



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
3 March 2021
Russian
Original: English

Семьдесят пятая сессия

Пункт 141 повестки дня

Бюджет по программам на 2021 год

Нормы проезда воздушным транспортом

Сороковой доклад Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам о предлагаемом бюджете по программам на 2021 год

I. Введение

1. Консультативный комитет по административным и бюджетным вопросам рассмотрел доклад Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом (A/75/654/Rev.1). В ходе рассмотрения доклада Комитету была представлена дополнительная информация и даны дополнительные разъяснения, а в заключение ему были представлены письменные ответы, датированные 26 февраля 2021 года.

2. Доклад Генерального секретаря был представлен в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи 42/214, 45/248 A, 53/214, 63/268, 65/268, 67/254 A, 69/274 A, 71/272 B, 72/262 B и 74/262 и решениями 44/442 и 46/450, а также решением 57/589, в котором Ассамблея просила Генерального секретаря представлять ей свой доклад на двухгодичной основе.

3. В нижеследующих пунктах Консультативный комитет представляет свои замечания и рекомендации в отношении доклада Генерального секретаря, а именно в отношении таких вопросов, как а) вопросы, касающиеся стандартов оплаты путевых расходов и деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом; б) предложения Генерального секретаря i) об установлении единого порогового показателя для предоставления сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) права на проезд бизнес-классом; и ii) об оплате путевых расходов за проезд бизнес-классом, если общая продолжительность полета превышает 9,5 часа; и с) предложение Генерального секретаря о том, чтобы начать вновь применять в системе папашальных выплат ставку в 75 процентов.



Воздействие пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)

4. Глобальные ограничения на поездки, введенные с первого квартала 2020 года в связи с пандемией COVID-19, привели к резкому уменьшению числа поездок и, по мнению Генерального секретаря, обусловили трудности с определением статистических тенденций и проведением сопоставлений с данными, имевшимися до пандемии, например в отношении просьб об исключениях или о повышении класса салона; соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов; предпочтения сотрудниками получения паушальной выплаты вместо того, чтобы пользоваться билетами, приобретенными Организацией; и тенденций, связанных с предложением об установлении единого порогового показателя применительно к полетам с общей продолжительностью свыше 9,5 часа. В нижеследующих пунктах Комитет рассматривает вопрос о воздействии пандемии COVID-19 на перечисленные и другие аспекты стандартов оплаты путевых расходов и деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, когда уместно. **Консультативный комитет напоминает о своих замечаниях и рекомендациях в отношении последствий пандемии COVID-19, содержащихся в его первом докладе о предлагаемом бюджете по программам на 2021 год, в том числе о том, что переход на режим удаленной работы и проведения виртуальных заседаний вместо очных должен позволить получить экономию средств, обычно расходуемых на поездки. Комитет считает, что пандемия COVID-19, вероятно, будет продолжать сказываться на поездках в обозримом будущем (A/75/7, глава I, пункты 12–15 и 62).**

II. Вопросы, касающиеся стандартов оплаты путевых расходов и деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом

5. Информация о различных аспектах деятельности Организации, связанной с поездками воздушным транспортом, включая данные модуля оформления поездок системы «Умоджа», приводится в пунктах 13–53 доклада Генерального секретаря.

Число поездок коммерческим воздушным транспортом

6. В соответствии с рекомендацией Консультативного комитета, содержащейся в его предыдущем докладе, система «Умоджа» была усовершенствована и теперь позволяет извлекать отдельные данные о поездках, в том числе о поездках коммерческим воздушным транспортом (A/73/779, пункты 11–13). В ответ на запрос Комитету была представлена обновленная информация, согласно которой с начала пандемии COVID-19 в период с января по июнь 2020 года и в течение шести последующих месяцев (с июля по декабрь 2020 года) число поездок коммерческим воздушным транспортом значительно уменьшилось, что показано в таблицах 1 и 2 (см. также A/75/654/Rev.1, таблицы 7 и 8).

Таблица 1

Число поездок коммерческим воздушным транспортом в разбивке по категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа», 1 июля 2018 года — 31 декабря 2020 года

(Число поездок)

Категория поездок	Июль– декабрь 2018 года	Январь– июнь 2019 года	Июль– декабрь 2019 года	Январь– июнь 2020 года	Июль– декабрь 2020 года	Всего
Официальные поездки	54 553	52 832	59 000	16 829	4 038	187 252
Оплачиваемые поездки	427	168	331	146	280	1 352
Поездки в связи с кадровыми решениями	2 501	2 469	2 638	1 378	1 730	10 716
Поездки негражданского населения	6 388	7 309	6 120	3 367	5 408	28 592
Всего	63 869	62 778	68 089	21 720	11 456	227 912

Таблица 2

Число поездок коммерческим воздушным транспортом в разбивке по классу проезда, 1 июля 2018 года — 31 декабря 2020 года

(Число поездок)

Класс поездок	Июль– декабрь 2018 года	Январь– июнь 2019 года	Июль– декабрь 2019 года	Январь– июнь 2020 года	Июль– декабрь 2020 года	Всего	В про- центах
Экономический класс	56 983	54 761	60 856	19 106	10 436	202 144	91
Бизнес-класс	6 242	7 346	6 485	2 273	886	23 232	8
Первый класс	3	4	5	3	0	15	—
Совмещение различных классов (включая проезд первым классом)	11	6	8	4	2	17	—
Совмещение различных классов (не включая проезд первым классом)	630	661	735	334	132	2 492	1
Всего	63 869	62 778	68 089	21 720	11 456	227 912	100

7. В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что пандемия COVID-19 оказала значительное влияние на число и структуру поездок персонала Организации Объединенных Наций и что в туристической отрасли сформировался консенсус в отношении того, что ситуация, вероятно, будет оставаться непредсказуемой в течение периода продолжительностью от одного года до двух лет. Консультативный комитет отмечает значительное уменьшение числа поездок коммерческим воздушным транспортом в течение 2020 года в связи с пандемией COVID-19 и признает, что учет данных за этот год и, возможно, за будущие периоды при проведении общего анализа статистических тенденций может быть сопряжен с трудностями. Вместе с тем Комитет отмечает, что в предыдущем периоде число поездок коммерческим воздушным транспортом значительно увеличилось, и полагает, что после ослабления и/или отмены глобальных ограничений на поездки тенденция к уменьшению числа поездок не сохранится (см. также замечания Комитета в отношении альтернативных методов коммуникации в пунктах 15–18 ниже). Комитет надеется, что в следующем докладе об исполнении бюджета, а также в контексте рассмотрения Комитетом следующего доклада о нормах проезда воздушным транспортом в 2023 году ему будут представлены обновленная информация и данные анализа.

Исключения, санкционированные Генеральным секретарем

8. Обзорная информация об исключениях, санкционированных Генеральным секретарем, приводится в пунктах 13–22 доклада Генерального секретаря. В своей резолюции [72/262](#) В Генеральная Ассамблея отменила практику проезда первым классом сотрудниками Организации Объединенных Наций при совершении ими официальных поездок при том понимании, что Генеральный секретарь наделен дискреционными полномочиями, осуществляемыми им в соответствии с разделом 4.8 административной инструкции [ST/AI/2013/3](#) с внесенными в нее поправками в тех случаях, когда особые обстоятельства оправдывают применение исключений, например когда применение исключения оправдано медицинскими причинами или служебной необходимостью или когда совершающее поездку лицо считается видным деятелем, то есть является действующим или бывшим главой государства или правительства или действующим или бывшим членом кабинета министров. Исключения применяются также в отношении сотрудников Департамента по вопросам охраны и безопасности, которые обеспечивают личную охрану Председателя Генеральной Ассамблеи, Генерального секретаря и первого заместителя Генерального секретаря, а также их супруг/супругов¹.

9. Данные, приведенные в разделе IV доклада Генерального секретаря, показывают, что в период с 1 июля 2016 года по 30 июня 2018 года Генеральный секретарь санкционировал 1204 исключения (в том числе 885 исключений, или 73 процента, в отношении совершающих поездки видных и выдающихся деятелей), а в период с 1 июля 2018 года по 30 июня 2020 года — 841 исключение (в том числе 637 исключений, или 76 процентов, в отношении совершающих поездки видных и выдающихся деятелей), то есть общее число санкционированных исключений сократилось на 363, или 30 процентов, а число исключений в отношении совершающих поездки видных и выдающихся деятелей — на 248, или 28 процентов. Это сокращение произошло предположительно в результате принятия мер по уменьшению числа санкционированных исключений на фоне глобального уменьшения числа поездок воздушным транспортом в течение первых шести месяцев 2020 года, обусловленного ограничениями на поездки, введенными в связи с пандемией COVID-19.

10. В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что в период с июля 2018 года по июнь 2020 года было отклонено в общей сложности 76 просьб о применении исключения, а именно: 39 просьб, обоснованных медицинскими причинами, которые не были подтверждены Отделом охраны здоровья, техники безопасности и гигиены труда; 30 просьб, обоснованных тем, что совершающие поездку лица являются видными деятелями, тогда как эти лица не соответствовали установленным критериям, например не относились к числу действующих или бывших членов кабинета министров; и 7 просьб, которые были отклонены ввиду отсутствия свободных мест в установленном классе

¹ По состоянию на июнь 2018 года в первом классе разрешалось путешествовать только начальнику службы личной охраны, сопровождающему Генерального секретаря, а сотрудники службы безопасности, сопровождающие других старших должностных лиц, как правило, путешествовали — с учетом специфики каждого случая — в классе на один уровень ниже первого класса (см. также [ST/AI/2013/3/Amend.3](#), раздел 4.3). Санкционированные исключения для сотрудников службы безопасности с 1 июля 2016 года по 30 июня 2018 года были применены в случае 130 поездок общей стоимостью в 801 562 долл. США или 6166 долл. США за одну поездку, а с 1 июля 2018 года по 30 июня 2020 года — в случае 113 поездок общей стоимостью в 563 648 долл. США, или 4988 долл. США за одну поездку, что означает сокращение расходов на одну поездку на 1178 долл. США, а общих расходов — на 237 914 долл. США (см. [A/75/654/Rev.1](#), пункт 17 и таблицы 1–4).

поезда в связи с чем путешественникам было предложено изменить свои планы поездок. **Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря представить в следующем докладе информацию о критериях, применяемых при принятии решений об удовлетворении или отклонении просьб о применении исключений.**

11. Консультативный комитет отмечает, что в предыдущий 24-месячный период ежемесячно санкционировалось в среднем 50 исключений (37 исключений в отношении видных и выдающихся деятелей), а в последний период — в среднем 35 исключений (27 исключений в отношении видных и выдающихся деятелей). В ответ на запрос Комитету были представлены данные об исключениях, санкционированных в период с 1 января по 30 июня 2020 года, то есть в период, когда в связи с началом пандемии COVID-19 были введены глобальные ограничения на поездки. Согласно этим данным, в указанный период было санкционировано в общей сложности 78 исключений (в том числе 56 исключений для совершающих поездки видных и выдающихся деятелей), то есть в среднем применялось 13 исключений в месяц. Поэтому Комитет отмечает, что за предыдущие 18 месяцев, то есть до того, как на поездках начала сказываться пандемия COVID-19, с 1 июля 2018 года по 31 декабря 2019 года было санкционировано применение в общей сложности 763 исключений (581 исключение в отношении видных и выдающихся деятелей), что соответствует в среднем 42 исключениям в месяц (32 исключения в отношении видных и выдающихся деятелей).

12. **Консультативный комитет считает, что на исключения, санкционированные Генеральным секретарем в отношении видных и выдающихся деятелей, приходится несоразмерно большая доля, или 75 процентов, всех исключений, примененных в период с 1 июля 2016 года по 30 июня 2020 года, и что, как представляется, просьбы о применении таких исключений удовлетворяются в рабочем порядке. Комитет считает, что необходимо повысить эффективность административных процессов, задействованных в рамках деятельности, связанной с официальными поездками видных и выдающихся деятелей. Поэтому Комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря не считать обязательным применение исключений в этой категории и проводить политику, предусматривающую оплату проезда лиц более высоким классом во время официальных поездок только в том случае, если эти лица четко соответствуют критериям, установленным для видных и выдающихся деятелей. Комитет напоминает, что в пункте 15 своей резолюции [72/262](#) В Ассамблея призывает лиц, не являющихся сотрудниками и имеющих право на проезд первым классом, за исключением представителей наименее развитых стран, по собственному выбору совершать проезд классом, следующим непосредственно за первым классом. Поэтому Комитет считает, что совершающие поездки видные и выдающиеся деятели должны быть поставлены в известность о том, что они могут по собственному выбору согласиться на понижение класса проезда, на который они имеют право, и/или использовать свои бонусные мили, начисляемые часто летающим пассажирам, для повышения до желаемого класса проезда/класса салона (см. также пункт 14 ниже). Комитет надеется, что в следующем докладе о нормах проезда воздушным транспортом будет представлена обновленная информация по этому вопросу, в том числе статистическая информация.**

Добровольное согласие на понижение класса проезда и использование бонусных миль, начисляемых часто летающим пассажирам

13. В политике Секретариата в отношении официальных поездок в качестве меры поощрения сотрудникам, которые соглашаются добровольно понизить класс проезда, на который они имеют право, предоставляются места в улучшенном экономическом классе или места повышенной комфортности. В период с 1 июля 2018 года по 30 июня 2020 года в системе «Умоджа» было обработано в общей сложности 3145 заявок на поездки, в связи с которыми сотрудники выбрали понизить класс проезда, что составило 11,3 процента от всех отвечающих установленным требованиям поездок коммерческим воздушным транспортом, оплаченных Организацией Объединенных Наций, и соответствует экономии средств в объеме 5 036 299 долл. США (A/75/654/Rev.1, пункты 30–32). Консультативный комитет надеется, что Генеральный секретарь будет и впредь поощрять сотрудников всех уровней, в том числе старших сотрудников уровня помощника Генерального секретаря и выше (и отвечающих соответствующим критериям членов семей), по мере возможности добровольно понижать класс проезда, в том числе, например, при поездках на регулярно проводимые мероприятия, такие как совещания или конференции.

14. В ответ на просьбу Генеральной Ассамблеи (резолюция 72/262 В, раздел I, пункт 8) продолжать следить за передовой отраслевой практикой в области использования бонусных миль, начисляемых часто летающим пассажирам, и информировать Генеральную Ассамблею о любых новых тенденциях в области использования бонусных миль для часто летающих пассажиров в целях улучшения управления поездками Секретариат провел сравнительный анализ. Результаты этого анализа подтвердили ранее сделанный вывод о том, что реализация общеорганизационной программы бонусных миль для часто летающих пассажиров нерентабельна, поскольку расходы на управление такой программой значительно перевешивают все связанные с ней выгоды, а также то, что крупные организации частного и государственного секторов, сопоставимые по размеру с Секретариатом, по-прежнему отдают предпочтение соглашениям с авиакомпаниями, предусматривающим заранее оговоренные скидки с рыночной стоимости авиабилетов (A/75/654/Rev.1, пункты 49–53). Консультативный комитет ссылается на свой доклад о предложениях Генерального секретаря по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом, и напоминает о своем соответствующем замечании о том, чтобы предписать сотрудникам Организации Объединенных Наций не использовать для личных поездок никакие мили, начисленные им за частые перелеты при выполнении официальных функций от имени Организации, и рекомендовать сотрудникам использовать, когда это возможно, такого рода бонусные мили для совершения официальных поездок (A/66/739, пункт 11). Комитет считает, что Генеральному секретарю следует продолжать свои усилия и рекомендовать всем сотрудникам, и в частности старшим должностным лицам Организации Объединенных Наций уровня помощника Генерального секретаря и выше и их вспомогательному персоналу, чьи служебные обязанности часто предусматривают совершение регулярных поездок коммерческим воздушным транспортом, использовать любые бонусные мили, накопленные в результате частых перелетов в связи выполнением официальных функций, и при бронировании билетов добровольно выбирать понижение класса проезда до наименее дорогостоящего класса салона, а затем использовать свои бонусные мили, начисляемые часто летающим пассажирам, для повышения до желаемого класса проезда/класса салона. Комитет надеется, что соответствующая статистическая

информация будет включена в следующий доклад о нормах проезда воздушным транспортом.

Использование альтернативных методов коммуникации

15. Вопрос об использовании альтернативных методов коммуникации рассматривается в пунктах 45–47 доклада Генерального секретаря. Количество видеоконференций увеличилось с 4219 в 2015 году до 9506 в 2020 году. В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что в период с 1 января по 31 декабря 2020 года, то есть в год начала пандемии COVID-19, Секция вещательной и конференционной поддержки Управления информационно-коммуникационных технологий организовала и провела в Центральных учреждениях в общей сложности 5281 мероприятие в виде видеоконференций и виртуальных заседаний с использованием различных платформ. Кроме того, Комитет был проинформирован о том, что Секция также содействовала налаживанию сотрудничества в виртуальном формате и проведению видеоконференций в рамках всей системы Организации Объединенных Наций в поддержку заседаний с использованием «гибридной модели», которая позволяет участникам присутствовать на заседаниях как очно, так и заочно в удаленном режиме. Чтобы добиться решения соответствующих задач Секция изменила конфигурацию существующей инфраструктуры и систем, с тем чтобы они могли функционировать в условиях, которые изначально не были учтены при разработке коммуникационного и другого технологического оборудования.

16. В ответ на запрос Консультативный комитет был также проинформирован о том, что система видеоконференций Организации Объединенных Наций, основанная на платформе Cisco WebEx (стоимость лицензии для Секретариата в Нью-Йорке — 12 450 долл. США в год) и платформе Microsoft Teams (стоимость которой включена в общую стоимость пакета приложений Microsoft Office 365 для Секретариата), была интегрирована с другими платформами. Для решения соответствующих задач потребовалось определенное время. Например, для внедрения «гибридной модели» обслуживания семьдесят пятой сессии Генеральной Ассамблеи пришлось решить ряд сложных задач, таких как создание новых систем и разработка новых процедур и их тестирование, на что ушло несколько месяцев. Комитет напоминает, что использование самоуправляемых технологий, таких как технологии видеосвязи в режиме реального времени и системы обмена текстовыми сообщениями (например, Skype for Business и WhatsApp), не учитывается при составлении статистики, но эти технологии также широко используются ([A/73/779](#), пункт 19).

17. Консультативный комитет был также проинформирован о том, что опыт, накопленный в результате изучения передовой практики в контексте пандемии (COVID-19), указывает на повышение уровня активности, в том числе коммуникационной активности, участников при составлении планов и графиков совещаний и мероприятий и о готовности и способности организаторов мероприятий проводить мероприятия в виртуальном и «гибридном» формате. Комитет был также проинформирован о том, что предоставляемые сотрудниками Управления информационно-коммуникационных технологий услуги по прямой технической поддержке и услуги по оперативному решению вопросов повышения эффективности использования оборудования и платформ до, во время и после заседаний и мероприятий были высоко оценены как организаторами заседаний и мероприятий органов Организации Объединенных Наций, так и участниками этих заседаний и мероприятий. **Консультативный комитет благодарит Управление информационно-коммуникационных технологий за постоянную поддержку, благодаря которой Организация (и, в частности, Комитет) способна работать бесперебойно.**

18. Консультативный комитет напоминает о том, что до начала пандемии COVID-19 Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря позаботиться о расширении использования альтернативных методов коммуникации и представительства (см. резолюцию 72/262 В, пункт 6). Комитет также напоминает о своем замечании, содержащемся в его первом докладе о предлагаемом бюджете по программам на 2021 год, относительно использования виртуальных заседаний и сетевых средств обучения и о том, что в целом следует свести к минимуму число поездок для участия в семинарах, конференциях и заседаниях (A/75/7, глава I, пункт 62). Комитет надеется, что в следующем докладе о нормах проезда воздушным транспортом будет представлена обновленная информация, в частности информация о результатах изучения опыта, накопленного в сфере использования альтернативных методов коммуникации во время пандемии COVID-19, а также информация о том, как такой опыт может быть использован в будущем.

Соблюдение правила о заблаговременном приобретении билетов

19. Информация о показателях соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов представлена в пунктах 35–44 доклада Генерального секретаря и свидетельствует о том, что в период с 1 июля 2018 года по 30 июля 2020 года 38 процентов поездок были совершены с соблюдением этого правила против 33 процентов в период с 1 июля 2016 года по 30 июня 2018 года. Генеральный секретарь указывает, что динамика показателей соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов стала непредсказуемой в результате введения ограничений на поездки в связи с пандемией COVID-19 и что в период с января по июнь 2020 года число заявок на оформление поездок уменьшилось на 65 процентов по сравнению с тем же периодом в 2019 году. В ответ на запрос Консультативному комитету была представлена информация о том, что в период с 1 июля по 31 декабря 2020 года показатель соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов составил 40 процентов (см. таблицу 3).

Таблица 3

Данные о соблюдении правила о заблаговременном приобретении билетов в разбивке по категориям поездок, 1 июля — 31 декабря 2020 года

Категория поездок	Число поездок	Соблюдение правила (в процентах)	Средний срок (в днях) ^a			
			Подача заявки	Партнер по кадровым вопросам	Утверждение сотрудником, утверждающим поездки и перевозку имущества и багажа	Утверждение подразделением, оформляющим поездку
Официальные поездки	4 038	38	9,1	Неприменимо	1,3	1,3
Оплачиваемые поездки	280	59	12,6		2,9	5,9
Поездки в связи с кадровыми решениями	1 730	39	18,2		1,3	2,4
Поездки негражданского персонала	5 408	59	26,1	Неприменимо	0,5	3,1
Всего (средневзвешенный показатель)	62 867	40	18,6	Неприменимо	1,3	1,9

^a В графе «Всего» все средние сроки представляют собой средневзвешенный показатель, рассчитанный с учетом числа поездок в каждой категории. Средневзвешенные величины используются в силу необходимости учета большой разницы в количестве поездок в каждой категории и разницы в процедурах оформления поездок, в том числе поездок в связи с кадровыми решениями (например, в связи с включением партнеров по кадровым вопросам в процесс утверждения).

20. Консультативный комитет отмечает, что во время пандемии COVID-19, в ходе которой наблюдалось значительное уменьшение числа поездок, показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов несколько выросли — с 38 процентов в предыдущий период до 40 процентов. Комитет напоминает, что Генеральная Ассамблея неоднократно выражала обеспокоенность по поводу низких показателей соблюдения правила заблаговременного приобретения билетов (см. также резолюцию [72/262 В](#), пункт 4). Комитет вновь напоминает, что необходимо прилагать более активные усилия, особенно в плане улучшения планирования поездок, с учетом того, что большинство официальных поездок не сопряжены с необходимостью реагирования на чрезвычайные ситуации или на непредвиденные обстоятельства, с тем чтобы улучшить показатели соблюдения правила заблаговременного приобретения билетов применительно ко всем категориям поездок, принимая во внимание характер и структуру официальных поездок и причины несоблюдения ([A/75/7](#), глава I, пункты 62 и 63). Комитет также напоминает о том, что следует предпринимать усилия и осуществлять инициативы, направленные на расширение осведомленности о необходимости соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов, и просит Генерального секретаря представить в следующем докладе информацию о принятых мерах, в том числе об анализе опыта, накопленного во время пандемии COVID-19 (см. также [A/73/779](#), пункт 16).

21. Генеральный секретарь указывает, что в соответствии с новой системой делегирования полномочий, внедренной в январе 2019 года, Отдел по реорганизации рабочих процессов и подотчетности в Департаменте по стратегии, политике и контролю в области управления ежеквартально готовит отчеты по ключевым показателям эффективности, включая показатель соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов, относительно всех подразделений Секретариата ([A/75/654/Rev.1](#), пункт 35). В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что контроль за соблюдением правила о заблаговременном приобретении билетов осуществляется Отделом по реорганизации рабочих процессов и подотчетности в контексте 16 ключевых показателей эффективности системы делегирования полномочий и что отслеживание данных о соблюдении этого правила может осуществляться при помощи индикаторной панели управления. **Консультативный комитет напоминает о том, что Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря спрашивать с руководителей за обеспечение разумного использования ресурсов, выделяемых на поездки, и считать заблаговременное приобретение билетов одним из ключевых показателей эффективности при проведении регулярных оценок выполнения работы руководителями и департаментами (см. резолюцию [72/262 В](#), пункты 5 и 6).** Комитет представит дополнительные замечания по ключевым показателям эффективности, определенным в договорах со старшими должностными лицами, в своем будущем докладе о десятом докладе Генерального секретаря о ходе работы по вопросу о подотчетности: укрепление подотчетности в Секретариате Организации Объединенных Наций.

Процесс заключения контрактов на услуги по управлению поездками воздушным транспортом

22. Генеральный секретарь указывает, что по итогам изучения передового опыта был сделан вывод о том, что Организации Объединенных Наций следует применять региональный подход в отношении местных скидок и соглашений и адаптироваться к условиям местных рынков. Кроме того, во всем Секретариате применяется стандартизированный подход и используется типовая форма ведомости о потребностях с целью обеспечить соответствие процесса приобретения

билетов правилам закупочной деятельности Организации Объединенных Наций (A/75/654/Rev.1, пункт 48). В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что вместе с вышеупомянутой ведомостью о потребностях потенциальным участникам торгов будет предоставлена предлагаемая структура для установления критериев технической оценки в виде стандартного пакета. Применение такого подхода, помимо прочего, позволит повысить показатели рентабельности, в том числе сократить расходы на приобретение билетов, поскольку Секретариат будет управлять меньшим числом контрактов и тем самым экономить средства благодаря эффекту масштаба. Кроме того, применение такого подхода облегчит проведение переговоров с авиакомпаниями о скидках с рыночной стоимости авиабилетов. Комитет был также проинформирован о том, что региональный подход к закупкам услуг по организации поездок воздушным транспортом не повлияет на решение вопросов, имеющих отношение к правилу заблаговременного приобретения билетов.

23. В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что контракт с нынешним поставщиком услуг по организации поездок воздушным транспортом в Центральных учреждениях действует с 1 декабря 2005 года, продлевался дважды, и истекает в октябре 2021 года. **Консультативный комитет напоминает, что Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря обеспечить, чтобы процесс заключения всех контрактов на услуги по управлению поездками воздушным транспортом осуществлялся в полном соответствии со следующими общими принципами закупочной деятельности, установленными в положении 5.12 Финансовых положений: а) максимальная рентабельность затрат; б) справедливость, добросовестность и транспарентность; в) реальный международный конкурс; и d) интересы Организации Объединенных Наций, — и обеспечить, чтобы этот процесс предусматривал вариант присуждения контракта сразу нескольким подрядчикам, что позволит повысить конкуренцию между выбранными поставщиками (резолюция 72/262 В, пункт 20).**

Общесистемные нормы проезда воздушным транспортом

24. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 72/262 В рекомендовала Комиссии по международной гражданской службе провести оценку общесистемных норм проезда воздушным транспортом и представить Ассамблее соответствующие рекомендации. **Консультативный комитет с интересом ожидает результаты проведенной Комиссией по международной гражданской службе оценки и соответствующие рекомендации (A/73/779, пункт 23).**

III. Предложение об установлении единого порогового показателя для предоставления сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) права на проезд бизнес-классом

25. Информация, касающаяся предложения Генерального секретаря об установлении единого порогового показателя для предоставления права на проезд бизнес-классом сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) приводится в пунктах 67–96 доклада Генерального секретаря. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 72/262 В просила Генерального секретаря включить в его доклад Ассамблее на ее семьдесят третьей сессии анализ и рекомендации, касающиеся определения единого порогового показателя для предоставления сотрудникам уровня ниже помощника

Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) права на проезд бизнес классом. Консультативный комитет, рассмотрев соответствующее предложение Генерального секретаря, рекомендовал Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря: а) принять единый пороговый показатель для предоставления сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) права на проезд бизнес классом; и б) реализовать предложение Генерального секретаря в отношении продолжительности поездки в 10 часов, включающей фактическую продолжительность полета и фактическую продолжительность остановки в пути, на временной или экспериментальной основе (A/73/779, пункт 31).

26. В рассматриваемом докладе Генеральный секретарь предлагает: а) применять модель, предусматривающую использование единой пороговой величины, и б) оплачивать путевые расходы за проезд бизнес-классом, если общая продолжительность полета превышает 9,5 часа в случае прямых (беспосадочных) рейсов или 11 часов в случае непрямых рейсов. Генеральный секретарь указывает, что общее время полета следует рассчитывать путем суммирования продолжительности перелета на всех участках маршрута до пункта назначения, используя для этой цели данные опубликованного расписания полетов, имеющиеся в глобальной дистрибьюторской системе, на момент приобретения билетов. Продолжительность промежуточных остановок или пересадок, а также время в пути из аэропорта и в аэропорт в пунктах отправления и назначения не должны учитываться при расчете общего времени полета. В ответ на запрос Консультативный комитет получил общую информацию, дающую представление о продолжительности полетов в диапазоне от 8 часов до 11 часов с шагом 30 минут (см. таблицу 4).

Таблица 4

Возможные значения единой пороговой величины (общая продолжительность полета)

(Число поездок)

Установленный класс проезда	При использовании двух пороговых величин согласно действующим правилам	При использовании единой пороговой величины						
		8 часов	8,5 часа	9 часов	9,5 часа	10 часов	10,5 часа	11 часов
Бизнес-класс	16 314	24 339	21 540	17 052	15 814	14 738	13 798	12 271
Экономический класс	63 017	54 992	57 791	62 279	63 517	64 593	65 533	67 060
Всего	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331
Чистые последствия для поездок бизнес-классом (в процентах)		49,2	32,0	4,5	(3,1)	(9,7)	(15,4)	(24,8)
Чистые последствия для совокупного объема расходов на билеты (в процентах)		14,6	10,0	1,5	(0,4)	(2,0)	(3,6)	(6,9)

27. В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что данные за период с 1 июля 2016 года по 30 июня 2020 года, извлеченные из системы «Умоджа», показывают, что применение единой пороговой величины к поездкам продолжительностью 9,5 часа позволило бы в общей сложности сократить число поездок бизнес-классом на 3,1 процента, а расходы на приобретение билетов — на 0,4 процента. Комитет был также проинформирован о том, что в ходе предыдущего анализа результативности применения единой пороговой величины, основанного на предположении о том, что продолжительность поездки составляет 10 часов, было установлено, что экономия средств будет ничтожной (менее 0,05 процента). Комитет напоминает, что средний пороговый

показатель для проезда бизнес-классом в 23 международных организациях составляет 8,3 часа, тогда как большинство организаций применяют 9-часовой пороговый показатель (см. [A/73/779](#), приложение II).

28. Консультативный комитет отмечает, что, согласно рассматриваемому предложению Генерального секретаря, предложенный ранее пороговый показатель для проезда бизнес-классом будет урезан на 30 минут (с 10 часов до 9,5 часа). Хотя Комитет в принципе не возражает против установления порогового показателя для проезда бизнес-классом, соответствующего продолжительности полета в 9,5 часа, Комитет по-прежнему считает, что нет никаких убедительных свидетельств того, что установление этого порогового показателя приведет к повышению эффективности деятельности, экономии средств, повышению производительности труда или улучшению состояния физического и психического здоровья персонала в сравнении с применением других пороговых показателей, которые больше или меньше предлагаемого показателя (см. также [A/73/779](#), пункт 30). Поэтому Комитет считает, что определение количества часов в пути, которое должно учитываться в сочетании с единым пороговым показателем, — это стратегический вопрос, относящийся к сфере компетенции Генеральной Ассамблеи.

IV. Система паушальных выплат

29. В целях повышения эффективности и результативности управления поездками и стимулирования более широкого использования системы паушальных выплат Генеральный секретарь предлагает прекратить применение временной меры, предусматривающей выплату паушальной суммы в размере 70 процентов от минимальной стоимости билета, и начать вновь применять в системе паушальных выплат ставку в 75 процентов при одновременном восстановлении практики предоставления оплачиваемых дней, затрачиваемых на проезд, что должно привести к увеличению числа сотрудников, выбирающих вариант паушальной выплаты, о чем говорится в пунктах 54–66 доклада Генерального секретаря. В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что накладные расходы на управление и себестоимость обработки заявок на получение паушальных выплат сократились по сравнению с тем временем, когда вопросами оформления поездок в отпуск на родину, поездок для посещения семьи и поездок к месту учебы занималась Организация; кроме того, отпала необходимость в услугах туристических агентств. Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря начать вновь применять в системе паушальных выплат ставку в 75 процентов.

V. Заключение

30. С учетом своих замечаний и рекомендаций, изложенных выше, Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря:

а) отменить оставшуюся часть временной меры (а именно, расчет размера паушальной выплаты исходя из ставки в размере 70 процентов от наименее ограничительного тарифа) и начать вновь применять для варианта паушальной выплаты обычную ставку в 75 процентов;

б) начать применять модель, предусматривающую использование единой пороговой величины, для отдельных категорий поездок сотрудников уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующих членов семьи);

с) ввести требование о том, что проезд воздушным транспортом должен осуществляться бизнес-классом, если общая продолжительность полета (представляющая собой суммарную продолжительность перелета, включающую все участки маршрута до данного пункта назначения) составляет более 9,5 часа или любое другое количество часов по усмотрению Генеральной Ассамблеи.
