等额调减。该笔金额影响较小，故未做账务更正。
92. 审计期间，已调整现金流量表中使用权资产与租赁负债列报方式，如实体现租赁业务的非现金属性。

IPSAS 44（持有待售非当期资产与终止经营）

93. 该项新准则 2025 年暂不适用于国际民航组织。

IPSAS 45（财产、厂房及设备）

94. 该准则主要变动集中于文物资产的确认与计量。瑞士联邦审计署审核认可国际民航组织相关核算政策。文物资产因具备象征价值未纳入账务核算，相关信息已在 2025 年财务报表中充分披露。

IPSAS 46（计量）

95. 瑞士联邦审计署审核认可相关政策，该准则未对国际民航组织 2025 年度财务报表产生影响。

2026 年及后续生效的新 IPSAS 准则

96. 多项会计准则将于 2026 年及往后陆续施行。准则落地需开展大量工作，部分账务交易还需追溯重述。其中，新收入准则 IPSAS 47、转移费用准则 IPSAS 48 自 2026 年 1 月 1 日起生效；2025 年施行的租赁准则 IPSAS43，也将于 2027 年 1 月 1 日针对优惠租赁相关内容修订完善。2025 年财务报表附注一已详尽列明各项新准则概况。

瑞士联邦审计署的评估

97. 2025 年度财务报表对新国际公共部门会计准则应用合规。审计发现租赁核算存在少量小额错报，不构成重大差错。国际民航组织后续落实新准则仍需投入大量工作。

3.3 记账本位币

记账本位币变更

98. 2024 年及以前，国际民航组织财务报表采用加元、美元双记账本位币。财务状况表按期末汇率折算为列报货币加元，财务业绩表采用平均汇率折算，折算差额计入权益，金额不足 10 万加元。
99. 2025 年上线全新量子 Quantum 管理系统后，机构重新评估记账本位币。认定能力实施和发展项目及联合融资基金不再属于境外经营，统一采用加元作为单一记账本位币。本位币与列报货币不再产生折算差额，所有汇兑损益均计入财务业绩表。此举大幅简化系统配置与会计核算流程，本次终止双本位币核算作为会计政策变更予以披露。

100. 民航发展和实施项目活动和联合融资基金主要仍以美元开展运营。在此情形下，IPSAS 4 并未规定需变更功能货币。但国际民航组织证实，会计核算方式调整对 2025 年度财务报表及近年财报均无重大影响。财政行政事务办公室已审核并认可该项会计政策变更。依据国际公共部门会计准则第 3 号，会计政策变更需重编财务报表；鉴于本次变动对报表影响微小，本次未做重述调整。国际民航组织已在财务报表附注中完整披露该项变更事宜。

3.4 现金、现金等价物和投资

银行确认函

101. 依据国际民航组织《财务条例》附件 B 要求，财政行政事务办公室已向所有银行发函并取得银行确认函。核对后未发现银行回函与账面记录存在不明差异。
102. 截至 2025 年 12 月 31 日，国际民航组织计提现金、现金等价物及投资预期信用损失 40 万加元。该风险主要源自西非地区办公室合作的无评级银行。

3.5 应收款、预付款和其他流动资产

国际民航组织因支付赔偿金而应收联合国开发计划署（UNDP）的款项

103. 国际民航组织每月向联合国开发计划署资助项目的因公殉职工作人员遗属发放抚恤金，并通过项目清算账户向该机构上报相关开支。2025 年此项年度支出为 10 万加元。自 2010 年起，联合国开发计划署始终未拨付对应款项。
104. 2024 年，瑞士联邦审计署建议国际民航组织继续追讨相关补偿欠款，国际民航组织已依规推进追偿工作。目前正联合法务部门开展款项核查。组织分别于 2025 年 5 月、2026 年 2 月致函对方，暂未收到回复。
105. 截至 2025 年 12 月 31 日，累计应收款项达 140 万加元。此外，计提 80 万加元负债准备金，金额与 2024 年持平，该数值依据精算测算得出，用于预留后续向受益家属发放抚恤金的资金。该准备金需由精算人员定期评估，周期至少两至三年一次。

106. 由于联合国开发计划署自 2010 年起不再偿付款项，代付费用目前均由国际民航组织自行承担。相关追偿事宜仍在推进，财报中该项应收款项全额计提减值、以及未来支出准备金的核算口径无误。瑞士联邦审计署仍建议持续跟进款项追回工作。

医保费用截止核算

107. 部分项目将医保福利纳入当地专业人员薪酬待遇，由国际民航组织统一缴纳保费，保障周期为 2025 年 7 月 1 日至 2026 年 6 月 30 日。年末账务未对归属 2026 年度的 60 万加元预付费用做截止调整分录，由此产生审计差异。

供应商预付款入账时间

108. 一笔 40 万加元款项实际 2026 年 1 月支付，却在 2025 年 12 月提前挂记供应商预付款项。年末需冲销该笔预付款及对应应付账款，该问题仅造成报表列报层面的审计差异。

3.6 财产、厂房及设备

足折旧资产迁移

109. 切换至新版企业资源管理系统时，因数据导入文件出错，部分尚存残值的资产被误标记为已全额计提折旧。2025 年 4 月 1 日至 12 月 31 日期间，该类资产未计提折旧。致使当年折旧费用少计，固定资产账面净值虚增 20 万加元。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

110. 本年度折旧少计、固定资产虚增合计 20 万加元，影响金额较小，瑞士联邦审计署不将其列为审计差异，国际民航组织需在下一年度修正该错报。

3.7 应付账款与应计负债

法律诉讼

111. 2026 年 1 月 1 日起，联合国争议法庭正式取代国际民航组织申诉委员会。多名发展和实施项目离职员工发起多起诉讼，主张获取合同约定外的额外款项。依据项目协议、相关文件及约定，民航组织认为此类索赔产生的财务负债应由相关所属政府承担。此外，组织尚有多项纠纷分别处于联合国上诉法庭、联合国争议法庭及原民航申诉委员会审理阶段。判定多数索赔存在资金流出可能性，但达不到极大概率标准；仅单一案件按预估资金流出金额计提负债准备金。

112. 国际民航组织对诉讼仲裁案件的预估合理。2025 年 12 月 31 日计提的准备金金额准确，相关信息披露合规恰当。

3.8 员工福利

113. 员工福利负债包括离职后健康保险（ASHI）、回国补助金和年假。

离职后健康保险（ASHI）

114. 离职后健康保险是为符合特定标准的员工建立社会保障计划的一项内容。其在符合条件的员工退休期间，按照与在职员工相同的健康计划提供医疗保险。国际民航组织的医疗福利计划（MBP）是一个自筹资金的计划，其由非合并基金及咨询机构，即健康和人寿保险委员会（HLIC）独立管理。
115. 医疗福利计划由第三方服务提供者（Cigna）管理。它报销国际民航组织和其他参加机构参与此计划的员工所承担的、经医学认可的医疗保健费用。Cigna 未经 ISAE 3402 认证，因此，需要国际民航组织采取额外的保证行动。
116. 2024 年，监督办审查了向 Cigna 支付的款项。它得出的结论是，现有的内部控制总体有效，但查明了需要进一步加强控制的方面。
117. 医疗索赔对于计算国际民航组织财务报表中与离职后健康保险有关的负债有影响，因为此等索赔会计入对未来预期索赔额做出假设的评估结果中。但其考虑为多年的平均索赔，仅对假设产生部分影响，因此，一些不当索赔的影响不会很大。但是，国际民航组织仍须确保与医疗索赔有关的任何费用都是合理的。为此，瑞士联邦审计署鼓励国际民航组织根据得出的结果继续进行分析 and 抽样审查。
118. 离职后健康保险被归类为《国际公共部门会计准则第 39 号》规定的离职后福利计划。相关精算估值由一名独立的外部专家进行。设定受益计划的会计处理较为复杂，且受各种假设的影响。瑞士联邦审计署与管理层探讨了此等假设，并评估了这些假设的合理性及其与《国际公共部门会计准则第 39 号》的合规性。
119. 截至 2025 年 12 月 31 日，离职后健康保险的负债估计为 9 670 万加元，并已记入循环基金，该基金自成立以来每年都有累计赤字。2025 年的负债减少了 1 240 万加元或 11%。
120. 离职后健康保险负债仍然没有得到供资，国际民航组织以现收现付的方式支付相关费用。由于退休人员的人数预计会增加，而退休人员的医疗费用通常较高，国际民航组织今后将不得不支付更高的福利。2024 年，理事会决定分阶段为离职后健康保险负债供资，以减轻对本组织未来财务状况和现金流的重大影响。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

121. 计算离职后健康保险负债的精算假设是合理的，并且符合《国际公共部门会计准则》第 39 号。没有供资的离职后健康保险负债对本组织构成潜在的财务风险。SFAO 鼓励国际民航组织每年密切监测这一情况。SFAO 继续鼓励国际民航组织考虑要求 Cigna 提供 ISAE 3402 报告的益处，以确保索赔处理不当的风险得到充分涵盖。最好的办法是与使用该提供者服务的联合国其他实体共同提出申请。
122. 因内部抵销分录入账时点问题，尚未向精算机构完整提供福利发放数据。此次精算评估中，精算收益少计、雇主缴款多计，差额合计 60 万加元，也造成同等金额费用虚增，形成审计差异。

年假

123. 与年假余额有关的负债采用精算方法计算，其中包括加薪、对年假余额变化的预期等假设。年假是根据已完成的服务天数发放的，可在下一年度任何时候使用。其属于普通的假期余额。
124. 对年假负债的精算以截至 10 月 31 日的本组织人员数据为依据。考虑到负债应最好体现截至 12 月 31 日的负债，因此，使用截至 12 月 31 日的数据将显示截至该日期的实际年假余额的更准确结果。年假负债的任何变动都通过财务执行情况表予以记录，因此会受到所用假设变化的影响。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

125. 年假的精算假设合理，且符合《国际公共部门会计准则第 39 号》规定。

国际专家的回国和其他福利

126. 对于 CDIP 国际专家，国际民航组织记录短期负债（应计），以支付 CDIP 项目工作人员离职时的任何离职回国补助金和年假费用。国际民航组织《外勤人员细则》规定了此类福利。应计项目用于结算离职金。

🔍 瑞士联邦审计署的评估

127. 用于计算国际专家的离职回国补助金和其他福利的精算假设是合理的，符合《国际公共部门会计准则第 39 号》规定。

联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）

128. 国际民航组织通过其员工作为成员组织隶属于联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）。与离职后健康保险计划相反，国际民航组织没有考虑该养恤金计划的养老金负债。由于联合国合办工作人员养恤基金无法单独计算受保人或受保组织的养恤金义务，因此其不被视为《国际公共部门会计准则第 39 号》规定的设定受益计划。因此，不可能对国际民航组织承担的相应风险作出可靠估计。正因如此，国际民航组织的财务报表中没有出现该养恤金计划的精算负债。

129. 联合国养恤金计划的特点在财务报表的附注 2.10.7 中作了概述。在其最近发布的截至 2023 年 12 月 31 日的精算估值中，联合国合办工作人员养恤基金的结论是，不要求根据《养恤基金条例》第 26 条提供弥补缺额款。若将来因精算短缺而援引第 26 条，则会要求国际民航组织提供弥补缺额款。目前正在开展截止 2025 年 12 月 31 日的价值评估工作。

瑞士联邦审计署的评估

130. 联合国合办工作人员养恤基金对本组织而言是一大潜在财务风险，需每年进行监测。瑞士联邦审计署继续鼓励国际民航组织密切监测这一情况。

3.9 贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项

北大西洋高度监测系统协议

131. 国际民航组织管理着一个基金，用于核算根据北大西洋高度监测系统协议的规定进行的财务交易。截至 2025 年 12 月 31 日，这项基金余额为 110 万加元。这项协议应终止并由新协议取代。与此同时，当前协议仍然有效。由于并非所有各方都已签署新协议，目前的协议继续有效。剩余款项的分配尚未确定。由于该协议是一项成本回收方案，预计国际民航组织不会保留这笔余额。关于关闭该基金和分配剩余资金的讨论正在进行。

3.10 一般运营支出

新的机构资源规划系统的实施和运行费用

132. 2023 年，国际民航组织与开发署签署了关于实施新的机构资源规划系统“Quantum”的谅解备忘录（MoU）。2025 年，开发署向国际民航组织开具了与该项目有关的实施和运行费用发票，金额为 300 万加元（2023 年和 2024 年共计：600 万加元）。由于国际民航组织对机构资源规划系统没有控制权，因此不符合确认为无形资产的评价指标。此外，该合同属于服务合同，不符合租赁条件。这些费用已全额确认为一般运营支出。联合国开发计划署或国际民航组织均可在提前 6 个月发出通知后终止谅解备忘录。

瑞士联邦审计署的评估

133. 会计处置是正确的。瑞士联邦审计署再次提醒国际民航组织，留意谅解备忘录中六个月解约通知条款带来的相关风险。

4 审计差额

134. 包括遗漏在内的差错（无论是个别的还是累积的差错），如果可以合理预期其可能影响财务报表使用者据此作出的经济决策，则视为重大差错。瑞士联邦审计署认为，个别错报数额如果超过 25 万加元，则将其视为重大错报。若差错总额超过 320 万加元，则差错对整个财务报表解释的影响被视为重大影响。

4.1 更正和未更正错报摘要

135. 瑞士联邦审计署查出两项审计差异，管理层已决定审计期间完成修正。其余单项及合计错报金额均低于 320 万加元，对 2025 年财务报表不构成重大影响，故不予调整。

说明	本年度盈余/赤字 (百万加元)	净资产 (百万加元)
审计差额前余额	(0.906)	26.320
已更正审计差额		
供应商预付款截止性差异：42.3 万加元（见第 108 段）	—	—
ASHI 估值调整：62.6 万加元（见第 122 段）	(0.626)	—
现金流量表使用权资产与租赁负债列报差异：622.2 万加元（见第 92 段）	—	—
审计差额更正后余额（财务报表列报数）	(1.532)	26.320
未更正审计差额		
IPSAS 43 租赁核算差异：28.5 万加元（见第 91 段）	0.285	0.285
医疗保险费用截止性差异：57.7 万加元（见第 107 段）	0.577	0.577
本年度更正的上年度审计差额影响		
无	—	—
全部审计差异调整后余额	(0.670)	27.182

4.2 信息不足或列报不正确

136. 瑞士联邦审计署发现了 2025 年财务报表披露中的一些小的错报。管理层已在审计期间全部予以纠正。

5 对先前建议的跟进

137. 瑞士联邦审计署跟进往期财务及绩效外部审计未办结建议。18 项建议中，过去 12 个月已落实 8 项，截至 2026 年 4 月 30 日仍有 10 项待推进。其中 1 项建议获准延后完成时限，3 项已逾期。相关明细可在内部监督办公室管理的 TeamMate + 系统中查询。

5.1 已实施的建议

138. 瑞士联邦审计署认为以下建议在过去 12 个月内已得到实施。

审计报告及建议（国际民航组织内部参考）
国际民航组织技术合作项目 NAM19801（EA-REP-2021-C）
建议 1：CDI — 项目实际成本自动查询功能
2022 年度财务报表审计（ER-REP-2022-B）
建议 8：CDI — 项目管理费用确认核算
新版企业资源管理系统建设阶段性审计结论（EA-REP-2023-B）
建议 1：ADB/ICT— Quantum 系统业务需求适配性
2023 年度财务报表审计（EA-REP-2023-C）
建议 4：CDI — 资金审核执行双人复核机制
2022-2025 信息技术战略行动计划落地阶段性成果（EA-REP-2024-A）
建议 4：ADB/ICT — 系统整合规划、范围及预算
新版企业资源管理系统建设项目（EA-REP-2025-A）
建议 8：ADB/ICT— 后续技术运维团队定岗界定
安全安保监督项目审计（EA-REP-2025-B）
建议 1：ADB/ICT — 落实资金保障
国际民航组织总部顾问聘用审计（EA-REP-2025-C）
建议 3：ADB — 跨部门服务采购管理

5.2 待落实的建议

139. 瑞士联邦审计署表示，截至 2026 年 4 月 30 日，下述建议仍未落实，同时包含完成时限晚于该日期的事项。

审计报告及建议（国际民航组织内部参考）

2021 年度财务报表审计（EA-REP-2021-A）

建议 9：ADB/PCL — 简化固定资产审批流程（已逾期，原定完成日 2025 年 6 月 30 日）

2022 年度财务报表审计（ER-REP-2022-B）

建议 6：ADB/PCL — 搭建非信息技术设备盘点工具（已逾期，原定完成日 2025 年 6 月 30 日）

秘书处及代表团人员邮箱账号技术隔离流程审计（EA-REP-2023-A）

建议 1：ADB/ICT — 销毁或彻底清除原有硬盘数据（已逾期，原定完成日 2025 年 12 月 31 日）

2023 年度财务报表审计（EA-REP-2023-C）

建议 7：FIN — 向联合国开发计划署追讨补偿款项（获准延期至 2027 年 12 月 31 日）

2022-2025 年信息技术战略行动计划落地阶段性成果（EA-REP-2024-A）

建议 3：ADB/ICT — 云端系统迁移工作（完成日 2026 年 12 月 31 日）

安全安保监督项目审计（EA-REP-2025-B）

建议 2：ADB/ICT — 厘清岗位职责权限（完成日 2027 年 7 月 31 日）

建议 3：ADB/ICT — 数据分析应用落地（完成日 2026 年 12 月 31 日）

国际民航组织总部顾问聘用事项审计（EA-REP-2025-C）

建议 1：ADB — 评估顾问外派相关风险（完成日 2026 年 6 月 30 日）

建议 2：ADB — 梳理业务协同空间（完成日 2026 年 9 月 30 日）

建议 4：ADB — 人员资源动态管控（完成日 2026 年 9 月 30 日）

2026 年 5 月 22 日，伯尔尼

瑞士联邦审计署

 Jeannet Eric Serge NJRIBJ
08.05.2026
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

副署长
Eric-Serge Jeannet

 Koehli Martin OMQKGC
08.05.2026
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

能力中心主任
Martin Köhli

ISBN 978-92-858-0241-7



9 78 92 85 8 0 2 4 1 7