

# CAS 與 IFRS 之比較—南方航空(600029)

高妮璋

中國航空公司改革：

股份化

↓

缺錢、上市募資

↓

2001 年改組  
形成三集團

三集團國內市場平均，國內線競爭日增，使重組效益未顯

中國南方航空股份有限公司(南方航空 600029)前身直屬民航總局，1993年中國民航局根據國務院所發布的「全民所有制工業企業轉換機制條例」對資金及經營體制皆呈高度集中化的民航產業進行改革，改革重點包括兩大方向，一為航空公司股份改造制，二為上市並引進外資。在此背景下南方航空於 1995/3/25 改制為股份有限公司，1997 年赴香港及紐約掛牌上市，2003 年於上海證交所上市，目前 50.3%股份為國有股的未流通股，22.86%股份為人民幣流通股，其餘 26.84%股份為境外上市的外資股。

中國的航空公司分四大類：民航總局直屬、地方所屬、部委所屬及航空公司與地方合資的航空公司，2001 年之前計有 34 家航空公司。然規模小，為因應入世，追求國際競爭力之需，中國民航總局於 2001 年開始進行改組方案，組成三大航空集團：

- ◆ 中國國際航空集團(國航集團)——以中國國際航空公司為主，納入中國航空、浙江航空，以國際線為主
- ◆ 中國東方航空集團(東航集團)——以中國東方航空股份有限公司(東方航空，600115)為主，納入中國西北航空、中國雲南航空，以國內線為主
- ◆ 中國南方航空集團(南航集團)——以中國南方航空股份有限公司(南方航空，600029)為主，納入中國北方航空、中國新疆航空，以國內線為主

中國航空市場遂形成三大三小之格局，三大航空集團佔據中國近 8 成市場(南方航空約 35%、東方航空約 25%、國際航空約 20%)。然此次重組，讓三大的經營區域完全重疊，同時佔據京滬穗樞紐、也兼有中、西部的航空公司。雖能避免壟斷，且看似符合公平性，但市場重疊下，三大集團不斷募資舉債購進飛機，導致運力過剩、大打價格戰，2003 年之後各航空公司獲利反差。

另外，重組後三大航空集團多經歷 2~3 年甚至更長時間的磨合期。如南方航空至 2004 年才與南航集團簽訂收購協定，以 169 億代價收購北方航空及新疆航空。而合併後南航於 2005 年及 2006 年反產生巨額虧損——南方航空年營收雖高達 500 億人民幣，但自 2003 年(重組後)以來，本業部分僅 2004 年獲利，餘均虧損；東方航空狀況類似，虧損更大。虧損主因公司歸因為：

- ◆ 重組後飛機大修費用大增：

併購後南方航空及東方航空擁有空客、波音、麥道、ERJ 多種機型，然國

際航空只有空客及波音兩種機型，使得南方航空及東方航空 2005 年飛機大修費用均較 2004 年大增 32%及 61%，而國際航空的飛機大修費用則是三家航空公司中最少的。

◆缺乏國際航線支撐：

三大航空集團國內線業績比重分別為南方航空(80%)、東方航空(53%)、中國國際航空(48%)，南方航空因國際線尚在起步階段，客座率不高，又國內線市場嚴重飽和，使南方航空大打價格戰，而嚴重虧損。

一、中國會計準則(CAS)與國際財務報告準則(IFRS)比較

2004 年至 2006 年南方航空依 IFRS 進行的損益調整金額最多達人民幣 151 百萬元，而 2007/6 依新 CAS 認列，調整金額仍達人民幣 140 百萬。主要差異源自航空業本身的特性，及中國特有法規。

- ◆資本密集產業，飛機租金、折舊成本、維修成本、及利息特高，相關的會計處理是主要的差異所在
- ◆燃油成本，影響獲利至深，多以衍生性商品控制成本，不同會計處理，也造成重大差異
- ◆中國航空業屬國營事業，早期虧損時多由政府注資支撐營運，接受政府補貼
- ◆中國的土地使用權、員工退休金等會計處理規範差異

表一：歷年淨利調整 (2004~2007 年)

單位：人民幣百萬元

	舊 CAS			新 CAS
	2004/12	2005/12	2006/12	2007/06
CAS 淨利	103	(1,794)	118	308
固定資產相關項目				
①飛機售後租回收益	(31)	(20)	(35)	-
②飛機及發動機大修費用資本化	-		248	(162)
③一般利息資本化	11	-	374	-
④員工福利分房損失	(111)	(26)	(27)	(12)
⑤內退員工退休金	-	-	(392)	-
⑥土地使用權增值	4	4	4	1
⑦聯營公司會計準則差異	(26)	(68)	(49)	-
⑧政府補助收入	-	53	1	-
⑨航油期貨合約公平價值變動數	-	-	(26)	-
上述調整對少數股權及稅負影響	2	3	(28)	33
調整數	(151)	(54)	70	(140)
IFRS 淨利	(48)	(1,848)	188	168

資料來源：財報

舊 CAS vs. IFRS

- ◆ 資產售後租回、大修及利息費用資本化
- ◆ 員工福利分房
- ◆ 內退員工退休金
- ◆ 土地使用權
- ◆ 政府補助款
- ◆ 衍生性金融商品

新 CAS vs. IFRS

- ◆ 大修費用資本化
- ◆ 員工福利分房損失
- ◆ 土地使用權

IFRS vs. 美國 GAAP

↓  
購買法  
V.S.  
權益結合法

①飛機售後租回收益差額

根據舊 CAS，飛機售後租回之處分利得須作遞延收益，並在租賃期內按直線法攤銷。但依 IFRS，售後租回若屬營業租賃且該售價是公平價值，處分利得於當期認列；然若售價超過公平價值，超過部分須做遞延收益處理，並在租賃期內按直線法攤銷。

新 CAS 則與 IFRS 一致，故無差異。

②飛機及發動機大修資本化

根據 CAS，飛機及發動機大修費用於實際發生時記入當期損益。但依 IFRS，飛機及發動機大修費用需資本化，並在預期的大修周期內以直線法計提折舊。

新 CAS 未對此規範做修正，故與 IFRS 之差異尚在。

③一般性利息費用資本化

依據 CAS，僅購建固定資產的專門借款利息費用在規定期間內需資本化，然依 IFRS 規定，除了專門借款利息費用外，符合規定的一般借款利息費用也可資本化。

新 CAS 則與 IFRS 一致，故無差異。

④員工福利分房損失

「員工福利分房損失」為：公司購房，以較低價格賣給員工。依據 CAS，推測房改於 2001 年之前發生，故南方航空將員工福利分房損失記入 2001 年年初未分配盈餘。而根據 IFRS，福利分房損失及一次性住房補貼款，應在員工服務期限內分期列支處理。

新 CAS 未對此規範作修正，故與 IFRS 之差異尚在。

⑤內退員工退休金

根據 IFRS，內退人員(指提早退休的員工)自辭職到正式退休期間的員工成本需一次性提列，作為費用，但舊 CAS 下，公司未先提費用。

新 CAS 與 IFRS 一致，且追溯調整，故無差異。

⑥土地使用權重估增值

根據 CAS，土地使用權以重估金額入帳，再分期攤銷。按 IFRS，自 2002/1/1 起，土地使用權以歷史成本入帳。

新 CAS 未對此規範作修正，故與 IFRS 之差異尚在。

⑦聯營公司會計準則差異

部分聯營公司的會計政策與母公司有差異。依據 IFRS，差異數應以權益法計算應調整金額，推論舊 CAS 未調整。

新 CAS 則與 IFRS 一致，故無差異。

### ⑧政府補助收入

舊 CAS 規定，研發撥款列於資本公積，而 IFRS 則規定政府補助採全面損益法，即作為當期收入。

新 CAS 則與 IFRS 一致，故無差異。

### ⑨航油期貨合約公平價值變動數

根據舊 CAS，商品期貨的損益於期貨合約平倉時認列。按照 IFRS，凡不屬避險會計的期貨合約，均應將公平價值之變動納入當期損益。

新 CAS 則與 IFRS 一致，故無差異。

表二：歷年淨利調整 (2004~2006 年)

單位：人民幣百萬元

	舊 CAS		
	2004/12	2005/12	2006/12
IFRS 淨利(註)	(48)	(1,786)	126
調整數	287	318	90
美國會計準則淨利	239	(1,468)	216

資料來源：20F 報告

## 二、IFRS 與美國 GAAP 比較

表二來自 20F 財報所揭露之 2004~2006 年 IFRS 調整至美國 GAAP 淨利數。又 2006 年 20F 報告並修正原中國財報所揭露之 IFRS 2005 年及 2006 年損益數，淨利分別由 RMB-1,848 百萬及 RMB188 百萬，修正 RMB-1,786 百萬及 RMB126 百萬，修正原因為 2004 年 IFRS 16 號公報關於大修費用資本化的新修正規定自 2005 年開始適用，故採修正後的規定重編 IFRS 財報，然公司並未同時重編 2005 年及 2006 年財報，可見其財報品質較差。

關於 IFRS 與美國 GAAP 下損益數字差異，因南方航空 20F 報告未詳列各差項，無法逐一系列示調節內容。南方航空僅說明主要差異所在：南方航空於 2004 年收購西北航空及新疆航空之交易處理。依 IFRS，該交易應採購買法處理，而依美國 GAAP，因三家航空公司同屬同一集團控制下，採權益結合法處理即可，故產生差異。

### 參考資料

1. 數位商業時代，方小雷，南航迷失的背後，95/10
2. 全國律師月刊，邱垂泰、詹雪瑛，從中國大陸民航體制改革看兩岸航空通航互動，90/10