

AIRLINES

民航收入会计

ACCOUNTING

●主编 马铁生 ●副主编 杨亚铁

中国民航出版社

民航收入会计

主 编 马铁生
副主编 杨亚铁

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

民航收入会计/马铁生主编. —北京: 中国民航出版社, 2000.3
ISBN 7-80110-378-5

- I. 民…
- II. 马…
- III. 民用航空-交通运输业-会计-中国
- IV. F562.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 03660 号

民航收入会计
马铁生 主编

出版	中国民航出版社
社址	北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
发行	中国民航出版社
电话	64290477
印刷	北京星月印刷厂
照排	中国民航出版社激光照排室
开本	880 × 1230 1/16
印张	20.25
字数	600 千字
版本	2000 年 4 月第 1 版 2000 年 4 月第 1 次印刷
印数	1—4 500 册

书号	ISBN 7-80110-378-5/V·134
定价	36.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

为适应我国民航事业高速发展的需要,提高企业经济效益,加强在国内外市场的竞争能力,收入会计在整个民航运输经营中的地位和作用越来越重要。凡从事票证结算、营运销售、商务值机及企划管理人员都需熟练掌握这门知识技能,旨在保证本企业经济利益不受损失,并从微观到宏观实施全面的经营管理,以提高该企业的整体收入水平。

鉴于历史的原因及各方面条件所限,目前我国民航院校以及民航运输企业在内,尚缺一部充分反映国际民航收入会计业务实际、比较规范并能从理论角度论述的高水平的统一教材。为满足民航高等院校教学和提高民航在职人员业务素质的紧迫需求,我们组织了具有丰富教学经验、具有较高理论水平的教师及专业人员编写了这本教科书。

本书于1999年11月13日在北京通过民航统编教材审定。专家组认为:“本教材根据民航运输企业收入业务的特点,比较全面地阐述了收入会计的历史发展、主要任务、基本方法和行业惯例,从民航运输企业客货的销售管理与核算、客货运价组成规则、收入分配、运输收入管理与核算、联运收入清算、收入会计实务和收入管理系统等方面进行了论述。该教材理论结合实际,较好地体现了民航收入的特点,内容充实,可操作性强,能满足今后一定时期民航院校教学和企业在职培训的需要,对提高从业人员素质、改善企业管理、提高企业经济效益、促进民航事业的发展,将发挥积极的作用。该教材符合民航总局对编写高等院校教材的有关要求,填补了民航业务统编专业教材的一项空白。”

本书由马铁生担任主编,杨亚铁担任副主编,组织全面编纂工作并最终核定其稿。各章的编写人员如下:

第一章 刘茜,第二章 刘东,第三章 王文兵,第四章 杜国洪,第五章 陈鹏,第六章 杨悦,第七章 赵连群,第八章 罗培珠,第九章 高金才,第十章 杨迎阅,第十一章 胡玉林、潘琪。此外,杜国洪、胡玉林参与了第十章的编写,杨悦参与了第三章和第七章的编写。全书由王文兵、杜国洪、刘茜、赵连群和胡玉林负责统稿,孟志飞、许力俐负责编务事宜。

本书得到了民航总局人教司、财务司、中国民航协会、中国民航学院、民航管理干部学院、南京航空航天大学民航学院和广州民航职业技术学院等单位的关心和支持。在编写过程中得到阎达五、陈家鏊、刘玉廷、余秉坚、海连城、王兴珉、李书绅、宋恩善、王向东、王德祥、朱沛、于丽君、张峰琳、梅修、夏洪山、许柏园和黄丽辉等专家具体指导，对此，深表感谢。

由于我们水平所限，本书难免存在缺点和错误，欢迎读者提出宝贵意见和批评指正。

编者

1999年11月22日

目 录

第一章 收入会计概论

第一节 收入会计的概念	(1)
一、民航运输企业收入	(1)
二、民航收入会计的概念	(2)
三、民航收入会计的特点	(2)
第二节 民航收入会计的产生与发展	(3)
一、国际民航收入会计的产生与发展	(4)
二、中国民航收入会计的产生与发展	(5)
三、民航收入会计作业方式的演变	(6)
第三节 民航收入会计的任务	(7)
一、记录和反映与收入形成相关的经济活动,提供企业内部经营管理相关收入信息	(7)
二、核算民航运输企业收入,为有关方面了解企业经营成果提供收入信息	(8)
三、监督和促进收入会计核算工作对有关法规规则的贯彻执行	(8)
四、参与企业业务计划、市场规划的制定	(9)
第四节 民航收入会计的基本方法	(9)
一、民航运输企业收入控制的方法——销售承运配比法	(9)
二、民航运输企业联运收入的开帐与审核	(9)
三、民航运输企业开帐的调整	(10)
四、民航运输企业联运帐款清算法	(10)
五、报表编制方法	(10)
第五节 民航收入会计的行业惯例	(10)
一、民航收入实现的确定	(11)
二、民航收入的抽样算法	(11)
三、民航会计假定的应用	(11)
四、联运开帐、调整的时限要求	(11)
五、最低调整限额	(11)
六、民航收入的销售承运配比法	(12)
七、电子化原始凭证	(12)
八、民航待结算销售款的入帐办法	(12)
第六节 民航收入会计工作开展的环境	(12)
一、商务工作中运输凭证的出具与收入会计工作的联系	(12)
二、商务领域新技术的应用及市场战略的调整与收入会计工作的联系	(12)

第二章 民航销售管理

第一节 销售管理概述	(14)
一、销售管理概述	(14)
二、待结算销售款的定义与特性	(14)
三、外汇利率风险控制	(15)
四、建立以待结算销售款为中心的管理	(15)
第二节 空白运输凭证的管理和控制	(15)
一、空白运输凭证的管理和控制	(15)
二、航空运输凭证的定义	(15)
三、航空运输凭证的种类	(15)
第三节 销售报告的管理	(21)
一、销售报告的定义	(21)
二、销售报告的种类	(21)
三、客票销售报告的内容	(21)
四、货运单销售报告的内容	(22)
五、销售报告的审核	(23)
六、待结算销售款管理	(24)
七、借项、贷项帐单的管理	(24)
八、销号控制管理	(25)
九、客票审核	(25)
十、货运单审核	(27)
十一、销售报告的保存	(27)
第四节 BSP 与 ARC	(27)
一、BSP	(27)
二、ARC	(31)
第五节 CASS	(32)
一、CASS	(32)
二、CASS 的结算程序	(33)
三、加入方式	(33)
第六节 欺诈性预防管理	(34)
一、防伪的重要性	(34)
二、防伪措施	(34)
三、防伪培训	(34)
四、防伪侦察	(34)
五、客票服务系统	(34)
六、ARINC	(35)
七、货运欺诈性预防管理	(36)

第三章 民航运输收入管理

第一节 客运运输收入	(38)
------------------	------

一、客运凭证的收集	(38)
二、客运凭证的分检	(39)
三、客运凭证的审核	(39)
四、民航客运收入计算的基本规则	(43)
第二节 货邮运输收入	(69)
一、票证的收集	(69)
二、票证的分检	(70)
三、凭证的审核	(71)
四、货运运输开帐的规则	(72)
 第四章 民航旅客运价审核	 (79)
第一节 旅客运价审核概述	(79)
一、旅客运价概述	(79)
二、旅客运价审核的内容及意义	(80)
第二节 旅客运价资料	(81)
一、旅客运价资料的类别	(81)
二、旅客运价资料的使用	(82)
第三节 国际航协地理及代号	(83)
一、国际航协地理	(83)
二、旅行方向代号	(84)
第四节 货币及其计算	(85)
一、国际销售代号	(85)
二、货币及比价	(86)
三、取舍程序	(86)
第五节 里程制系统	(88)
一、里程制的基本要素	(88)
二、地面运输航段	(91)
第六节 旅程及其概念	(92)
一、一国原则	(92)
二、旅程及其相关概念	(92)
三、运价单位概念	(93)
四、旅程与运价单位概念的区别	(93)
五、航程的类别	(93)
第七节 旅客运价组成规则及运价审核	(96)
一、旅客运价类别	(96)
二、旅客运价组成规则	(97)
三、比例运价	(133)
四、混合等级旅行	(135)
第八节 特殊运价的审核	(137)
一、特殊运价概述	(137)
二、特殊运价的审核	(138)
第九节 换票、改变航程及退款	(144)

一、初步检查	(144)
二、签转	(144)
三、自愿改变航程	(145)
四、非自愿改变航程	(146)
五、退款价值	(147)

第五章 民航行李运价审核

第一节 行李运价审核概述	(148)
一、行李运价审核概述	(148)
二、基础知识	(148)
第二节 计重体系	(150)
一、适用区域	(150)
二、免费行李额	(150)
三、逾重行李费	(151)
四、磅—公斤折算表	(152)
第三节 计件体系	(153)
一、适用区域	(153)
二、免费行李额	(153)
三、逾重行李费	(154)
第四节 行李赔偿	(156)
一、行李赔偿的基本规定	(156)
二、索赔处理步骤	(157)
三、行李赔偿的分摊与结算	(158)
第五节 逾重行李运费的审核	(159)
一、确定航程	(159)
二、核算运费(费率和重量)	(159)
三、分摊计算(SRP)	(160)
四、其他规定	(160)

第六章 民航货邮运价审核

第一节 货邮运价审核概述	(161)
一、货邮运价概述	(161)
二、货邮运价审核的内容及意义	(161)
第二节 货邮运价资料	(162)
一、货邮运价资料的类别	(162)
二、货邮运价资料的内容及应用	(163)
第三节 货邮基础知识	(163)
一、国际航协地理	(163)
二、货币及其进位规则	(164)
第四节 航空货邮运价组成规则及审核	(168)
一、运价使用的基本原则	(168)

二、运价计算的步骤	(169)
三、运价及运费审核的步骤	(170)
四、对计费重量的审核	(171)
五、货物运价组成规则及审核	(173)
第五节 货物损坏和无人提取货物的审核方法	(209)
一、货物损坏时航空公司的审核方法	(209)
二、对无人提取货物的审核方法	(209)
第六节 邮件运价及运费的审核	(209)
一、邮件运价的定义	(209)
二、邮件类型	(210)
三、对邮件运价的审核步骤	(210)
第七章 / 民航运输收入比例分摊	
第一节 比例分摊概述	(212)
一、比例分摊及相关协议	(212)
二、比例分摊的依据	(215)
三、多边比例分摊协议的适用范围	(217)
第二节 比例分摊规则	(220)
一、客运比例分摊	(220)
二、货运比例分摊	(239)
三、国内货物邮件运输收入的分配	(252)
第三节 特殊比例分摊协议	(253)
一、特殊比例分摊协议的定义	(253)
二、特殊比例分摊协议的作用	(253)
三、SPA 的核算和管理	(254)
第四节 出票不规范对出票航空公司收入的影响	(255)
一、运价计算栏中承运人栏不完整对分摊的影响	(255)
二、使用特殊比例分摊协议的问题	(256)
三、其他票面不完整的影响	(256)
第八章 / 民航联运收入清算	
第一节 民航联运收入清算业务概述	(258)
一、民航联运收入清算概念	(258)
二、民航联运收入清算方式的发展	(258)
第二节 清算方式	(260)
一、民航联运收入清算方式的确定	(260)
二、双边清算方式	(260)
三、多边清算方式	(263)
第三节 国内票联运收入清算	(275)
一、中国民航联运收入清算网络建立的背景	(275)
二、运作的基本方法和程序	(275)

三、中国民航联运收入清算与国际票联运收入清算的不同	(276)
---------------------------	-------

第九章 民航收入会计核算

第一节 待结算销售款的核算	(277)
一、待结算销售款	(277)
二、航站销售	(278)
三、代理人销售	(278)
四、代理手续费及折扣	(279)
五、未使用过的乘机联	(280)
六、票证结算科目的管理	(281)
第二节 运输收入的核算	(281)
一、收入的确认	(281)
二、联运核算	(282)
三、货运收入	(283)
四、票证结算款的核算	(285)

第十章 民航待结算销售款控制

第一节 待结算销售款控制概述	(287)
一、待结算销售款控制的意义	(287)
二、待结算销售款控制的内容	(287)
三、待结算销售款控制的方法	(288)
第二节 待结算销售款的控制	(289)
一、待结算销售款的形成	(289)
二、待结算销售款的控制	(289)
三、待结算销售款控制与现金流量	(291)
四、会计联与乘机联数据的配比	(291)
第三节 运输收入控制	(292)
一、运输收入的形成	(292)
二、运输收入控制的内容	(292)
三、运输收入控制	(293)
第四节 收入会计报表的分析与作用	(294)
一、收入会计报表概念	(294)
二、收入会计报表的种类和应用	(294)
三、收入会计报表产生的条件	(296)

第十一章 收入管理计算机系统

第一节 收入管理计算机系统的产生	(298)
一、收入管理计算机系统的概念	(298)
二、收入管理计算机系统产生的必要性	(298)
三、中国民航收入管理计算机系统的产生	(299)
第二节 收入管理计算机系统的开发模式和功能结构	(299)

一、收入管理计算机系统的开发模式	(299)
二、收入管理计算机系统的功能结构	(300)
三、收入管理计算机系统的作用	(303)
第三节 中国民航收入管理计算机系统概要	(304)
一、中国民航收入管理计算机系统结构	(304)
二、中国民航收入管理计算机系统特点	(304)
三、建立中国民航收入管理计算机系统的意义	(305)
第四节 收入管理计算机系统的发展趋势	(306)
一、收入管理计算机系统整合成为民航行业整体系统的一部分	(306)
二、收入管理计算机系统为管理和决策提供更好的服务	(306)
三、航空业的发展和信息技术的进步对收入管理计算机系统提出新需求	(307)
参考书目	(309)

第一章 收入会计概论

【本章概要】本章主要就什么是收入会计、民航收入会计的特点、历史发展、主要任务、基本方法、行业惯例及收入会计工作开展的环境进行了介绍。

民航运输是指以飞机为运输工具将旅客和货物从一地运至另一地。民航运输生产的产品是使旅客和货物产生空间的、位置的变化,即位移,民航运输生产的这一特点决定了民航运输生产流动性大的特点。在线长点多的情况下,跨国界、跨地区的运输业务往往是由多家民航运输企业(也称航空公司)共同完成的,即联程运输,也称联运。由于销售票款是由出具运输凭证的企业在起运地或目的地一次性核收,由此产生了在民航运输企业之间的大量与收入结算和清算相关的管理活动,即收入会计(Revenue Accounting)。

第一节 收入会计的概念

收入是民航运输企业的生命之源,收入会计是民航运输企业实现收入的根本保证。了解收入会计,首先要了解民航运输企业收入的内涵。

一、民航运输企业收入

(一) 收入的概念

民航运输企业收入是指民航运输企业在提供运输服务活动中形成的经济利益的流入。民航运输企业收入通常按运输业务类别划分为客运收入与货邮收入。由于旅客运输业务发展较快,通常客运收入在民航运输企业收入中所占比重较大,而货邮收入只占较小的份额。

(二) 民航运输企业收入的确认条件

1. 民航运输企业已为旅客提供运输服务

民航运输企业的运输飞行是一个提供运输服务的过程,运输生产的目的是为了赚取收入,客户购买运输凭证(客票、货单、行李票等)的过程中,民航运输企业尚未提供运输服务,而且由于联运业务的存在,旅客所购运输凭证有可能是由多家运输企业承运的。因此,民航运输企业通过销售活动取得的待结算销售款并不一定就是民航运输企业已实现的收入。所以,确认民航运输企业收入的条件之一是:已为旅客提供了运输服务。

2. 运输凭证所列明的相关交易事项已经发生

运输凭证作为买卖双方的契约,其所载事项对民航运输企业应为旅客提供的服务内容、服务方式、服务时间、服务价格、提供服务的承运人均进行了详细记载。在联程运输的情况下,运输凭证是以多联方式表示的。因此,一名旅客、一单货可能是由多家承运人提供运输服务的,当第一联运输服务完成时,第二、三联应提供的运输服务尚未发生,每一运输企业只有按运输凭证上指定的时间、方式、价格完成指定的服务内容时,即其承运的运输凭证相关票联所列明的交易事项已经发生时,才能确认其收入的实现。

二、民航收入会计的概念

收入会计是民航行业会计的重要组成部分，它是处理民航行业特有的收入业务的会计，是一种特殊业务会计。

收入会计的特殊性是由民航运输业务的生产经营特点所决定的。民航运输生产的“产品”是旅客、货物和邮件的位移，这就决定了其生产流动性大的特点，往往出现跨企业、跨地区、甚至跨国界的运输业务，即运输生产的完成常常需要由多家企业的参与才能实现，而待结算销售款通常却一次性地由起运地或目的地核收，由此产生了在参与运输的各企业间进行结算与清算的大量工作。由于运输企业间的结算工作数量大，发生频繁，涉及环节多，内容也较复杂，所以就形成了收入会计的特殊性，奠定了收入会计——这一特殊业务会计产生的基础。

收入会计作为特殊业务会计是民航行业会计的重要组成部分。行业会计是应用于某一特定行业的专业会计，属于这类行业的企业可应用其相应的行业会计来处理各种会计业务，它既包括与其他行业一样所共有的普通业务，也包括该行业所特有的特殊业务。收入会计作为特殊业务会计是民航行业所特有的收入业务的会计，并不包括与其他行业所共有的各种普通业务会计。

收入会计活动自民航运输业务开展以来已经历了几十年的历程。虽然长期以来，中外收入会计专家针对收入会计活动建立起了一套独特的、科学的核算方法，为收入会计逐渐发展成为一门新兴的会计学科打下了良好基础。但是，由于人们对收入会计本质的认识不同，目前收入会计理论界对收入会计定义的认识也不尽相同。

科学的概念是对客观事物或现象的本质属性的理论反映，收入会计的概念应是对收入会计的本质属性的理论反映，应包括收入会计的本质、职能和方法。我们认为，收入会计的本质，是一种经济管理活动，其基本职能是反映和监督，其方法是通过专门方法提供以收入信息为主的经济信息。基于这样的认识，现阶段可以把民航收入会计定义为：

民航收入会计是运用货币形式，采用专门方法和程序提供以民航运输企业收入信息为主的经济信息，对民航运输企业收入形成的有关经济活动进行核算和监督的一种管理活动。

三、民航收入会计的特点

民航收入会计作为一种管理活动，是企业经济管理的重要组成部分，它与其它管理活动相比，具有以下特点：

（一）民航收入会计有其独特的方法体系

为了正确反映和有效监督民航运输企业与收入形成相关的经济活动，经过长期的实践经验总结，民航收入会计形成了其独有的一系列科学的专门方法，如：销售承运配比法、抽样法、运价审核法、比例分摊法、联运帐款清算法等，这一系列专门方法相互联系、相互配合，各有所用，构成了一套完整的反映和监督与收入形成相关的经济活动过程和结果的方法体系，这种方法体系是民航收入会计所特有的，是有别于其它管理活动的。

（二）民航收入会计所提供的经济信息是以民航运输企业收入为主的信息

民航收入会计对民航运输企业经济活动的核算和监督，限于与收入形成相关的经济活动，而并非全部可以以货币形式表现的经济活动，这就决定了它所提供的经济信息是以收入为主的信息，这是由收入会计的本质特征所决定的。

收入信息可以根据民航运输企业决策层的需要进行详细分类。收入信息根据运输业务类别可划分为客运服务收入信息、货运服务收入信息；根据市场信息需要，收入信息则可划分为销售代理点收入信息、航站收入信息、航班收入信息、航线收入信息等；根据地理区域则可将收入信息划分为国际运输收入信息、国内运输收入信息或地区性运输收入信息。经过详细划分的收入信息是民航运输企业决

策者的重要信息来源。收入信息与普通业务会计中成本费用信息的结合,为民航运输企业评估市场占有情况及其盈利性提供了重要信息来源,从而有助于决策者就业务调整、航线航班布局、市场营销策略进行合理决策,有助于强化民航运输企业内部的管理。

(三) 民航收入会计核算和监督的重点是与民航运输企业收入形成相关的经济活动

收入会计作为管理民航运输企业经济的一种活动,是通过收入会计的职能来实现的。收入会计的职能是收入会计本身客观上所具有的,而且是随着收入会计的发展而发展的。收入会计的产生和发展过程,规定了收入会计的基本职能,是对民航运输企业收入形成相关经济活动的核算和监督。因此,收入会计核算不仅涉及到运输收入的核算,而且还涉及到待结算销售款的核算。

收入会计通过核算来反映与收入形成相关的经济活动的发生、发展及结果,通过监督来检查收入形成相关的经济活动全过程的合法性、合理性和有效性。所以,收入会计的职能也是由收入会计的本质特征所决定的。

(四) 民航运输企业待结算销售款与运输收入的区别

根据国际航空运输协会双边及多边联运协议的规定,为简化旅客(货主)出票程序减少旅客(货物)联程旅行(运输)时所持票证数量,第一承运人、第二承运人甚至是不提供任何服务的承运人均可为旅客出具联程客票(货单),收取销售票款。由于在销售过程中,出票运输企业(出票航空公司)尚未提供运输服务(有可能在全程旅行中都不提供服务),票证上所列明的服务内容也可能会由于旅客旅行计划的改变而变更,如更改承运人、路线等。因此,航空运输企业的销售票款通常被称之为待结算销售款而不能认定为运输收入。通常我们所称的民航运输企业收入是指民航运输企业提供运输服务后所取得的收入。在收入会计实际业务处理中,由于销售业务处理在前,收入实现业务处理在后,为保持业务处理的连续性,通常收入会计核算的内容既包括待结算销售款的核算,也包括运输收入的核算。

(五) 民航运输企业收入会计的国际性

由于收入会计在业务处理中不仅需遵循国家规定的会计准则,同时也必须遵循国际航协所规定的收入会计准则、行业惯例,加之民航运输企业本身跨国经营业务的发展,使得核算航空运输业务收入的收入会计客观上具备了国际会计的特征。收入会计业务处理的国际化具体体现在国际收入会计准则的遵循、多币种业务处理、国际资金清算等方面。

(六) 收入会计工作是一种复杂的管理活动

收入会计管理活动的复杂性体现在以下几方面:

- 1) 收入会计需提供大量以数量表示的有关运输收入形成的财务分析报表。例如:承运收入类报表、待结算销售款类报表、应收帐款类报表和应付帐款类报表等。
- 2) 计算过程十分复杂,表现在:
 - (1) 需掌握多种运价类型的应用,如头等舱运价、公务舱运价、经济舱运价及多种折扣运价等的应用。
 - (2) 票证所列一个或多个航段可能由另一家或多家航空公司承运,需要对票证全额运费进行计算,按分摊规则进行分摊,以计算出每一家航空公司应得票款。
 - (3) 大量票证需进行处理,需以计算机系统为手段进行数据处理。
 - (4) 收入计算过程中涉及多个货币币种的换算及适用兑换率的掌握。

第二节 民航收入会计的产生与发展

民航运输企业通过提供各种运输服务而获得其运输收入。因此,对民航运输企业收入进行管理的收入会计的发展历史是与民用航空运输业务的发展历史紧密相连的。

一、国际民航收入会计的产生与发展

国际民用航空业务的历史可以追溯到本世纪初。1919年2月8日,巴黎至伦敦航线国际客运航班的首航飞行,揭开了国际航空运输发展的序幕。1919年10月23日,“关于管理空中航行的公约”即《巴黎公约》的签署,为国际航空运输管理奠定了基础。但此时收入会计还处于简单的收入核算阶段,而不涉及复杂的运价及分摊问题。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。二战以后,世界经济处于相对稳定的发展之中,科学技术得以突飞猛进地发展,喷气式飞机的问世,将飞行速度与飞行安全、飞行舒适性大大提高,从而带动和促进了世界航空运输的发展,民用航空运输成为令世人瞩目的、不可或缺的交通运输方式。运输业务的增长,带来了收入会计工作量的大增,尤其是联运运输业务的增长,急需有一个统一的收入会计的审核标准及程序出台,以解决运输企业间核算标准问题,保证联运运输业务的正常进行。

1945年,新国际航空运输协会(IATA)取代1919年成立的IATA宣布成立。为加强行业财务管理,设立了财务委员会,针对民航运输企业收入会计业务处理的特点,财务委员会还下设了收入会计委员会,专门负责协调国际间收入会计业务处理及规则制定。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)。该手册就客运、货运、逾重行李、杂项费、邮件开帐规则、帐单的编制、应附原始凭证、开帐货币、开帐调整及其时限、联运服务手续费、退款及清算规则等内容进行了详尽规定,成为收入会计业务处理的具体准则,并在其后几十年中不断得以完善,得到参与国际航空运输的民航运输企业的认可。由于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的民航运输企业收入核算问题,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业务处理的指南。

进入50年代,世界经济发展出现了区域化发展的新动向。经济区域集团的扩大增多,带来了世界贸易的增长、国际交往的扩大,民航运输业务也随之增多,尤其是联运业务的发展,要求收入会计必须有与其相适应的核算方法。IATA在多数国家已有双边联运协议基础上起草了“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,由此带来了收入会计相关核算技术的迅速发展,我们将这一时期称为收入会计理论的发展完善期。根据收入会计委员会的规定,收入会计大会每年召开一次,来自世界各航空公司的收入会计代表根据每年收入会计业务处理中发现的问题,向会议提交议题,讨论处理办法,最终形成决议,在新版《收入会计手册》中对有关内容予以修订,公布执行。这就保证了该手册能够及时指导民航收入会计实际工作,解决各国航空公司因不同国家会计制度的限制而引致的业务处理纠纷,促进了行业共识的达成。50年代至70年代,运价的计算办法、分摊规则等收入会计特有的核算办法几经修改,逐步趋于成熟,并形成了一整套收入会计的方法体系。航空公司的收入管理也由粗放型管理朝着科学化管理方向发展。为适应收入严格管理的要求,收入会计队伍也得到了迅速发展,在大型航空公司中,收入会计部门通常工作人员已达到了几百人。

进入70年代,随着宽体客机的使用,以及以美国、英国、澳大利亚为首的西方国家放松管制、开放天空政策的实施,带来了民航运输业务的蓬勃增长,收入会计业务数据量增长迅速,人员的增长已不能满足业务增长以及加强收入管理的需要。60年代计算机技术的推广应用,为大数据量的收入会计作业提供了改变作业方式的基础。到70年代,大型航空公司多已自行开发了收入管理系统进行收入会计作业,收入会计系统化管理是这一时期收入会计发展的主要标志。系统化管理使得民航运输企业的收入管理更趋严格,同时也带来了收入会计作业流程的变化,收入管理的各个环节的连接更趋严密,缩短了结算周期,提供了及时发现欺诈等犯罪活动发生的有效手段。

80年代至90年代,全球经济发展逐步趋于一体化,尤其是苏联解体、冷战结束后,世界经济一

体化进入了一个新的高潮,表现在航空业一方面是运输业务的大幅增长,另一方面则是世界范围内航空公司之间竞争的加剧。在几番票价大战之后,80年代末90年代初,多数航空公司处于亏损维持的状态,降低成本、扩大市场、增加收入成为时代的主题。航空公司私营化、兼并、重组、代号共享、星际联盟便是这一主题的集中表现。收入会计在这一时期的发展也就集中于降低核算成本,适应市场发展需要方面,主要表现在:系统日趋完善、收入管理更加细化、用于市场预测的收入快报周期缩短、新技术(IDECA-电子数据交换、电子票结算、网上购票结算、智能卡结算等)不断得以应用,此外,收入会计作业也由全部由自己完成,出现了向低成本地区转移业务的发展趋势。

二、中国民航收入会计的产生与发展

中国民用航空业务始于本世纪30年代。新中国成立之前的中国近代民航事业,是在内忧外患的半殖民地半封建社会中发展起来的,是民航事业艰难坎坷的一部辛酸发展史,由于此时民航运输业务仅限于几条国内航线的运输,收入会计工作相对简单,由于史料所限,收入会计的历史状况已无从追溯。

新中国成立后,50年代至80年代,受国际政治、军事环境、国家经济发展的制约,民用航空作为以军队领导为主的政企合一的半军事性企业,运输业务发展相对较慢。1978年,改革开放政策实施以后,全国工作重点转移到了国家经济建设上,国民经济得以发展,国力增强,民航运输事业才得到了较快的发展。中国民航收入会计工作也正是在改革开放以后,才迎来了发展的春天。

50年代,中国民航只有有限的几条通往临近国家的国际运输航线,如:通往前苏联、缅甸、越南、蒙古、朝鲜等国的航线。当时,收入会计是以双边协议为基础进行收入核算的,对收入会计的国际化标准作业并不了解。

60年代,中国与巴基斯坦通航,为中国民航打开了一扇世界之窗。1964年,随着中巴通航后两国民航业务联系的建立,中国民航老一代收入会计工作者为适应中国民航逐步开辟国际航线、发展联运代理业务的需要,通过巴基斯坦航空公司同行,取得了收入会计核算的部分资料,逐步学习掌握了一些国际航空运价规则、收入分摊办法等收入会计核算方法,但那时对收入会计的了解还局限于初步认识阶段。

70年代,随着中国民航飞出国门,开辟中苏、中日、中法、中阿等几条远程国际航线,收入会计工作也面临着按国际化标准进行作业的挑战。为适应中国民航开展联运业务的需要,民航收入会计工作者克服困难,在向老一代收入会计工作者学习基础知识的同时,通过大量的与外航往来帐单、信件,学习收入会计国际标准规则,把大量不连贯的材料整理、拼凑起来,形成学习材料,培养了一批收入会计业务的骨干,奠定了中国民航收入会计工作的雏形。

1978年以后,进入80年代,随着我国对外开放的深入,中国民航国际航线达几十条,旅客运输量已达1000多万人,面对中国民航收入的急剧增长,收入会计工作也面临着新的挑战。为尽快掌握收入会计业务处理的国际准则,进一步提高收入会计工作水平,中国民航收入会计工作者采取了走出去、上门请教的办法,通过列席国际航空运输协会多边比例分摊等与收入会计相关的会议,考察香港国泰、爱尔兰、德国汉莎、英国、新加坡、马来西亚、日本等航空公司,逐步掌握了较为系统的收入会计核算办法,了解了世界先进航空公司收入会计管理的进展状况,找出了中国民航在收入管理与收入会计系统建设上的差距。80年代末90年代初,由日本航空公司资助中国民航选派人员赴日航研修,为中国民航培养了一批收入会计人才,这是中国民航有史以来得到的第一次完整、系统的收入会计技术培训,为提高收入会计整体作业水平发挥了一定作用。

80年代末,在系统掌握收入会计核算方法的同时,中国民航收入会计的作业方式也由纯手工逐步发展到了采用微机打印帐单的方式,这是中国民航收入会计系统建设的萌芽。收入会计工作者也由最初的几人发展到上百人的队伍。