



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ٣ من جدول الأعمال: البيانات المالية للناقلين الجويين

تأثير الإبلاغ عن البيانات المالية للناقلين الجويين على توقعات الحركة الجوية - الرسوم الإضافية

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

أصبحت رسوم الوقود الإضافية عاملاً هاماً أكثر فأكثر في إيرادات التشغيل للناقل الجوي. ويمكن أن يؤثر تقديم البلاغات غير الموحدة وحساب رسوم الوقود الإضافية على أنشطة الأيكاو في مجال التحليل والتوقعات. ولذلك أوصى الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/14) بإدخال التعديلات الملائمة على نموذج الإبلاغ الحالي EF ليشمل رسوم الوقود الإضافية والرسوم الإضافية المشابهة في التعليمات الخاصة بتقديم البلاغات المرتبطة بالنموذج EF لتحديد البند الذي ينبغي أن ترد تحته رسوم الوقود الإضافية وغيرها من الرسوم الإضافية على نحو واضح. يرد الاجراء المعروض على الشعبة في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ تعالج ورقة العمل هذه قواعد البلاغات غير الموحدة للبيانات المالية في بيان الإيرادات للناقلين الجويين والتأثير الذي يمكن أن يحدث في أنشطة الأيكاو في مجال التحليل والتوقعات.

٢- رسوم الوقود الإضافية

١-٢ بطبيعته، الرسم الإضافي هو مبلغ إضافي مُضاف إلى التكلفة العادية لمنتج ما. وفي حالة زيادة كبيرة في سعر الوقود، يقدم الناقلون الجويون عادة رسوم الوقود الإضافي لموازنة الارتفاع في تكاليف الوقود الخاصة بهم. وهذه الرسوم الإضافية عبارة عن مبلغ يدفعه عميل الناقل الجوي، بالإضافة إلى سعر تذكرة السفر المحددة في قيمة الأسعار، ويمكن أن تكون مهمة للغاية، حيث كانت خلال آخر أزمة نفط حدثت في النصف الأول من عام ٢٠٠٨، تتراوح من ١٠ إلى ٢٥ في المائة من السعر العادي الذي يفرضه الناقل الجوي. وبالتالي من المهم معرفة كيفية ورود هذه الرسوم الإضافية في بيانات الأرباح والخسائر الخاص بالناقلين الجويين، وعلى وجه التحديد في البيانات التي تقدم إلى الأيكاو عندما يبلغ عنها كيانات مالية للناقلين الجويين في النموذج EF.

٢-٢ وبالإضافة إلى ذلك، نظرا إلى أنه يمكن أيضا إلغاء هذه الرسوم من قبل الناقلين الجويين عندما تكون أسعار الوقود في انخفاض، فإن المعالجة المحاسبية الأولى ستتأثر أيضا بفعل الفترات التي تكون رسوم الوقود الإضافية فيها قد ألغيت.

٣-٢ المعالجة المحاسبية العامة لرسوم الوقود الإضافية

١-٣-٢ يختلف أسلوب المحاسبة حسب ما هو منصوص عليه في معايير المحاسبة الوطنية من دولة إلى أخرى. إلا أن معايير المحاسبة المعتمدة دوليا مثل المعايير الدولية للتقارير المالية^١ والمبادئ المحاسبية المقبولة بصفة عامة في الولايات المتحدة تتطلب أن تكون الرسوم الإضافية جزءا من إيرادات التشغيل. وبطبيعتها، فإن الرسوم الإضافية هي إيرادات تشغيلية يقابلها ارتفاع في تكاليف العمليات التشغيلية، وهي في هذه الحالة تكاليف وقود الناقلين الجويين. ونظرا للمبالغ العالمية الهامة التي تمثلها رسوم الوقود الإضافية هذه، فإن المعايير المحاسبية المعتمدة دوليا لا تسمح بتضمين هذه الرسوم الإضافية في تكاليف الوقود. وبالتالي، ينبغي أن تبلغ تكاليف الوقود دون خفضها بواسطة المبلغ المقابل لرسوم الوقود الإضافية وهذا يعني أنه يجب أن ترد رسوم الوقود الإضافية كإيرادات تشغيلية وليس كإيرادات غير تشغيلية.

٢-٣-٢ حتى في إطار الفئة العامة لإيرادات التشغيل، لا يزال هناك غموض محتمل بالنسبة للناقلين الجويين بشأن تصنيف رسوم الوقود الإضافية.

٣- الرسوم الإضافية الأخرى

١-٣ بالإضافة إلى رسوم الوقود الإضافية، يمكن تطبيق رسوم إضافية أخرى، مثل الرسوم الإضافية على الأمتعة، مثلا على ارتفاع سعر الوقود (كما سجل ذلك أثناء أزمة النفط الأخيرة في عام ٢٠٠٨)، أو حتى رسوم التأمين الإضافية التي تم تطبيقها خلال فترات زمنية محددة، مثل ما حدث خلال حرب العراق سنة ١٩٩١ أو بعد هجمات ١١ سبتمبر ٢٠٠١.

٢-٣ وبينما يتم تصنيف الرسوم الإضافية المفروضة على الأمتعة في إطار بند "الأمتعة الزائدة"، فإنه من الصعب أكثر تصنيف رسوم التأمين الإضافية أو أي نوع آخر من الرسوم الإضافية التي يمكن تنفيذها في ظل ظروف خاصة.

٤- التأثير على المؤشرات الرئيسية والتوقعات المقبلة بسبب التباين في الإبلاغ

١-٤ تتميز مختلف أساليب المحاسبة أو الإبلاغ بشأن رسوم الوقود الإضافية باحتمال التأثير على إيرادات الركاب ونتائج التشغيل إضافة إلى تكاليف وحدة الإنتاج كما هو مبين في الجدول أدناه. وهذه، بدورها، تحرف النتائج التحليلية وتحديد المعايير النموذجية بين الناقلين في كل دولة أو إقليم.

تم حسابه بوصفه	سيحدث تأثيرا	سيحدث تغييرا
بند غير تشغيلي	إيرادات التشغيل وإيرادات الركاب	نواتج التشغيل ونواتج الركاب
خفض في تكاليف الوقود	تكاليف التشغيل، إيرادات التشغيل وإيرادات الركاب	تكاليف وحدة الإنتاج، نواتج التشغيل ونواتج الركاب
بصفة منفصلة في إطار إيرادات أخرى كجزء من إيرادات التشغيل	إيرادات الركاب	نواتج الركاب

^١ على وجه التحديد المعيار الدولي للتقارير المالية ذي الصلة: معيار المحاسبة الدولية (IAS 18) الذي يعالج الاعتراف بالإيرادات.

٤-٢ ولأغراض الإبلاغ عن الاحصاءات، يحدد النموذج EF إيرادات الركاب بوصفها "جميع الإيرادات المحصلة من نقل المسافرين على رحلات منتظمة، بعد اقتطاع الخصومات المطبقة والتخفيضات والتعريفات التناسبية المطبقة فيما بين الخطوط الجوية".

٤-٣ لا توجد إشارة واضحة للناقلين الجويين بشأن كيفية الإبلاغ عن الأموال ذات الصلة برسوم الوقود الإضافية أو أي رسوم إضافية أخرى تم تحصيلها من الركاب وهذا يعني أن كل ناقل جوي سيتبع قواعده المحاسبية الخاصة به. ويمكن أن يؤثر هذا النقص في التعليمات على توقعات الحركة الجوية. ويمكن أن تمثل المتغيرات المستقلة الرئيسية في معظم نماذج توقعات حركة الركاب والمعياري الاقتصادي (عادة الناتج القومي الإجمالي)، وسعر التذكرة التي تمثل ناتج الراكب كبديل، أن تكون حافزا مهما آخر. وبالتالي، ستؤثر معظم التقلبات في النواتج، كما اتضح بكل تأكيد ذلك خلال أزمة النفط الأخيرة عام ٢٠٠٨، على مرونة الأسعار وبالتالي على نتائج التوقعات.

٤-٤ ويقترح بالتالي إضافة تعليمات إبلاغ الملائمة بشأن حساب الرسوم الإضافية إلى التعليمات الحالية بشأن إيرادات الركاب التي تم تحديدها بوضوح في نموذج EF للايكاو بشأن الإبلاغ عن البيانات المالية. ونظرا لأن رسوم الوقود الإضافية تمثل تعديلا في السعر، فمن الممكن التوصية بوجوب إدراج الناقلين الجويين لهذه الرسوم في إيرادات الركاب، بصرف النظر عن أنها قد تحسب في إطار حساب خاص بإيرادات التشغيل.

٤-٥ توصية الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/14-13). أوصى فريق الخبراء أن تشمل التعديلات المناسبة الواجب إدخالها على نموذج الإبلاغ الحالي EF رسوم الوقود الإضافية والرسوم الإضافية المشابهة في النموذج EF.

٥- الإجراءات المعروض على الشعبة

٥-١ يرجى من الشعبة أن توصي بتعديل تعليمات الإبلاغ الحالية لإيرادات الركاب المبينة في النموذج EF تحت البندين ١-١ و ١-٢ على النحو التالي:

الراكب (البند ١-١). إدراج جميع الإيرادات المحصلة من نقل الركاب على رحلات منتظمة، بعد اقتطاع الخصومات المعمول بها والتخفيضات والتعريفات التناسبية المطبقة فيما بين الخطوط الجوية. أما في حالة العروض الترويجية (مثل "اثنان بسعر واحد")، فإنه يتعين فرض رسم إجمالي إيراد الراكب عن التذكريتين مع التخفيض المعمول به على نحو يعكس الإيراد الصافي لقيمة التذكرة الواحدة. أما بالنسبة للراكب المسافرين بتذاكر سفر صادرة مقابل نقاط مكتسبة في نظام السفر المتكرر، فينبغي أن يدرج صفر في خانة الإيراد. ينبغي أيضا إدراج الأموال التي تم جمعها من الركاب الجويين بشأن الرسوم الإضافية للوقود والرسوم الإضافية الأخرى التي تنتج إيرادات يحتفظ بها الناقل الجوي، أي حيث لا يكون على الناقل التزام لتحويل المبالغ التي تم جمعها بهذه الطريقة إلى الحكومة أو أي هيئة أخرى.

الراكب والأمتعة الزائدة (البند ٢-١). ينبغي إدراج إجمالي الإيرادات الناتجة عن النقل الجوي للراكب والأمتعة الزائدة على رحلات غير مقررة. ينبغي أيضا إدراج الأموال التي تم جمعها من الركاب الجويين بشأن الرسوم الإضافية للوقود والرسوم الإضافية الأخرى التي تنتج عنها إيرادات يحتفظ بها الناقل الجوي، أي حيث لا يكون على الناقل التزام لتحويل المبالغ التي تم جمعها بهذه الطريقة إلى الحكومة أو أي هيئة أخرى.