

Distr.: General  
26 November 2024  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



الدورة التاسعة والسبعون

البند 139 من جدول الأعمال

الميزانية البرنامجية المقترحة لعام 2025

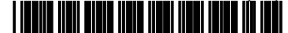
## معايير تحديد درجات السفر بالطائرة

## تقرير الأمين العام

موجز

يُقدّم هذا التقرير وفقاً لقرارات الجمعية العامة 214/42 و 248/45 ألف و 214/53 و 268/63 و 268/65 و 254/67 ألف و 274/69 ألف و 272/71 باء و 262/72 باء و 262/74 و 253/75 باء و 263/77 باء و 252/78 ولمقرراتها 442/44 و 450/46 و 589/57، التي طلبت فيها الجمعية إلى الأمين العام أن يقدّم إليها تقريراً كل سنتين في هذا الشأن. ويتضمن التقرير معلومات عن السفر بالطائرة لفترة السنتين المنتهية في 30 حزيران/يونيه 2024، وإحصاءات مقارنة لفترة السنتين المنتهية في 30 حزيران/يونيه 2022، وكذلك تحليلات للاتجاهات خلال السنوات العشر الماضية.

ولتحسين كفاءة إدارة السفر، يقترح الأمين العام اعتماد نموذج العتبة الوحيدة لتحديد درجة سفر الموظفين دون رتبة الأمين العام المساعد (وأفراد أسرهم المستحقين) عند اضطلاعهم برحلات تدرج ضمن فئات سفر مختارة.



## أولاً - مقدمة

1 - تحكم معايير تحديد درجات السفر بالطائرة في الأمم المتحدة سلسلةً من القرارات والمقررات الصادرة عن الجمعية العامة، تشمل القرارات 214/42 و 248/45 ألف و 214/53 و 268/63 و 268/65 و 254/67 ألف و 274/69 ألف و 272/71 باء و 262/72 باء و 262/74 باء و 253/75 باء و 263/77 باء و 252/78 والمقررات 442/44 و 450/46 و 589/57. ولغرض تنفيذ مختلف أحكام القرارات 254/67 ألف و 262/72 باء المتعلقة بمعايير تحديد درجات السفر بالطائرة، صدر الأمر الإداري المتعلق بالسفر في مهام رسمية (ST/AI/2013/3) وتعديلاته ST/AI/2013/3/Amend.1 و ST/AI/2013/3/Amend.2 و ST/AI/2013/3/Amend.3 وصيغته المنقحة (ST/AI/2013/3/Rev.1).

2 - وهذا التقرير منظم على النحو التالي. يتضمن الفرع الثاني معلومات عن سفر الوفود، ويقدم الفرع الثالث معلومات عن سفر رئيس الجمعية العامة. ويقدم الفرع الرابع تفاصيل الاستثناءات التي أذن بها الأمين العام. ويعرض الفرع الخامس الإحصاءات والمعلومات المتعلقة بالسفر على نطاق الأمانة العامة لفترة السنتين المنتهية في حزيران/يونيه 2024. ويقدم الفرع السادس تحديثات عن استخدام نقاط الأميال الجوية للسفر المتكرر. ويتضمن الفرع السابع معلومات عن خيار المبلغ الإجمالي للسفر. وفي الفرع الثامن، ومن أجل تحسين كفاءة السفر بالطائرة وإدارته، وعملاً بقراري الجمعية العامة 253/75 باء و 263/77 باء، يقترح الأمين العام أن تحدّد عتبة وحيدة تتقرر بها درجة السفر للموظفين ذوي الرتب التي تقل عن رتبة أمين عام مساعد (وأفراد أسرهم المستحقين) بدلاً من العتبة المزدوجة الحالية.

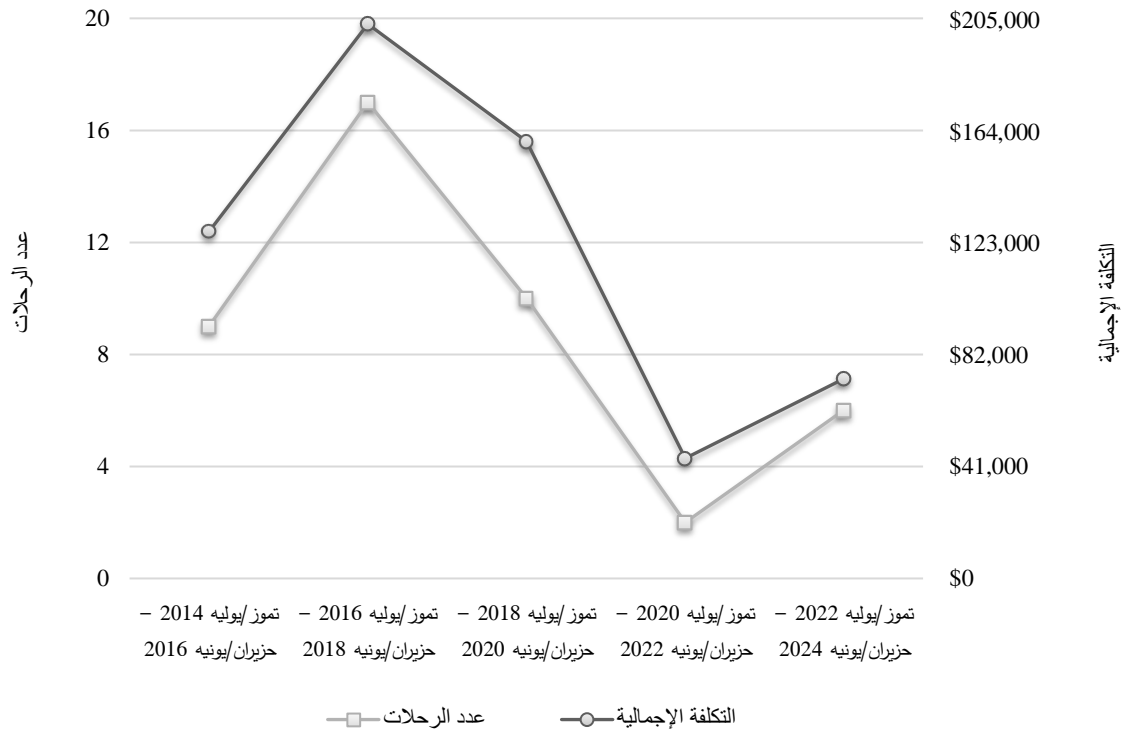
## ثانياً - سفر الوفود

3 - وفقاً لقراري الجمعية العامة 214/42 و 262/74، يحقّ لرؤساء وفود أقل البلدان نمواً المسافرين لحضور دورات الجمعية العامة العادية والاستثنائية الحصول على مدفوعات تغطي السفر بالطائرة في الدرجة الأولى. وخلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024، جرى تجهيز معاملات ست رحلات في الدرجة الأولى بتكلفة قدرها 73 523 دولاراً، مقارنةً برحلتين في الدرجة الأولى جُهزت معاملاتهما بتكلفة قدرها 44 200 دولار خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2020 إلى 30 حزيران/يونيه 2022.

4 - وكان هناك اتجاه عام نحو الانخفاض في عدد الرحلات وما يرتبط بذلك من تكاليف إجمالية لسفر رؤساء الوفود من أقل البلدان نمواً إلى دورات الجمعية العامة خلال فترة السنوات الست الممتدة من 1 تموز/يوليه 2016 إلى 30 حزيران/يونيه 2022. ومن اللافت أنه لم يُضطلع، خلال تلك الفترة، بأي رحلات لحضور الدورة الخامسة والسبعين للجمعية، التي تغطي الفترة من 1 تموز/يوليه 2020 إلى 30 حزيران/يونيه 2021، جزاءً لتأثير جائحة مرض فيروس كورونا (كوفيد-19). ولكن، بالنسبة للفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024، حدثت زيادة هامشية في طلبات السفر في الدرجة الأولى لرؤساء الوفود من أقل البلدان نمواً، كما هو مبين في الشكل الأول أدناه.

## الشكل الأول

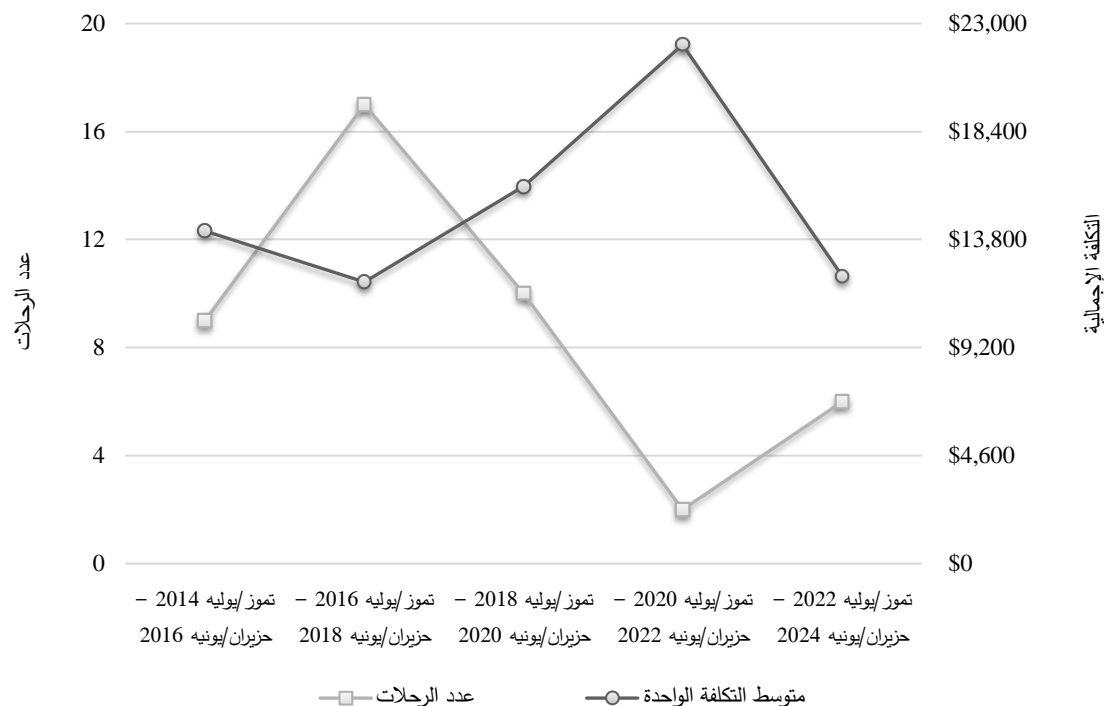
سفر الوفود من أقل البلدان نمواً في الدرجة الأولى والدرجة المختلطة بين الدرجة الأولى ودرجة الأعمال لحضور دورات الجمعية العامة: تحليل اتجاهات عدد الرحلات وتكلفتها الإجمالية



5 - وكما هو مبين في الشكل الثاني أدناه، كان هناك اتجاه تصاعدي في متوسط تكلفة الرحلة الواحدة على مدى فترة السنوات الأربع الممتدة من تموز/يوليه 2018 إلى حزيران/يونيه 2022، وذلك بسبب الزيادة في تكاليف السفر بالطائرة في أعقاب جائحة كوفيد-19. وخلال الفترة قيد الاستعراض، من تموز/يوليه 2022 إلى حزيران/يونيه 2024، بلغ متوسط تكلفة الرحلة الواحدة 12 254 دولاراً، ما يعكس زيادة بنسبة 2 في المائة عن متوسط تكلفة الرحلة الواحدة قبل الجائحة والبالغ 11 994 دولاراً خلال الفترة من تموز/يوليه 2016 إلى حزيران/يونيه 2018.

## الشكل الثاني

سفر الوفود من أقل البلدان نمواً في الدرجة الأولى والدرجة المختلطة بين الدرجة الأولى ودرجة الأعمال لحضور دورات الجمعية العامة: تحليل اتجاهات عدد الرحلات ومتوسط التكلفة للرحلة الواحدة



## ثالثاً - سفر رئيس الجمعية العامة

6 - لتعزيز قدرة رئيس الجمعية العامة على الاضطلاع بالمسؤوليات الموكلة إلى مكتب رئيسها بفعالية وكفاءة، قرّرت الجمعية، في قرارها 214/53، أن تمنح رئيسها، تمسّياً مع الميزانية البرنامجية المعتمدة، سلطة تامة تخوّله استخدام الأموال المرصودة في الميزانية من أجل المكتب. وقرّرت الجمعية في قرارها 263/77 بقاء أن رئيس الجمعية العامة لم يُعدّ يحقّ له السفر بالطائرة في الدرجة الأولى.

7 - وعملاً بقرار الجمعية العامة 263/77 بقاء، لم يسافر رئيس الجمعية العامة خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024 إلا في درجة الأعمال أو الدرجة المختلطة بين درجة الأعمال والدرجة الاقتصادية.

## رابعاً - الاستثناءات التي أذن بها الأمين العام

8 - أذنت الجمعية العامة في قرارها 214/42 للأمين العام أن يمارس سلطته التقديرية في منح استثناءات للسماح بالسفر بالطائرة في الدرجة الأولى على أساس كلّ حالة على حدة. وألغت الجمعية العامة، في قرارها 262/72 بقاء، استخدام السفر في الدرجة الأولى من جانب موظفي الأمم المتحدة عند سفرهم في مهام رسمية. ويتمّ إعمال السلطة التقديرية للأمين العام وفقاً للبند 4-8 من الأمر الإداري ST/AI/2013/3/Rev.1، بصيغته المعدلة، حينما يرى الأمين العام أن ظروفًا خاصة تستدعي منح

استثناءاتٍ من تطبيق معايير تحديد درجات السفر بالطائرة. ويراعي الأمين العام في ممارسة هذه السلطة جملةً ظروف منها ما يلي:

(أ) يُعدُّ المسافر شخصيةً بارزة في حال كان يشغل حالياً، أو شغل سابقاً، منصبَ وزير، أو كان وفقاً لما يراه الأمين العامّ شخصيةً دولية مهمة في الساحة السياسية أو العلمية أو الاقتصادية أو الإنسانية أو الثقافية تقدّم خدماتها المجانية للمنظمة؛

(ب) لا يقدّم طلب لتحسين درجة السفر لأسباب طبية إلا إذا كان ثمة ما يدعو إلى توقُّع نشوء أثر ضار مباشر وجسيم على صحة المسافرين من جزاء السفر في درجة أدنى. وينبغي أن تُعرض جميع هذه الطلبات أولاً على مدير شعبة إدارة الرعاية الصحية والسلامة والصحة المهنتين، ويجب أن تُشَفَّع بما يكفي من الوثائق لتثبت، بما يقنع الأمين العام، أن تحسين درجة السفر من شأنه الحؤول دون حدوث ذلك الضرر. ولا يعتبر السن المتقدم بحدّ ذاته مبرراً كافياً للإذن باستثناء؛

(ج) يُعدُّ المسافر شخصيةً مرموقة في حال كان يشغل حالياً، أو شغل سابقاً، منصبَ رئيس دولة أو حكومة؛

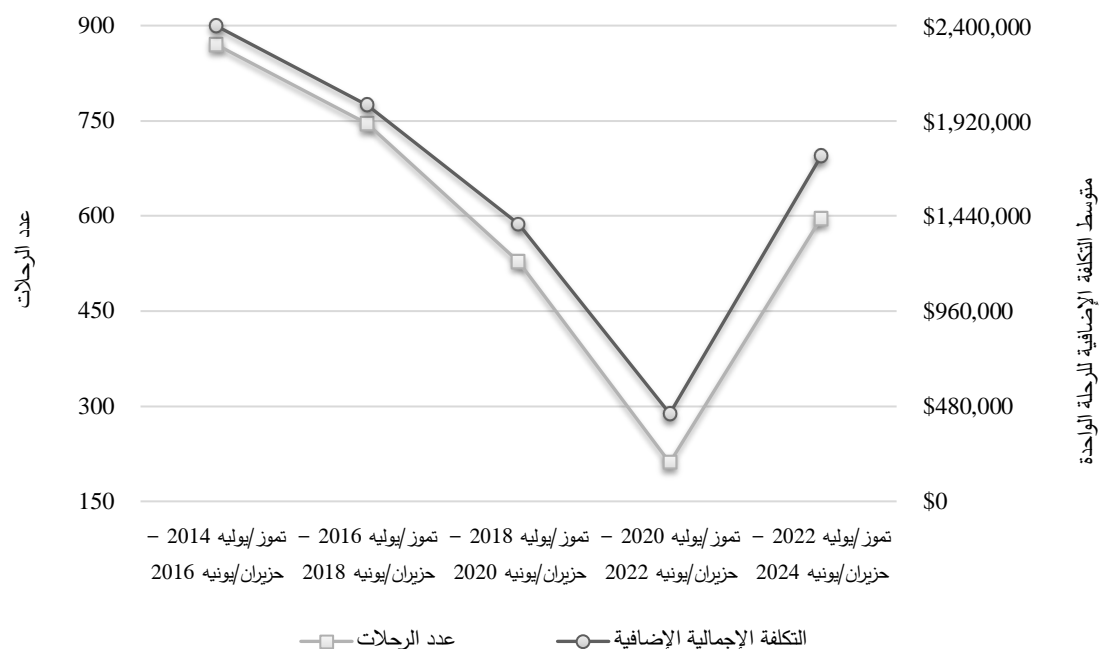
(د) حينما يتعيّن على المسافرين، بعد الانتهاء من يوم عمل كامل، السفر ليلاً بسبب مقتضيات العمل لاستئناف العمل و/أو المشاركة في اجتماع رفيع المستوى في مكان آخر في صباح اليوم التالي أو فور وصوله، يمكن أن تُعتبر الرحلة في هذه الحالة من الرحلات الشاقة. ومع ذلك، يُنصح بتجنُّب مثل هذه الحالات بالتخطيط المسبق المناسب للسفر، بحيث يُمتثل لسياسة الشراء المسبق. ويتمتع الأمين العام بسلطة تقديرية يقرّر بموجبها، في كلّ حالة على حدة، ما إذا كانت هذه العوامل تُعدُّ بمثابة "ظروف خاصة" بالمعنى المقصود في الأمر الإداري ST/AI/2013/3/Rev.1 بصيغته المعدّلة؛

(هـ) وبسبب متطلبات الخدمة، يمكن أن يُطلب من أحد المسافرين السفر في تاريخ معيّن لا تتوافر فيه رحلات جوية وفقاً للمعايير المعتادة لتحديد درجات السفر بالطائرة. ويمكن أيضاً أن تنشأ حالات لا تتوافر فيها رحلات جوية وفقاً للمعايير المعتادة لتحديد درجات السفر بالطائرة وتكون تكلفة بدل الإقامة اليومي أثناء انتظار المسافرين للرحلة الجوية التالية المتاحة أكبر من تكلفة السفر في درجة أعلى. ويتمتع الأمين العام بسلطة تقديرية يقرّر بموجبها، في كلّ حالة على حدة، ما إذا كانت هذه العوامل تُعدُّ بمثابة "ظروف خاصة" بالمعنى المقصود في الأمر الإداري ST/AI/2013/3/Rev.1 بصيغته المعدّلة.

9 - وكما هو مبين في الشكل الثالث، ازداد عدد الرحلات وارتفعت التكلفة الإضافية الإجمالية للاستثناءات التي أُذن بها الأمين العام للأمانة العامة خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024 جزاء رفع القيود على السفر التي فُرضت إبان جائحة كوفيد-19.

الشكل الثالث

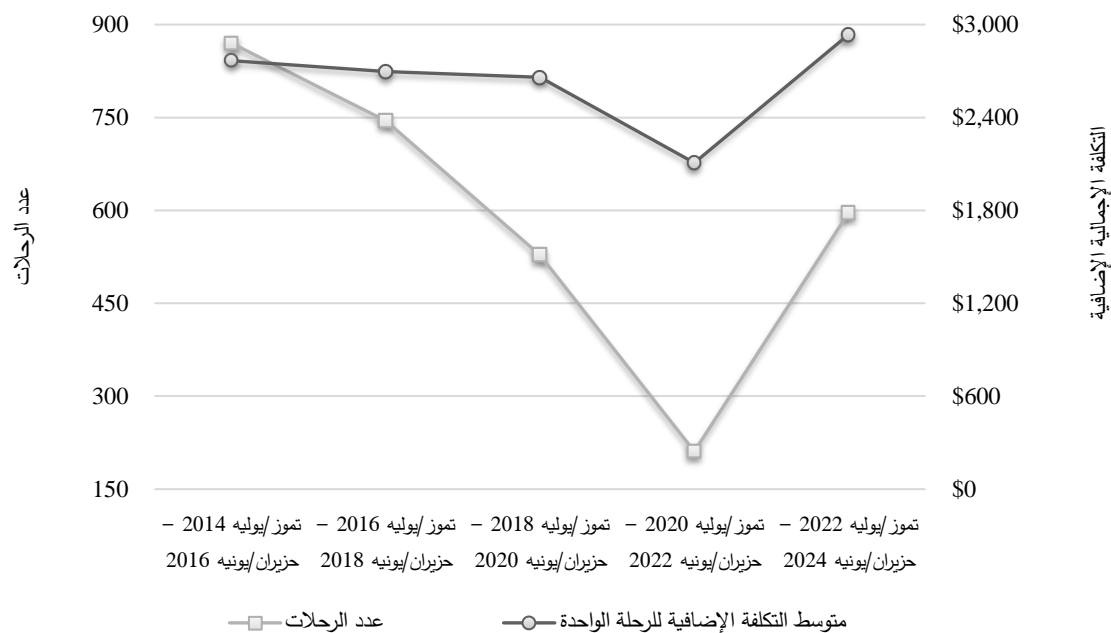
الاستثناءات التي أُذِن بها للأمانة العامة: تحليل اتجاهات عدد الرحلات والتكلفة الإجمالية الإضافية



10 - ويبين الشكل الرابع أدناه أن متوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة للأمانة العامة قد ارتفع، خلال الفترة المشمولة بهذا التقرير لبلغ 2 887 دولاراً، مقارنةً بمتوسطها البالغ 2 107 دولارات المسجل في الفترة المشمولة بالتقرير السابق. ويمكن أن يُعزى هذا الارتفاع إلى الزيادة العامة في أسعار تذاكر الطيران.

الشكل الرابع

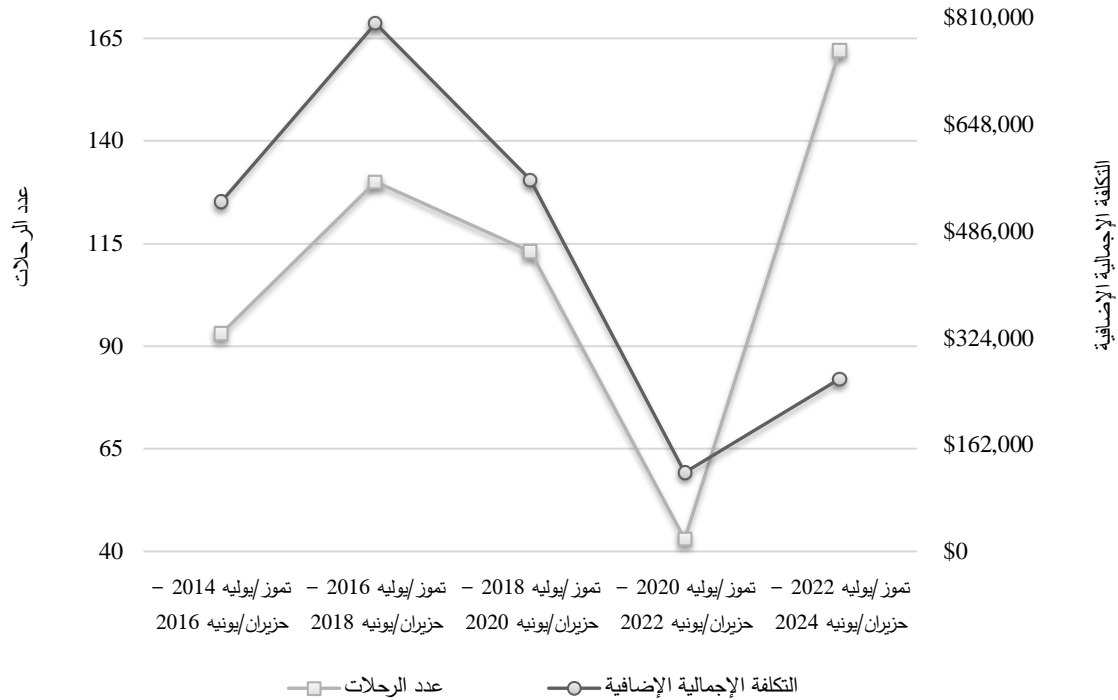
الاستثناءات التي أُذِن بها للأمانة العامة: تحليل اتجاهات عدد الرحلات ومتوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة



11 - وتُمنح الاستثناءات أيضاً في الحالات التي يقدم فيها موظفو إدارة شؤون السلامة والأمن خدمات الحماية الأمنية المباشرة إلى رئيس الجمعية العامة أو الأمين العام أو نائب الأمين العام وإلى أزواجهم. وعلى النحو المبين في الشكل الخامس، خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024، قام موظفو الأمن بـ 162 رحلة ترتبت عليها تكلفة إضافية تقدّر بمبلغ 261 612 دولاراً، مقارنة بـ 43 رحلة من هذا القبيل، ترتبت عليها تكلفة إضافية تقدّر بمبلغ 119 769 دولاراً، خلال الفترة المشمولة بالتقرير السابق، عندما كانت قيود السفر سارية بسبب جائحة كوفيد-19.

الشكل الخامس

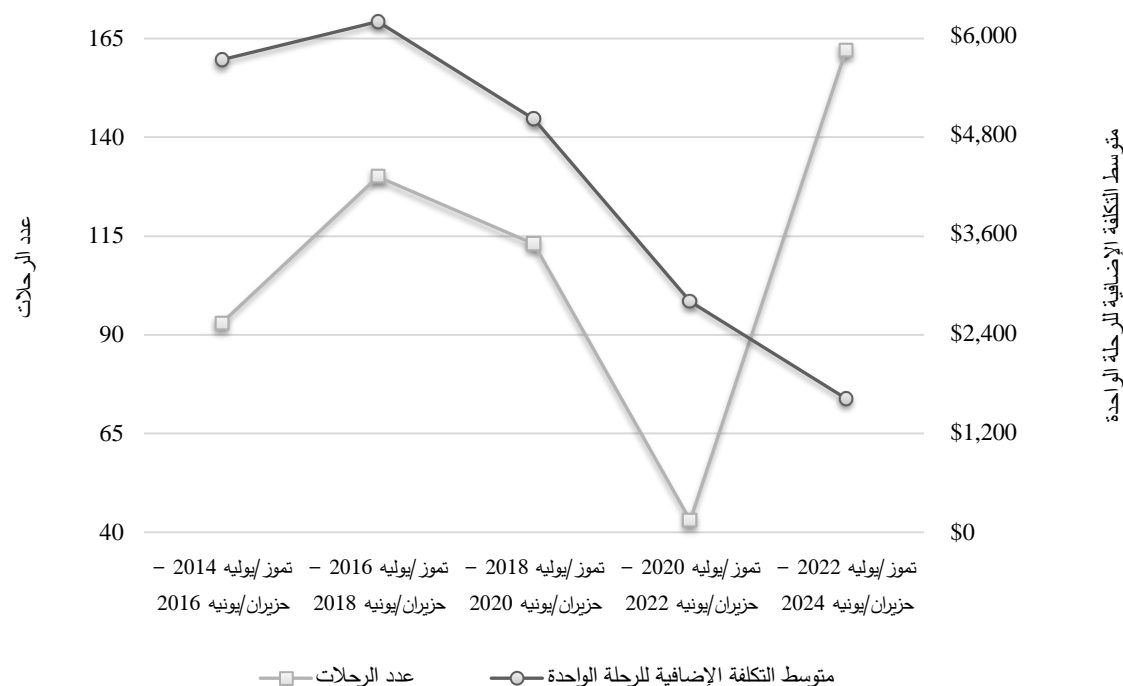
سفر موظفي الأمن: تحليل اتجاهات عدد الرحلات والتكلفة الإجمالية الإضافية



12 - وعلى النحو المبين في الشكل السادس، تراجع متوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة لموظفي الأمن خلال الفترة المشمولة بهذا التقرير إلى 1 615 دولاراً، مقارنة بـ 2 785 دولاراً خلال الفترة المشمولة بالتقرير السابق. وهذا استمرار لاتجاه بدأ خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2016 إلى 30 حزيران/يونيه 2018، حيث بلغ متوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة لموظفي الأمن 6 166 دولاراً. ونتيجةً لإلغاء سفر موظفي الأمم المتحدة بالدرجة الأولى في قرار الجمعية العامة 262/72 بء، بات موظفو الأمن يسافرون على نحو متزايد إما على درجة الأعمال أو على الدرجة المختلطة بين درجة الأعمال والدرجة الاقتصادية، وهو ما يفسّر استمرار تراجع متوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة.

## الشكل السادس

سفر موظفي الأمن: تحليل اتجاهات عدد الرحلات ومتوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة



13 - وعملاً بقرار الجمعية العامة 268/65، يتضمن هذا التقرير موجزاً موجداً للاستثناءات التي أُذِن بها فيما يتعلق بالأمن المتحدة والكيانات المرتبطة بها خلال فترة السنتين المنتهية في 30 حزيران/يونيه 2024 (انظر الجدول 1)، وموجزاً مقارناً موجداً للاستثناءات التي أُذِن بها في فترة السنتين المنتهية في 30 حزيران/يونيه 2022 (انظر الجدول 2).

## الجدول 1

موجز الاستثناءات التي أُذِن بها للأمن المتحدة والكيانات المرتبطة بها، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

(بـدولارات الولايات المتحدة)

سبب الاستثناء	الدرجة الأولى/الدرجة المختلطة		درجة الأعمال		المجموع		تفاصيل التكاليف الإضافية	
	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	الميزانية العادية	أخرى
شخصيات بارزة	—	—	891	2 534 973	891	2 534 973	866 818	1 668 155
الحالة الصحية	—	—	166	477 865	166	477 865	121 578	356 287
شخصيات مرموقة	—	—	34	149 244	34	149 244	47 296	101 948
رحلات شاقة	—	—	78	295 356	78	295 356	41 095	254 261
عدم توافر الدرجة العادية	10	11 192	52	30 546	62	41 738	4 357	37 381
الأمن	—	—	162	261 612	162	261 612	261 612	—
<b>المجموع</b>	<b>10</b>	<b>11 192</b>	<b>1 383</b>	<b>3 749 596</b>	<b>1 393</b>	<b>3 760 788</b>	<b>1 342 756</b>	<b>2 418 032</b>



## الجدول 2

موجز الاستثناءات التي أُذِن بها للأمم المتحدة والكيانات المرتبطة بها، 1 تموز/يوليه 2020 - 30 حزيران/يونيه 2022

(بديولات الولايات المتحدة)

سبب الاستثناء	الدرجة الأولى/الدرجة المختلطة		درجة الأعمال		المجموع		تفاصيل التكاليف الإضافية	
	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	الميزانية العادية	أخرى
شخصيات بارزة	—	—	274	802 666	274	802 666	173 896	628 770
الحالة الصحية	—	—	75	118 457	75	118 457	69 043	49 414
شخصيات مرموقة	—	—	9	21 049	9	21 049	7 565	13 484
رحلات شاقة	—	—	36	145 166	36	145 166	27 356	117 810
عدم توافر الدرجة العادية	5	8 060	51	69 317	56	77 377	37 849	39 528
الأمن	10	15 145	33	104 624	43	119 769	119 769	—
<b>المجموع</b>	<b>15</b>	<b>23 205</b>	<b>478</b>	<b>1 261 279</b>	<b>493</b>	<b>1 284 484</b>	<b>435 478</b>	<b>849 006</b>

14 - ويرد في الجدول 3 موجز للاستثناءات التي أُذِن بها للأمانة العامة خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024.

## الجدول 3

موجز الاستثناءات التي أُذِن بها للأمانة العامة، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

(بديولات الولايات المتحدة)

سبب الاستثناء	الدرجة الأولى/الدرجة المختلطة		درجة الأعمال		المجموع		تفاصيل التكاليف الإضافية	
	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	الميزانية العادية	أخرى
شخصيات بارزة	—	—	452	1 382 461	452	1 382 461	866 818	515 643
الحالة الصحية	—	—	65	142 432	65	142 432	121 578	20 854
شخصيات مرموقة	—	—	30	141 362	30	141 362	47 296	94 066
رحلات شاقة	—	—	24	63 621	24	63 621	41 095	22 526
عدم توافر الدرجة العادية	10	11 192	15	7 965	25	19 157	4 357	14 800
الأمن	—	—	162	261 612	162	261 612	261 612	—
<b>المجموع</b>	<b>10</b>	<b>11 192</b>	<b>748</b>	<b>1 999 453</b>	<b>758</b>	<b>2 010 645</b>	<b>1 342 756</b>	<b>667 889</b>

15 - ويرد في الجدول 4 موجز مقارنة للاستثناءات التي أُذِن بها للأمانة العامة خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2020 إلى 30 حزيران/يونيه 2022.

## الجدول 4

موجز الاستثناءات التي أُذِن بها للأمانة العامة، 1 تموز/يوليه 2020 - 30 حزيران/يونيه 2022

(بدولارات الولايات المتحدة)

سبب الاستثناء	الدرجة الأولى		درجة الأعمال		المجموع		تفاصيل التكاليف الإضافية	
	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	الميزانية العادية	أخرى
شخصيات بارزة	—	—	95	254 973	95	254 973	173 896	81 077
الحالة الصحية	—	—	60	85 547	60	85 547	69 043	16 504
شخصيات مرموقة	—	—	4	7 565	4	7 565	7 565	—
رحلات شاقة	—	—	16	35 155	16	35 155	27 356	7 799
عدم توافر الدرجة العادية	4	6 246	32	55 118	36	61 364	37 849	23 515
الأمن	10	15 145	33	104 624	43	119 769	119 769	—
<b>المجموع</b>	<b>14</b>	<b>21 391</b>	<b>240</b>	<b>542 982</b>	<b>254</b>	<b>564 373</b>	<b>435 478</b>	<b>128 895</b>

16 - ويردُ في الجدول 5 موجزٌ للاستثناءات التي أُذِن بها فيما يتعلق بالكيانات المرتبطة بالأمم المتحدة خلال فترة السنتين المنتهية في 30 حزيران/يونيه 2024، فيما يردُ في الجدول 6 موجزٌ للاستثناءات التي أُذِن بها خلال فترة السنتين المنتهية في 30 حزيران/يونيه 2022.

## الجدول 5

موجز الاستثناءات التي أُذِن بها للكيانات المرتبطة بالأمم المتحدة، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

(بدولارات الولايات المتحدة)

سبب الاستثناء	الدرجة الأولى		درجة الأعمال		المجموع	
	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية
شخصيات بارزة	—	—	439	1 152 512	439	1 152 512
الحالة الصحية	—	—	101	335 433	101	335 433
شخصيات مرموقة	—	—	4	7 882	4	7 882
رحلات شاقة	—	—	54	231 735	54	231 735
عدم توافر الدرجة العادية	—	—	37	22 581	37	22 581
<b>المجموع</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>635</b>	<b>1 750 143</b>	<b>635</b>	<b>1 750 143</b>

## الجدول 6

موجز الاستثناءات التي أُذِن بها للكيانات المرتبطة بالأمم المتحدة، 1 تموز/يوليه 2020 - 30 حزيران/يونيه 2022

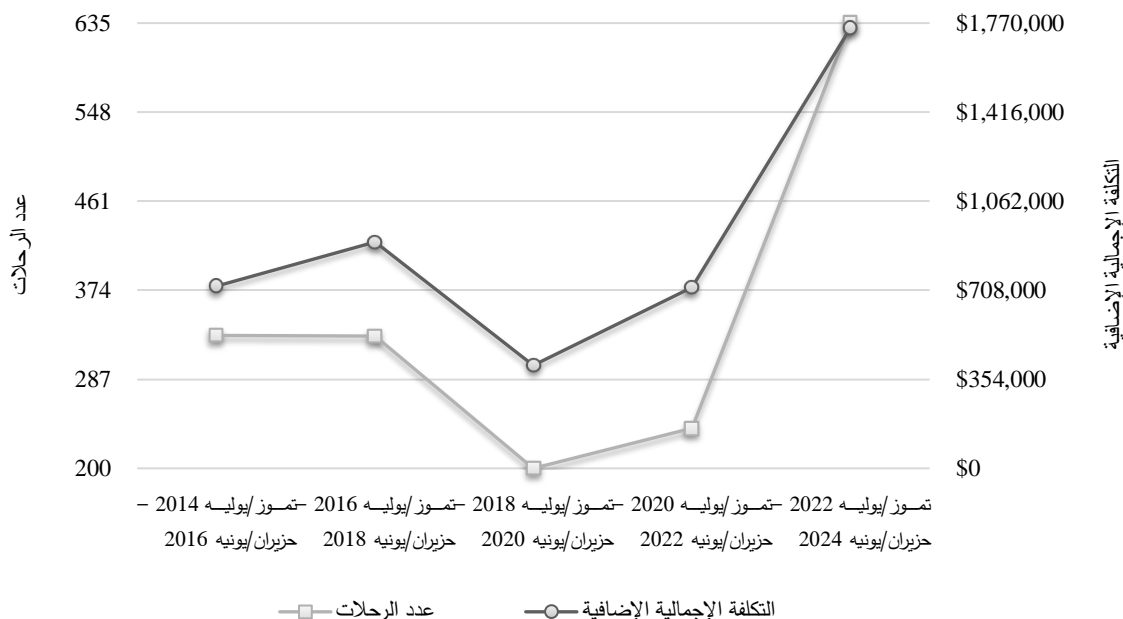
(بندولات الولايات المتحدة)

سبب الاستثناء	الدرجة الأولى		درجة الأعمال		المجموع	
	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية	عدد الرحلات	التكلفة الإضافية
شخصيات بارزة	—	—	179	547 693	179	547 693
الحالة الصحية	—	—	15	32 910	15	32 910
شخصيات مرموقة	—	—	5	13 484	5	13 484
رحلات شاقة	—	—	20	110 011	20	110 011
عدم توافر الدرجة العادية	1	1 814	19	14 199	20	16 013
<b>المجموع</b>	<b>1</b>	<b>1 814</b>	<b>238</b>	<b>718 297</b>	<b>239</b>	<b>720 111</b>

17 - ويبين الشكلان السابع والثامن أنه بالنسبة للكيانات المرتبطة بالأمم المتحدة، ارتفع عدد الرحلات إلى 635 رحلة خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024، مقارنةً بما عدده 239 رحلة خلال الفترة المشمولة بالتقرير السابق. وارتفعت أيضاً التكلفة الإجمالية الإضافية إلى 1 750 143 دولاراً خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024، مقارنةً بمبلغ 720 111 دولاراً خلال الفترة المشمولة بالتقرير السابق. وتراجع متوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة للكيانات المرتبطة بالأمم المتحدة إلى 2 756 دولاراً خلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024، مقارنةً بـ 3 013 دولاراً خلال الفترة المشمولة بالتقرير السابق.

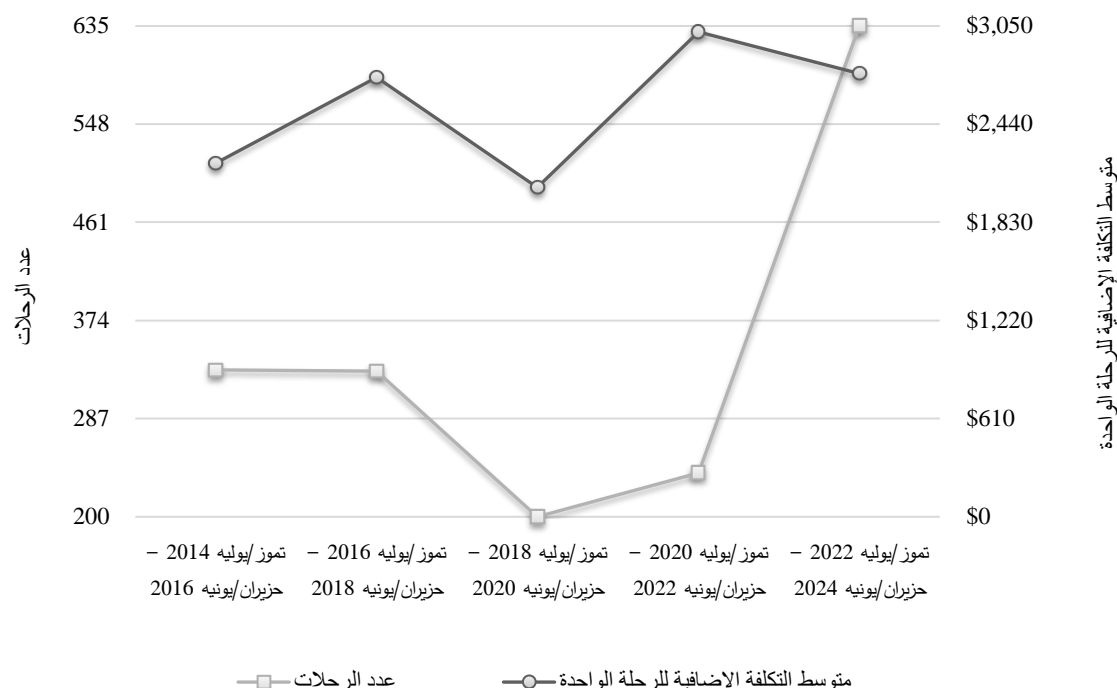
## الشكل السابع

الاستثناءات التي أُذِن بها للكيانات المرتبطة بالأمم المتحدة: تحليل اتجاهات عدد الرحلات والتكلفة الإجمالية الإضافية



## الشكل الثامن

الاستثناءات التي أُذِن بها للكيانات المرتبطة بالأمم المتحدة: تحليل اتجاهات عدد الرحلات ومتوسط التكلفة الإضافية للرحلة الواحدة



## خامساً - معلومات مستكملة عن أنشطة السفر بالطائرة

18 - قدّم الأمين العام إلى الجمعية العامة في تقاريره السابقة (A/71/741 و A/71/741/Corr.1 و A/72/716 و A/73/705 و A/75/654/Rev.1 و A/77/629) معلومات مستكملة واتجاهات وتحليلاً عن أنشطة السفر بالطائرة على نطاق الأمانة العامة.

19 - ولأغراض هذا التقرير، تغطي المعلومات المقدمة أدناه الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024. وتستند هذه المعلومات إلى البيانات المستمدة من الوحدة البرمجية للسفر في نظام أوموجا والتي استُقيت بالاستعانة بوحدة تحليل المعلومات المتعلقة بالأعمال وهي تعكس أنواع السفر وفئاته على النحو المحدد في نظام أوموجا.

## حجم السفر وتواتره والغرض منه

20 - يعرض الجدول 7 لمحة عامة عن عدد الرحلات الجوية التجارية التي اشترتها الأمم المتحدة، من منظمة حسب فئة السفر في نظام أوموجا.

## الجدول 7

حجم السفر بواسطة الرحلات الجوية التجارية حسب فئة السفر في نظام أوموجا، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

(عدد الرحلات)

فئة السفر	2024		2023		2022
	كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيه المجموع	كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيه	تموز/يوليه - كانون الأول/ديسمبر	كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيه	تموز/يوليه - كانون الأول/ديسمبر
السفر في مهام رسمية	197 881	46 184	54 393	48 034	49 270
السفر وفق الاستحقاقات	1 042	162	301	166	413
السفر المتعلق بالموارد البشرية	10 587	2 314	3 050	2 512	2 711
سفر الأفراد النظاميين	21 663	4 586	6 039	5 215	5 823
<b>المجموع</b>	<b>231 173</b>	<b>53 246</b>	<b>63 783</b>	<b>55 927</b>	<b>58 217</b>

21 - وارتفع إجمالي حجم السفر بالطائرة (138 في المائة) مقارنةً بالفترة المشمولة بالتقرير السابق (من عام 2020 إلى عام 2022)، حين سُجِّلَت 97 306 رحلات. وتوحي هذه الزيادة بأنَّ السفر بعدَ الجائحة قد عاد إلى حجم السفر المسجَّل قبل الجائحة في الفترة من عام 2018 إلى عام 2020 (216 456 رحلة).

## درجة السفر بالطائرة

22 - يعرض الجدول 8 لمحةً عامةً عن عدد الرحلات الجوية التجارية التي اشترتها الأمم المتحدة، حسب درجة السفر.

## الجدول 8

حجم السفر بواسطة الرحلات الجوية التجارية حسب درجة السفر، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

(عدد الرحلات)

النسبة المئوية	2024		2023		2022	فئة السفر
	كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيه المجموع	كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيه	تموز/يوليه - كانون الأول/ديسمبر	كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيه	تموز/يوليه - كانون الأول/ديسمبر	
88	203 804	46 740	56 727	48 748	51 589	الدرجة الاقتصادية
9	21 483	5 121	5 578	5 638	5 146	درجة الأعمال
-	17	2	6	6	3	الدرجة الأولى
-	24	6	4	6	8	فئات الخدمة المتعددة (بما في ذلك السفر في الدرجة الأولى)
3	5 845	1 377	1 468	1 529	1 471	فئات الخدمة المتعددة (باستثناء السفر في الدرجة الأولى)
<b>100</b>	<b>231 173</b>	<b>53 246</b>	<b>63 783</b>	<b>55 927</b>	<b>58 217</b>	<b>المجموع</b>

### الخفض الطوعي لدرجة السفر

23 - تُدرج الأمانة العامة بندا في سياستها المتعلقة بالسفر في مهام رسمية للتشجيع على الخفض الطوعي عن طريق توفير "مقصورات الدرجة الاقتصادية الممتازة أو مقاعد ممتازة" إذا ما خفض الموظفون طوعاً درجة سفرهم المستحقة.

24 - وخلال الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024، شملت 2 318 رحلة طُلِبَت في نظام أوموجا خفضاً طوعياً، وهو ما يمثل 8,5 في المائة من جميع ما اشترته الأمم المتحدة من رحلات مستحقة على متن الطائرات التجارية. وعلى النحو المبين بالتفصيل في تقرير سابق للأمين العام (A/75/654/Rev.1، الفقرة 31)، أدخلت الأمانة العامة تحسيناً على الوحدة البرمجية للسفر في نظام أوموجا مكن مكتب تجهيز معاملات السفر من تسجيل الفرق الفعلي في التكاليف عند الموافقة على الرحلة.

25 - واستناداً إلى ما سُجِّلَ في نظام أوموجا من وفورات فعلية في التكاليف لكل تذكرة، يُقدَّر إجمالي الوفورات التي تحققت من عمليات الخفض الطوعية لدرجة السفر في الفترة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024 بمبلغ 6 817 611 دولاراً.

### تكلفة السفر

26 - تُردُّ في الجدول 9 تفاصيل تكاليف السفر حسب فئة السفر في نظام أوموجا. وتشمل الأرقام المقدّمة جميع وسائط السفر، بما في ذلك الطائرات غير التجارية، من قبيل طائرات الأمم المتحدة، والقطارات والمركبات الآلية.

### الجدول 9

#### تكلفة السفر حسب فئة السفر في نظام أوموجا، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

(بآلاف دولارات الولايات المتحدة)

فئة السفر	تموز/يوليه - كانون الأول/ديسمبر 2022			كانون الثاني/يناير - كانون الأول/ديسمبر 2023			كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيه 2024		
	التذاكر	تكاليف أخرى	المجموع	التذاكر	تكاليف أخرى	المجموع	التذاكر	تكاليف أخرى	المجموع
السفر في مهام رسمية	71 862	62 350	134 212	154 246	136 361	290 606	72 406	62 334	134 740
السفر وفق الاستحقاقات	1 401	215	1 616	1 246	220	1 466	366	58	424
السفر المتعلق بالموارد البشرية	6 911	1 224	8 135	12 212	2 475	14 688	5 826	916	6 742
سفر الأفراد النظاميين	6 097	335	6 432	10 972	785	11 757	4 616	311	4 927
<b>المجموع</b>	<b>86 271</b>	<b>64 124</b>	<b>150 395</b>	<b>178 676</b>	<b>139 841</b>	<b>318 517</b>	<b>83 214</b>	<b>63 619</b>	<b>146 833</b>

27 - وتنقسم التكاليف المدرجة في الجدول 9 إلى فئتي "تكاليف التذاكر" و "تكاليف أخرى". وتشمل فئة "تكاليف أخرى" جميع المصروفات غير المتصلة بالتذاكر، من قبيل بدل الإقامة اليومي ومصروفات محطات السفر.

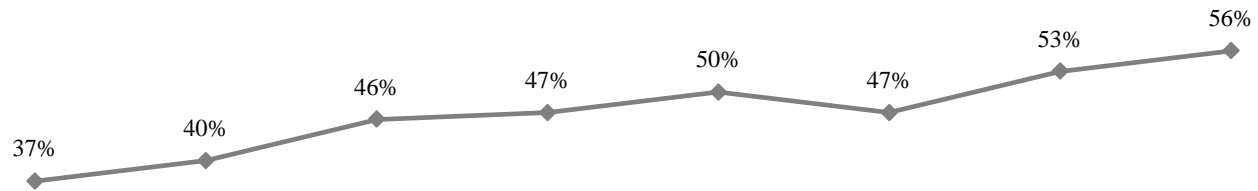
## الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق للتذاكر قبل موعد السفر بمدة 16 يوماً

### تحسّن الأداء العام

28 - تحسّن أداء الأمانة العامة في ضوء سياسة الشراء المسبق للسفر بالطائرة على نحو مستدام ومستمر خلال الفترة المشمولة بالتقرير. وبلغت نسبة الأداء الإجمالي 47 في المائة، وهي أعلى نسبة أُبلغ عنها على الإطلاق، وتفوق نسبة 33 في المائة التي أُبلغ عنها في الفترة المشمولة بالتقرير السابق. ويوضح الشكل التاسع اتجاه نسبة الأداء الفصلي الإيجابي، ويُظهر ارتفاعاً من نسبة 37 في المائة (الرُّبع الثالث من عام 2022) إلى نسبة 56 في المائة (الرُّبع الثاني من عام 2024).

### الشكل التاسع

#### الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق على أساس ربع سنوي، تموز/يوليه 2022 - حزيران/يونيه 2024



الرُّبع الثاني من عام 2024	الرُّبع الأول من عام 2024	الرُّبع الأخير من عام 2023	الرُّبع الثالث من عام 2023	الرُّبع الثاني من عام 2023	الرُّبع الأول من عام 2023	الرُّبع الأخير من عام 2022	الرُّبع الثالث من عام 2022
----------------------------	---------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------------	----------------------------	----------------------------

المصدر: تحليل بيانات لوحة المتابعة الإدارية.

### تحسّن الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق في جميع فئات السفر

29 - يوضح الجدول 10 أن الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق قد تحسّن في جميع فئات السفر الأربع. وبما أن فئة السفر في مهام رسمية تستحوذ على نسبة 86 في المائة من إجمالي حجم الرحلات، فإنّ التحسّن بنسبة 20 في المائة في الأداء هو أحد العوامل الرئيسية للنتائج الإجمالية التي حققتها الأمانة العامة. وظلّ سفر الأفراد النظاميين هو الفئة الأفضل أداءً، إذ تحسّن بنسبة 14 في المائة.

## الجدول 10

## الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق، حسب فئة السفر

فئة السفر	2022 - 20 حزيران/يونيه	الأداء، 1 تموز/يوليه 2020 - 30 حزيران/يونيه 2024	الفرق
	(النسبة المئوية)	(النسبة المئوية)	(النسبة المئوية)
السفر في مهام رسمية	197 881	25	45
السفر وفق الاستحقاقات	1 042	40	57
السفر المتعلق بالموارد البشرية	10 587	42	45
سفر الأفراد النظاميين	21 663	52	66
<b>الإجمالي</b>	<b>231 173</b>	<b>33</b>	<b>47</b>

المصدر: تحليل بيانات لوحة المتابعة الإدارية

## تحديد الفرص المتاحة لمواصلة تحسين الأداء

30 - لا تزال الأمانة العامة ملتزمة بتحسين الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق. وقد خاطبت وكالة الأمين العام لإدارة الاستراتيجيات والسياسات الإدارية ومسائل الامتثال جميع رؤساء الكيانات مؤكدة على أهمية سياسة الشراء المسبق ومتطلباتها. ويُعاد التأكيد على هذه الرسالة عبر التركيز المستمر على السياسة في بيان الرقابة الداخلية، وكفالة الوصول المستمر إلى المعلومات الآتية عبر لوحة المعلومات الإدارية لشعبة التحول المؤسسي والمساءلة. وتشمل الإجراءات التي اتخذتها الكيانات لتحسين الأداء ما يلي: إعداد خطط سفر فصلية ورصدها؛ وإحالة طلبات السفر المتأخرة إلى القيادة العليا ضمن الكيان؛ وإبلاغ الموظفين بشكل منتظم بالعملية التي يجب اتباعها للامتثال لتلك السياسة. وتُذكر الكيانات أيضاً بانتظام بمسؤوليتها عن رصد أدائها أنياً في ضوء سياسة الشراء المسبق باستخدام لوحات المعلومات المؤسسية.

31 - وعلاوةً على ذلك، وعملاً بقراري الجمعية العامة 263/77 بآء و 252/78، غُذِل الأمر الإداري بشأن السفر في مهام رسمية بحيث بات يستلزم من المسافرين تقديم طلبات السفر قبل 21 يوماً تقويمياً على أقل تقدير من بدء سفرهم في مهام رسمية (انظر ST/AI/2013/3/Rev.1). وعدم قيام المسافرين الذين يحق لهم السفر على درجة أعلى من الدرجة الاقتصادية (باستثناء الموظفين على مستوى الأمين العام المساعد وما فوق) سيؤدي إلى فقدانهم لأهلية السفر على درجة أعلى من الدرجة الاقتصادية.

32 - وكما أُشير في التقرير السابق للأمين العام (A/77/629)، تُمكن التحسينات على صعيد المعلومات والأدوات والمهارات من إجراء تحليل أكثر تعمقاً لفهم محفزات الأداء بشكل أفضل. وتقوم شعبة التحول المؤسسي والمساءلة بتجريب آلية استجابة للاضطلاع بجهود محددة الهدف في مجال التحليل والتواصل من أجل مساعدة كيانات مختارة تابعة للأمانة العامة على تحسين أدائها (انظر A/78/678، الفقرة 67 (ج)). وتُعرض أدناه النتائج الأولية للتحليل.



### التأخر في تقديم طلبات السفر هو أحد العوامل الرئيسية

33 - لتلبية الهدف المتمثل في حجز التذاكر قبل 16 يوماً من موعد السفر، وهو الهدف الذي حددته الجمعية العامة في قرارها 254/67، يتعين على المسافرين تقديم طلب السفر قبل 21 يوماً من موعد المغادرة، ما يتيح خمسة أيام لتجهيز الطلب. ومع ذلك، بالنسبة لـ 94 في المائة من الرحلات التي لم تتمثل لسياسة الشراء المسبق قبل 16 يوماً، جرى تقديم طلب السفر قبل أقل من 21 يوماً من موعد السفر. ويوضح الجدول 11 أنه فيما يتعلق بالامتثال لشرط تقديم طلبات السفر قبل 21 يوماً من تاريخ السفر، فإن متوسط الفترة الفاصلة بين تاريخ تقديم طلبات السفر وتاريخ المغادرة يتحسن في جميع فئات السفر.

#### الجدول 11

الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق، حسب كل خطوة ضمن العملية، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

فئة السفر	تقديم الطلب (شرط التقديم قبل 21 يوماً)		متوسط فترة التجهيز (بالأيام)		الأداء في ضوء
	متوسط عدد الأيام قبل	الطلبات المقدمة قبل 21	شريك	الموظف المكلف	مكتب تجهيز
	موعد المغادرة (الفترة)	يوماً على الأقل من موعد	الموارد	بالموافقة على معاملات	معاملات
	2020-2022	المغادرة (بالنسبة المئوية)	البشرية	السفر والشحن	السفر
السفر في مهام رسمية	18,2 (12)	39	لا ينطبق	1,4	1,5
السفر وفق الاستحقاقات	24,8 (11,1)	61	3,4	3,3	2,4
السفر المتعلق بالموارد البشرية	19,1 (17,1)	45	1,7	1,4	1,9
سفر الأفراد النظاميين	26,3 (23,4)	44	لا ينطبق	0,5	1,8
<b>المجموع (المتوسط المرجح)</b>	<b>19 (14,9)</b>	<b>41</b>	<b>1,9</b>	<b>1,3</b>	<b>1,6</b>

المصدر: تحليل بيانات لوحة المتابعة الإدارية.

34 - ويلخص الجدول 12 الأسباب التي يقدمها المسافرون عند تأخيرهم في تقديم طلبات السفر. وعلى غرار الفترات السابقة، لا تزال الأسباب الثلاثة الأولى هي "التأخر في التخطيط للمناسبات" (27 في المائة)، و "التأخر في ترشيح المسافر" (24 في المائة)، و "أسباب أخرى" (20 في المائة). ولتحسين جودة البيانات، وضعت شعبة التحول المؤسسي والمساءلة نموذج ذكاء اصطناعي لإجراء تحليلات نصية للأسباب المقدمة تحت بند "أسباب أخرى". وكشف النموذج عن أنه في جميع حالات اختيار "أسباب أخرى"، كان من الممكن اختيار فئة موجودة. لذلك أزيل خيار "أسباب أخرى" من الوحدة البرمجية للسفر في نظام أوموجا في تموز/يوليه 2024.

## الجدول 12

مبَررات التأخّر في تقديم طلبات السفر حسب فئة السفر، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

(النسبة المئوية)

مبَررات التأخّر في تقديم طلب السفر	السفر في مهام رسمية	السفر وفق الاستحقاقات	السفر المتعلق بالموارد البشرية	السفر المتعلق بالنظاميين	سفر الأفراد المجموع
التأخّر في التخطيط للمناسبات	27	22	34	22	27
التأخّر في ترشيح المسافرين	27	1	4	3	24
أسباب أخرى	19	50	33	25	20
تأخّر المسافرين في التأكيد	12	5	3	—	11
حالات الطوارئ/مقتضيات الخدمة/الظروف التشغيلية	5	14	13	48	8
مسألة متصلة بميزانية أو تمويل الرحلة	7	5	2	1	7
التأخّر في الحصول على وثيقة السفر	2	2	10	1	3
ذو صلة بجائحة كوفيد-19	—	1	1	—	—

المصدر: تحليل بيانات لوحة المتابعة الإدارية.

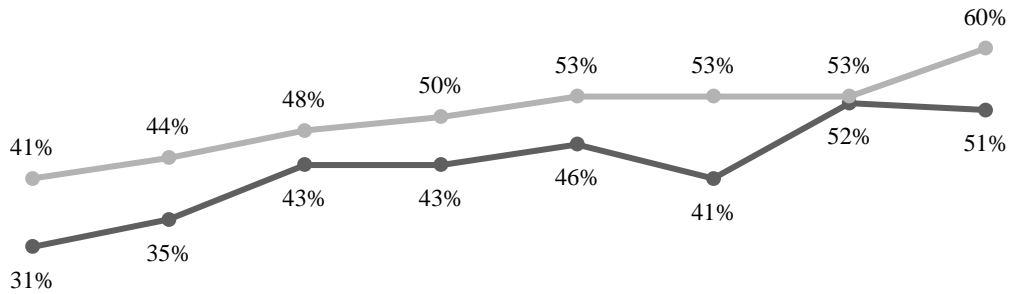
تمثّل طلبات السفر التي تستلزم إدخال تعديلات عليها أحد العوامل

35 - بينما تتحسن أوقات تقديم طلبات السفر، سجلت فترة تجهيزها ارتفاعاً طفيفاً في المتوسط. ووضعت شعبة التحوّل المؤسسي والمساءلة نموذج ذكاء اصطناعي وطبقت تحليلات نصّية على تعليقات الموظفين المكلفين بالموافقة على الطلبات في نظام أوميجا للتحقق من العوامل التي يُحتمل أن تكون قد أسهمت في تلك الزيادة. ووجد التحليل أنّ نسبة 38 في المائة من طلبات السفر استلزمت إدخال تعديلات عليها، فقد رُفض معظمها لأنه يتعيّن على المسافرين تعديل تفاصيل الرحلة أو إرفاق وثائق ناقصة. ويشير هذا التحليل إلى أنه يمكن تحسين الأداء إذا كان المزيد من الطلبات صحيحاً من المرة الأولى التي قُدّم فيها الطلب، وبالتالي تقليل حجم التعديلات اللازم إدخالها وتأثير ذلك على طول الدورة التي تستغرقها العملية.

مستوى الرقابة الإدارية هو أحد العوامل

36 - يختلف الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق باختلاف المسافرين. ويوضح الشكل العاشر أن المسافرين "الداخليين" (المسافرون الذين تتمتع الأمانة العامة بمزيد من السيطرة الإدارية عليهم مثل الموظفين والأفراد النظاميين الاستشاريين) يتفوقون باستمرار من حيث الأداء على المسافرين "الخارجيين" (كالمشاركين في الاجتماعات والخبراء الخارجيين). وتمثّل رحلات المسافرين الخارجيين 42 في المائة من السفر من حيث الحجم و 46 في المائة من إجمالي السفر غير الممثّل. وتشمل أسباب عدم الامتثال التأخّر في تأكيد المشاركين في الاجتماعات، وعدم دراية المسافرين بإجراءات عمل الأمانة العامة.

الشكل العاشر  
الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق، المسافرين الداخليون والمسافرون الخارجيون



المصدر: تحليل بيانات لوحة المتابعة الإدارية.

37 - ويشير التحليل المحدد الهدف أيضاً إلى وجود حالات يكون فيها عدم الامتثال لسياسة الشراء المسبق نتيجة ظروف خارجة عن نطاق سيطرة الأمانة العامة. ويشمل ذلك المشكلات الإدارية، مثل "التأخر في الحصول على وثائق السفر" (على سبيل المثال، التأخر في الحصول على التأشيرة)، أو لأسباب تشغيلية بقدر أكبر لا سيما "حالات الطوارئ/ظروف الخدمة/الظروف التشغيلية". فعلى سبيل المثال، أدت الاستجابات الطارئة خلال الفترة المشمولة بالتقرير إلى تقديم طلبات للسفر في مهام رسمية وطلبات سفر متعلقة بالموارد البشرية في غضون مهلة قصيرة لنشر الموظفين كقدرة احتياطية. ومن الصعب بطبيعة الحال التخطيط لأنواع أخرى من السفر، مثل الإجلاء الطبي أو الأمني ومرافقة الجثامين، قبل 21 يوماً من السفر.

يختلف الأداء بحسب مصدر التمويل

38 - كان متوسط الأداء في ضوء سياسة الشراء المسبق فيما يتعلق بالسفر الممول من الاشتراكات المقررة (32 في المائة من إجمالي حجم السفر) أعلى من متوسط الأداء فيما يتعلق بالسفر الممول من أموال خارج الميزانية (68 في المائة من إجمالي حجم السفر). وعلى وجه الخصوص، حققت الرحلات الممولة في إطار الميزانية العادية نسبة أداء بلغت 49 في المائة في ضوء سياسة الشراء المسبق، وحققت الرحلات الممولة في إطار عمليات حفظ السلام نسبة أداء بلغت 58 في المائة، في حين حققت الرحلات الممولة من أموال خارج الميزانية نسبة أداء بلغت 45 في المائة.

## استخدام طرائق بديلة لتنفيذ الولايات

39 - كرّرت الجمعية العامة، في قرارها 263/77 بء، طلبها إلى الأمين العام أن يحمّل المديرين المسؤولية عن الاستخدام الحثيف لموارد السفر، بسبب منها على وجه الخصوص التشجيع على استخدام الطرائق البديلة للاتصال والتمثيل. وبالتالي، وعملاً بالأمر الإداري ST/AI/2013/3/Rev.1، يتعيّن على المديرين النظر في طرق بديلة عن السفر (مثل التداول بالفيديو، والتداول الصوتي، وما إلى ذلك) قبل الإذن بالسفر في مهام رسمية. ومع ذلك، ليس من الممكن تقييم الأثر الذي تخلفه تلك السياسة فلا وجود لارتباط محدد بين استخدام الطرائق البديلة ونفقات السفر، مثلما لا يوجد تقدير لعدد الرحلات التي لم تحدث بسبب استخدام الطرائق البديلة، نظراً لعدم جمع بيانات عند عدم طلب رحلة.

## عملية شراء خدمات إدارة السفر بالطائرة

### عملية شراء فعالة من حيث التكلفة

40 - اتبعت عملية الشراء المعمول بها، القائمة على النظام المالي والقواعد المالية للأمم المتحدة، في جميع كيانات الأمانة العامة خلال كل عملية دعوة لتقديم العطاءات لخدمات إدارة السفر.

41 - واختيرت شركة إدارة السفر الحالية التي تقدّم خدماتها في مقر الأمم المتحدة، وهي شركة أمريكيان إكسبريس ترافل/أميركان إكسبريس غلوبال بيزنيس، بعد عملية الشراء المعمول بها ومنحتها شعبة المشتريات العقد بعد عملية تقديم عطاءات تنافسية. ومنذ عام 2005، اضطلع بثلاث عمليات شراء متميزة وأُبرمت ثلاثة عقود منفصلة مع هذه الشركة (PD/C0072/05 و PD/C0114/11 و PD/C0135/18). وفي أيار/مايو 2024، باشرت شعبة المشتريات بعملية جديدة لتقديم العطاءات لا تزال جارية حتى الآن.

42 - ولضمان أن تكون العملية الحالية لحجز تذاكر الطيران من خلال وكالات السفر المتعاقد معها فعالة من حيث التكلفة، نُفذت التدابير التالية استناداً إلى عملية الشراء المعمول بها:

(أ) منح العقود بناء على عملية تقديم العطاءات التنافسية. تُجري كيانات الأمانة العامة المختلفة عمليات شراء تنافسية منفصلة. ويتطلب التماس خدمات إدارة السفر خارج مقر الأمم المتحدة الحصول على سلطة شراء محلي من شعبة المشتريات وأيضاً التماس الإرشادات التقنية من فريق إدارة الفئات لخدمات إدارة السفر؛

(ب) احترام مبادئ الشراء. بالنظر إلى تغيير الطلب على السفر وظروف السوق، ستواصل الأمانة العامة تنقيح بيان المتطلبات، وستضمن توافق عمليات الشراء مع مبادئ الشراء التالية المعمول بها في الأمم المتحدة: '1' مبدأ أعلى جودة بأفضل سعر؛ '2' الإنصاف والنزاهة والشفافية؛ '3' المنافسة الدولية الفعلية؛ '4' مراعاة مصالح الأمم المتحدة؛

(ج) التحقق من بذل العناية الواجبة، مثل إجراء عمليات استعراض قبل الشراء وعمليات تنقيح بعد الشراء. ويشمل ذلك ضمان استقادة المنظمة من أسعار الشركات بناءً على الاتفاقات المبرمة مع شركات الطيران والتحقق من أن تذاكر السفر التي تصدرها شركة إدارة السفر تتماشى مع قواعد الأمم المتحدة المعمول بها؛

(د) تنفيذ آلية مراقبة في نظام أوموجا. تكفل آلية المراقبة أنه في حال كانت تكلفة تذكرة طيران اشترتها شركة إدارة السفر تتجاوز التقدير بعتبة محدّدة، تتحمّل شركة إدارة السفر التكلفة الإضافية.

كذلك، إذا ما حدّدت شركة إدارة السفر الحاجة إلى تذكرة أعلى سعراً، بما يتجاوز العتبة الواردة في نظام أوموجا، فيجب عليها الحصول على موافقة الأمم المتحدة قبل المضيّ قُدماً في شراء التذاكر؛

(هـ) تنفيذ أدوات تحسين الأسعار. تُملي الشروط التعاقدية على معظم شركات إدارة السفر التقصّي عن تذاكر أقلّ سعراً بعد الشراء. وإذا وُجد سعر أقلّ في الدرجة نفسها في غضون يومين قبل السفر، يجب على شركة إدارة السفر شراء التذكرة الأرخص. إلا أنّ هذه الآلية لا تُفَعّل إلا إذا كانت الوفورات المحتملة تفوق التكاليف الإدارية المرتبطة بها؛

(و) الاضطلاع بالشراء على نحو متّسم بالكفاءة. من أجل تيسير شراء التذاكر بأقلّ سعر متاح، يمكن لشركة إدارة السفر شراء التذكرة تلقائياً عند إقرارها من قبل موظف تجهيز طلبات السفر في المنظمة دون انتظار موافقة المسافر. وإذا لم يوافق المسافر على خط سَيْر الرحلة، فيجب عليه طلب إجراء تغييرات في غضون 4 إلى 24 ساعة من تلقيه له؛

(ز) إدراج بند ينص على الاحتفاظ بالحجز في الاتفاقات. هذا الإجراء يمنع شركة الطيران من إلغاء الحجز ويضمن استفادة الأمم المتحدة من أفضل الأسعار المتاحة.

#### أفضل الممارسات

43 - استجابة لطلب من اللجنة الاستشارية لشؤون الإدارة والميزانية (A/77/7/Add.41، الفقرة 27)، استعرضت الأمانة العامة أفضل الممارسات في منظومة الأمم المتحدة. وتبيّن، على سبيل المثال، أن كيانين يتخذان من جنيف مقراً لهما، وهما المنظمة العالمية للملكية الفكرية والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية، انتقلا، عام 2024، من استخدام وكلاء سفر في وكالات إدارة سفر خارج الموقع في بولندا إلى نموذج خدمة هجين يجمع بين وكلاء في الموقع وخارج الموقع لتعزيز جودة الخدمة. ويشرف مكتب الأمم المتحدة في جنيف على هذا التحوّل نحو نموذج الخدمة الهجين، وسيستعرض فعاليته مع موظفي تجهيز معاملات السفر في جنيف في عام 2025.

#### استخدام بائعين متعددين

44 - استجابة لطلب من اللجنة الاستشارية لتقديم معلومات بشأن احتمال منح عقْد لبائعين متعددين لإتاحة قدر أكبر من المنافسة بين البائعين المختارين (A/77/7/Add.41، الفقرة 25)، تشير الأمانة العامة إلى أن اتحاد النقل الجوي الدولي ينصّ في قراره 830a بشأن عواقب مخالفة إجراءات التذاكر وإجراءات الحجز على أنّ تعمّد إجراء حجوزات مزدوجة للعميل نفسه يمثّل مخالفة يمكن أن تؤدي إلى اتخاذ إجراءات بموجب أحكام قواعد وكالات المبيعات واتفاق وكالات المبيعات للركاب. ولإنفاذ هذه السياسة، تقوم شركات الطيران بالبحث عن الحجوزات المزدوجة والغائبة تلقائياً. ومن شأن استخدام شركات متعددة لإدارة السفر أو وكالات سفر متعددة لدعم تلبية احتياجات الأمم المتحدة في مجال الأعمال أن يؤدي إلى قيام وكالات متعددة بإجراء حجوزات للمسافر نفسه، ولن ينتهك ذلك قاعدة حجز التذاكر المذكورة أعلاه فحسب، بل من المرجح أن يؤدي إلى ارتفاع التكاليف التي تتكبدها المنظمة، لأن هذه الشركات تتنافس على نفس السلع المعروضة المحدودة (أي المقاعد المتاحة). وبالتالي، ليس من المجدي استخدام شركات إدارة سفر متعددة لكل تذكرة.

45 - ولذلك، فإن الأمم المتحدة تتبّع أفضل ممارسات القطاع باستخدام شركة إدارة سفر واحدة. وعلاوة على ذلك، تتيح الوحدة البرمجية للسفر في نظام أوموجا استخدام شركة إدارة سفر واحدة لكل طلب سفر

من أجل منع ازدواجية الحجوزات وتبسيط العملية وتقليل الأخطاء والتكاليف الإضافية التي يُحتمل أن تنشأ عن إجراء حجوزات متعددة للمسافر نفسه. وهذا هو النهج الذي نُقِّدَ لدعم العمليات في جميع كيانات الأمانة العامة، بما يضمن تجربة متسقة للمسافرين وإدارة أعلى جودة للبائعين. ومن المهم أيضاً ملاحظة أن تكلفة تذكرة الطيران تحددها شركة الطيران المعنية وفئات الأسعار المتاحة لديها وليس شركة إدارة السفر.

#### التعاون مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى

46 - استجابة لطلب من اللجنة الاستشارية تقديم معلومات بشأن التعاون في مجال السفر الجوي التجاري بين كيانات الأمانة العامة، وكذلك مع الوكالات والصناديق والبرامج المحلية (A/77/7/Add.41، الفقرة 27)، أشارت الأمانة العامة إلى أن مكتب الأمم المتحدة في جنيف أصدر في عام 2020 طلباً مشتركاً لتقديم العطاءات لتلبية احتياجات منظمات الأمم المتحدة في جنيف؛ وبون بألمانيا؛ وكوبنهاغن. وفي جنيف، اختار اثنا عشر كياناً من كيانات الأمم المتحدة، إلى جانب الصندوق العالمي لمكافحة الإيدز والسل والملاريا، منح العقود في عام 2021، بعد طلب تقديم العطاءات الذي أجرته مجموعة أنشطة المشتريات المشتركة في إطار عملية طلب تقديم العطاءات التي تقوم بها الأمانة العامة.

47 - وقام قسم دعم المشتريات على الصعيد العالمي في عنيتبي، أوغندا، الذي يدعم مركز الخدمات الإقليمي في عنيتبي، بمنح عقود لثلاثة بائعين على أساس التوزيع الجغرافي لمتطلبات السفر في منطقة شرق أفريقيا ومنطقة وسط أفريقيا ومنطقتي شمال وغرب أفريقيا.

48 - ويستفيد ثمانية عشرة كياناً من كيانات الأمم المتحدة في جنيف وكوبنهاغن ومدن مختلفة في إيطاليا من المفاوضات المشتركة مع شركات الطيران، والتي تنم عن تحقيق وفورات في تكاليف التذاكر. وتشمل هذه الكيانات: تحالف غافي، والصندوق العالمي، ومنظمة العمل الدولية، والاتحاد الدولي للاتصالات، ومركز التجارة الدولية، وبرنامج الأمم المتحدة المشترك المعني بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، ومفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة، ومعهد الأمم المتحدة للتدريب والبحث، ومركز الأمم المتحدة الدولي للحوسبة، ومكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع، ومكتب الأمم المتحدة في جنيف، ومنظمة الصحة العالمية، والمنظمة العالمية للملكية الفكرية، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية، ومنظمة التجارة الدولية.

#### الجدول 13

الوفورات المحققة من اتفاقات شركات الطيران المشتركة التي أبرمها 18 كياناً من كيانات الأمم المتحدة

(بدولارات الولايات المتحدة)

السنة	تكاليف التذاكر	الوفورات المحققة من اتفاقات شركات الطيران
2021	18 406 008	2 774 038
2022	92 682 824	19 109 881
2023	125 583 267	25 814 656

## تحليل الرحلات الملغاة

49 - استجابةً لطلب من اللجنة الاستشارية (A/77/7/Add.41، الفقرة 9)، أجرت الأمانة العامة تحليلاً مفصلاً للرحلات الملغاة للفترة المشمولة بالتقرير الممتدة من 1 تموز/يوليه 2022 إلى 30 حزيران/يونيه 2024. وخلال هذه الفترة، سُجِّل ما مجموعه 11 697 رحلة ملغاة في أوموجا على نطاق الأمانة العامة، وهو ما يمثل نحو 5 في المائة من جميع الرحلات. وأشار التحليل إلى أن نسبة 72 في المائة من الرحلات الملغاة تتعلق بسفر الأفراد من غير الموظفين.

50 - ومن حيث الآثار المالية المترتبة على الرحلات الملغاة، بلغت التكاليف المقدّرة لتذاكر السفر المرتبطة بالرحلات الملغاة ما مجموعه 15 575 772 دولاراً في حين بلغت قيمة التذاكر المستردة التي تم الحصول عليها نحو 7 225 563 دولاراً. وأُعيدت هذه المبالغ المستردة تلقائياً إلى مصادر التمويل الأصلية عند تجهيزها في نظام أوموجا. ومن المهم ملاحظة أن التذاكر غير القابلة للاسترداد غالباً ما ينتج عنها أرصدة دائنة يمكن تطبيقها على الرحلات المستقبلية. وعلى الرغم من أن قيمة هذه الأرصدة لا تُسجَّل في نظام أوموجا، فإنها تظل توفر فرصاً محتملة لتوفير التكاليف في الرحلات المستقبلية.

51 - ويردُ توزيع مفصّل للرحلات الملغاة حسب سبب الإلغاء في الجدول 14.

الجدول 14

إلغاء الرحلات، حسب الفئات التي تدرج ضمنها أسباب الإلغاء، 1 تموز/يوليه 2022 - 30 حزيران/يونيه 2024

يوليه 2024

(عدد الرحلات)

الفئات التي تدرج ضمنها أسباب إلغاء الرحلات	المجموع	النسبة المئوية
إلغاء الحدث أو تأجيله	2 590	22
تغيير المتطلبات التشغيلية	1 278	11
مسألة تتعلق بالتأشيرة أو وثيقة السفر	1 267	11
أسباب شخصية	1 019	9
عدم حضور المسافر في موعد رحلته	1 014	9
مخاوف صحية أو طبية	1 011	9
مشكلة تقنية أثناء تقديم الطلب المتعلق بالرحلة	619	5
حالة غير متوقعة	478	4
شواغل أمنية	294	3
رحلة وقّرها كيان آخر	27	—
قيود تفرصها الميزانية أو التمويل	26	—
أخرى	2 074	18
<b>المجموع</b>	<b>11 697</b>	<b>100</b>

### عملية حجز تذاكر الطيران من خلال وكالة السفر المتعاقد معها

52 - طلبت الجمعية العامة في قرارها 263/77 بقاء إلى الأمين العام أن يتخذ تدابير لكفالة أن تكون العملية الحالية لحجز تذاكر السفر بالطائرة عن طريق وكالة السفر المتعاقد معها فعالة من حيث التكلفة.

53 - وكما هو مبين في التقارير السابقة للأمين العام (A/72/716، الفرع ثالثاً؛ و A/73/705، الفرع ثامناً؛ و A/75/654/Rev.1، الفرع ثامناً)، تؤدي سياسة السفر الحالية إلى تقليل الكفاءة في إدارة السفر وتحذ من فرص الكفاءة والتسيير الآلي.

54 - وطلبت الجمعية العامة، في قرارها 254/67، إلى الأمين العام تعديل تعليماته الإدارية بشأن معايير تحديد درجات السفر بالطائرة لكي يكون خط السير العادي لجميع أشكال السفر في مهام رسمية هو أكثر الطرق المتاحة اقتصاداً، شريطة ألا يتجاوز الوقت الإضافي الإجمالي للرحلة بأكملها أقصر الطرق المباشرة بما قدره أربع ساعات أو أكثر. وينص القرار أيضاً على أنه بالنسبة للموظفين الذين هم برتبة دون رتبة أمين عام مساعد وأفراد أسرهم المستحقين، يتم، عند الاقتضاء، توفير الدرجة الأدنى مباشرة من الدرجة الأولى (مقصورة درجة الأعمال، حيثما وجدت) للسفر في مهام رسمية وعند التعيين أو الندب أو انتهاء الخدمة إذا كانت الرحلة تتألف من مرحلة واحدة مدتها 9 ساعات أو أكثر، أو عندما تكون المدة الإجمالية للسفر في رحلة متعددة المراحل 11 ساعة أو أكثر، منها ساعتان كحد أقصى من وقت التبديل بين الطائرات، شريطة أن تُسأف الرحلة إلى الوجهة التالية في غضون 12 ساعة.

55 - وتفرض تلك الشروط قيوداً على تنفيذ عملية أكثر فعالية من حيث التكلفة لحجز تذاكر الطيران. ويبرز استعراضٌ أُجري خطوة بخطوة لعملية الحجز الحالية، على النحو المبين في المثال العملي أدناه، عدم كفاءة تلك السياسة:

(أ) تحديد المسار المباشر: استناداً إلى متطلبات العمل (تاريخ الابتداء والانهاء والمواعيد)، يجب تحديد المسار الأكثر مباشرة لمدينة المنشأ ومدينة المقصد. فعلى سبيل المثال، إذا كانت هناك رحلة طيران مباشرة تستغرق 9 ساعات، ستكون النتيجة أنه سيتم استيفاء معيار السفر في درجة الأعمال؛

(ب) إنشاء خط الأساس المالي: تتم عملية الحجز لإنشاء خط أساس مالي، يشمل الضرائب والرسوم الإضافية، من أجل تحديد المسار الأكثر اقتصاداً؛

(ج) تعديل وقت السفر: بعد ذلك تُضاف أربع ساعات إلى زمن الرحلة، لتصبح المدة الإجمالية 13 ساعة في هذا المثال؛

(د) مقارنة المسارات البديلة: في هذا المثال، يتم تحديد خيار إضافي ينطوي على رحلة طيران مباشرة واحدة وخيارين ينطويان على رحلات ربط. وتستغرق الرحلة المباشرة في إطار الخيار البديل 9 ساعات و 25 دقيقة. ويتألف الخيار الأول المنطوي على رحلة ربط من رحلة تستغرق 7 ساعات، وتوقف لمدة ساعة و 45 دقيقة، ثم رحلة ثانية تستغرق ساعتين، وبذلك يصل إجمالي مدة الرحلة إلى 10 ساعات و 45 دقيقة. ولذلك، تكون درجة السفر المستحقة هي الدرجة الاقتصادية. ويتألف الخيار الثاني المنطوي على رحلة ربط من رحلة تستغرق 7 ساعات، وتوقف لمدة 3 ساعات، ثم رحلة ثانية تستغرق ساعتين، وبذلك يصل إجمالي مدة الرحلة إلى 12 ساعة. وتسمح سياسة السفر بساعتين كحد أقصى من وقت التبديل بين الطائرات لتحديد درجة السفر، وبالتالي فإن درجة السفر المستحقة في إطار هذا الخيار ستظل هي درجة



الأعمال، نظراً لكون الرحلة تستغرق مدة إجمالية قدرها 11 ساعة مستوفية لمعيار السفر بدرجة الأعمال. ويتم تسعير جميع الخيارات المتصلة بالمسارات؛

(هـ) تحديد المسار الأكثر اقتصاداً: بمجرد تسعير جميع الخيارات المتاحة ضمن نافذة الأربع ساعات، يتم تحديد المسار الأكثر اقتصاداً كمسار الرحلة المعتمد. وفي هذا المثال، سيكون هذا المسار على الأرجح هو خيار الدرجة الاقتصادية بمدة سفر إجمالية تبلغ 10 ساعات و 45 دقيقة.

56 - *تكلفة التذكرة الأكثر اقتصاداً*. يمكن أن تكون تذاكر الدرجة السياحية في بعض الأحيان أعلى من تذكرة درجة الأعمال بسبب عوامل مثل التسعير الديناميكي، واختلافات الأسعار بحسب درجات السفر المتاحة، والنقلات التي يشهدها الطلب. وتقوم شركات الطيران بتعديل الأسعار بناءً على وقت الحجز، والطلب على المسار، وإشغال المقصورات. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يؤدي ارتفاع الطلب على المقاعد الاقتصادية إلى رفع الأسعار، بينما قد تُقدّم خصومات أو عروض ترويجية في درجة الأعمال لملء المقاعد. وبالإضافة إلى ذلك، قد تكون أسعار تذاكر الدرجة الاقتصادية المرنة بالكامل أكثر تكلفة من تذاكر درجة الأعمال المخفضة، ويمكن أن تؤثر برامج الولاء أو أسعار الشركات على فروق الأسعار بين درجتي السفر.

57 - *الجهود الإدارية*. إن الإبقاء على العتبة المزدوجة الحالية، مع مراعاة مدة الساعتين المحددة في إطارها كحد أقصى لفترة التبديل بين الطائرات، لا يفرض تعقيدات إدارية كبيرة على الأمانة العامة ووكلاء السفر المتعاقدين معها فحسب، بل يزيد أيضاً من احتمال وقوع أخطاء بشرية. ولا يزال اختيار المسار المأذون به يتم بطريقة يدوية إلى حد كبير، ويستلزم القيام بعمليات معقدة وإيلاء اهتمام دقيق للتفاصيل، مما يجعلها عملية كثيفة العمالة وعرضة للأخطاء.

58 - وهناك نهج أكثر كفاءة من الناحية الإدارية يتمثل في تحديد درجة السفر على أساس عتبة وحيدة، إذ يمكن حساب هذه العتبة وإدارتها بسهولة من خلال منصات الحجز الشائعة الاستخدام عبر الإنترنت. وتسهم هذه الطريقة في زيادة الكفاءة إلى أقصى حد من خلال الاستفادة من التكنولوجيا وتقليل التدخل اليدوي إلى أدنى حد، مما يسمح بمزيد من التركيز على عملية المراقبة وعلى مسارات الرحلات المعقدة متعددة الوجهات. انظر الفرع الثامن للاطلاع على تفاصيل بشأن مقترح العتبة الوحيدة.

#### استخدام أدوات الحجز عبر الإنترنت وفوائدها لتحسين عملية حجز تذاكر الطيران

59 - عادةً ما تقدم أدوات الحجز عبر الإنترنت الرحلة ذهاباً وإياباً مقسمة إلى جزء الذهاب وجزء الإياب لتوفير قدر أكبر من المرونة والقدرة على تكييف الرحلة والدقة في عملية الحجز. ومن خلال الفصل بين هذين الجزأين، يستفيد المستخدمون من رؤية محسّنة للخيارات مع القدرة على "المزج والمطابقة" بين شركات الطيران المختلفة وفئات الأسعار والجداول الزمنية لكل من مراحل الرحلة.

60 - وإتاحة هذه الخيارات المختلفة للمستخدمين تتيح لهم اختيار أفضل توليفة من الرحلات التي تلبي متطلبات العمل المحددة بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة. ويشمل ذلك على سبيل المثال اختيار رحلة الذهاب مع شركة طيران ورحلة العودة مع شركة طيران أخرى، أو اختيار أوقات أو مطارات أو فئات أسعار مختلفة لكل جزء من الرحلة، كل ذلك في إطار الامتثال للضوابط المفروضة بموجب السياسة الآلية التي يمكن برمجتها في الأدوات.

61 - وبالإضافة إلى ذلك، يضمن هذا التقسيم أن يكون لدى المستخدمين رؤية واضحة لكل جزء من الرحلة، مما يسهّل إدارة التغييرات والإلغاءات، إذا لزم الأمر. ومن منظور سياسات السفر والامتثال، فإن تقسيم رحلة الذهاب والإياب إلى أجزاء يتيح للمنظمة أيضاً فرض متطلبات محددة بالنسبة لرحلات الذهاب والإياب، مما يضمن استيفاء كل مرحلة منها للمعايير المطلوبة من حيث التكلفة أو درجة السفر.

## سادساً - استخدام النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة

62 - طلبت الجمعية العامة، في الفقرة 8 من الجزء الأول من القرار 262/72 بآء والقرارات اللاحقة، إلى الأمين العام أن يواصل رصد أفضل الممارسات في مجال النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة من السفر بالطائرة وأن يقدم تقريراً إلى الجمعية العامة عن أي اتجاهات جديدة للاستفادة من النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة بغية تحسين إدارة السفر.

63 - ويُشار إلى المعلومات المستكملة السابقة عن الموضوع، ولا سيما الاستنتاجات التي انتهت إليها دراسة شاملة أجراها خبير استشاري مستقل في مجال السفر (A/66/676، الفرع الرابع)، وكذلك المعلومات المستكملة عن وضع المعايير المرجعية المتعلقة بهذا القطاع والمتصلة بالموضوع (A/71/741 و A/71/741/Corr.1، الفرع الخامس، و A/73/705، الفرع السادس، و A/75/654/Rev.1، الفرع السادس، و A/77/629، الفرع السادس).

64 - وبغية إطلاع الجمعية العامة على أية اتجاهات جديدة ممكنة في ما يتعلق بنقاط الأميال الجوية للسفر المتكرر، جمعت الأمانة العامة خلال شهر آب/أغسطس 2024 معلومات عن هذا الموضوع من أعضاء شبكتي السفر التي تشارك معهما في أنشطة وضع المعايير المرجعية المتعلقة بإدارة السفر<sup>(1)</sup>.

65 - وتكرر العملية التي اضطلعت بها الأمانة العامة لوضع معايير مرجعية للقطاع لعام 2024 تأكيداً ما كانت قد توصلت إليه من استنتاجات سابقة تفيد بأن المنظمات الدولية الكبرى والكيانات التجارية لا تدير عادة برامج نقاط الأميال الجوية للسفر المتكرر الذي تقوم به الشركات. وتسمح جميع المنظمات المستطلعة آراؤها تقريباً لمسافريها بالاحتفاظ بنقاط الأميال الجوية للسفر المتكرر التي جرى كسبها خلال الأسفار التي تمولها المنظمات.

(1) تواصل الأمانة العامة رصد أفضل الممارسات في جميع مجالات السفر، بسبل منها المشاركة في شبكتين لإدارة السفر هما: شبكة السفر المشتركة بين الوكالات وشبكة معايير خدمات السفر. وشبكة السفر المشتركة بين الوكالات هي فريق عامل تقني يتألف من مديري شؤون السفر في أكثر من 75 منظمة دولية منها منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الطيران المدني الدولي، والمحكمة الجنائية الدولية، والصندوق الدولي للتنمية الزراعية، ومنظمة العمل الدولية، وصندوق النقد الدولي، والمنظمة الدولية للشرطة الجنائية، ومنظمة حلف شمال الأطلسي، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، وبرنامج الأمم المتحدة المشترك المعني بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة، وأمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة، ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية، وبرنامج الأغذية العالمي، ومنظمة الصحة العالمية، والمنظمة العالمية للملكية الفكرية، والبنك الدولي، والأمانة العامة للأمم المتحدة. أما شبكة معايير خدمات السفر فهي مجموعة تعمل في قطاع السفر مؤلفة من مديري شؤون السفر في 14 منظمة (كلها تقريباً من القطاع الخاص)، تشمل شركات ABB و Allstate و Boeing و Dell و Dow و Honeywell و Johnson & Johnson و Merck و Microsoft و Raytheon Technologies و RELX و Siemens والبنك الدولي والأمانة العامة للأمم المتحدة.

66 - وتُبرز الرابطة العالمية لمؤسسات الأعمال المعنية بالسفر أن التعقيد والعبء الإداري لإدارة النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة، خاصة في المنظمات الكبيرة، غالباً ما يفوقان القيمة المتصورة لهذه النقاط. ويوضح البحث الذي أجرته الرابطة أن العديد من الشركات تعطي الأولوية لتحقيق وفورات فورية في التكاليف والامتثال للسياسات على الفوائد التي يُحتمل أن تتأتى على المدى الطويل من برامج نقاط الأميال الجوية للسفر المتكرر، حيث يمكن أن تؤدي هذه البرامج إلى تعقيدات ومخاطر في مجال الامتثال قد لا تبرر الفوائد المحتملة. وبالإضافة إلى ذلك، يؤكد البحث الذي أجرته الرابطة على الأهمية المتزايدة للبيانات والتكنولوجيا في إدارة سفر الشركات، حيث تعتمد الشركات أدوات تؤدي إلى إنفاذ السياسات واستخدام ميزانيات السفر على أحسن وجه. ويعكس هذا الاتجاه تحولاً نحو تحقيق وفورات مباشرة وقابلة للقياس، كتلك الناتجة عن الخصومات المدفوعة مقدماً، بدلاً من الاعتماد على الفوائد غير المؤكدة للأميال المتراكمة.

67 - وبالنظر إلى هيكل برامج الحوافز التي تطبقها شركات الطيران، فإن اختيار برنامج نقاط محسوبة بالأميال المتراكمة تابع لشركة ما، متى وجد، يأتي بالضرورة على حساب كفالة الخصومات الأكبر المقدمة سلفاً على تذاكر الطيران. وتوفر الخصومات المقدمة سلفاً وفورات فورية في نفقات السفر، مما يقلل بشكل مباشر من الأثر المالي الإجمالي للسفر وبالتالي دعم تنفيذ الولاية. وهذه الوفورات ملموسة بقدر أكبر وتتطوي على فائدة فورية مقارنة بالمزايا المستقبلية المحتملة لهذه النقاط التي تتراكم بمرور الوقت، وقد لا تكون قابلة للاسترداد دائماً، ولها تاريخ لانتهاء الصلاحية ويمكن أن تشهد قيمتها تقلباً.

68 - وفي هذا السياق، وفي ظل عدم وجود أي بيانات أو تحليلات تشير إلى خلاف ذلك، تواصل الأمانة العامة إعطاء الأولوية للتفاوض على اتفاقيات الخصم مع شركات الطيران لتأمين خصومات أكبر تُقدّم سلفاً بدلاً من الاعتماد على النقاط المحسوبة بالأميال المتراكمة.

69 - ويُستخدم في مقر الأمم المتحدة حالياً 51 اتفاقاً قائماً من اتفاقات الخصم مع شركات الطيران، بما في ذلك 14 اتفاقاً عالمياً من اتفاقات الخصم مع شركات الطيران تُستخدم على نطاق الأمانة العامة والوكالات المرتبطة بالأمم المتحدة. وفي مقر الأمم المتحدة، حققت اتفاقات الخصم المؤسسي وفورات تزيد عن 9,2 ملايين دولار خلال فترة السنتين المشمولة بالتقرير.

## سابعاً - خيار المبلغ الإجمالي

70 - قررت الجمعية العامة في قرارها 254/67 ألف أن يكون المبلغ الإجمالي المتعلق بالسفر 70 في المائة من أقل سعر لتذكرة السفر بالدرجة الاقتصادية الأقل تقييداً. ومنذ ذلك الحين، أُدرج تحليل الأثر في تقارير الأمين العام A/69/643 و A/69/643/Corr.1 و A/71/741 و A/71/741/Corr.1 و A/72/716 و A/73/705 و A/75/654/Rev.1 و A/77/629).

71 - وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن لجنة الخدمة المدنية الدولية تجري استعراضاً شاملاً لمجموعة عناصر الأجر في النظام الموحد للأمم المتحدة عملاً بقراري الجمعية العامة 240/76 و 256/77 ألف. وعلاوة على ذلك، أُدرجت المسائل المتعلقة بمعايير تحديد درجات السفر بالطائرة في برنامج عمل اللجنة للفترة 2025-2026. وستُقدم توصيات اللجنة بشأن المسألتين إلى الجمعية العامة وفقاً للإجراءات المتبعة في التقارير السنوية التي تقدمها اللجنة إلى الجمعية العامة للنظر فيها واتخاذ قرار بشأنها.

## ثامنا - تحديد عتبة وحيدة لاستخدام درجة الأعمال من جانب الموظفين ذوي الرتب التي تقل عن رتبة أمين عام مساعد (وأفراد أسرهم المستحقين)

72 - طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام في قرارها 262/72 بقاء أن يدرج في تقريره المقدم إلى الجمعية العامة في دورتها الثالثة والسبعين تحليلاً وتوصيات بشأن تحديد عتبة وحيدة لاستخدام درجة الأعمال من جانب الموظفين ذوي الرتب التي تقل عن رتبة أمين عام مساعد (وأفراد أسرهم المستحقين) من المتوقع أن تزيد إلى أقصى حد، في معظم السنوات، من الاستفادة من ميزانيات السفر المحدودة. واستجابةً لهذا الطلب، قدم الأمين العام في تقاريره السابقة (A/73/705 و A/75/654/Rev.1 و A/77/629) مقترحات مفصلة لاستبدال العتبة المزدوجة القائمة وتبسيط جانب رئيسي من سياسة السفر في مهام رسمية، مما يدعم إدارة عمليات السفر في الأمانة العامة بمزيد من الكفاءة، وهو أمر يمكن أن ييسر زيادة استخدام أدوات حجز التذاكر عبر الإنترنت.

73 - وبعد عرض تقرير الأمين العام على الجمعية العامة في دورتها السابعة والسبعين، قررت الجمعية العامة في قرارها 263/77 بقاء النظر في مقترحات الأمين العام بشأن تحديد عتبة وحيدة للسفر في مهام رسمية وفي أي معلومات تستجد في هذا الصدد، إن وجدت، في دورتها التاسعة والسبعين.

74 - وتؤدي التحديات الرئيسية الكامنة في سياسة السفر الحالية، المبيّنة في تقرير الأمين العام السابقين (A/72/716، الفرع ثالثاً، و A/73/705، الفرع ثامناً)، إلى إدارة السفر بكفاءة أقل وتقلص فرص تحقيق الكفاءة والتشغيل الآلي. ويشمل ذلك حظر التنفيذ والاستخدام الأوسع نطاقاً لأدوات الحجز عبر الإنترنت التي أصبحت هي الوسائل المتعارف عليها في قطاع السفر لتلبية احتياجات العملاء.

75 - وعلى وجه التحديد، تؤدي العتبة المزدوجة الحالية (9 ساعات من الرحلات المباشرة/11 ساعة من الرحلات غير المباشرة)، بما تتوخاه من تخصيص ساعتين كحد أقصى لفترة التبدل بين الطائرات عند تحديد معايير درجات السفر، إلى عملية إدارية مرهقة وكثيفة العمالة، نظراً لأن هذه الأحكام لا تدعمها نظم حجز تذاكر الطيران أو أدوات الحجز عبر الإنترنت. وبالتالي يتعين على الموظفين في وحدات السفر بالأمانة العامة ووكالات السفر المتعاقد معها إجراء تعديلات يدوية على بيانات الرحلات التي كان يمكن أن تتوفر بسهولة لولا هذه العتبة المزدوجة.

76 - وبالتالي فإن تعزيز كفاءة عملية السفر، والتي ييسرها التوسع في استخدام أدوات الحجز عبر الإنترنت، تعتمد على تبسيط جوانب سياسة السفر الحالية من خلال استبدال العتبة المزدوجة الحالية والاعتبار المتعلق بعدم تجاوز مدة التبدل بين الطائرات ساعتين كحد أقصى، بنموذج يقوم على عتبة وحيدة.

77 - ومنذ الفترة المشمولة بالتقرير السابق، شهد قطاع الطيران العالمي انتعاشاً كبيراً بعد التراجع الذي تسببت فيه جائحة كوفيد-19. وبشكل عام، عادت المؤشرات الرئيسية للقطاع مثل أعداد الركاب وسعة المقاعد إلى مستويات ما قبل الجائحة تقريباً. ومع ذلك، فقد تباينت وتيرة هذا الانتعاش وحجمه في مختلف المناطق وقطاعات السوق. وعلاوة على ذلك، كان تأثير الانتعاش على أسعار التذاكر كبيراً. وبشكل عام، لا تزال أسعار تذاكر الطيران مرتفعة مقارنةً بمستويات ما قبل الجائحة، وقد ظهر هذا التضخم بشكل أكثر حدة في بعض المناطق أكثر من غيرها، بسبب ظروف السوق.

## النطاق

78 - على نحو ما تم تفصيله للمرة الأولى في الفرع الثامن من الوثيقة A/75/654/Rev.1، فإن المقترح المتعلق بالعتبة الوحيدة لن ينطبق إلا على الموظفين دون رتبة أمين عام مساعد (وأفراد أسرهم المستحقين) عند السفر في مهام رسمية (مع بعض الاستثناءات) أو السفر المتعلق بالموارد البشرية (أي التعيين والندب وانتهاء الخدمة).

## المقترح

79 - مع وضع هذا النطاق في الاعتبار، يُقترح تطبيق منهجية قائمة على عتبة وحيدة تستند إلى إجمالي وقت الرحلة الجوية لتحديد أهلية الموظفين ذوي الرتب التي تقل عن رتبة أمين عام مساعد (وأفراد أسرهم المستحقين) للسفر في درجة الأعمال عند سفرهم في مهام رسمية (باستثناء السفر في مهام من بينها التدريب والإجلاء الطبي والأمني) أو السفر المتعلق بالموارد البشرية.

80 - وسيحل مفهوم العتبة الوحيدة محل العتبة المزدوجة الحالية المتمثلة في 9 ساعات للرحلات المباشرة و 11 ساعة للرحلات غير المباشرة. وسيسافر الموظفون (على النحو المحدد أعلاه) في الرحلات التي تستغرق وقتاً إجمالياً يقل عن العتبة الوحيدة (سواء في الرحلات المباشرة أو غير المباشرة) بالدرجة الاقتصادية؛ وسيسافر الموظفون في الرحلات التي تستغرق وقتاً إجمالياً يزيد عن العتبة الوحيدة (سواء في الرحلات المباشرة أو غير المباشرة) في درجة الأعمال.

81 - ويُقترح أن تُحدد العتبة الوحيدة بناءً على إجمالي وقت الرحلة، محسوباً بجمع وقت الطيران الكلي لجميع مراحل الرحلة إلى وجهة معينة، كما هو محدد في الجداول المنشورة للرحلات المتاحة في نظام التوزيع العالمي وقت إصدار التذكرة. ولا تُحتسب أوقات التوقف أو الربط، بالإضافة إلى أوقات السفر من المطارات وإليها في المنشأ والوجهة.

82 - ومن شأن هذه المنهجية المقترحة أن تضمن التوافق مع أدوات الحجز عبر الإنترنت وأن تعزز بالتالي إدارة السفر على نحو أكثر كفاءة ودقة؛ ولا يمكن لأدوات الحجز عبر الإنترنت أن تدعم الحد الأقصى المصطنع المفروض على فترة التبديل بين الطائرات بموجب السياسة الحالية.

83 - ويوصى بأن تحدد العتبة الوحيدة بوقت طيران إجمالي قدره 9,5 ساعات (أي أن إجمالي وقت الرحلة الجوية يجب أن يتجاوز 9,5 ساعات لكي تستوفي الرحلة المعيار المحدد لدرجة الأعمال). وكما هو مبين في موجز تحليل نموذج البيانات الوارد في الفقرة 94 أدناه، المستمد من بيانات جمعت على مدى ست سنوات من أنماط وتكاليف السفر التاريخية في الأمانة العامة، فإن تنفيذ العتبة عند هذا المستوى لن يؤدي فقط إلى تبسيط سياسة السفر في مهام رسمية وتحقيق أوجه كفاءة على صعيد العملية، بل سيؤدي أيضاً إلى تحقيق أقصى استفادة من ميزانيات السفر المحدودة في معظم السنوات نظراً لأن الأثر المتوقع سيتمثل في انخفاض الحجم الإجمالي للرحلات في درجة الأعمال وفي تكاليف التذاكر. ويحافظ المستوى المقترح للعتبة أيضاً على السياسة الصارمة نسبياً التي تتبعها الأمانة العامة في ما يتعلق بالسفر في درجة الأعمال، بالمقارنة مع المنظمات الدولية الأخرى.

## الاستحقاقات

84 - سيكون تطبيق نموذج العتبة الوحيدة المقترح أسهل بكثير مقارنة بنموذج العتبة المزدوجة المتبع حالياً، لأنه لن يتطلب إجراء تصحيحات يدوية على بيانات الرحلات المتاحة بسهولة، مما يسمح بمعالجة أسرع وأدق بكثير لطلبات السفر. وسيكون النهج المقترح متوافقاً مع أدوات الحجز عبر الإنترنت، مما يدعم هدف الأمانة العامة المتمثل في زيادة تبسيط عملية السفر وأتمتها إلى أقصى حد ممكن.

85 - ويوفر استخدام أدوات الحجز عبر الإنترنت بدلاً من العمليات اليدوية التي يقوم بها موظفو شركات إدارة السفر مزايا كبيرة، خاصةً مع تحول قطاع الطيران بشكل متزايد إلى قطاع يعتمد على البيانات والتكنولوجيا. وعادةً ما يترتب على خدمات الحجز عبر الإنترنت انخفاض في تكاليف المعاملات وزيادة في الكفاءة كما أنها متوافرة على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع. وتوفر هذه الخدمات أيضاً ميزة تطبيق سياسات السفر تلقائياً لضمان الامتثال وتقليل مخاطر الجوزات غير الممتثلة للسياسات. وتستخدم هذه الأدوات لتوليد بيانات مفصلة لتحسين التتبع وإعداد التقارير، ويمكن إدماجها بشكل جيد ضمن النظم المؤسسية الأخرى (مثل نظام أوموجا)، كما أنها تمكن الموظفين من إدارة ترتيبات السفر الخاصة بهم. ويؤدي استخدامها عادةً إلى تقليل الأخطاء والنقصات الإدارية العامة وسوء التواصل. وبالإضافة إلى ذلك، تعزز أدوات الحجز عبر الإنترنت سلامة المسافرين من خلال توفير إمكانية التتبع والتحديثات في الوقت الفعلي، مما يعكس تحول القطاع نحو عمليات تركز على البيانات.

86 - ومن شأن تنفيذ نهج سياسة العتبة الوحيدة أن يحقق الفوائد الرئيسية التالية:

(أ) سيسهل اتباع منهجية مبسطة عملية الموافقة على السفر، مما يزيد من الامتثال لسياسة الشراء المسبق ويولد المزيد من فرص تحقيق الوفورات؛

(ب) سيكون لدى المسافرين فهم أفضل لسياسة السفر الرسمية، وبالتالي تحسين الامتثال من خلال الشفافية؛

(ج) سيكون تطبيق الأتمتة أكثر سهولة من خلال استخدام أدوات الحجز عبر الإنترنت ومن جانب شركات إدارة السفر. ويؤدي ذلك إلى زيادة إمكانية تحقيق درجة اعتماد أكبر على المنصات الإلكترونية في قطاع السفر، مما يؤدي إلى خفض حجم معاملات التجهيز الذي تقوم بها شركات إدارة السفر وإلى تقليص تكاليف الرحلات؛

(د) يمكن تبسيط عملية طلب الرحلات والموافقة عليها في نظام أوموجا، مما يقلل من الوقت الذي ينفقه المسافرون والموظفون المكلفون بالموافقة على طلبات السفر وبمعالجتها، الأمر الذي ييسر تنفيذ عملية شاملة يُضطلع بها على نحو أكثر سرعة من بدايتها إلى نهايتها (أي من تقديم الطلب الأولي، مروراً بالموافقات، وصولاً إلى الشراء). وعلاوة على ذلك، سيتيح ذلك لموظفي تجهيز السفر التركيز على الأنشطة ذات القيمة الأعلى، كتلك المتصلة بالتدقيق وإدارة البائعين وكفالة دقة البيانات وسلامة المسافرين، بدلاً من العمل اليدوي الذي يُضطلع به لحساب معايير اختيار درجات السفر.

## وضع المعايير المرجعية

87 - من أجل وضع معيار مرجعي لعتبات درجة الأعمال، أجرت الأمانة العامة استقصاء شمل ما مجموعه 31 منظمة من منظمات شبكة السفر المشتركة بين الوكالات في تموز/يوليه 2024. وأشارت الردود التي وردت

إلى أن متوسط العتبة المحددة للسفر بدرجة الأعمال في منظمات القطاع العام هو 8,1 ساعات سفر، مع عتبة دنيا تبلغ 3 ساعات وعتبة قصوى تبلغ 10 ساعات.

88 - وبالإضافة إلى ذلك، واستناداً إلى استعراض أجري خارجياً لسياسات السفر الأخرى، لا تستخدم أي سياسات بخلاف السياسات المتبعة في إطار النظام الموحد للأمم المتحدة معيار العتبة المزدوجة لتحديد الأهلية للسفر بدرجة الأعمال. وفي الاستعراض، اعتُبر تطبيق العتبة المزدوجة معقداً ومربكاً للمسافرين والمعنيين بتخطيط السفر وتجهيزه ووكلاء السفر.

89 - ومن بين 85 سياسة خضعت للاستعراض، لوحظ أن القياسات المستندة إلى إجمالي وقت الطيران هي أحد أكثر المفاهيم انتشاراً في إطار السياسات لتحديد معيار أعلى لدرجات السفر. ووثق الاستعراض متوسطاً للعتبة بلغ 7,45 ساعات من إجمالي وقت الطيران لتحديد الأهلية للسفر في درجة الأعمال، مع عتبة دنيا قدرها 5 ساعات وعتبة قصوى قدرها 12 ساعة.

#### تحليل البيانات

90 - استند المقترح السابق (المبين في الوثيقة A/75/654/Rev.1) إلى تحليل لبيانات تاريخية تتعلق بفترة ما قبل الجائحة تغطي فترة أربع سنوات (من تموز/يوليه 2016 إلى حزيران/يونيه 2020). ونظراً للتحولات التي شهدتها قطاع السفر بالطائرة خلال فترة الإبلاغ 2020-2022، فإن البيانات المستمدة من فترة السنتين هذه استُبعدت من مجموعة البيانات التي خضعت للتحليل. فالبيانات المستمدة من هذه الفترة لا تُعتبر مؤشراً موثقاً ودقيقاً لأنماط السفر أو الأسعار أو الاتجاهات المستقبلية للسفر بالطائرة نظراً لظروف السوق الاستثنائية التي أحدثتها جائحة كوفيد-19. وقد اعترفت الجمعية بهذه الظروف في قرارها 253/75 بـ الذي أشارت فيه إلى الفقرة 4 من تقرير اللجنة الاستشارية لشؤون الإدارة والميزانية عن معايير تحديد درجات السفر بالطائرة (A/75/7/Add.39) وسلّمت فيه بما لبيانات السفر لعامي 2020 و 2021 من قيمة إحصائية محدودة بسبب جائحة كوفيد-19.

91 - ومن أجل مواصلة تحليل تأثير التغيير المقترح المتمثل في اعتماد سياسة العتبة الوحيدة، تم تحديث مجموعة البيانات المستخدمة كأساس للنموذج وتوسيع نطاقها وتحسينها لأغراض هذا التقرير. وتم إثراء مجموعة البيانات الداخلية لتحليل المعلومات المتعلقة بالأعمال في نظام أوموجا بشكل كبير بحيث باتت الآن تشمل بيانات تاريخية تغطي ست سنوات كاملة (تغطي الفترتين من تموز/يوليه 2016 إلى حزيران/يونيه 2020 ومن تموز/يوليه 2022 إلى حزيران/يونيه 2024). وقد زيدَ عددُ الرحلات الخاضعة للتحليل بنسبة 30 في المائة، من 79 331 رحلة إلى 103 433 رحلة.

92 - وتم توليد الأرقام الواردة في الجدول 15 أدناه باستخدام مزيج من البيانات الداخلية لتحليل المعلومات المتعلقة بالأعمال في نظام أوموجا (لتحديد أنماط السفر في الأمانة العامة على مدى ست سنوات) وبيانات خارجية استُمدت من شركات إدارة الأسفار، وكذلك من المعلومات المنشورة عن مواعيد رحلات الطيران. واستُخدمت البيانات الخارجية لاستكمال وإثراء الإحصاءات الداخلية المتعلقة بالرحلات ببيانات فعلية عن أوقات الرحلات، وهو ما لا يُبين في نظام أوموجا.

93 - ويقدم الجدول 15 لمحة عامة عن عدة بدائل محتملة لإجمالي وقت الرحلة (بالساعات) في إطار سياسة العتبة الوحيدة والتأثير المقدّر لكل من هذه البدائل على عدد الرحلات في الدرجة الاقتصادية ودرجة الأعمال وإجمالي نفقات التذاكر، استناداً إلى مجموعة البيانات في نموذج التحليل.

الجدول 15

الأثر المقدّر للبدائل في إطار سياسة العتبة الوحيدة (إجمالي وقت الرحلة)

(عدد الرحلات)

في إطار سياسة العتبة الوحيدة						الدرجة
11 ساعة	10,5 ساعات	10 ساعات	9,5 ساعات	9 ساعات	في إطار سياسة العتبة المزدوجة الحالية <sup>(أ)</sup>	
15 505	17 486	19 104	20 778	22 484	21 753	درجة الأعمال
87 928	85 947	84 329	82 655	80 949	81 680	الدرجة الاقتصادية
<b>103 433</b>	<b>103 433</b>	<b>103 433</b>	<b>103 433</b>	<b>103 433</b>	<b>103 433</b>	<b>المجموع</b>
(28,7)	(19,6)	(12,2)	(4,5)	3,4	(النسبة المئوية)	الأثر الصافي على صعيد الرحلات في درجة الأعمال
(8,7)	(5,3)	(2,9)	(0,7)	1,5	(النسبة المئوية)	الأثر الصافي على صعيد إجمالي نفقات التذاكر

(أ) مستمدة من بيانات السفر للفترة من تموز/يوليه 2016 إلى حزيران/يونيه 2020 والفترة من تموز/يوليه 2022 إلى حزيران/يونيه 2024.

94 - ويكشف تحليل لنتائج نموذج البيانات أن تطبيق سياسة العتبة الوحيدة، استناداً إلى وقت إجمالي لرحلة الطيران يبلغ 9,5 ساعات خلال السنوات الست التي تغطيها مجموعة البيانات، كان يؤدي إلى تحقيق انخفاض مقدّر بنسبة 4,5 في المائة في عدد الرحلات في درجة الأعمال وتحقيق وفورات بنسبة 0,7 في المائة في إجمالي نفقات التذاكر.

95 - كما كانت الأمانة العامة ستستفيد من المكاسب الناتجة عن زيادة كفاءة العملية وكانت ستبدأ في تبسيط عملية إدارة السفر وتحسينها.

96 - وتجدر الإشارة إلى أن إجمالي نفقات السفر المتوقعة تتم إدارتها والموافقة عليها بشكل منفصل في إطار ميزانيات الكيانات.

97 - وتعيد التحليلات الواردة أعلاه، التي نُظِرَ فيها في حجم الرحلات حسب درجة السفر ونفقات التذاكر الإجمالية، تأكيد المقترحات السابقة التي طرحتها الأمانة العامة فيما يتعلق بالعتبة الوحيدة، وتعزز كذلك المفهوم القائل بأن الكيانات كانت ستتمكن من الاضطلاع بالقدر نفسه من الرحلات على الأقل (إن لم يكن أكثر) في حدود ميزانيات السفر المحددة لها، لو أن العتبة الوحيدة حلت محل العتبة المزدوجة الحالية خلال الفترة المعنية.

98 - وبناء على ذلك، وبما أن منهجية العتبة الوحيدة المستندة إلى وقت إجمالي للرحلة يتجاوز 9,5 ساعات تتيح للكيانات تحقيق أقصى استفادة من ميزانيات السفر المحدودة، في معظم السنوات، مع تعزيز كفاءة العمليات وتبسيطها، يقترح الأمين العام تحديد عتبة وحيدة تبلغ 9,5 ساعات (أي أن إجمالي وقت الرحلة يجب أن يتجاوز 9,5 ساعات لاستيفاء معيار السفر بدرجة الأعمال).



## تاسعاً - الإجراءان المطلوب من الجمعية العامة اتخاذهما

99 - يُطلب إلى الجمعية العامة القيام بما يلي:

- (أ) اعتماد نموذج عتبة وحيدة للسفر في مهام رسمية للموظفين ذوي الرُتب التي تقل عن رتبة أمين عام مساعد (وأفراد أسرهم المستحقين) لفئات مختارة للسفر؛
- (ب) إرساء معيار بأن تكون درجة السفر بالطائرة في درجة الأعمال إذا كان إجمالي وقت الرحلة (الذي يتألف من وقت الطيران الكلي لجميع مراحل الرحلة إلى وجهة معينة) أكثر من 9,5 ساعات.
-