



NOTA DE ESTUDIO

DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009

**Cuestión 3 del
orden del día: Datos financieros de los transportistas aéreos**

**REPERCUSIONES DE LA NOTIFICACIÓN DE LOS DATOS
FINANCIEROS DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS
EN LOS PRONÓSTICOS DE TRÁFICO — OTRAS CUESTIONES**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El modo de contabilizar los programas de viajeros frecuentes (FFP) y las fluctuaciones de los tipos de cambio, al notificar los datos financieros de los transportistas aéreos, tal vez pueda tener repercusiones en las actividades de análisis y pronóstico de la OACI, dado que no refleja fielmente la elasticidad de los precios en relación con la demanda de viajes por vía aérea. En la presente nota se señala también la falta de datos cuantificables para determinar sus repercusiones reales en las mencionadas actividades de la OACI y otras organizaciones. Por ello, la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) convino en invitar a la OACI y la IATA a evaluar las repercusiones de los programas de viajeros frecuentes y las fluctuaciones de los tipos de cambio en las actividades de análisis y pronóstico de las diversas partes interesadas de la aviación civil, mediante un estudio que se enviaría a una selección de afiliados de la IATA.

La medida propuesta a la Reunión departamental figura en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se examinan aquí las reglas de notificación, sin normalizar, de las partidas financieras en el estado de ingresos de los transportistas aéreos y sus posibles repercusiones en las actividades de análisis de la OACI, así como las repercusiones de los ingresos no realizados debido a promociones de comercialización y las diferencias de conversión vinculadas con los tipos de cambio de las divisas.

2. CONTABILIDAD DE LOS PROGRAMAS DE FIDELIDAD Y PROMOCIONALES

2.1 Es práctica común de las líneas aéreas organizar campañas de venta relacionadas con los programas de fidelidad, tales como los de viajeros frecuentes (FFP), o promociones en que se ofrecen billetes “dos por uno”.

2.2 El volumen y la complejidad de las transacciones relacionadas con los programas de viajeros frecuentes¹ no permiten establecer la correspondencia, uno contra uno, de los cupones de vuelo (cupón propio o cupón entre líneas) con el billete de fidelidad o promocional. Debido a ello, los transportistas utilizan dos métodos contables diferentes para los programas de fidelidad: contabilidad de costos diferenciales y contabilidad de ingresos diferidos².

2.3 **Diferencias entre los dos métodos contables**

2.3.1 *Contabilidad de costos diferenciales:* Los costos diferenciales suelen abarcar el costo del combustible, las comodidades para los pasajeros y los costos de venta y emisión de billetes. Según este método, los transportistas registran un pasivo para los costos diferenciales relacionados con los pasajeros que se prevé utilicen sus puntos de viajeros frecuentes. La pérdida de ingresos respecto al billete al que se asigna un valor no se difiere en este método contable, dado que los transportistas consideran que no tienen que diferir ingresos, porque el viajero frecuente que utiliza sus puntos no ocupa el puesto de un pasajero de pago, sino que simplemente utiliza el excedente de capacidad de la aeronave.

2.3.2 *Contabilidad de ingresos diferidos:* En este método, la pérdida de ingresos atribuida al valor justo de todo crédito de kilometraje se difiere hasta que se utilice este último.

2.3.3 En ambos métodos, considerando que los transportistas no pueden seguir cada punto desde su inicio hasta su utilización, se aplican modelos estadísticos para calcular las tendencias de dicha utilización y el pasivo de ingresos futuros. Esto puede dar lugar a posibles discrepancias entre los ingresos diferidos y la utilización, que podrían atribuirse a diversos factores, tales como los que se indican a continuación:

- a) cambios en la popularidad de los programas: dejan de ser válidas las utilizaciones habituales pasadas;
- b) quiebra o fusión de líneas aéreas;
- c) clientes que raras veces utilizan sus puntos o los acumulan para una utilización de mayor alcance;
- d) cambios en la utilización de los puntos y selección de servicios ajenos a los viajes por vía aérea;
- e) dada la exigencia de un número mínimo de puntos, los pasajeros no pueden utilizar sus puntos o no se adhieren al programa de fidelidad del transportista aéreo; y
- f) el período de expiración o “purga” dará lugar a la reinscripción de ingresos diferidos.

2.3.4 Como resultado de lo expuesto, los ingresos reinscritos no corresponderán a los pasajeros embarcados; así, las diferencias entre ingresos diferidos y utilización se traducirán en discrepancias en los ingresos por transporte de pasajeros y el rendimiento por pasajero y, por consiguiente, falsearán todo análisis al respecto.

¹ En enero de 2005, las millas acumuladas de los viajeros frecuentes ascendían a 14 billones, lo que corresponde a 700 mil millones de dólares. Fuente: The Economist, 16 de enero de 2005.

² El método contable de pasivo de ingresos futuros se basa en la definición que figura en la Interpretación núm. 13, *Customer Loyalty Programmes*, según la orientación del International Financial Reporting Instructions Committee (IFRIC).

2.3.5 Al adoptar directrices de contabilidad apropiadas, los transportistas aéreos presentan fielmente su situación financiera a sus propietarios, aunque sus prácticas tal vez no correspondan necesariamente a los requisitos de notificación de entidades como la OACI, la IATA u otras.

3. INSTRUCCIONES PARA LA NOTIFICACIÓN DE PASAJEROS DE PAGO E INGRESOS POR TRANSPORTE DE PASAJEROS

3.1 Con objeto de reflejar las actuales prácticas de comercialización de los transportistas aéreos, la definición de “pasajero de pago” en las instrucciones sobre el tráfico de los transportistas aéreos (Formulario A) abarca, entre otras cosas, la categoría siguiente: *“a) los pasajeros que viajan en virtud de ofertas promocionales (p. ej., “dos por uno”) o programas de fidelidad (p. ej., utilización de puntos de pasajeros frecuentes) que se ofrecen al público.”*

3.2 Así, el número de pasajeros transportados y los pasajeros-kilómetros efectuados que se notifican mediante el Formulario A incluyen pasajeros que viajan en virtud de ofertas promocionales o del programa de fidelidad del transportista aéreo.

3.3 Respecto al modo de tratar los ingresos por transporte de pasajeros en el caso de los programas de promoción, en las instrucciones de Formulario EF se indica lo siguiente: *“Inclúyanse todos los ingresos obtenidos del transporte de pasajeros en vuelos regulares después de haber deducido los descuentos y rebajas aplicables y las tarifas directas prorrateadas entre líneas aéreas. En el caso de ofertas promocionales (es decir, “dos por uno”), se cobrará el ingreso bruto correspondiente a ambos billetes, con el descuento aplicable, de modo que refleje el ingreso neto correspondiente al valor de un billete. Para los pasajeros que viajan con billetes emitidos por canje de puntos de viajeros frecuentes, ha de anotarse un ingreso nulo.”*

3.4 Por consiguiente, en las instrucciones de la OACI relativas a la notificación de los ingresos por transporte de pasajeros no se tienen en cuenta los diversos métodos adoptados por cada transportista aéreo para contabilizar su FFP. En el Formulario EF, en la definición de ingresos por transporte de pasajeros se excluye todo ingreso en el caso de los pasajeros FFP, a diferencia del método contable de ingresos diferidos. En el Formulario A (Tráfico de los transportistas aéreos comerciales), el pasajero FFP se considera como un pasajero de pago, al igual que en el método contable del pasivo de ingresos futuros, pero no así en el método contable de ingresos diferidos.

3.5 No existe ninguna norma de contabilidad autoritativa y concreta que una línea aérea pueda adoptar para su FFP y esta falta de uniformidad en las correspondientes prácticas se refleja en la manera en que los transportistas aéreos notifican sus datos financieros a la OACI; debe examinarse más a fondo la medida en que dichas prácticas podrían dar lugar a análisis erróneos al comparar los rendimientos de todos los transportistas.

4. DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN

4.1 En las normas internacionales de contabilidad se exige que las ventas de billetes realizadas con divisas extranjeras se conviertan en la moneda local al tipo de cambio vigente en el momento de la venta y se notifiquen como ingresos de tráfico en dicha moneda. La mayoría de los transportistas aéreos efectúan un volumen significativo de transacciones (más de la mitad de sus ventas) en otras divisas.

4.2 En el Formulario EF, los transportistas aéreos presentan sus datos financieros en su moneda local. Según el procedimiento aplicado por la OACI, dichos datos se convierten en dólares EUA aplicando el tipo de cambio oficial de fin de año. En la tabla siguiente se indica la variación del dólar EUA respecto a las monedas de algunas grandes economías del mundo.

Moneda	2007–2002 Variación acumulativa %	2007–2006 Variación %
Dólar canadiense	-37,2	-14,9
Euro	-28,8	-10,5
Dólar australiano	18,2	-0,9
Yen	-4,9	-4,2
Rupia de la India	-17,9	-10,9

4.3 Esta diferencia entre el tipo de cambio utilizado para fines de contabilidad y para la notificación a la OACI expone en gran medida a los transportistas internacionales a las fluctuaciones de las divisas. En realidad, sus estados de ingresos podrían ser muy diferentes a sus ingresos de tráfico notificados, sin señalar claramente las variaciones y notificarlas por separado.

4.4 El Formulario EF de información de la OACI y los resultados del cuestionario sobre costos e ingresos (enviado cada año a los Estados) sirven en particular para establecer el rendimiento por pasajero, en dólares EUA, utilizado en las actividades de pronóstico y análisis de la OACI. Dicho rendimiento se calcula basándose en los ingresos del tráfico expresados en dólares EUA.

4.5 Toda fluctuación del valor del dólar EUA respecto a las principales divisas del mundo puede aumentar o reducir el rendimiento por pasajero al convertir este último en dicha moneda. Por consiguiente, en el caso de los transportistas aéreos cuya moneda local no sea el dólar EUA, la conversión a dicha moneda podría afectar a su rendimiento. La OACI estima que, en el caso de los transportistas aéreos no matriculados en los Estados Unidos, los ingresos por transporte de pasajeros en 2007 ascendían a \$260 000 millones EUA.

4.6 Si no se toman, desde el principio, medidas apropiadas para aislar y eliminar estas fluctuaciones de los tipos de cambio, éstas se traducirán por variaciones en el rendimiento que, en el fondo, constituyen elementos negativos que se trasladan durante una serie cronológica y que podrían tener repercusiones en los resultados de los pronósticos de tráfico.

5. FALTA DE DATOS CUANTIFICABLES

5.1 El elemento común de los mencionados temas es que no se ha llevado a cabo ningún estudio para tratar de determinar las repercusiones precisas que las diferencias entre las normas de contabilidad y los procedimientos de notificación podrían tener en el valor real de los ingresos de un transportista aéreo. A falta de datos cuantificables, es difícil determinar subjetivamente sus repercusiones en los análisis y en el elemento de los pronósticos relativo a la elasticidad de los precios.

5.2 *Conclusiones de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14).* El grupo de expertos convino en invitar a la OACI y la IATA a evaluar las repercusiones de los programas de viajeros frecuentes y las fluctuaciones de los tipos de cambio en las actividades de análisis y pronóstico de las diversas partes interesadas de la aviación civil, mediante un estudio que podría enviarse a una selección de afiliados de la IATA.

5.3 Después de la reunión del grupo de expertos, la OACI ha enviado a la IATA una lista de preguntas que se remitiría a sus afiliados con miras a aclarar las cuestiones planteadas en la presente nota. Por su parte, un comité de la IATA está examinando las preguntas de la OACI antes de emprender el estudio.

6. MEDIDA PROPUESTA A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

6.1 Se invita a la Reunión departamental a recomendar que la OACI y la IATA sigan su labor de evaluación de las repercusiones de los programas de viajeros frecuentes y las fluctuaciones de los tipos de cambio en las actividades de análisis y pronóstico de las diversas partes interesadas de la aviación civil, mediante un estudio que podría enviarse a una selección de afiliados de la IATA.

— FIN —