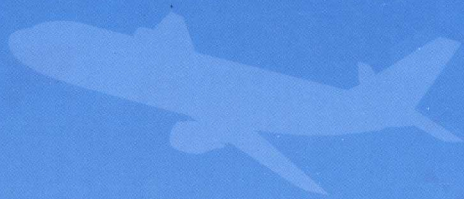


高等教育自学考试民航专业指定教材

航空收入结算教程

HANGKONG SHOURU JIESUAN JIAOCHENG

陈大树 编著



中国民航出版社

航空收入结算教程

陈大树 编著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

航空收入结算教程/陈大树编著. —北京: 中国民航出版社, 2009. 10

ISBN 978-7-80110-936-1

I. 航… II. 陈… III. 航空运输 - 结算业务 - 教材
IV. F560.68

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 177291 号

责任编辑: 刘庆胜 杨玉芹

航空收入结算教程

陈大树 编著

出版 中国民航出版社
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版 中国民航出版社照排室
印刷 中国电影出版社印刷厂
发行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开本 787 × 1092 1/16
印张 13.75
字数 311 千字
印数 3000 册
版本 2010 年 1 月第 1 版 2010 年 1 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-80110-936-1
定价 36.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

航空收入结算是在 20 世纪初,伴随着航空运输业务的产生而产生的,并随着航空运输业的发展而不断完善。中国民航收入结算业务已具有 50 多年的发展历史,对民航运输企业的重要性日益增强,民航运输业的发展变化对民航收入结算提出了许多新的需求。

编写本教程的目的是:在读者已掌握民航运输专业知识的基础上,进一步学习有关航空收入结算的专业基础知识。航空收入结算是民航财务会计的重要组成部分,通过本教程的学习能够了解航空收入结算的基本原理与基本方法;熟悉航空收入结算的业务流程及工作内容;掌握航空收入结算的规则以及销售承运配比、运价审核、比例分摊、联运账款清算等结算过程中的基本技能;了解航空收入结算业务的最新动态和发展趋势;能够运用航空收入结算规则进行初步操作。

全书共分十一章。主要参照我国民航和国际航空运输协会有关的业务文件、手册及相关规则编写,可作为民航院校运输、财务专业的教材使用,也可供航空收入结算业务人员岗前培训及业务参考之用。

航空收入结算业务的时效性、专业性较强,本书中引用的运价、兑换率及分摊计算的数据等仅用于举例说明某些规则,并非现时有效的数据,不可在实际工作中引用。

本书在编写过程中虽力求内容完整、准确,深入浅出、简明扼要,但由于业务水平和获取的资料所限,难免挂一漏万,存在不妥之处,望读者不吝赐教。

本书在编写和出版的过程中得到中国民航管理干部学院的领导和同事、中国航空结算有限责任公司的领导和朋友的大力支持和指导,在此一并深表谢意。

编者

2009 年 10 月

目 录

第一章 概述	(1)
第一节 航空收入结算的概念	(1)
第二节 航空收入结算的发展历史	(2)
第三节 我国航空收入结算的发展历史	(4)
第四节 航空收入结算在航空业中的重要作用	(9)
第五节 航空收入结算的基本方法	(11)
第六节 航空收入结算业务的未来发展	(12)
第二章 航空公司国内航线旅客及逾重行李运输收入结算	(18)
第一节 航空公司国内航线旅客运输票证的概念和分类	(18)
第二节 航空公司旅客运输电子票证的管理	(26)
第三节 电子客票行程单的管理	(33)
第四节 国内航线运输票证的审核	(39)
第五节 航空公司国内航线旅客运输收入结算	(39)
第六节 航空公司国内逾重行李票的结算	(46)
第七节 航空公司国内客票、国内 BSP 客票及逾重行李运费的开账规则	(49)
第三章 民航国内航线货物、邮件运输票证结算	(54)
第一节 我国民航国内航线货物、邮件运输票证结算的建立	(54)
第二节 民航国内航线货物、邮件运输票证	(55)
第三节 航空公司国内货运单的使用、传递、结算程序	(59)
第四节 国内航线货物、邮件运输收入的分配原则和方法	(64)
第五节 国内航线货物、邮件运输收入的比例分摊因素	(66)
第六节 国内航线货物运输收入的比例分摊计算	(71)
第七节 声明价值附加费的结算	(77)
第八节 国内航线货物运输到付运费的结算	(78)

第九节	货物运输费用的调整	(80)
第十节	国内航线邮运运费的分摊与开账	(83)
第四章	CASS 货运财务结算系统	(86)
第一节	CASS 货运财务结算系统的发展	(86)
第二节	CASS 的参与机构及其职责	(88)
第三节	CASS 业务流程及运作周期	(89)
第五章	航空公司国内航线地面服务费及航路费结算	(92)
第一节	航空公司国内航线地面服务费结算	(92)
第二节	航空公司国内航线空管服务费结算	(96)
第六章	我国国内联运收入清算	(98)
第七章	国际航空运价的制定、种类及组成规定	(100)
第一节	国际航空运价的制定	(100)
第二节	运价组织及运输资料	(106)
第三节	国际航空旅客运价的分类	(107)
第四节	国际航空旅客运价使用的一般规定	(110)
第五节	运价组成及计算步骤	(111)
第八章	国际航空旅客运价的比例分摊	(113)
第一节	比例分摊概述	(113)
第二节	国际航空旅客运价的比例分摊因素	(118)
第三节	比例分摊规则	(120)
第四节	联运开账	(130)
第五节	逾重行李运费的审核与结算	(139)
第六节	行李赔偿的分摊与结算	(142)
第七节	民航国际间的联运收入清算	(143)
第九章	国际航空货物运输联运运费的结算	(151)
第一节	国际航空货物运输凭证	(151)
第二节	国际航空货物联运运费的比例分摊	(158)
第三节	货物运费付款方式变更的结算方法	(174)
第四节	到付运费的结算	(177)
第五节	货物声明价值附加费的结算	(179)
第六节	国际航空邮件运费的结算	(180)

第十章 航空公司国际航线地面服务费及航路费结算 (182)

 第一节 航空公司国际航线地面服务费结算 (182)

 第二节 我国机场航空性收费 (193)

 第三节 航空公司国际航线航路费结算 (197)

 第四节 IATA 地面服务费开账主要规则 (203)

第十一章 航空票证结算科目的账务处理与核算 (209)

 第一节 国内票证结算科目 (209)

 第二节 国际票证结算科目 (210)

第一章 概 述

第一节 航空收入结算的概念

一、结算

结算是货币结算的简称。它是指在国民经济中各企业、事业、机关等单位之间，在商品交易、劳务供应、资金调拨等经济往来中所发生的货币收付行为。通俗一点说，就是以货币资金所反映的债权债务关系的了结与清算。

二、结算的分类

- (1) 按货币收付方式划分，结算可分为：现金结算和非现金结算（转账结算）。
- (2) 按商品形式划分，结算可分为：贸易结算和非贸易结算。
- (3) 按业务范围划分，结算可分为：国内结算和国际结算。

三、航空收入结算

1. 收入

所谓收入，是指企业在销售商品、提供劳务以及他人使用本企业资产等日常活动中所形成的经济利益的总流入，这种总流入表现为资产的增加或债务的清偿。收入通常分为主营业务收入和其他业务收入。确认一项收入，首先要看是否真正把商品或劳务卖给或提供给对方；其次要看与交易相关的经济利益能否流入企业，即有没有把握把钱收回来。收入是企业持续经营的基本条件，也是企业获得利润、实现盈利的前提条件。

2. 收入的分类

收入可以有不同的分类。按照企业从事日常活动的性质，可将收入分为销售商品收入、提供劳务收入、让渡资产使用权收入等。其中，销售商品收入是指企业通过销售商品实现的收入，如工业企业制造并销售产品、商业企业销售商品等实现的收入。提供劳

务收入是指企业通过提供劳务实现的收入，如咨询公司提供咨询服务、软件开发企业为客户开发软件、航空公司提供客货运输服务等实现的收入。按照企业从事的日常活动在企业中的重要性，可将收入分为主营业务收入、其他业务收入等。其中，主营业务收入是指企业为完成其经营目标从事的经常性活动实现的收入。这些活动形成的经济利益的总流入构成收入，属于企业的主营业务收入，根据其性质的不同，分别通过“主营业务收入”科目进行核算。其他业务收入是指与企业为完成其经营目标所从事的经常性活动相关的活动实现的收入。例如，工业企业对外出售不需要的原材料、对外转让无形资产使用权等。这些活动形成的经济利益的总流入也构成收入，属于企业的其他业务收入，根据其性质的不同，分别通过“其他业务收入”科目进行核算。航空主营业务收入包括航空公司运输收入、机场服务收入、空管服务收入、通用航空收入、代理售票手续费收入、其他业务收入等。

3. 航空收入结算

航空收入结算是运用货币形式，采用专门的方法和程序，通过对以航空运输收入为主的经济数据的采集、分析、核算和运用，对民航运输及相关企业收入形成的经济活动进行控制和监督。它是实现和提高民航企业经济效益的一种管理活动。

第二节 航空收入结算的发展历史

一、国际航空运输协会的建立

航空收入结算是在 20 世纪初伴随着航空运输业务的产生而产生的，并随着航空运输业的发展而不断完善。1919 年 2 月 8 日，巴黎—伦敦航线国际客运航班的首航，标志着国际航空运输业务的开始。1919 年 10 月 23 日，《巴黎公约》的签署，为国际航空运输管理奠定了基础。此后，第二次世界大战的爆发，促进了航空技术和装备的快速发展。1944 年底，《芝加哥公约》的签署，代表着国际民用航空组织的诞生，同时奠定了主要以双边航空协定来管理国际航空运输的体制基础。

1944 年 12 月，出席芝加哥国际民航会议的一些政府代表和顾问以及空运企业的代表聚会，商定成立一个委员会并起草章程。1945 年 4 月 16 日，哈瓦那会议修改并通过了草案章程，标志着国际航空运输协会（International Air Transport Association—IATA）成立。国际航空运输协会是世界航空运输企业自愿联合组织的非政府性的国际组织。其宗旨是“为了世界人民的利益，促进安全、正常而经济的航空运输”，“对于直接或间接从事国际航空运输工作的各空运企业提供合作的途径”，“与国际民航组织以及其他国际组织通力合作”。凡国际民航组织成员国的任一经营定期航班的空运企业，经其政府许可都可成为该协会的会员。经营国际航班的航空运输企业为正式会员，只经营国内

航班的航空运输企业为准会员。协会总部设在加拿大的蒙特利尔。在蒙特利尔和瑞士的日内瓦设有总办事处，在纽约、巴黎、新加坡、曼谷、内罗毕、北京设有分支机构或办事处。在瑞士的日内瓦还设有清算所。协会的最高权力机构为全体会议，另有4个常务委员会分管法律、业务、财务和技术。协会的主要活动有：

- (1) 协商制定国际航空客货运价；
- (2) 统一国际航空运输规章制度；
- (3) 通过清算所，统一结算各会员间以及会员与非会员间联运业务账目；
- (4) 开展业务代理；
- (5) 进行技术合作；
- (6) 协助各会员公司改善机场布局、程序 and 标准，以提高机场运营效率等。

二、《收入会计手册》的不断完善

基于民航运输企业收入业务处理的需要，同时为协调国际间收入业务的财务管理，IATA 财务委员会专门设立了收入会计委员会。收入会计委员会遵循公认会计准则，根据民航收入会计业务处理的特点，制定了《收入会计手册》(Revenue Accounting Manual—RAM)。该手册就客运、货运、逾重行李、服务费、邮件开账规则、货币换算规则、开账调整及其时限、联运服务手续费、退款结算规则等内容进行了详尽规定，为各国民航企业间收入结算业务问题的解决，制定出了共同遵循的国际规则。IATA 还通过分摊大会制定了收入分摊规则。在多数国家已有双边联运协议的基础上，IATA 起草了“多边联运协议”(Multilateral Interline Traffic Agreements)，确立了航空公司间互相销售票证、互相接受已出票票证的运输等规则，由于收入结算是基于航空公司票证销售、运输业务开展的，因此，它还要遵循航空客货运输决议、代理人销售决议、运价计算规则、出票规则等。该手册秉承了国际会计业中公认的会计准则，解决了在不同国家会计制度下民航运输企业的收入结算问题，成为收入结算业务处理的具体准则，并在其后几十年中不断得以完善，得到了参与国际航空运输的民航运输企业的认可。迄今为止，《收入会计手册》仍是指导世界范围内民航运输企业收入会计及结算业务处理的指南。

三、收入管理技术的迅速发展

民航运输业务的不断增长，尤其是国际联运业务的发展，要求收入管理必须有与之相适应的方法，由此带来了收入会计管理技术的迅速发展。《收入会计手册》几经修改，逐步增加了全球航空旅行计划(Universal Air Travel Plan—UATP)结算规则、数据交换规则、抽样结算规则、无纸化开账规则、一次性结算规则、清算规则等内容。各种规则还随着代号共享、电子票等业务的开展进行了相应的调整，形成了一整套收入管理的方法体系。收入结算的相关规则是通过会员大会讨论制定的。根据 IATA 收入会计委员会和分摊大会的规定，收入会计大会和分摊大会每年召开一次，来自世界各航空公司的代表，根据日常收入会计、结算业务处理中发现的问题，向会议提交议题，讨论处理

办法,最终形成新的决议,在新版《收入会计手册》和分摊手册中对有关内容予以修订,并公布执行。这就保证了这些手册能够及时指导收入会计、结算业务的实际工作,解决了各国航空企业因社会、经济和法律环境不同,会计标准方法不同而引起的业务处理纠纷,促进全行业达成共识。经过几十年的不断完善,国际民航收入会计规则使航空企业的收入结算工作逐步标准化、国际化。

第三节 我国航空收入结算的发展历史

一、从手工操作到系统作业

我国的民航运输业始于20世纪30年代。20世纪50~60年代,我国民航只有有限的几条通往邻近国家的国际运输航线,收入结算是以双边协议为基础进行的。一直到20世纪70年代,受国际政治、军事环境和国家经济发展的制约,我国民航运输业务发展较为缓慢,且多为国内航线运输。这一时期的收入结算工作相对简单,由于与国际同行基本没有太多交流,所以尚未完全引入国际标准的收入结算规则。

改革开放以后,我国民航运输事业取得了迅猛发展,与外国航空公司之间的联运业务量增长迅速。在这种背景下,我国民航的收入会计工作也开始与国际准则接轨。为尽快掌握收入会计业务的国际准则,进一步提高收入结算水平,我国民航收入管理者通过列席IATA收入会计相关会议、考察欧亚主要航空公司等多种方式,逐步掌握了国际民航收入会计规则。20世纪80年代末,我国民航派人员赴日航研修,从而使我国民航收入会计工作者对民航收入结算的国际规则有了较为全面的认识。1982年,我国民航在微机上开发货运到付运费软件成功,随后又开发出联运运费开账、服务费开账、对外清算系统等一系列软件。1993年,中国民航收入管理计算机系统正式投产,随后又开发、实施了民航财务系统等十几套大型网络系统。它结束了我国民航几十年来收入结算手工作业的历史,使我国民航各骨干航空公司国际航线的销售收入控制实现了自动化管理,建立起严密的收入控制系统;它通过自动分摊等先进手段,加快了开账进度和准确性,缩短了与世界民航收入管理的差距,为加入IATA清算所结算、避免呆账风险创造了条件;它使我国民航各航空运输企业能够以收入管理系统为依托,采用各种先进的销售方式,扩大了销售市场,提高了经济效益。

1991年7月,中国航空结算有限责任公司(Accounting Centre of China Aviation—ACCA)正式成立,它标志着中国民航收入会计工作进入了一个崭新的阶段。结算中心的成立,弥补了国内各骨干航空公司结算人员短缺、技术力量薄弱的不足,避免了诸如大型电子计算机等设备的重复引进,发挥了结算中心人力、技术、物力的优势,有利于民航内部的合理分工与协作。同时,我国民航加大了对结算系统产品的研发力度,形成了包括代理航空结算业务、系统服务业务、中性业务(清算、BSP、国内邮件结算等)

和海外业务等多元化的业务格局。结算中心为包括国航、东航和南航在内的大部分内地航空公司以及机场、管理局、空管局、销售代理人等客户提供不同业务类型的优良服务，还代理了新加坡航空公司和澳门航空公司的客运、货运及邮件结算业务。

20 世纪 90 年代初期，中国航空结算有限责任公司在引进外航技术思想的基础上，开发了中国民航收入管理系统。由于受当时技术条件和国情的限制，该系统没有实现自动票证数据的采集和分摊。随着计算机与通信技术的发展、收入结算自动数据源的增多、航空联盟的兴起、代号共享的实施和 SPA（特别比例分摊协议）的增多及复杂化，航空公司纷纷要求快速采集数据、准确分摊票证、及时提供决策所需的销售和运输信息。为了尽快填补我国民航在自动数据采集和处理方面的空白，提高自动数据的利用率，减少航空公司的结算成本，加快票证的分摊速度，从而提升中国民航的整体竞争力，中国航空结算有限责任公司于 1998 年 12 月至 2000 年 12 月开发了中国民航 SPA 自动分摊系统。中国民航 SPA 自动分摊系统的主要内容有：自动票证数据接收与控制、销售处理、美国税拆分与统计、调整账单生成与管理、运价计算栏信息识别与分摊运价组构建、SPA 识别与分摊和票证影像还原与查询。该系统自 1999 年陆续投产以来，已先后在国航、东航、南航、北航、西南、云航、澳门等航空公司投产，可处理来自 BJS、BKK、CPH、ELP、ELW、FRA、IAP、IAR、KUL、LON、PAR、ROM、SDF、SEL、SIN、SYD、TYO、VIE、YOW、ZRH 等处理中心的自动数据。该系统的成功研制，填补了我国民航自动票证数据采集与分摊的空白，标志着我国民航收入管理水平进入了世界先进行列。2002 年，该系统荣获中国民用航空总局科学技术进步一等奖。

自 1998 年以来，ACCA 先后研制、开发投产了 10 余套收入结算及数据服务系统。

1. 国内客运收入管理系统（ARMS）

ARMS 是 ACCA 于 2006 年推出的全新一代国内客运收入管理系统，在电子客票、收入保护、自动账务、标准化接口等方面具备突出的优势，能够满足航空公司业务发展的需要。

ARMS 与航空公司上下游的多套生产和管理信息系统建有自动数据接口，符合航空公司信息整合、系统一体化的发展趋势；能够满足航空公司国内客运收入管理的需要，确保航空公司国内客运收入结算的准确、完整、及时；支持航空公司业务的发展与变化，为航空公司统计分析经营成果、规划制定未来发展战略提供了依据和支持。

2. 国际客运收入管理系统

国际客运收入管理系统分为前台和后台两个部分。系统的前台为获取各类管理所需数据提供多类型的手工采集及电子数据接收的功能；后台主机则汇总这些数据并进行数据的匹配及分析，根据管理要求提供针对性强的处理功能，为管理者提供账务处理报表、收入分析报表等。

3. 货运收入管理系统 (EPOC)

EPOC 是 ACCA 于 2006 年推出的全新一代货运收入管理系统。该系统整合了国际货运和国内货运业务,弥补了上一代产品的缺陷和不足,在研发技术和应用功能上都有了跨越式的创新;能够满足航空公司国际、国内货运收入管理的需要,确保航空公司国际、国内货运收入结算的准确、完整、及时;支持航空公司业务的发展与变化,为航空公司统计分析经营成果、规划制定未来发展战略提供了依据和支持。

EPOC 采用开放技术,同时具备国际、国内货运收入管理的双重功能,支持“承运人开账法”和“代理人提交法”两大主流管理模式,设计有包吨/包舱管理、累积销售奖励、公司内部特殊比例分摊等多项功能。

4. 数据服务系统 (Smartrix)

Smartrix 是面向管理、面向商务、面向决策的航空公司的数据服务平台,该系统于 2006 年 3 月推出,投入使用的产品有:航空公司收益分析、销售渠道分析、运输产品分析、联运收益分析、航线网络及 O&D 分析。

5. 航路费收入管理系统

航路费收入管理系统按照业务内容主要分为收入和核算两部分。收入是管理国内的航管部门为国内外航空公司在中国境内起降或过境的航班导航所收取的费用。核算是管理国内航空公司在境内外起降或过境的航班接受航管导航所付出的费用。该系统能够满足民航局清算中心对航路费收入管理的需要,确保航路费收入结算的准确、完整、及时,支持航路费收入管理的发展与变化。

6. 机场建设费收入管理系统

机场建设费收入管理系统是为机场建设费提供管理和决策支持的信息系统。系统功能主要包括依据承运人/机场定期申报的旅客数据,辅以离港系统和空管系统的数据,按照机场建设费收费实施细则,自动完成征收、清算工作。该系统能够满足民航局清算中心对机场建设费征收及管理的需要,确保机场建设费收入结算的准确、完整、及时。

7. 机场地面服务收入管理系统

机场地面服务收入管理系统即 ACCA 航空收费系统。该系统采用 .NET 平台技术,主要功能有开账、审核、付款等,自动形成开账及审核结果在应用层次上的分摊和转账,自动形成对外对内的双边及多边清算数据,对外开账遵循 IATA 清算所的开账与清算规则。它为机场、航管等提供收入统计分析数据,为航空公司提供成本核算数据,为机场统计分析经营成果、规划制定未来发展战略提供依据和支持。

8. 国内清算系统

国内清算系统是为国内清算网提供清算服务的系统，由 ACCA 依据 IATA 清算所制定的标准设计开发，2003 年通过美国 SEI 的 CMM 二级评审。该系统通过搜集整理联运开账数据、账单审核、系统轧差、生成收付款余额通知单、清算等环节完成清算工作。

国内清算系统使航空公司之间的双边联运清算变为多边清算，保证了航空公司的联运收入在最短的时限内得以实现，减少了资金的在途时间，并为国内清算工作电子化、系统化管理发挥了重要的作用。

9. 国际清算系统

国际清算系统由 ACCA 依据 IATA 清算所制定的标准设计开发，2003 年通过美国 SEI 的 CMM 二级评审。系统的主要模块有：主文件维护及管理、外航账单管理、我方账单管理、外部查询及打印、ICH（IATA Clearing House—ICH）公司管理、NCH 公司管理、Suspend 公司管理、账务处理管理、年度统计等。它主要用于由 ACCA 代理的所有国内各航空单位（包括航空公司、管理局、机场当局、各有关空管局等）、IATA 清算所成员（ICH 公司）、双边清算公司（NCH 公司）以及由于各种原因被 ICH 暂时停止清算的公司（Suspend 公司）的债权债务清算管理。

10. 航空邮件运输收入管理系统

航空邮件运输收入管理系统设有基础信息、空白票证、销售收入、运输收入、配比控制、财务清算、历史库管理等七个模块及与本系统配套使用的前台自动出票软件。它涵盖了民航邮件的国内运输业务，从空白票证的印制、发放、销售到承运收入的最终分配和清算的全过程，从而构成了由国内各航空公司、客货代理公司、机场、航站与运费清算单位相联系的集销售、运输收入控制和清算于一体的集中、分布式处理并举的邮件运输收入管理系统。

二、从双边结算到多边结算

自 1993 年起，我国的主要航空公司陆续加入了 IATA，在 IATA 收入会计有关会议上，我国民航收入管理者在国际民航收入会计、结算规则的制订方面拥有了重要的话语权和表决权。1994 年，中国航空结算有限责任公司代表国内民航单位加入了 IATA 清算所（ICH），1998 年，成为 IATA 合伙人组织成员之一，同时，还是 IATA 公开招标选定的大中华区 BSP 数据处理中心。中国航空结算有限责任公司代表国内航空运输企业加入了 IATA 清算所，使得我国民航资金清算从原来的 90 天缩短为 45 天，保证了我国民航收入的及时回笼。这意味着我国民航从此与国际同行在同一水准上开展收入管理工作，标志着我国民航收入管理水平迈上了一个新台阶。

IATA 清算所是 IATA 下属的一个组织机构，主要为成员航空公司提供多边联运清算服务。IATA 清算所的清算内容包括清算成员之间发生并同意通过清算所清算的交易，

大致有：客货运联运费，邮件运输费，包机费，联营航线费，机场和候机楼使用费，飞机服务维修费，救援、配餐和地面服务费，通讯导航费等。清算所将清算成员的债权报告进行相互间的多边相抵计算，即每个成员的应收或应付款相抵后的余额，视为清算所与每个清算成员的债权或债务结果，并对该余额实施收付款。

国际航空运输企业之间的结算往来，在过去双边结算时，一般在协议中规定结算周期，业务量大时习惯于一个月开账结算一次，业务量小时，一个季度甚至半年开账结算一次。随着国际民航业务量的增长，多边联运及多边清算的出现与发展，结算周期长时间稳定地固定在一个月，基本保证了航空公司资金的及时回笼。随着全球电子商务的发展，航空公司对加速资金周转的需求越发迫切，IATA 清算所提出每月清算一次改为每周清算（Weekly Clearance And Settlement）一次，并于 2007 年 5 月份正式开始实施。周清算的实施，大幅提高了航空公司资金的周转回笼速度，进一步提高了我国民航收入结算的效率。

2008 年 4 月 16 日，国际航空运输协会宣布，中国航空结算有限责任公司被选为 45 个国家和地区的 BSP（开账与结算计划）数据服务供应商。以前，中国航空结算有限责任公司只为 IATA 在中国地区（含台湾、香港和澳门），提供数据处理服务，从 4 月 16 日开始，中国航空结算有限责任公司将接管 IATA 在澳大利亚、加拿大、芬兰、马来西亚、新加坡等 41 个国家和地区的 BSP 数据，统一由位于北京的数据中心进行处理。全部数据转移工作预计于 2009 年年底完成。

中国 BSP 于 1995 年开始投入使用，在过去的 13 年间，中国 BSP 取得了迅猛发展，机票处理量从最初的 600 张飞升至 1.13 亿张，价值近 1155 亿元人民币（165 亿美元）。目前，中国 BSP 已成为全球最大的 BSP，共有 80 家航空公司和 4190 家机票代理机构。

三、从收入结算到决策服务

长期以来，民航业普遍认为收入结算工作就是保证航空运输企业和运输保障企业财务核算的正确性、准确性、及时性，没有充分认识到收入管理在确认航空公司收入、进行销售控制、进行配比和内部控制方面的重要作用。而国外一些先进的航空公司、机场等早已充分认识到收入管理系统在管理方面的重要性，每月提供给董事会的报表，专门采用收入管理系统提供的统计分析报表来生成，而且对各类报表进行分类研究。公司甚至要求收入管理系统提供快报、周报以便于公司领导层进行决策。随着民航收入管理信息系统的实施，国内越来越多的航空公司、机场、空管等的领导在进行决策时，常常依靠收入管理信息系统提供的报表数据进行科学决策。收入结算管理系统不仅仅做到了会计核算的基本要求，而且实现了辅助用户进行管理决策的功能。这充分说明了收入结算管理工作的重要性。

自 20 世纪 50 年代开始至今，我国航空收入结算工作经历了几十年的发展历程：从手工作业到系统处理，从双边结算到多边结算，从简单的算账、记账工作到为企业的领导层提供决策信息，从最初的几名工作人员发展到如今数千人的队伍，中国航空收入结算工作已经在我国民航运输业中发挥着越来越重要的作用。

第四节 航空收入结算在航空业中的重要作用

航空收入结算作为航空业的一项重要管理活动，其作用主要体现在以下三个方面：

一、对航空企业相关经济活动形成的收入进行准确、及时的核算

航空收入结算是航空收入会计的重要组成部分，核算是会计最基本的职能，准确性是核算最基本的要求。由于航空企业收入核算的金额较大、收入利润率较低，在核算过程中如果出现规则性、系统性差错，即使是很小的偏差，也会对企业的利润实现产生重大影响。同时，航空收入结算规则对运输票证的有效期、开账结算的有效期、调整开账的有效期都规定了严格的时限，一旦超过规定的期限就会给航空企业应得的收入造成难以挽回的损失。因此，确保收入核算的准确性和及时性是对航空收入结算工作的基本要求之一。

一方面，航空公司运输凭证销售后，应及时记录、核算和控制销售资金。通过对销售资金的记录、核算，保证航空公司完整、及时地收回销售资金，严防销售机构特别是销售代理公司漏报、少报、拖欠销售款。票证销售款是航空公司现金流的最主要来源，也是航空企业的生命之源。同时由于资金规模较大，快速回笼资金将给航空企业带来可观的理财收益（按央行2006年8月最新公布的1年期存、贷款利率计算，如果航空公司全年50亿的销售资金，一天的存款利息就是34.5万元，如果计算贷款利息，则高达83.8万元/天）。因此，及时足额地回笼销售资金，对保障航空公司正常运转、提高经营效益意义重大。同时，对销售资金的严格控制也是支付其他承运人联运开账款的基本保障。

另一方面，航空公司提供运输服务后，应正确确认、及时收回本公司的应得收入。民航运输是跨区域、跨国界的运输，具有线长、面广的特点，运输生产往往需要多个航空公司共同参与才能完成，所以，如承运其他航空公司销售的票证后，承运公司应及时向出票航空公司开账，并通过清算最终取得运输收入。通过对运输收入的正确确认和及时收回（包括对外开账核算、收入调整核算等），以确保航空企业运输收入及时、完整的实现。

二、监督和促进与收入管理相关的公司营销政策、国际航空运输协会规则的贯彻执行

航空收入结算工作应当在核算的同时，监督、检查相关经济活动是否遵循了公司的营销政策和IATA的有关规则。例如，销售是否符合公司的销售政策；出票、运价计算、分摊、开账、调整是否符合国际航空运输协会的运输决议、分摊手册、收入会计准

则的要求；航空公司间的资金清算是否符合 IATA 清算所的清算规则等。

三、对航空收入形成的相关经济活动进行监督

由于收入结算工作关联众多，而且各关联单位的人员价值取向各不相同、业务素质参差不齐，在票证、票款的流转过程中就会出现各种各样的不规范操作行为。例如，售票人员未能准确地运用出票手册，出现票价计算错误，或未能在票面上标注必要的限制信息；值机人员未能正确撕收乘机联；结算人员票价计算或录入错误等等。这些人为的差错与违规行为不仅对旅客，而且对出票和承运的航空公司及相关的航空企业都会造成严重的影响和伤害。如果监督不力将滋生各种恶意的作弊行为，导致航空公司利益遭受重大损失，而让不法人员牟取私利、中饱私囊。这些都是收入结算工作必须加以监督和防范的。

四、为航空公司经营管理的决策和预测提供依据

一方面，航空收入结算通过对收入的数据资料进行加工、分析、归纳、综合，为航空公司制定运价策略，制定航班、航线计划，制定销售策略，考核收入计划的执行情况提供了有效的决策依据。另一方面，对于经营管理决策可能给航空公司未来收入带来的影响，能够通过收入管理数据进行分析预测。

过去，航空收入结算部门并不是航空公司的核心部门，但随着航空业对收入信息的依赖不断加大，航空公司对航空收入结算部门越来越重视。传统的收入管理的主要职责是对销售收入和运输收入的核算，基本上属于事后核算，称为收入结算更为恰当。随着民航管理水平的普遍提高，以及市场竞争的加剧，航空企业越来越认识到收入信息对于企业生存发展的重要性，向管理要效益，用数据说话，已成为各航空公司的共识。收入管理逐步从事后核算发展为事前预测、事中控制与事后核算相结合，并渗透到航空公司管理的各个环节，与商务和运营的联系日趋紧密。航空公司的决策层和营销部门对收入信息的服务要求也越来越高，除了及时、准确的基本要求之外，他们还要求提供全方位的收入信息：仅仅提供一个收入总额是远远不够的，还要能回答市场营销、航班营运等方面的诸多问题，如，哪些航线效益好，哪些代理人的贡献大，哪些产品的市场反映良好。这就要求收入结算工作不断地细化，采集最原始、最全面的收入信息要素，同时建立一套行之有效的分析模型与方法，提供全方位、多样化的产品，以服务营销、支持决策。

航空收入结算整合了从销售到运输的全部数据，可以为企业的经营决策提供翔实、可靠的依据。对收入数据进行分析，成为挖掘企业潜在利润增长点、控制成本、辅助决策的有效手段。因此，航空收入结算信息对航空公司的短期决策、中长期战略都起着至关重要的作用，在航空公司运营中的重要性越来越大。