

CAS 與 IFRS 之比較—東方航空(600115)

高妮璋

1997 年三地掛牌
↓
2001 年改組屬東方
航空集團
↓
財務不佳，2007 年
引進
外資

與南方航空相同，中國東方航空前身亦為直屬民航總局的航空公司，1997 年東方航空股票於香港、上海及紐約交易所掛牌，61.64%股份為國有股的未流通股，6.16%股份為人民幣流通股，其餘 32.2%股份為境外上市的外資股。2001 年重組後，分割成兩個獨立的法律實體，包括東方航空股份有限公司及東方航空集團公司。東方航空集團公司代表中國政府持有東方航空 100%之內資股，而東方航空則承受所有航空業務的資產與債務，並併入雲南航空及西北航空。

東方航空目前在中國國內線市佔率約 25%，而為維持競爭力，持續舉債購飛機，然負債比持續攀升，與南方及國際航空相比，東方航空公司財務狀況最遭(2007/6 其 DE 高達 1153%)，2007/9 東方航空宣布透過增發 H 股的方式，向母公司東方航空集團、新加坡航空及淡馬錫募資 113.4 億港元，此舉可使東方航空改善營運體質，並取得外資經營經驗，且新加坡航空也可進軍中國市場，可謂雙邊獲利，然市場傳出國泰航空將聯合中國國際航空集團動用 40 億美金收購東方航空股權，而東航流通股第一大股東正好是持股達 11.02%的中航集團，此舉主要目的在防止外資競爭對手進占大陸市場，雖然因中國政府已同意東航的定向募資計畫，使 9 月底國泰航空不得不宣佈停止與中國國際航空聯手收購東方航空股權計畫，然也可看出即便中國航空公司雖然持續虧損，財務狀況不佳，然深具發展潛力的大陸市場卻仍讓大家都想分一杯羹。而中國政府也深諳此道，一方面股權以低價讓給外資，讓外資賺到錢，吸引全世界外資機構，並讓餅做大，外資是賺翻了，但中國政府才是最大贏家。

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	536	60	(2,779)	16
固定資產相關項目				
① 高價周轉件折舊年數差異	115	146	239	(95)
② 飛機及發動機折舊年數差異及大修費用	(611)	(497)	(676)	(244)
③ 待出售飛機、發動機及高價周轉件減損金額差異	-	-	(235)	-
④ 售後租回利益	-	-	74	(4)
⑤ 員工退休金	(24)	(133)	(85)	(35)

續表一：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
⑥ 衍生性金融商品評價損益		28	(42)	-
⑦ 商譽	(2)		(43)	-
⑧ 分期付款員工住房補貼款	5	12	-	-
⑨ 土地使用權增值	8	8	-	-
其他(少數股權、稅等)	149	54	234	(22)
調整數	(215)	(527)	(534)	(400)
IFRS 淨利	321	(467)	(3,313)	(384)

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折舊年數差、減損
- ◆ 分期付款員工住房補貼
- ◆ 退休金
- ◆ 土地使用權
- ◆ 商譽
- ◆ 衍生性金融商品

新 CAS vs. IFRS

- ◆ 資產售後租回、大修費用資本化、折舊年數差
- ◆ 退休金

一、中國會計準則(CAS)與國際財務報告準則(IFRS)比較

表一指出，IFRS 下的獲利少於 CAS 下的獲利，另與南方航空相同，調整最大項目為飛機及發動機折舊年數差異及大修費用會計處理差異。

① 高價周轉件折舊年數差異

根據舊 CAS，高價周轉件(依據民航企業會計核算辦法，高價周轉件係指可反覆修理使用、價值較高、具有單獨序號的航空器材)以 5 年按直線法予以攤銷，而依 IFRS，高價周轉件按飛機之預計可使用年限攤銷。

新 CAS 未對此規範做修正，故與 IFRS 之差異尚在。

② 飛機及發動機折舊年數差異及大修費用會計處理差異

根據舊 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 待出售飛機、發動機及高價周轉件減損金額差異

根據舊 CAS，「待出售飛機、發動機及高價周轉件」須依「淨變現價值」計提減損準備。IFRS 則要求以「淨公平價值」評價。

新 CAS 下與 IFRS 無差異，但有疑問的是上述①②新 CAS 與 IFRS 仍有差之下，減損金額應有差異，故推測有可能是 2007/6 為自結報表，公司未提列該項目的減損費用。

④ 售後租回利益

東方航空於 2006 年，將飛機先出售後再以營業租賃方式租回，依據舊 CAS，售價與該資產帳面價值之差異應於租期內攤銷。然根據 IFRS，如售價係公平價值，該差異記入當期損益。

新 CAS 已與 IFRS 一致；但因不回溯編製財報(即 2007/1/1 之前的交易仍依舊 CAS 處理)，故 2007/6 財報之調整項仍存在。

⑤ 員工退休金

依據舊 CAS，員工退休金於員工退休付款時入帳。根據 IFRS，在定額給付計劃下，員工退休金需在員工服務年期內預提。

新 CAS 未對此規範做修正，故與 IFRS 之差異尚在。

⑥ 衍生性金融商品評價損益

依據舊 CAS，衍生金融商品評價損益到期時認列。根據 IFRS，如採避險會計，衍生金融工具評價損益沖銷被對沖項目的公平價值變動。不適用避險會計則則公平價值變動於損益表中列示。

新 CAS 則與 IFRS 一致，故無差異。

⑦ 商譽

根據舊 CAS，收購聯營公司中國東方航空武漢有限公司時，收購款超過武漢航空帳面淨資產部分的長期股權投資差額按 10 年攤銷。根據 IFRS，收購款超過武漢航空淨資產公平價值部分為商譽，並於年度期末進行減值測試，但不做攤銷。

新 CAS 則與 IFRS 一致，故無差異。

⑧ 分期付款員工住房補貼款

根據舊 CAS，在職工住房補貼準備以預計付款及沒有考慮分期付款的時間價值記入損益，而根據 IFRS，職工住房補貼按預計付款的現值（已考慮分期付款的時間價值）作準備。然 2006 已無差異，故推測至 2005 年已攤完分期付款員工住房補貼款。

⑨ 土地使用權重估增值

舊 CAS 下，土地使用權以重估金額減累計攤銷列帳。按 IFRS，土地使用權以歷史成本入帳。至 2006 已無差異，推測至 2005 年已攤完土地使用權重估金額。

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 財報淨利	321	(467)	(3,313)
調整數	138	(916)	(348)
美國會計準則淨利	459	(1,383)	(3,661)

資料來源:20F 報告

二、IFRS 與美國 GAAP 比較

表二列出 IFRS 淨利與來自 20F 報告所揭露的美國會計準則淨利，而 20F 報告並未詳列調節表，僅說明 2005 年東方航空併購西南航空及雲南航空的交易，在 IFRS 下，係採購買法處理，而美國會計原則下，因東方航空、西南航空及雲南航空係在同一集團控制下，需採權益結合法處，故產生差異。

IFRS vs. 美國 GAAP



購買法

V.S.

權益結合法