

对航空运输企业资产减值应用的完善建议

权治国

通过对公司资产减值会计政策应用情况的分析,一定程度上可以了解到公司在提供会计信息方面的谨慎程度,也为报表使用者对公司做出正确的判断奠定了基础。本文以“三大”上市航空公司为例,指出其资产减值应用中存在的不足,并提出完善的建议。

1. 资产减值应用的不足

(1) 同种类资产,对于可收回金额的认定标准有所不同。在2008年当年计提的减值准备中固定资产减值准备所占比例较大的南航和东航,基本上都是因对将要退役的飞机计提了大量的减值准备。但是南航对飞机的可收回金额的认定为“可收回金额为该等资产的公允价值减去处置费用后的净额,公允价值是参照近期上述各机型飞机交易市场报价加以确定”,而东航对飞机的可收回金额的认定为“在计算可收回金额时,本集团比较了相关资产的未来现金流量现值及公允价值减去处置费用后的净值,公允价值参照了第三方独立评估机构对相关资产的评估值”。

(2) 重大资产减值损失披露的信息不够详细。重大资产减值损失对当期利润产生较大的影响,因此信息使用者只有比较充分地了解企业计提重大资产减值准备的原因、判定的方法、损失的金额等,才能够对信息做出比较准确的判断。在三大航空公司的年报中,有关重大资产减值损失仅披露了损失计提的资产、具体的金额和可收回金额的确定方法,而对于计提的具体原因、与同类资产比较的情况以及计提资产减值准备后对相关指标的影响程度等均没

有进行披露。

(3) 资产减值准备的计提不排除存在一定程度上盈余管理的可能。从2007—2008年的环比数据以及三大航空公司当年的利润情况来看,存在管理层进行一定程度的盈余管理行为。2007年三大航空公司计提资产减值准备4.90亿元,较2006年计提的资产减值准备下降了52%,占当年三大航空公司实现利润总额78.64亿元的6.23%;2008年三大航空公司计提资产减值准备43.54亿元,较2007年计提的资产减值准备增长了789%,占当年三大航空公司亏损绝对额的14.72%。2007年三大航空公司均实现盈利时,其资产减值准备额度都有所下降,而2008年三大航空公司均出现较大额度亏损时,其资产减值准备额度大幅度上升,使其亏损额度进一步加大,笔者认为,管理层可能利用资产减值准备政策进行了一定的盈余管理。

2. 完善航空运输企业资产减值应用的建议

(1) 公司管理层对资产减值政策要有正确认识和恰当的应用。只有公司的管理层理解、认识到资产减值政策的初衷,才能够尽可能地从报表使用者的角度去理解公司报表提供的会计信息的作用,比较准确地应用资产减值政策,使得报表使用者做出正确的决策,促进公司的良性循环。

(2) 提高会计人员的职业判断能力和综合素质。新准则中资产减值的确认、计量以及披露等事项,对公司的会计人员综合素质都提出了较高的要求,

除了具备清晰的会计专业知识以外,还需要有较强的综合分析、判断能力以及丰富的企业管理经验。尽管民航业属于资金、技术密集,人员素质较高的行业,但是面对新准则中大量的职业判断,特别是对资产减值的判断以及可收回金额的认定,还需要不断提高航空运输企业各级财务人员的综合素质,为资产减值会计政策的准确应用提供人才基础。

(3) 发挥行业管理的作用,引导同类企业采用同一认定标准。中国民用航空局是民航企业的行业管理部门,发挥政府监督、引导的功能,在会计信息反映方面,笔者认为民航局可以制定行业统一的认定标准,如某项在行业内普遍使用的资产的可收回金额的认定、公允价值的确定原则等,以增强民航不同公司间的会计信息的可比性,促进资产减值会计政策在航空运输企业中应用的统一性。

(4) 完善企业的考核指标体系以及考核思路。目前大部分公司对于管理层业绩的评价以利润作为主要指标,由此就很难避免管理层利用资产减值政策进行一定的盈余管理,以实现最有利评价。因此,建立一套既考核财务指标,也考核非财务指标,既考核结果,也对经营管理过程进行评价的指标体系,将管理层的短期经营行为转化成为实现公司长期发展的目标,则能够一定程度上减少管理层的道德风险。在三大航空公司中,仅有国航实行了股份支付计划,将公司主要管理人员的利益与公司的效益紧密挂钩,实现了个人长期利益与公司利益的结合。而从2006年到2008年国航资产减值计提数变化幅度最小的这一结果也可以看出,采用这样的激励和考核的有效性。■

(作者单位:中国航空油料有限责任公司)

责任编辑 刘 忻