



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 3 повестки дня. Финансовые данные об авиаперевозчиках

ВЛИЯНИЕ ОТЧЕТНЫХ ДАННЫХ О ФИНАНСАХ КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА ПРОГНОЗЫ В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Дополнительные сборы за топливо становятся все более значительным фактором в получении авиаперевозчиками эксплуатационных доходов. Отсутствие стандартизации в области отчетности и учета дополнительных сборов за топливо могут потенциально повлиять на деятельность ИКАО в областях анализа и прогнозирования. В связи с этим 14-е совещание Группы экспертов по статистике (STAP/14) рекомендовало внести надлежащие поправки в используемую в настоящее время форму отчетности ЕФ и включить в инструкции по отчетности формы ЕФ дополнительные сборы за топливо и аналогичные надбавки с целью четкого определения статьи, по которой следует отчитываться о дополнительных сборах за топливо и прочих надбавках.

Действия Специализированного совещания содержатся в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий документ касается разрозненных правил финансовой отчетности о доходах авиаперевозчиков и влиянии, которое они могут оказать на деятельность ИКАО в области анализа и прогнозирования.

2. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ ЗА ТОПЛИВО

2.1 По определению дополнительный сбор представляет собой дополнительную сумму, добавленную к обычной стоимости продукта. В случае возрастания и так высоких цен на топливо авиаперевозчики обычно вводят дополнительный сбор за топливо с целью сбалансировать увеличение своих собственных расходов на его приобретение. Эти дополнительные сборы

представляют собой сумму, выплаченную клиентом авиаперевозчика сверх объявленной цены за авиаперевозку, и эти суммы могут быть довольно значительными, поскольку в течение последнего нефтяного кризиса в первой половине 2008 года они колебались в пределах 10–20 % от обычной стоимости авиабилета, объявляемой авиаперевозчиком. Поэтому важно знать, как эти дополнительные сборы указываются в отчетах о прибыли и убытках авиаперевозчиков, и в особенности в данных, представляемых ИКАО авиаперевозчиками формой EF.

2.2 Кроме того, с учетом того, что авиаперевозчики могут аннулировать эти дополнительные сборы при снижении цен на топливо, в этом случае первоначальный порядок учета также будет подлежать влиянию периодов времени, во время которых были отменены дополнительные сборы.

2.3 **Общий порядок учета дополнительных сборов за топливо**

2.3.1 Предписываемый национальными стандартами метод бухгалтерского учета варьируется в различных государствах. Однако принятый на международном уровне стандарт бухгалтерского учета, как например международный стандарт финансовой отчетности (МСФО)¹ и общепринятые принципы бухгалтерского учета (ОПБУ) США требуют включать дополнительные сборы в статьи дохода от эксплуатации. В соответствии с определением дополнительные сборы представляют собой доходы от эксплуатации, которые сопряжены с повышением эксплуатационных расходов, и в данном случае покрывают расходы авиаперевозчиков на приобретение горючего. С учетом существенных размеров в глобальном масштабе этих дополнительных сборов за топливо, принятые на международном уровне стандарты бухгалтерского учета не позволяют связывать эти дополнительные сборы с расходами на приобретение топлива. Однако о расходах на топливо необходимо отчитываться без вычета из них соответствующей суммы дополнительных сборов, а это означает, что дополнительные сборы за топливо необходимо отразить в виде эксплуатационных доходов, а не в качестве не связанной с эксплуатацией прибыли.

2.3.2 Даже в рамках широкой категории эксплуатационных доходов у авиакомпаний все еще имеется потенциальная неопределенность в отношении классификации дополнительных сборов за топливо.

3. **ПРОЧИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ**

3.1 Помимо дополнительных сборов за топливо могут применяться и другие дополнительные сборы, такие как дополнительные сборы за багаж, связанные, например, с повышением цен на топливо (как это было отмечено в ходе последнего нефтяного кризиса в 2008 году), или даже дополнительные страховые сборы, которые применяются в течение конкретного периода, как, например, во время войны в Ираке в 1991 году или после атак 11 сентября 2001 года.

3.2 Хотя дополнительные сборы за багаж классифицируются по статье "Сверхнормативный багаж", еще более сложно классифицировать дополнительные страховые сборы или любые другие виды сборов, которые могут быть применены в особых случаях.

¹ Точнее, соответствующий стандарт МСФО: международный стандарт бухгалтерского учета (МСБУ 18), касающийся учета доходов.

4. ВЛИЯНИЕ РАЗЛИЧИЙ МЕТОДОВ ОТЧЕТНОСТИ НА КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ И БУДУЩИЕ ПРОГНОЗЫ

4.1 Различные методы учета или отчетности о дополнительных сборах за топливо потенциально влияют на доходы от перевозки пассажиров и эксплуатационные доходы, а также на удельную себестоимость, которая приводится ниже. В свою очередь, они искажают результаты анализов и нарушают основной порядок учета перевозчиков в каждом государстве или в каждом регионе.

Учитывается как	Окажет влияние на	Изменит
Неэксплуатационная статья	Доходы за счет эксплуатации и обслуживания пассажиров	Прибыль, полученную в результате эксплуатации и обслуживания пассажиров
Сокращение расходов на топливо	Эксплуатационные расходы, доходы в результате эксплуатации и обслуживания пассажиров	Удельные затраты, прибыль за счет эксплуатации и обслуживания пассажиров
Отдельная статья среди прочих доходов в части эксплуатационных доходов	Доходы за обслуживание пассажиров	Прибыль за обслуживание пассажиров

4.2 В целях статистической отчетности форма ЕФ определяет доходы за счет обслуживания пассажиров как *"все доходы, полученные в результате перевозки пассажиров на регулярных рейсах после вычета соответствующих скидок, частичных денежных возвратов и пропорционально распределенного сквозного тарифа авиакомпаний"*.

4.3 Для перевозчиков нет четких указаний относительно отчетности о денежных средствах, полученных с пассажиров за топливо и прочее обслуживание в виде дополнительных сборов, а это означает только то, что каждый перевозчик будет следовать своим собственным правилам финансовой отчетности. Отсутствие инструкций может повлиять на подготовку прогнозов перевозок. Другой важной движущей силой могут стать ключевые независимые величины, применяемые в большинстве моделей прогнозирования пассажирских перевозок, экономических параметров (обычно ВВП), цен на билеты, которые представляют собой показатель прибыли за обслуживание пассажиров. Таким образом, основные колебания прибыли, как выяснилось во время последнего нефтяного кризиса в 2008 году, несомненно, повлияют на эластичность ценообразования и вследствие этого на результаты прогнозов.

4.4 Поэтому предлагается добавить соответствующие инструкции по отчетности о дополнительных сборах в существующие инструкции по финансовой отчетности о доходах за обслуживание пассажиров, указанных в форме ЕФ ИКАО. Поскольку дополнительные сборы за топливо представляют собой ценовую корректировку, авиаперевозчикам можно рекомендовать включать их в общую сумму доходов за обслуживание пассажиров, вне зависимости от того, что они могут быть учтены в специальном отчете об эксплуатационных доходах.

4.5 *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-13).* Группа экспертов рекомендовала внести соответствующие поправки в используемую в настоящее время форму отчетности ЕФ с целью включения в нее дополнительных сборов за топливо и прочее обслуживание.

5. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

5.1 Специализированному совещанию предлагается рекомендовать внесение в существующие в настоящее время инструкции по отчетности о доходах за обслуживание пассажиров в пп. 1.1 и 2.1 формы EF следующей поправки:

- a) *Пассажиры (статья 1.1)*. Указываются все данные о доходах, полученных от перевозок пассажиров регулярными рейсами, за вычетом соответствующих скидок, возврата переплат и интерлайновых пропорциональных распределений сквозных тарифов. В случае предложения льготных тарифов в рекламных целях (к примеру, "два за цену одного") указывается общий доход на пассажиров с обоих билетов с соответствующей скидкой с той целью, чтобы отразить чистый доход от стоимости одного билета. В отношении пассажиров, которые летят по авиабилетам, выданным в рамках программы для часто летающих пассажиров, должен указываться нулевой доход. Также указываются денежные суммы, полученные в результате дополнительных сборов с авиапассажиров за топливо и прочее обслуживание, которые ведут к получению авиаперевозчиками фиксированных доходов, т. е. когда перевозчик не обязан передавать собранные таким образом денежные средства правительственным или каким-либо другим учреждениям.
- b) *Перевозки пассажиров и сверхнормативного багажа (статья 2.1)*. Указывается общая сумма доходов, полученных от перевозки пассажиров и сверхнормативного багажа нерегулярными рейсами. Также указываются денежные суммы, полученные в результате дополнительных сборов с авиапассажиров за топливо и прочее обслуживание, которые ведут к получению авиаперевозчиками фиксированных доходов, т. е. когда перевозчик не обязан передавать собранные таким образом денежные средства правительственным или каким-либо другим учреждениям.