



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
26 November 2024
Russian
Original: English

Семьдесят девятая сессия

Пункт 139 повестки дня

Предлагаемый бюджет по программам на 2025 год

Нормы проезда воздушным транспортом

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Настоящий доклад Генерального секретаря представляется 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](#), [74/262](#), [75/253 B](#), [77/263 B](#) и [78/252](#) и решениями 44/442 и 46/450, а также решением 57/589, в котором Ассамблея просила Генерального секретаря представлять ей такой доклад на двухгодичной основе. В настоящем докладе содержатся информация о нормах проезда воздушным транспортом за двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2024 года, и сопоставительные статистические данные за двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2022 года, а также приводится анализ тенденций за последние 10 лет.

В целях повышения эффективности административного управления поездками Генеральный секретарь предлагает ввести единый пороговый показатель для определения класса проезда сотрудников ниже уровня помощника Генерального секретаря (и соответствующих членов семьи) в отношении отдельных категорий поездок.



I. Введение

1. Нормы проезда воздушным транспортом в Организации Объединенных Наций определяются рядом резолюций и решений Генеральной Ассамблеи, в том числе резолюциями [42/214](#), [45/248 А](#), [53/214](#), [63/268](#), [65/268](#), [67/254 А](#), [69/274 А](#), [71/272 В](#), [72/262 В](#), [74/262](#), [75/253 В](#), [77/263 В](#) и [78/252](#) и решениями 44/442, 46/450 и 57/589. Для обеспечения выполнения различных положений резолюций [67/254 А](#) и [72/262 В](#), касающихся норм проезда воздушным транспортом, была издана административная инструкция об официальных поездках ([ST/AI/2013/3](#), [ST/AI/2013/3/Amend.1](#), [ST/AI/2013/3/Amend.2](#), [ST/AI/2013/3/Amend.3](#) и [ST/AI/2013/3/Rev.1](#)).

2. Настоящий доклад подразделяется на следующие части. В разделе II содержится информация о поездках делегаций, а в разделе III — информация о поездках Председателя Генеральной Ассамблеи. В разделе IV приводится подробная информация об исключениях, санкционированных Генеральным секретарем. В разделе V представлены касающиеся поездок статистические данные и информация по всему Секретариату за двухгодичный период, закончившийся в июне 2024 года. В разделе VI приводится обновленная информация об использовании бонусных миль для часто летающих пассажиров. В разделе VII представлена информация о системе паушальных выплат. В разделе VIII в целях повышения эффективности организации поездок воздушным транспортом и улучшения административного управления ими, а также во исполнение резолюций [75/253 В](#) и [77/263 В](#) Генеральный секретарь предлагает для определения класса проезда сотрудников уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующих членов семьи) вместо двух пороговых показателей установить единый пороговый показатель.

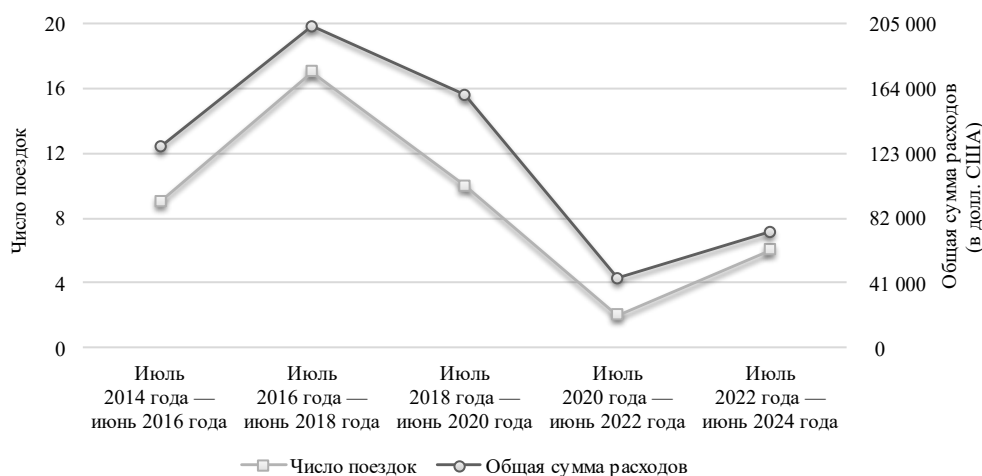
II. Поездки делегаций

3. В соответствии с резолюциями [42/214](#) и [74/262](#) Генеральной Ассамблеи главы делегаций наименее развитых стран, совершающие поездки на очередные и специальные сессии Ассамблеи, имеют право на оплату поездок воздушным транспортом первым классом. За период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года было оформлено шесть поездок первым классом на сумму 73 523 долл. США, а за период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года — две поездки первым классом на сумму 44 200 долл. США.

4. В течение шестилетнего периода с 1 июля 2016 года по 30 июня 2022 года наблюдалась общая тенденция уменьшения числа поездок и общего объема связанных с ними расходов на поездки глав делегаций наименее развитых стран на сессии Генеральной Ассамблеи. Следует отметить, что в это время в связи с пандемией коронавирусного заболевания (COVID-19) не было совершено ни одной поездки на семьдесят пятую сессию Ассамблеи, которая продолжалась с 1 июля 2020 года по 30 июня 2021 года. Однако в период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года произошло незначительное увеличение числа заявлений на поездки первым классом для глав делегаций наименее развитых стран, как показано на рисунке I ниже.

Рисунок I

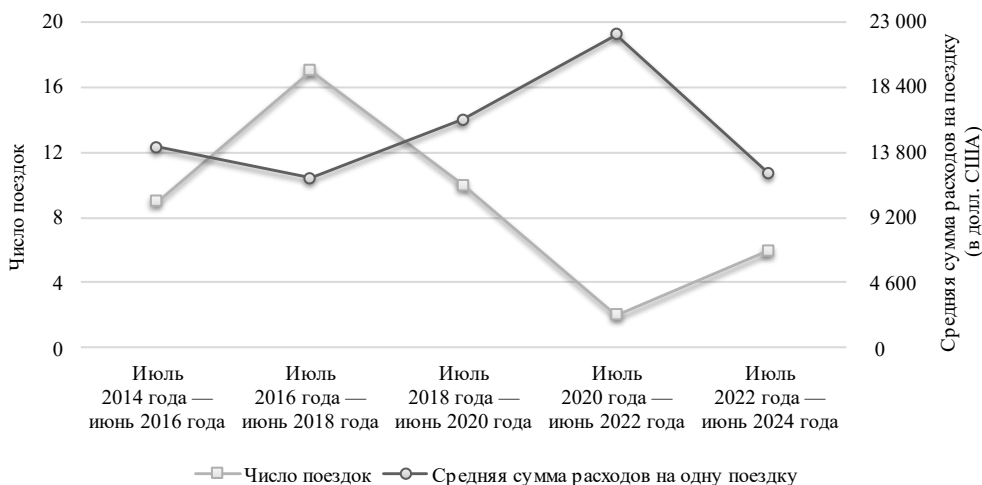
Поездки первым классом и комбинированные поездки первым классом и бизнес-классом, совершенные делегатами наименее развитых стран на сессии Генеральной Ассамблеи: анализ динамики изменения числа поездок и общей суммы связанных с ними расходов



5. Как показано на рисунке II ниже, в течение четырехлетнего периода с июля 2018 года по июнь 2022 года отмечалась тенденция к увеличению средней стоимости одной поездки, что было обусловлено ростом стоимости проезда воздушным транспортом после пандемии COVID-19. В течение отчетного периода, с июля 2022 года по июнь 2024 года, средняя стоимость одной поездки составляла 12 254 доллара США, что на 2 процента больше, чем средняя стоимость одной поездки до пандемии, составлявшая 11 994 доллара США в период с июля 2016 года по июнь 2018 года.

Рисунок II

Поездки первым классом и комбинированные поездки первым классом и бизнес-классом, совершенные делегатами наименее развитых стран на сессии Генеральной Ассамблеи: анализ динамики изменения числа поездок и средней суммы расходов на одну поездку



III. Поездки Председателя Генеральной Ассамблеи

6. В своей резолюции [53/214](#) Генеральная Ассамблея в целях расширения возможностей Председателя Ассамблеи для эффективного и действенного исполнения им его должностных обязанностей, что ее Председатель в соответствии с утвержденным бюджетом по программам должен иметь все полномочия на использование средств, предусмотренных в бюджете для выполнения им своих функций. В своей резолюции [77/263](#) В Ассамблея постановила, что ее Председатель больше не будет иметь права на проезд воздушным транспортом первым классом.

7. Во исполнение резолюции [77/263](#) В Генеральной Ассамблеи в период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года Председатель Ассамблеи совершал поездки только бизнес-классом или комбинированные поездки бизнес-классом и экономическим классом.

IV. Исключения, санкционированные Генеральным секретарем

8. В своей резолюции [42/214](#) Генеральная Ассамблея уполномочила Генерального секретаря делать по своему усмотрению исключения и разрешать проезд первым классом в зависимости от каждого конкретного случая. В своей резолюции [72/262](#) В Ассамблея отменила практику проезда сотрудников Организации Объединенных Наций первым классом при совершении ими официальных поездок. Дискреционные полномочия осуществляются Генеральным секретарем в соответствии с разделом 4.8 административной инструкции [ST/AI/2013/3/Rev.1](#) с внесенными в нее поправками в том случае, когда, по мнению Генерального секретаря, применения исключений из норм проезда воздушным транспортом требуют особые обстоятельства. При осуществлении таких полномочий Генеральный секретарь, в частности, принимает во внимание нижеследующие соображения:

a) совершающее поездку лицо, занимающее или ранее занимавшее должность члена кабинета министров или являющееся, по мнению Генерального секретаря, влиятельной международной фигурой в политической, научной, экономической, гуманитарной или культурной области и оказывающее услуги Организации, считается известным деятелем;

b) просьбы о повышении установленного класса проезда по медицинским показаниям должны подаваться только при наличии оснований полагать, что проезд более низким классом будет иметь прямые и значительные пагубные последствия для здоровья лица, совершающего поездку. Все такие просьбы сначала представляются на рассмотрение директора Отдела охраны здоровья, техники безопасности и гигиены труда и должны сопровождаться документацией, подтверждающей в достаточной для Генерального секретаря степени, что повышение класса проезда позволит предотвратить такой вред. Преклонный возраст сам по себе не считается достаточным основанием для применения исключения;

c) совершающее поездку лицо, занимающее или ранее занимавшее должность главы государства или правительства, считается видным деятелем;

d) в том случае, когда совершающему поездку лицу по завершении полного рабочего дня в силу служебной необходимости предстоит совершить ночную поездку, чтобы на следующее утро или непосредственно по прибытии в место назначения приступить к работе и/или принять участие в важном совещании, поездка может быть сочтена утомительной. Тем не менее, рекомендуется

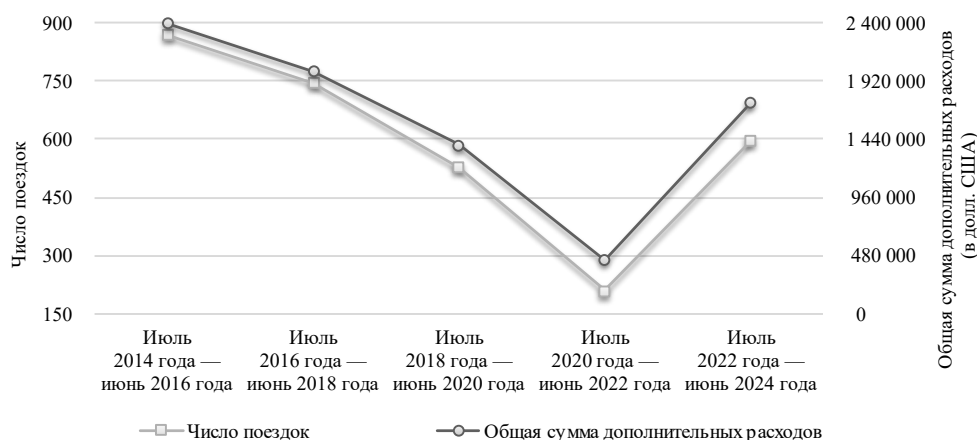
избегать подобных случаев в рамках заблаговременного планирования поездки, чтобы соблюсти правило о заблаговременном приобретении билетов. Генеральный секретарь вправе в каждом конкретном случае по своему усмотрению определять, могут ли эти факторы рассматриваться в качестве «особых обстоятельств» по смыслу административной инструкции [ST/AI/2013/3/Rev.1](#) с внесенными в нее поправками;

е) в силу служебной необходимости поездка должна быть совершена в тот или иной конкретный день, когда свободные места в установленном классе проезда отсутствуют. Кроме того, возможны случаи, когда свободные места в установленном классе проезда отсутствуют, а расходы на выплату лицу, совершающему поездку, суточных в ожидании ближайшего рейса, на котором такие места имеются, превышают расходы на оплату проезда более высоким классом. Генеральный секретарь вправе в каждом конкретном случае по своему усмотрению определять, могут ли эти факторы рассматриваться в качестве «особых обстоятельств» по смыслу административной инструкции [ST/AI/2013/3/Rev.1](#) с внесенными в нее поправками.

9. Как показано на рисунке III, за период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года число поездок и общая сумма дополнительных расходов в связи с исключениями, санкционированных Генеральным секретарем для Секретариата, увеличились из-за отмены тех ограничений на поездки, которые были введены во время пандемии COVID-19.

Рисунок III

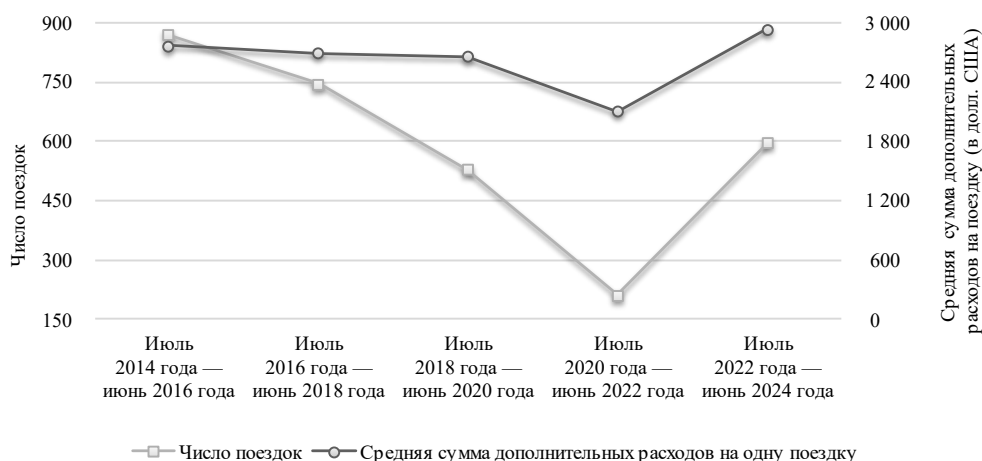
Исключения, санкционированные для Секретариата: анализ динамики изменения числа поездок и общей суммы связанных с ними дополнительных расходов



10. Как показано на рисунке VI ниже, за данный отчетный период средняя сумма дополнительных расходов на одну поездку для Секретариата увеличилась до 2887 долл. США, тогда как за предыдущий отчетный период она составляла 2107 долл. США. Увеличение этой суммы может быть обусловлено общим повышением цен на авиабилеты.

Рисунок IV

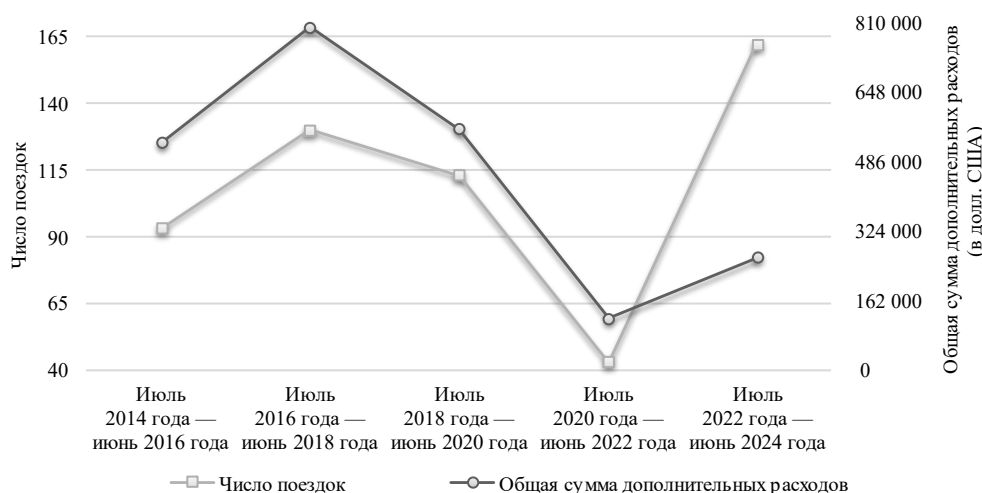
Исключения, санкционированные для Секретариата: анализ динамики изменения числа поездок и средней суммы дополнительных расходов на одну поездку



11. 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 супругов. Как показано на рисунке V, за период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года сотрудники по безопасности совершили 162 поездки, что потребовало дополнительных расходов на сумму 261 612 долл. США, тогда как в предыдущий отчетный период, когда действовали ограничения на поездки в связи с пандемией COVID-19, таких поездок было 43, что потребовало дополнительных расходов на сумму 119 769 долл. США.

Рисунок V

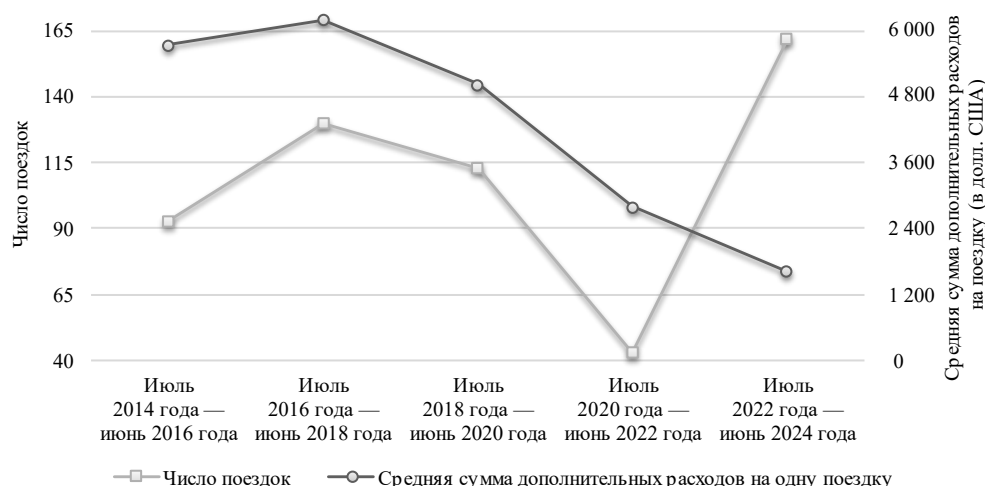
Поездки сотрудников по безопасности: анализ динамики изменения числа поездок и общей суммы связанных с ними дополнительных расходов



12. Как показано на рисунке VI, за данный отчетный период средняя сумма дополнительных расходов на одну поездку сотрудников по безопасности составляла 1615 долл. США, а за предыдущий отчетный период — 2785 долл. США. Это продолжает тенденцию, которая началась в период с 1 июля 2016 года по 30 июня 2018 года, в котором средняя сумма дополнительных расходов на одну поездку сотрудников по безопасности составляла 6166 долл. США. В связи с отменой в резолюции 72/262 В Генеральной Ассамблее проезда сотрудников Организации Объединенных Наций первым классом сотрудники по безопасности совершают все больше поездок бизнес-классом или комбинированных поездок бизнес-классом и экономическим классом, чем объясняется постоянное снижение средней суммы дополнительных расходов на одну поездку.

Рисунок VI

Поездки сотрудников по безопасности: анализ динамики изменения числа поездок и средней суммы дополнительных расходов на одну поездку



13. Во исполнение резолюции 65/268 Генеральной Ассамблеи в настоящий доклад включены сводные данные об исключениях, санкционированных в отношении Организации Объединенных Наций и связанных с ней структур в двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2024 года (см. таблицу 1), и — для сравнения — сводные данные об исключениях, санкционированных в двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2022 года (см. таблицу 2).

Таблица 1

Сводные данные об исключениях, санкционированных для Организации Объединенных Наций и связанных с ней структур, 1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года

(В долл. США)

Основание для исключения	Первый/комбинированный класс		Бизнес-класс		Итого		Разбивка дополнительных расходов	
	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Регулярный бюджет	Прочее
Известные деятели	—	—	891	2 534 973	891	2 534 973	866 818	1 668 155
Медицинские показания	—	—	166	477 865	166	477 865	121 578	356 287
Видные деятели	—	—	34	149 244	34	149 244	47 296	101 948
Утомительные поездки	—	—	78	295 356	78	295 356	41 095	254 261
Отсутствие свободных мест в установленном классе проезда	10	11 192	52	30 546	62	41 738	4 357	37 381
Обеспечение безопасности	—	—	162	261 612	162	261 612	261 612	—
Всего	10	11 192	1 383	3 749 596	1 393	3 760 788	1 342 756	2 418 032

Таблица 2

Сводные данные об исключениях, санкционированных для Организации Объединенных Наций и связанных с ней структур, 1 июля 2020 года — 30 июня 2022 года

(В долл. США)

Основание для исключения	Первый класс		Бизнес-класс		Итого		Разбивка дополнительных расходов	
	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Регулярный бюджет	Прочее
Известные деятели	—	—	274	802 666	274	802 666	173 896	628 770
Медицинские показания	—	—	75	118 457	75	118 457	69 043	49 414
Видные деятели	—	—	9	21 049	9	21 049	7 565	13 484
Утомительные поездки	—	—	36	145 166	36	145 166	27 356	117 810
Отсутствие свободных мест в установленном классе проезда	5	8 060	51	69 317	56	77 377	37 849	39 528
Обеспечение безопасности	10	15 145	33	104 624	43	119 769	119 769	—
Всего	15	23 205	478	1 261 279	493	1 284 484	435 478	849 006

14. В таблице 3 приводятся сводные данные об исключениях, санкционированных для Секретариата в период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года.

Таблица 3
Сводные данные об исключениях, санкционированных для Секретариата, 1 июля 2022 года —
30 июня 2024 года
(В долл. США)

Основание для исключения	Первый/комбинированный класс		Бизнес-класс		Итого		Разбивка дополнительных расходов	
	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Регулярный бюджет	Прочее
Известные деятели	—	—	452	1 382 461	452	1 382 461	866 818	515 643
Медицинские показания	—	—	65	142 432	65	142 432	121 578	20 854
Видные деятели	—	—	30	141 362	30	141 362	47 296	94 066
Утомительные поездки	—	—	24	63 621	24	63 621	41 095	22 526
Отсутствие свободных мест в установленном классе проезда	10	11 192	15	7 965	25	19 157	4 357	14 800
Обеспечение безопасности	—	—	162	261 612	162	261 612	261 612	—
Всего	10	11 192	748	1 999 453	758	2 010 645	1 342 756	667 889

15. В таблице 4 приводятся сводные данные об исключениях, санкционированных для Секретариата в период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года.

Таблица 4
Сводные данные об исключениях, санкционированных для Секретариата, 1 июля 2020 года —
30 июня 2022 года
(В долл. США)

Основание для исключения	Первый класс		Бизнес-класс		Итого		Разбивка дополнительных расходов	
	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Регулярный бюджет	Прочее
Известные деятели	—	—	95	254 973	95	254 973	173 896	81 077
Медицинские показания	—	—	60	85 547	60	85 547	69 043	16 504
Видные деятели	—	—	4	7 565	4	7 565	7 565	—
Утомительные поездки	—	—	16	35 155	16	35 155	27 356	7 799
Отсутствие свободных мест в установленном классе проезда	4	6 246	32	55 118	36	61 364	37 849	23 515
Обеспечение безопасности	10	15 145	33	104 624	43	119 769	119 769	—
Всего	14	21 391	240	542 982	254	564 373	435 478	128 895

16. В таблице 5 приводятся сводные данные об исключениях, санкционированных в отношении связанных с Организацией Объединенных Наций структур в двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2024 года, а в таблице 6 — сводные данные об исключениях, санкционированных в двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2022 года.

Таблица 5

Сводные данные об исключениях, санкционированных для связанных с Организацией Объединенных Наций структур, 1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года

(В долл. США)

Основание для исключения	Первый класс		Бизнес-класс		Итого	
	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы
Известные деятели	—	—	439	1 152 512	439	1 152 512
Медицинские показания	—	—	101	335 433	101	335 433
Видные деятели	—	—	4	7 882	4	7 882
Утомительные поездки	—	—	54	231 735	54	231 735
Отсутствие свободных мест в установленном классе проезда	—	—	37	22 581	37	22 581
Всего	—	—	635	1 750 143	635	1 750 143

Таблица 6

Сводные данные об исключениях, санкционированных для связанных с Организацией Объединенных Наций структур, 1 июля 2020 года — 30 июня 2022 года

(В долл. США)

Основание для исключения	Первый класс		Бизнес-класс		Итого	
	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы	Число поездок	Дополнительные расходы
Известные деятели	—	—	179	547 693	179	547 693
Медицинские показания	—	—	15	32 910	15	32 910
Видные деятели	—	—	5	13 484	5	13 484
Утомительные поездки	—	—	20	110 011	20	110 011
Отсутствие свободных мест в установленном классе проезда	1	1 814	19	14 199	20	16 013
Всего	1	1 814	238	718 297	239	720 111

17. Как показано на рисунках VII и VIII, в случае структур, связанных с Организацией Объединенных Наций, за период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года было совершено 635 поездок, что превышает их число за предыдущий отчетный период, которое составило 239. Общая сумма дополнительных расходов также увеличилась: с 720 111 долл. США за предыдущий отчетный период до 1 750 143 долл. США за период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года. Средняя сумма дополнительных расходов на одну поездку для связанных с Организацией Объединенных Наций структур уменьшилась с 3013 долл. США за предыдущий отчетный период до 2756 долл. США за период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года.

Рисунок VII

Исключения, санкционированные для связанных с Организацией Объединенных Наций структур: анализ динамики изменения числа поездок и общей суммы связанных с ними дополнительных расходов

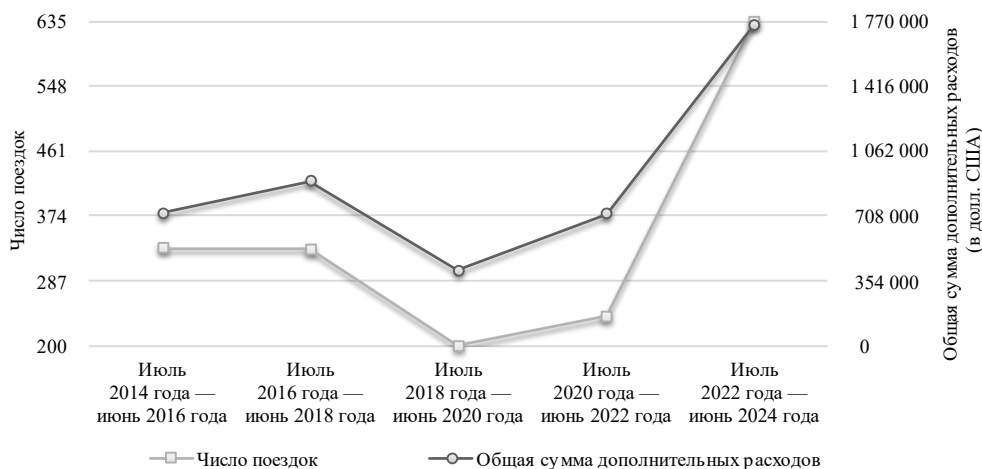
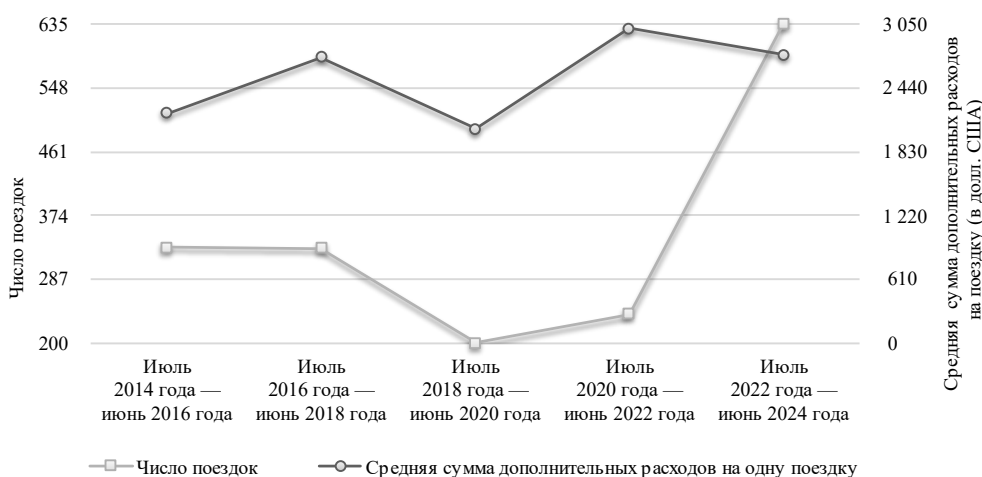


Рисунок VIII

Исключения, санкционированные для связанных с Организацией Объединенных Наций структур: анализ динамики изменения числа поездок и средней суммы дополнительных расходов на одну поездку



V. Обновленная информация о деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом

18. В своих предыдущих докладах ([A/71/741](#), [A/71/741/Corr.1](#), [A/72/716](#), [A/73/705](#), [A/75/654/Rev.1](#) и [A/77/629](#)) Генеральный секретарь представил Генеральной Ассамблее обновленную информацию о связанной с поездками воздушным транспортом деятельности в рамках всего Секретариата, описал соответствующие тенденции и привел имеющие отношение к этому вопросу аналитические данные.

19. Информация, представленная ниже в настоящем докладе, относится к периоду с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года. Эта информация основана на данных из модуля оформления поездок системы «Умоджа», которые были извлечены через модуль анализа рабочих процессов в разбивке по видам и категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа».

Число, частота и цели поездок

20. В таблице 7 приводится общая информация о числе поездок коммерческим воздушным транспортом на средства Организации Объединенных Наций в разбивке по категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа».

Таблица 7

Число поездок коммерческим воздушным транспортом в разбивке по категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа», 1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года

(Число поездок)

Категория поездок	2022 год	2023 год		2024 год	Итого
	Июль — декабрь	Январь — июнь	Июль — декабрь	Январь — июнь	
Официальные поездки	49 270	48 034	54 393	46 184	197 881
Поездки, совершаемые в порядке пользования льготами	413	166	301	162	1 042
Поездки в связи с кадровыми решениями	2 711	2 512	3 050	2 314	10 587
Поездки негражданского персонала	5 823	5 215	6 039	4 586	21 663
Всего	58 217	55 927	63 783	53 246	231 173

21. По сравнению с предыдущим отчетным периодом (с 2020 года по 2022 год), в котором было зарегистрировано 97 306 поездок, общее число поездок воздушным транспортом увеличилось (на 138 процентов). Увеличение этого числа свидетельствует о том, что после пандемии число поездок вернулось на уровень, имевший место до нее, в период с 2018 года по 2020 год (216 456 поездок).

Класс проезда воздушным транспортом

22. В таблице 8 приводится общая информация о числе поездок коммерческим воздушным транспортом на средства Организации Объединенных Наций в разбивке по классу проезда.

Таблица 8

Число поездок коммерческим воздушным транспортом в разбивке по классу проезда, 1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года

(Число поездок)

Класс проезда	2022 год	2023 год		2024 год	Итого	В процентах
	Июль — декабрь	Январь — июнь	Июль — декабрь	Январь — июнь		
Экономический класс	51 589	48 748	56 727	46 740	203 804	88
Бизнес-класс	5 146	5 638	5 578	5 121	21 483	9
Первый класс	3	6	6	2	17	—

Класс проезда	2022 год	2023 год		2024 год	Итого	В процентах
	Июль — декабрь	Январь — июнь	Июль — декабрь	Январь — июнь		
Комбинация различных классов (включая проезд первым классом)	8	6	4	6	24	—
Комбинация различных классов (не включая проезд первым классом)	1 471	1 529	1 468	1 377	5 845	3
Всего	58 217	55 927	63 783	53 246	231 173	100

Добровольное понижение класса проезда

23. Секретариат включил в правила в отношении официальных поездок положение, согласно которому в качестве меры поощрения сотрудникам, которые соглашаются добровольно понизить класс проезда, предоставляются места в улучшенном экономическом классе или места повышенной комфортности.

24. За период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года в системе «Умоджа» было обработано в общей сложности 2318 заявлений на поездки, в связи с которыми сотрудники предпочли понизить класс проезда, что составило 8,5 процента от всех соответствующих установленным требованиям поездок коммерческим воздушным транспортом, оплаченных Организацией Объединенных Наций. Как говорится в предыдущем докладе Генерального секретаря (A/75/654/Rev.1, п. 31), Секретариат добавил в модуль оформления поездок системы «Умоджа» дополнительную функцию, которая позволяет учитывать фактическую разницу в стоимости поездки в момент ее утверждения оформляющим ее подразделением.

25. Общая сумма средств, сэкономленных за период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года в связи с добровольным понижением класса проезда, рассчитанная на основе данных о фактической экономии расходовемых средств на каждый билет, зарегистрированных в «Умодже», составила, по оценкам, 6 817 611 долл. США.

Расходы на поездки

26. В таблице 9 представлены данные о расходах на поездки в разбивке по категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа». Эти данные охватывают поездки всеми видами транспорта, включая поездки некоммерческим воздушным транспортом (например, воздушными судами Организации Объединенных Наций), поездами и автотранспортными средствами.

Таблица 9

Расходы на поездки в разбивке по категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа», 1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года
(В тыс. долл. США)

Категория поездок	Июль — декабрь 2022 года			Январь — декабрь 2023 года			Январь — июнь 2024 года		
	Билеты	Прочие расходы	Итого	Билеты	Прочие расходы	Итого	Билеты	Прочие расходы	Итого
Официальные поездки	71 862	62 350	134 212	154 246	136 361	290 606	72 406	62 334	134 740
Поездки, совершаемые в порядке пользования льготами	1 401	215	1 616	1 246	220	1 466	366	58	424

Категория поездок	Июль — декабрь 2022 года			Январь — декабрь 2023 года			Январь — июнь 2024 года		
	Билеты	Прочие расходы	Итого	Билеты	Прочие расходы	Итого	Билеты	Прочие расходы	Итого
Поездки в связи с кадровыми решениями	6 911	1 224	8 135	12 212	2 475	14 688	5 826	916	6 742
Поездки негражданского персонала	6 097	335	6 432	10 972	785	11 757	4 616	311	4 927
Всего	86 271	64 124	150 395	178 676	139 841	318 517	83 214	63 619	146 833

27. Информация о расходах в таблице 9 приведена в разбивке по категориям «Билеты» и «Прочие расходы». Категория «Прочие расходы» включает все расходы, не связанные с приобретением билетов, например расходы на выплату суточных и станционные расходы.

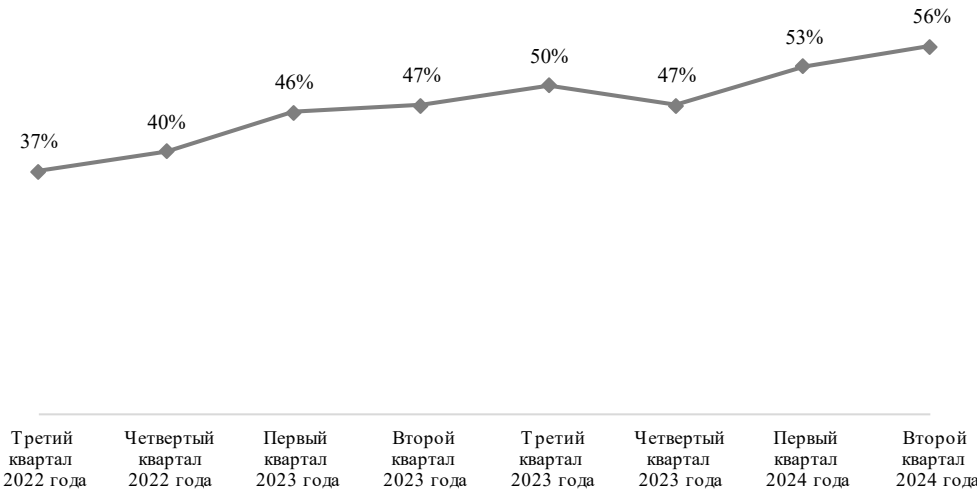
Соблюдение правила о приобретении билетов за 16 дней до поездки

Общие показатели соблюдения увеличились

28. В течение отчетного периода показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов на поездки воздушным транспортом в Секретариате суда постоянно и неуклонно повышались. Общий показатель составил 47 процентов, что является самым высоким показателем за всю историю и превышает показатель за предыдущий отчетный период, который составил 33 процента. На рисунке IX показана положительная динамика в разбивке по кварталам, в рамках которой отмечалось увеличение показателя с 37 процентов (в третьем квартале 2022 года) до 56 процентов (во втором квартале 2024 года).

Рисунок IX

Показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов в разбивке по кварталам, июль 2022 года — июнь 2024 года



Источник: результаты анализа данных управленческой информационной панели.

Показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов улучшились во всех категориях поездок

29. Информация о том, что показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов улучшились во всех категориях поездок, приводится в таблице 10. Поскольку на категорию официальных поездок приходится 86 процентов от общего числа поездок, улучшение показателей в этой категории на 20 процентов является ключевым фактором, определяющим общие показатели Секретариата. Самые высокие показатели по-прежнему отмечались в категории поездок негражданского персонала; они улучшились на 14 процентов.

Таблица 10

Показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов в разбивке по категориям поездок

Категория поездок	Число поездок, 1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года	Показатель соблюдения,	Показатель соблюдения,	Разница (в процентах)
		1 июля 2020 года — 30 июня 2022 года (в процентах)	1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года (в процентах)	
Официальные поездки	197 881	25	45	+20
Поездки, совершаемые в порядке пользования льготами	1 042	40	57	+17
Поездки в связи с кадровыми решениями	10 587	42	45	+3
Поездки негражданского персонала	21 663	52	66	+14
Всего	231 173	33	47	+14

Источник: результаты анализа данных управленческой информационной панели.

Выявление возможностей для дальнейшего улучшения показателей

30. Секретариат по-прежнему преисполнен решимости улучшать показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении авиабилетов. Заместитель Генерального секретаря, возглавляющая Департамент по стратегии, политике и контролю в области управления, направила всем руководителям структур письмо, в котором подчеркнула важность и положения правила о заблаговременном приобретении авиабилетов. Это послание подкрепляет то особое внимание, которое постоянно уделяется соблюдению этого правила в справке о внутреннем контроле, а также постоянный доступ к информации в режиме реального времени с помощью управленческой информационной панели Отдела по реорганизации рабочих процессов и подотчетности. В целях улучшения показателей соблюдения подразделения, в частности, приняли следующие меры: подготовка и контроль квартальных планов поездок; направление заявлений на поездки, поданных с опозданием, старшим руководителям структуры; и регулярное информирование сотрудников о порядке соблюдения этого правила. Кроме того, структурам регулярно напоминают об их обязанности следить за соблюдением правила о заблаговременном приобретении авиабилетов в режиме реального времени с помощью управленческих информационных панелей.

31. Кроме того, во исполнение резолюций [77/263 В](#) и [78/252](#) Генеральной Ассамблеи в административную инструкцию об официальных поездках были внесены изменения, в которых предусматривается требование о том, чтобы сотрудники представляли свои заявления на поездки не позднее чем за 21 календарный день до начала официальной поездки (см. [ST/AI/2013/3/Rev.1](#)). Невыполнение

этого требования сотрудниками, имеющими право на проезд более высоким классом, чем экономический класс (не включая сотрудников уровня помощника Генерального секретаря и выше), ведет к утрате права ими на проезд более высоким классом, чем экономический класс.

32. Как отмечалось в предыдущем докладе Генерального секретаря (A/77/629), совершенствование информации, инструментов и навыков позволяет проводить более глубокий анализ, чтобы лучше понять факторы, определяющие показатели соблюдения. Отдел по реорганизации рабочих процессов и подотчетности в экспериментальном порядке внедряет механизм реагирования для проведения адресного анализа и информационно-разъяснительной работы, с тем чтобы помочь отдельным структурам Секретариата улучшить свои показатели (см. A/78/678, пп. 67 с)). Предварительные результаты этого анализа приводятся ниже.

Одним из ключевых факторов являются опоздания с подачей заявлений на поездки

33. Для того чтобы выполнить требование о бронировании билетов за 16 дней до поездки, установленное Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 67/254, совершающие поездку лица должны подавать заявление на поездку за 21 день до выезда, что дает 5 дней на его оформление. Однако в 94 процентах случаев, в которых правило о бронировании билетов за 16 дней до поездки не было соблюдено, заявления на поездку были поданы менее чем за 21 день до поездки. В таблице 11 показано, что средний показатель соблюдения требования о подаче заявлений на поездку за 21 день до поездки улучшается в отношении всех категорий поездок.

Таблица 11
Показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов в разбивке по этапам процесса, 1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года

Категория поездок	Подача заявления (требуется за 21 день)		Средняя продолжительность оформления (в днях)			Показатель соблюдения пра- вила о заблаговре- менном приобре- тении билетов (в процентах)
	Среднее количе- ство дней до вы- лета (период 2020–2022 годов)	Число заявлений, поданных не позд- нее чем за 21 день до вылета партнером по кад- (в процентах)	Утверждение партнером по кад- ровым вопросам	Утверждение со- трудником, утвер- ждающим поездку и перевозку имуще- ства и багажа	Утверждение подразделением, оформляющим поездки	
Официальные поездки	18,2 (12)	39	неприменимо	1,4	1,5	45
Поездки, совершаемые в по- рядке пользования льготами	24,8 (11,1)	61	3,4	3,3	2,4	57
Поездки в связи с кадро- выми решениями	19,1 (17,1)	45	1,7	1,4	1,9	45
Поездки негражданского персонала	26,3 (23,4)	44	неприменимо	0,5	1,8	66
Всего (средневзвешен- ный показатель)	19 (14,9)	41	1,9	1,3	1,6	47

Источник: результаты анализа данных управленческой информационной панели.

34. В таблице 12 приведены причины, по которым путешественники подают заявления на поездки с опозданием. Как и в предыдущие периоды, тремя самыми распространенными причинами опозданий с подачей заявлений по-прежнему были «опоздание с планированием мероприятий» (27 процентов),

«опоздание с определением лица, совершающего поездку» (24 процента), и «другие причины» (20 процентов). В целях повышения качества данных Отдел по реорганизации рабочих процессов и подотчетности разработал модель искусственного интеллекта для проведения анализа текста, приводимого в случае указания на «другие причины». Модель показала, что во всех случаях, в которых указывалась категория «другие причины», можно было указать одну из имеющихся категорий. Поэтому в июле 2024 года из модуля поездок системы «Умоджа» возможность указать «другие причины» была удалена.

Таблица 12

**Подача заявлений на поездки с опозданием в разбивке по категориям поездок,
1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года**

(В процентах)

Причина подачи заявления с опозданием	Официальные поездки	Поездки, совершаемые в порядке пользования льготами	Поездки в связи с кадровыми решениями	Поездки негражданского персонала	Всего
Опоздание с планированием мероприятий	27	22	34	22	27
Опоздание с определением лица, совершающего поездку	27	1	4	3	24
Другие причины	19	50	33	25	20
Опоздание при подтверждении лицом, совершающим поездку	12	5	3	—	11
Чрезвычайные обстоятельства, служебная необходимость или рабочие обстоятельства	5	14	13	48	8
Проблема с бюджетом/финансированием поездки	7	5	2	1	7
Задержки с оформлением документов, необходимых для поездки	2	2	10	1	3
Причины, связанные с пандемией COVID-19	—	1	1	—	—

Источник: результаты анализа данных управленческой информационной панели.

Одним из факторов является подача заявлений, которые требуют доработки

35. В то время как сроки подачи заявлений улучшаются, сроки их оформления несколько увеличились. В целях изучения вопроса о том, какие потенциальные факторы способствовали увеличению этих сроков, Отдел по реорганизации рабочих процессов и подотчетности разработал модель искусственного интеллекта и выполнил анализ текста замечаний сотрудников, утверждающих заявления в системе «Умоджа». Анализ показал, что 38 процентов заявлений на поездки требуют доработки, поскольку большинство из них отклоняются из-за того, что совершающему поездку лицу необходимо скорректировать подробную информацию о поездке или представить недостающие документы. Этот анализ позволяет предположить, что показатели соблюдения можно было бы повысить, если бы большее число заявлений подавалось правильно с первого раза, что позволило бы уменьшить объем необходимых доработок и, таким образом, сроки оформления на данном этапе процесса.

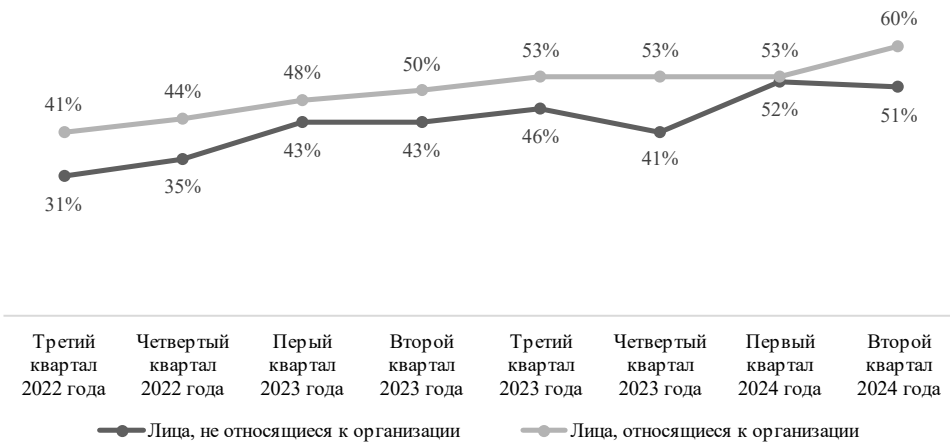
Одним из факторов является степень административного контроля

36. Показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении авиабилетов зависят от того, какие лица совершают поездку. На рисунке X показано, что показатели соблюдения этого правила со стороны совершающих поездки лиц, относящихся к организации (тех совершающих поездки лиц, по отношению

к которым у Секретариата имеется больше административного контроля, такие как сотрудники, негражданский персонал и консультанты), постоянно превышают показатели его соблюдения со стороны совершающих поездки лиц, которые не относятся к организации (таких как участники совещаний и внешние эксперты). На долю не относящихся к организации лиц, совершающих поездки, приходится 42 процента общего числа поездок и 46 процентов поездок, оформленных без соблюдения упомянутого правила. К причинам его несоблюдения относятся опоздания с подтверждением со стороны участников совещаний и незнание лицами, совершающими поездки, рабочих процессов Секретариата.

Рисунок X

Показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов совершающими поездки лицами, относящимися к организации и не относящимися к ней



Источник: результаты анализа данных управленческой информационной панели.

37. Результаты адресного анализа также свидетельствуют о том, что в ряде случаев несоблюдение правила о заблаговременном приобретении авиабилетов вызвано обстоятельствами, не зависящими от Секретариата. К ним относятся административные проблемы, такие как «задержки с оформлением документов, необходимых для поездки» (например, задержки с получением виз), или причины, более тесно связанные с работой, такие как «чрезвычайные обстоятельства/служебная необходимость/рабочие обстоятельства». Так, в связи с реагированием на чрезвычайные ситуации в течение отчетного периода в целях направления персонала в качестве резервного потенциала поступали срочные заявления на официальные поездки и поездки в связи с кадровыми решениями. Другие виды поездок, такие как поездки в связи с медицинской эвакуацией или эвакуацией по соображениям безопасности и поездки для сопровождения останков, в силу их характера сложно планировать за 21 день.

Показатели соблюдения зависят от источника финансирования

38. Средние показатели соблюдения правила заблаговременного приобретения авиабилетов в отношении поездок, финансируемых по линии начисленных взносов (32 процента от общего числа поездок), были выше, чем в отношении поездок, финансируемых по линии внебюджетных ресурсов (68 процентов от общего числа поездок). В частности, показатели соблюдения правила о заблаговременном приобретении авиабилетов в отношении поездок, финансируемых по

линии регулярного бюджета, составили 49 процентов, в отношении поездок, финансируемых по линии миротворческих операций, — 58 процентов, а в отношении поездок, финансируемых по линии внебюджетных ресурсов, — 45 процентов.

Использование альтернативных методов для выполнения мандатов

39. В своей резолюции [77/263](#) В Генеральная Ассамблея вновь просила Генерального секретаря спрашивать с руководителей за обеспечение разумного использования ресурсов, выделяемых на поездки, для чего им, в частности, следует все больше поощрять использование альтернативных методов коммуникации и представительства. Поэтому в соответствии с административной инструкцией [ST/AI/2013/3/Rev.1](#) до того, как они санкционируют официальную поездку, руководители должны рассматривать альтернативные поездки методы (такие как видеоконференции, аудиоконференции и т. д.). Однако оценить последствия использования этого положения не представляется возможным, поскольку конкретной взаимосвязи между использованием альтернативных методов и расходами на поездки не существует, как и не представляется возможным оценить число поездок, которые не состоялись из-за использования альтернативных методов, поскольку данные о тех случаях, в которых заявления на поездки не направляются, не собираются.

Процесс заключения контрактов на услуги по управлению поездками воздушным транспортом

Эффективный с точки зрения затрат закупочный процесс

40. Во всех структурах Секретариата при проведении каждого конкурсного торгов на оказание услуг по организации поездок соблюдались установленные требования к закупочному процессу, основанные на Финансовых положениях и правилах Организации Объединенных Наций.

41. Компания, услуги которой в настоящее время используются в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций для организации поездок, — «Америкэн экспресс трэвел»/«Америкэн экспресс бизнес трэвел» — была отобрана на основе установленных требований к закупочному процессу и получила контракт в рамках взаимодействия в Отделе закупок по итогам конкурсных торгов. С 2005 года в отношении этой компании было проведено три различных закупочных процесса и заключено три отдельных контракта (PD/C0072/05, PD/C0114/11 и PD/C0135/18). В мае 2024 года Отдел закупок приступил к проведению новых конкурсных торгов, которое продолжается до сих пор.

42. Чтобы обеспечить экономическую эффективность существующего процесса бронирования авиабилетов через нанятые агентства по организации поездок, в рамках установленного процесса закупок были приняты нижеследующие меры:

а) *Предоставление контрактов на основе процесса конкурсных торгов.* Различные структуры Секретариата проводят отдельные конкурсные закупочные процессы. Для проведения конкурса на оказание услуг по организации поездок необходимо получить разрешение от Отдела закупок по использованию полномочий на проведение закупочного процесса на местах, а также технические рекомендации группы по управлению обеспечением оказания услуг соответствующей категории в отношении услуг по организации поездок.

b) *Соблюдение принципов закупочной деятельности.* С учетом меняющихся потребностей и рыночных условий в плане поездок Секретариат продолжает совершенствовать определение требований, предъявляемых к услугам, и обеспечивает соответствие закупочных процессов следующим принципам закупочной деятельности Организации Объединенных Наций: i) оптимальное соотношение цены и качества; ii) справедливость, добросовестность и транспарентность; iii) реальный международный конкурс; и iv) соблюдение интересов Организации Объединенных Наций.

c) *Проведение проверок в рамках должной осмотрительности, таких как проверка перед закупками и ревизия после закупок.* Эти проверки включают в себя обеспечение того, чтобы Организация пользовалась тарифами для юридических лиц на основе соглашений с авиакомпаниями, и проверку того, что компания по организации поездок оформляет билеты в соответствии с применимыми правилами Организации Объединенных Наций.

d) *Задействование механизма контроля в системе «Умоджа».* Этот механизм контроля гарантирует, что если стоимость авиабилета, приобретенного компанией по организации поездок, превышает смету на определенную пороговую сумму, то дополнительные расходы берет на себя компания. Кроме того, если компания по организации поездок выявляет потребность в билетах по более высокой цене, превышающей пороговую сумму, установленную в системе «Умоджа», то прежде чем приступить к покупке билетов, она должна получить разрешение со стороны Организации Объединенных Наций.

e) *Задействование инструментов оптимизации цен.* Большинство компаний, занимающихся организацией поездок, после совершения покупки по контракту обязаны искать билеты по более низким тарифам. Если в течение двух дней до поездки будет найден билет того же класса по более низкому тарифу, то компания должна приобрести более дешевый билет. Этот механизм задействуется только в том случае, если потенциальная экономия превышает сопутствующие административные расходы.

f) *Проведение эффективных закупок.* Чтобы облегчить приобретение билетов по самым низким тарифам, компания, занимающаяся организацией поездок, может автоматически выкупить билет по подтверждению сотрудника организации, оформляющего поездку, не дожидаясь согласия лица, совершающего поездку. Если лицо, совершающее поездку, не согласно с маршрутом, оно должно обратиться с просьбой об изменениях в течение 4–24 часов после получения информации о нем.

g) *Наличие в контрактах положения о сохранении бронирования.* Это положение не позволяет авиакомпаниям аннулировать бронирование и позволяет Организации Объединенных Наций пользоваться самыми выгодными тарифами.

Передовая практика

43. Во исполнение просьбы Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам (A/77/7/Add.41, п. 27) Секретариат провел обзор передовой практики в системе Организации Объединенных Наций. Он выяснил, что, например, в 2024 году две базирующиеся в Женеве организации, а именно Всемирная организация интеллектуальной собственности и Всемирная метеорологическая организация, перешли от использования услуг находящихся за пределами места службы туристических агентов в занимающихся организацией поездок компаниях, находящихся в Польше, к гибридной модели оказания услуг, в рамках которой в целях повышения качества обслуживания сочетается

предоставление услуг со стороны агентов, находящихся в месте службы, и со стороны агентов, находящихся за его пределами. Отделение Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ) руководит переходом на гибридную модель обслуживания и в 2025 году проведет анализ ее эффективности вместе со специалистами по оформлению поездок в Женеве.

Использование нескольких поставщиков

44. Во исполнение просьбы Консультативного комитета предоставить информацию о возможности заключения контракта с несколькими поставщиками, чтобы обеспечить более высокую конкуренцию между отобранными поставщиками (A/77/7/Add.41, п. 25), Секретариат отмечает, что в своей резолюции 830а о последствиях нарушения процедур продажи билетов и бронирования Международная ассоциация воздушного транспорта указывает, что преднамеренное дублирование бронирования для одного и того же клиента является нарушением, которое может привести к принятию мер в соответствии с положениями типовых правил для агентов по продаже билетов и типового соглашения с агентами по продаже пассажирских билетов. Чтобы обеспечить соблюдение этого положения, авиакомпании проверяют бронирования на наличие дублирования и автоматически отменяют такое дублирование. Использование нескольких компаний, занимающихся организацией поездок, или туристических агентств для удовлетворения рабочих потребностей Организации Объединенных Наций приведет к тому, что билеты для одного и того же лица, совершающего поездку, будет бронировать несколько агентов, что не только нарушит вышеупомянутое правило продажи билетов, но и, скорее всего, приведет к увеличению расходов Организации, поскольку такие компании будут конкурировать за одни и те же услуги (т. е. свободные места), число которых является ограниченным. Поэтому прибегать к услугам нескольких компаний, занимающихся организацией поездок, для целей приобретения каждого билета нецелесообразно.

45. Поэтому Организация Объединенных Наций придерживается передовой отраслевой практики использования услуг одной компании, занимающейся организацией поездок. Кроме того, модуль оформления поездок в системе «Умоджа» позволяет использовать в отношении одного заявления на поездку только одну компанию, занимающуюся организацией поездок, что предотвращает дублирование бронирований, оптимизирует процесс и уменьшает вероятность ошибок и потенциальных дополнительных расходов, которые могут возникнуть в результате нескольких бронирований для одного и того же лица, совершающего поездку. Такой подход применяется для поддержки операций во всех структурах Секретариата, что обеспечивает единообразие при оказании услуг лицам, совершающим поездки, и более высокое качество работы с поставщиками. Кроме того, важно отметить, что стоимость авиабилета определяется соответствующей авиакомпанией и наличием билетов того или иного тарифа, а не компанией, занимающейся организацией поездок.

Сотрудничество с другими организациями системы Организации Объединенных Наций

46. Во исполнение просьбы Консультативного комитета представить информацию о сотрудничестве в области организации поездок коммерческим воздушным транспортом между структурами Секретариата, а также о сотрудничестве с местными учреждениями, фондами и программами (A/77/7/Add.41, п. 27) Секретариат отметил, что в 2020 году ЮНОГ провела совместные конкурсные торги на удовлетворение потребностей организаций системы Организации Объединенных Наций в Женеве; Бонне, Германия; и Копенгагене. В Женеве 12 структур Организации Объединенных Наций, а также Глобальный фонд для борьбы со

СПИДом, туберкулезом и малярией решили заключить контракты в 2021 году по результатам конкурсных торгов, проведенных объединенной Группой по совместной закупочной деятельности в рамках процесса запроса предложений со стороны Секретариата.

47. Секция глобальной поддержки закупочной деятельности, Уганда, которая оказывает поддержку Региональному центру обслуживания в Энтеббе, заключила контракты с тремя поставщиками, исходя из географического распределения потребностей в поездках в районе Восточной Африки, районе Центральной Африки, а также районах Северной и Западной Африки.

48. Выгоду от совместных переговоров с авиакомпаниями, которые приводят к экономии средств, расходуемых на билеты, получают 18 структур Организации Объединенных Наций в Женеве, Копенгагене и различных городах Италии. К этим структурам относятся Альянс GAVI, Всемирная организация интеллектуальной собственности, Всемирная организация здравоохранения, Всемирная метеорологическая организация, Всемирная торговая организация, Глобальный фонд, Детский фонд Организации Объединенных Наций, Международная организация труда, Международный вычислительный центр Организации Объединенных Наций, Международный союз электросвязи, Объединенная программа Организации Объединенных Наций по ВИЧ/СПИДу, Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры, Программа развития Организации Объединенных Наций, Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев, Управление Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов, Учебный и научно-исследовательский институт Организации Объединенных Наций, Центр по международной торговле и ЮНОГ.

Таблица 13

Экономия средств благодаря общим соглашениям 18 структур Организации Объединенных Наций с авиакомпаниями

(В долл. США)

Год	Расходы на билеты	Суммы, сэкономленные благодаря соглашениям с авиакомпаниями
2021	18 406 008	2 774 038
2022	92 682 824	19 109 881
2023	125 583 267	25 814 656

Анализ отмененных поездок

49. Во исполнение просьбы Консультативного комитета ([A/77/7/Add.41](#), п. 9) Секретариат провел подробный анализ отмененных поездок за отчетный период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2024 года. За этот период в системе «Умоджа» по всему Секретариату было зарегистрировано в общей сложности 11 697 отмененных поездок, что составляет приблизительно 5 процентов от общего числа поездок. Анализ показал, что 72 процента отмененных поездок были связаны с поездками лиц, не являющихся сотрудниками.

50. Что касается финансовых последствий, то, по оценкам, сумма расходов на билеты, связанные с отмененными поездками, составила 15 575 772 долл. США, а сумма, полученная после возврата билетов, — приблизительно 7 225 563 долл. США. При оформлении в системе «Умоджа» сумма, полученная после возврата билетов, направлялась обратно в фонды, по линии которых поступило первоначальное финансирование. Важно отметить, что за невозвратные билеты

зачастую оформляются авуары, которые можно использовать для будущих поездок. Хотя в системе «Умоджа» стоимость этих авуаров не учитывается, они все же представляют возможность сэкономить на будущих поездках.

51. Подробная информация об отмененных поездках в разбивке по причинам отмены приводится в таблице 14.

Таблица 14

**Информация об отмененных поездках в разбивке по причинам отмены,
1 июля 2022 года — 30 июня 2024 года**

(Число поездок)

<i>Причина отмены поездки</i>	<i>Итого</i>	<i>В процентах</i>
Перенос или отмена мероприятия	2 590	22
Изменение рабочих потребностей	1 278	11
Проблемы с оформлением виз/документов, удостоверяющих личность пассажира	1 267	11
Личные причины	1 019	9
Неявка лица, совершающего поездку	1 014	9
Проблемы со здоровьем или медицинские проблемы	1 011	9
Технические проблемы при направлении заявления на поездку	619	5
Непредвиденные обстоятельства	478	4
Проблемы в области безопасности	294	3
Организация поездки другой структурой	27	—
Нехватка бюджетных средств или финансирования	26	—
Другие причины	2 074	18
Всего	11 697	100

Процесс бронирования авиабилетов через нанятое агентство по организации поездок

52. В своей резолюции [77/263](#) В Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря принять меры для того, чтобы нынешние процедуры бронирования авиабилетов через нанятое агентство по организации поездок были эффективными с точки зрения затрат.

53. Как отмечалось в предыдущих докладах Генерального секретаря ([A/72/716](#), разд. III, [A/73/705](#), разд. VIII, [A/75/654/Rev.1](#), разд. VIII и [A/77/629](#), разд. VIII), действующие правила в отношении поездок ведут к уменьшению эффективности административного управления поездками и ограничивают возможности для повышения эффективности и автоматизации.

54. В своей резолюции [67/254](#) Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря изменить его административные инструкции в отношении норм проезда воздушным транспортом, с тем чтобы продолжительность перелета определялась на основе наиболее экономичного из имеющихся маршрутов при условии, что общая продолжительность всей поездки не превышает продолжительности поездки по самому прямому маршруту более чем на четыре часа. В этой резолюции также определяется, что сотрудникам ниже уровня помощника Генерального секретаря и в надлежащих случаях их соответствующим членам семьи для официальных поездок и поездок в связи с назначением, командированием

или увольнением предоставляется проезд классом, непосредственно следующим за первым классом (бизнес-классом в тех случаях, когда такая возможность имеется), если продолжительность поездки без пересадок составляет 9 часов или более или если общая продолжительность поездки с пересадками составляет 11 часов, причем максимальная продолжительность пересадки не может превышать 2 часов, при условии что поездка в следующий пункт назначения возобновляется в течение 12 часов.

55. Эти условия накладывают ограничения на переход к процессу бронирования авиабилетов, более эффективному с точки зрения затрат. Неэффективность этих правил показывает пошаговый обзор нынешнего процесса бронирования, который приводится на практическом примере ниже.

а) Определение прямого маршрута: необходимо определить самый прямой маршрут следования из городов отправления и назначения исходя из рабочих потребностей (даты и времени начала и завершения поездки). Так, если продолжительность прямого рейса составляет 9 часов, то будет предоставлен проезд бизнес-классом.

б) Определение базовой суммы расходов: бронирование завершается для того, чтобы установить базовую сумму расходов, включая налоги и сборы, в целях определения наиболее экономичного маршрута.

с) Корректировка продолжительности поездки: к продолжительности поездки добавляется 4 часа, в результате чего ее общая продолжительность в данном примере составит 13 часов.

д) Сопоставление с альтернативными маршрутами: в данном примере выявлен еще один возможный прямой рейс и два возможных рейса с пересадками. Продолжительность альтернативного прямого рейса составляет 9 часов 25 минут. Первый вариант с пересадкой состоит из рейса продолжительностью 7 часов, пересадки продолжительностью 1 час 45 минут и второго рейса продолжительностью 2 часа, то есть общая продолжительность поездки составляет 10 часов 45 минут. Таким образом, для поездки по этому маршруту предоставляется проезд экономическим классом. Второй вариант с пересадкой состоит из рейса продолжительностью 7 часов, пересадки продолжительностью 3 часа и второго рейса продолжительностью 2 часа, то есть общая продолжительность поездки составляет 12 часов. По правилам в отношении поездок максимальная продолжительность пересадки не может превышать 2 часов; поэтому для поездки с использованием этого варианта, общая продолжительность которого превышает 11 часов, по-прежнему предоставляется проезд бизнес-классом. Определяется стоимость поездки с использованием каждого маршрута.

е) Выбор самого экономичного маршрута: после определения стоимости поездок с использованием всех вариантов, имеющихся в рамках четырехчасового промежутка времени, санкционируется наиболее экономичный маршрут. В данном примере, скорее всего, будет санкционирован вариант поездки экономическим классом общей продолжительностью 10 часов 45 минут.

56. *Стоимость самого дешевого билета.* Иногда билеты экономического класса бывают дороже билетов бизнес-класса в силу таких факторов, как динамическое ценообразование, разница в ценах в зависимости от имеющихся тарифов и колебаний спроса. Авиакомпании корректируют цены в зависимости от времени бронирования, спроса на маршруте и заполненности салона. Например, высокий спрос на места в экономическом классе может привести к повышению цен, в то время как в бизнес-классе могут быть предложены скидки, с тем чтобы заполнить места. Кроме того, билеты экономического класса с полностью гибкими датами могут стоить дороже, чем билеты бизнес-класса со скидкой, а

программы лояльности или тарифы для компаний могут еще больше повлиять на разницу в ценах между двумя классами проезда.

57. *Административная нагрузка.* Сохранение нынешних двух пороговых показателей с учетом того, что максимальная продолжительность пересадки составляет не более двух часов, не только создает значительные административные сложности для Секретариата и нанятых агентов по организации поездок, но и повышает риск ошибок, обусловленных человеческим фактором. Выбор санкционированного маршрута по-прежнему осуществляется в основном вручную и требует выполнения сложных процессов и тщательного внимания к подробностям, что делает его трудоемким и создает возможность совершения ошибок.

58. Более эффективным с административной точки зрения подходом было бы определение класса проезда на основе единого порогового показателя, поскольку его можно легко рассчитать, а управление поездками осуществлять с помощью широко используемых платформ онлайн-бронирования. Этот метод обеспечивает максимальную эффективность за счет использования технологий и минимизации работы вручную, что позволит уделить больше внимания надзору и сложным маршрутам поездок с несколькими пунктами назначения. Подробную информацию о предлагаемом едином пороговом показателе см. в разделе VIII.

Использование и преимущества инструментов онлайн-бронирования для улучшения процесса бронирования авиабилетов

59. В рамках инструментов онлайн-бронирования как правило определяется маршрут поездки «туда-обратно» в разбивке на сегменты, что позволяет добиться того, чтобы процесс бронирования был более гибким, лучше соответствовал индивидуальным требованиям и отличался большей точностью. Благодаря разделению на эти два сегмента пользователи получают более наглядные варианты и возможность использовать на разных этапах поездки услуги различных авиакомпаний и различные тарифы и расписания.

60. Предоставление пользователю таких возможностей позволяет выбрать оптимальное сочетание рейсов воздушного транспорта, которое соответствует конкретным рабочим потребностям и является наиболее эффективным с точки зрения затрат. В частности, благодаря этому можно выбрать рейс «туда» одной авиакомпанией, а рейс «обратно» — другой, или выбрать разное время, аэропорт или тариф для каждого сегмента, и все это благодаря механизмам контроля за соблюдением правил, которые в этих инструментах можно запрограммировать.

61. Кроме того, такая разбивка на сегменты обеспечивает наглядное представление пользователям информации о каждой части поездки, что облегчает внесение в нее изменений и отмену, если это необходимо. С точки зрения правил в отношении поездок и их соблюдения, разбивка поездки «туда-обратно» на сегменты также позволяет организации обеспечить соблюдение конкретных требований в отношении рейсов «туда» и «обратно» и гарантировать, что каждый сегмент соответствует установленным требованиям в отношении расходов и класса проезда.

VI. Использование бонусных миль для часто летающих пассажиров

62. В пункте 8 раздела I своей резолюции [72/262 В](#) и последующих резолюциях Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря продолжать следить за передовой отраслевой практикой в области использования бонусных

миль, начисляемых часто летающим пассажирам, и информировать Ассамблею о любых новых тенденциях в области использования бонусных миль для часто летающих пассажиров в целях улучшения административного управления поездками.

63. Следует обратить внимание на представленную ранее обновленную информацию по этой теме, в частности выводы всеобъемлющего исследования, проведенного независимым консультантом по вопросам поездок (A/66/676, разд. IV), а также на обновленные данные сравнительного отраслевого анализа (A/71/741 и A/71/741/Corr.1, разд. V, A/73/705, разд. VI, A/75/654/Rev.1, разд. VI, и A/77/629, sect. VI).

64. С тем чтобы информировать Генеральную Ассамблею о любых новых тенденциях, связанных с бонусными милями, которые начисляются часто летающим пассажирам, Секретариат в августе 2024 года получил информацию по этому вопросу от двух сетей по организации поездок, совместно с которыми он принимает участие в мероприятиях по оценке и сопоставлению услуг, связанных с управлением поездками¹.

65. Проведенный Секретариатом в 2024 году сопоставительный отраслевой анализ подтверждает сделанные ранее выводы о том, что крупные международные организации и коммерческие структуры, как правило, не занимаются управлением корпоративными программами использования бонусных миль для часто летающих пассажиров. Почти все организации-респонденты разрешают своим сотрудникам накапливать бонусные мили для часто летающих пассажиров, полученные во время поездок, финансируемых организациями.

66. Глобальная ассоциация делового туризма подчеркивает, что сложность и административная нагрузка, связанная с управлением бонусными милями для часто летающих пассажиров, особенно в крупных организациях, часто

¹ Секретариат продолжает следить за передовой практикой во всех областях, связанных с поездками, в том числе на основе участия в двух сетях по организации поездок: Межучрежденческой сети оформления поездок и Сети по сопоставлению услуг, связанных с поездками. Межучрежденческая сеть оформления поездок представляет собой техническую рабочую группу, в состав которой входят руководители подразделений по организации и оформлению поездок приблизительно из 75 международных организаций, в том числе Всемирной организации здравоохранения, Всемирной организации интеллектуальной собственности, Всемирной продовольственной программы, Детского фонда Организации Объединенных Наций, Межамериканского банка развития, Международного агентства по атомной энергии, Международного валютного фонда, Международного уголовного суда, Международного фонда сельскохозяйственного развития, Международной организации гражданской авиации, Международной организации труда, Международной организации уголовной полиции, Объединенной программы Организации Объединенных Наций по ВИЧ/СПИДу, Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры, Организации Объединенных Наций по промышленному развитию, Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, Организации Североатлантического договора, Организации экономического сотрудничества и развития, Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде, Программы развития Организации Объединенных Наций, Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций, секретариата Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, Всемирного банка и Секретариата Организации Объединенных Наций. Сеть по сопоставлению услуг, связанных с поездками, представляет собой отраслевую группу, в состав которой входят руководители подразделений по организации и оформлению поездок из 14 организаций (почти исключительно из частного сектора), включая «А бэ бэ», «Боинг», «Делл», «Джонсон энд Джонсон», «Доу», «Майкрософт», «Мерк», «Оллстейт», «Рейтеон технолоджиз», «Релекс», «Сименс», «Ханиуэлл», Всемирный банк и Секретариат Организации Объединенных Наций.

перевешивает их предполагаемую ценность. Исследование, проведенное Ассоциацией, показывает, что многие компании отдают предпочтение незамедлительной экономии средств и соблюдению правил, а не потенциальным долгосрочным преимуществам программ использования бонусных миль для часто летающих пассажиров, поскольку такие программы могут создавать такие сложности и риски, связанные с соблюдением правил, которые потенциальные выгоды могут не перевесить. Кроме того, в исследовании, проведенном Ассоциацией, было уделено особое внимание растущей важности данных и технологий в деле управления организационными поездками, поскольку компании внедряют инструменты, обеспечивающие соблюдение правил и оптимизацию объема средств, выделяемых на поездки. Эта тенденция отражает переход от неопределенной выгоды от накопленных миль к прямой и поддающейся количественной оценке экономии средств, например, благодаря предварительному предоставлению скидок.

67. Учитывая характер используемых авиакомпаниями программ поощрения выбор в пользу общеорганизационной программы бонусных миль для часто летающих пассажиров (если она вообще существует) неизбежно происходит за счет отказа от более высоких предварительных скидок на авиабилеты. Предварительные скидки позволяют незамедлительно добиваться экономии средств в рамках расходов на поездки, что напрямую уменьшает общие финансовые последствия совершения поездок и тем самым способствует выполнению мандатов. Такая экономия средств более ощутима и незамедлительно приносит выгоду по сравнению с потенциальными будущими преимуществами бонусных миль для часто летающих пассажиров, которые накапливаются со временем, могут быть использованы не всегда, имеют срок действия и могут колебаться по стоимости.

68. В этой связи и за отсутствием каких-либо данных или аналитических выводов в пользу иного решения Секретариат в целях получения более значительных скидок по-прежнему предпочитает заключать с авиакомпаниями соглашения о скидках вместо использования бонусных миль для часто летающих пассажиров.

69. В настоящее время Центральными учреждениями Организации Объединенных Наций заключено 51 соглашение о скидках с авиакомпаниями, в том числе 14 глобальных соглашений о скидках, которыми пользуются Секретариат и связанные с Организацией Объединенных Наций учреждения. В Центральных учреждениях соглашения об организационных скидках позволили за двухгодичный отчетный период сэкономить свыше 9,2 млн долл. США.

VII. Система паушальных выплат

70. В своей резолюции [67/254](#) А Генеральная Ассамблея постановила, что размер паушальной выплаты в связи с поездками будет составлять 70 процентов от наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом. С тех пор анализ последствий принятия этой меры включался в доклады Генерального секретаря ([A/69/643](#), [A/69/643/Corr.1](#), [A/71/741](#), [A/71/741/Corr.1](#), [A/72/716](#), [A/73/705](#), [A/75/654/Rev.1](#) и [A/77/629](#)).

71. В этой связи следует напомнить, что во исполнение резолюций [76/240](#) и [77/256](#) А Генеральной Ассамблеи Комиссия по международной гражданской службе проводит всеобъемлющий пересмотр пакета вознаграждения в общей системе Организации Объединенных Наций. Более того, вопросы, касающиеся норм проезда воздушным транспортом, включены в программу работы Комиссии на 2025–2026 год. Рекомендации Комиссии по обоим вопросам будут

представлены Генеральной Ассамблее в соответствии с процедурами, о которых говорится в годовых докладах Комиссии, для рассмотрения и принятия решения Ассамблеей.

VIII. Единый пороговый показатель для предоставления права на проезд бизнес-классом сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи)

72. В своей резолюции [72/262](#) В Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря включить в его доклад Ассамблее на ее семьдесят третьей сессии анализ и рекомендации, касающиеся определения единого порогового показателя для предоставления права на проезд бизнес-классом сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи), при котором в большинстве лет следует ожидать максимально эффективного использования ограниченных бюджетных средств, выделяемых на поездки. Во исполнение этой просьбы в своих предыдущих докладах ([A/73/705](#), [A/75/654/Rev.1](#) и [A/77/629](#)) Генеральный секретарь представил подробные предложения о замене нынешних двух пороговых величин и упрощении одного из ключевых аспектов правил в отношении официальных поездок с целью добиться более эффективного управления процессами организации поездок в Секретариате и тем самым, возможно, способствовать расширению использования инструментов онлайн-бронирования.

73. После представления доклада Генерального секретаря по этому вопросу на семьдесят седьмой сессии Генеральная Ассамблея в своей резолюции [77/263](#) В постановила рассмотреть предложения Генерального секретаря об установлении единой пороговой величины для официальных поездок и соответствующую обновленную информацию, если таковая будет, на своей семьдесят девятой сессии.

74. Основные проблемы, которые возникают в силу характера действующих правил в отношении поездок и о которых говорилось в предыдущих докладах Генерального секретаря ([A/72/716](#), разд. III, и [A/73/705](#), разд. VIII), приводят к уменьшению эффективности административного управления поездками и ограничивают возможности для повышения эффективности и автоматизации. К ним относится запрет на более широкое внедрение и использование инструментов онлайн-бронирования, которые стали стандартной платформой отрасли пассажирских перевозок, используемой для удовлетворения потребностей клиентов.

75. В частности, использование для определения класса проезда двух пороговых величин (9 часов для прямых рейсов/11 часов для непрямых рейсов) с учетом времени пересадки, составляющего не более 2 часов, является связанным с большой административной нагрузкой трудоемким процессом, поскольку такой порядок не поддерживается системами бронирования авиабилетов и инструментами онлайн-бронирования. Поэтому сотрудникам подразделений по оформлению поездок и нанятых агентств по организации поездок приходится вручную вносить необходимые изменения в имеющиеся данные о рейсах.

76. Поэтому повышение эффективности процесса организации поездок благодаря более активному использованию инструментов онлайн-бронирования зависит от упрощения определенных аспектов действующих правил в отношении поездок, в частности отказа от используемых в настоящее время двух

пороговых показателей и максимальной продолжительности пересадки два часа, и их замены моделью, основанной на применении единого порогового показателя.

77. Со времени окончания последнего отчетного периода мировая отрасль авиаперевозок пережила значительный подъем после спада, вызванного пандемией COVID-19. В целом, ключевые показатели отрасли, такие как количество пассажиров и число мест, почти вернулись к уровню, существовавшему до пандемии. Однако темпы и масштабы этого восстановления в разных регионах и сегментах рынка были различными. Кроме того, этот подъем существенно повлиял на цены на билеты. В целом цены на авиабилеты остаются повышенными по сравнению с уровнем, существовавшим до пандемии, и в некоторых регионах это повышение цен ощущается сильнее, чем в других, что обусловлено рыночными условиями.

Сфера охвата

78. Как было впервые подробно изложено в разделе VIII документа [A/75/654/Rev.1](#), предложение о введении единого порогового показателя будет применяться только к сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) при совершении официальных поездок (за некоторыми исключениями) или поездок в связи с кадровыми решениями (т. е. при назначении, командировании и увольнении).

Предложение

79. С учетом этой сферы охвата предлагается перейти к использованию методологии единого порогового показателя, основанной на общей продолжительности рейса, для предоставления проезда бизнес-классом сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) при совершении официальных поездок (за исключением поездок, в частности, в целях учебной подготовки, медицинской эвакуации и эвакуации по соображениям безопасности) или поездок в связи с кадровыми решениями.

80. Единый пороговый показатель заменит используемые в настоящее время два пороговых показателя — 9 часов (для прямых рейсов) и 11 часов (для непрямых рейсов). Сотрудникам (как о них говорится выше), совершающим поездки продолжительностью менее одного порогового показателя (как прямыми, так и непрямыми рейсами), будет предоставляться проезд экономическим классом; сотрудникам (как о них говорится выше), совершающим поездки продолжительностью более одного порогового показателя (как прямыми, так и непрямыми рейсами), будет предоставляться проезд бизнес-классом.

81. Величину единого порогового показателя предлагается определять на основе общей продолжительности рейса, рассчитанного путем сложения продолжительности всех этапов поездки в тот или иной пункт назначения, как это определено в опубликованных расписаниях имеющих рейсов в глобальной системе оформления билетов на время оформления билета. Продолжительность остановок или пересадок, а также продолжительность поездок в аэропорты отправления и назначения и обратно не будут приниматься в расчет.

82. Данная предлагаемая методология обеспечит совместимость с инструментами онлайн-бронирования и, таким образом, будет способствовать более эффективному и точному административному управлению поездками; инструменты онлайн-бронирования не в состоянии учесть искусственное требование об ограничении продолжительности пересадки двумя часами, которое предусматривается действующими правилами.

83. Рекомендуется установить единый пороговый показатель в размере 9,5 часов общей продолжительности рейса (т. е. для предоставления проезда бизнес-классом общая продолжительность рейса должна превышать 9,5 часов). Как указано в резюме анализа модели данных, которая приводится в пункте 94 ниже и основана на информации о тенденциях, касающихся поездок, и расходах на поездки в Секретариате за прошедшие шесть лет, установление порогового показателя на этом уровне не только упростит правила в отношении официальных поездок и приведет к повышению эффективности процессов, но и обеспечит в большинстве лет максимально эффективное использование ограниченных бюджетных средств, выделяемых на поездки, поскольку, по оценкам, его результатом станет уменьшение как общего числа поездок бизнес-классом, так и общей суммы расходов на билеты. Кроме того, предлагаемый пороговый показатель позволяет сохранить относительно жесткие — по сравнению с другими международными организациями — правила Секретариата в отношении проезда бизнес-классом.

Преимущества

84. Предлагаемую модель, основанную на едином пороговом показателе, будет гораздо проще осуществить на практике, чем действующую модель, основанную на двух пороговых показателях, поскольку отпадет необходимость в ручной корректировке имеющихся готовых данных о рейсах, что позволит гораздо оперативнее и точнее оформлять заявления на поездки. Предлагаемый подход будет совместим с инструментами онлайн-бронирования, что будет способствовать достижению цели Секретариата по дальнейшей оптимизации и автоматизации процесса оформления поездок, насколько это возможно.

85. Использование инструментов онлайн-бронирования вместо ручных операций, выполняемых сотрудниками компаний, занимающихся организацией поездок, дает значительные преимущества, особенно по мере того, как отрасль авиаперевозок все больше превращается в сектор, основанный на данных и технологиях. Использование инструментов онлайн-бронирования как правило влечет за собой уменьшение расходов на операции и обеспечивает более высокую эффективность и ежедневный круглосуточный доступ. Кроме того, их преимущество заключается в автоматическом применении правил в отношении поездок для целей их соблюдения и уменьшения риска бронирований с их нарушением. Эти инструменты генерируют подробные данные, позволяющие улучшить отслеживание и отчетность, хорошо интегрируются с другими системами организаций (такими как система «Умоджа») и дают сотрудникам возможность заниматься организацией своих поездок самостоятельно. Их использование обычно приводит к уменьшению количества ошибок, объема расходов на административный персонал и числа случаев недопонимания. Кроме того, инструменты онлайн-бронирования повышают безопасность лиц, совершающих поездки, позволяя отслеживать и обновлять информацию в режиме реального времени, что отражает переход отрасли к работе, ориентированной на данные.

86. Использование подхода, основанного на правилах о едином пороговом показателе, даст нижеследующие основные преимущества:

а) упрощение методологии облегчит процесс утверждения поездок и тем самым приведет к повышению показателей соблюдения правил приобретения авиабилетов, созданию дополнительных возможностей для экономии средств;

б) понимание правил, касающихся официальных поездок, лицами, совершающими поездки, улучшится, что приведет к повышению показателей их соблюдения благодаря транспарентности;

с) благодаря использованию инструментов онлайн-бронирования и его задействованию со стороны компаний, занимающихся организацией поездок, облегчится автоматизация. Это повышает вероятность более широкого внедрения онлайн-технологий, что приведет к уменьшению расходов на оформление заявлений и расходов на оформление поездок со стороны компаний, занимающихся организацией поездок;

д) процесс подачи заявлений на поездки и их утверждения в системе «Умоджа» может быть оптимизирован благодаря уменьшению затрат времени лицами, совершающими поездки, и сотрудниками, утверждающими и оформляющими поездки, что позволит ускорить весь процесс в целом (от подачи первоначального заявления на поездку до ее утверждения и приобретения билетов). Кроме того, это позволит сотрудникам, занимающимся оформлением поездок, сосредоточиться на более важных видах деятельности, таких как деятельность, связанная с ревизией, работой с поставщиками и обеспечением точности данных и безопасности лиц, совершающих поездки, вместо расчета норм проезда вручную.

Сопоставление с контрольным показателем

87. В июле 2024 года в целях определения контрольного порогового показателя для проезда бизнес-классом Секретариат опросил в общей сложности 31 организацию, входящую в Межучрежденческую сеть оформления поездок. По данным, полученным от респондентов, средний пороговый показатель для проезда бизнес-классом среди организаций государственного сектора составляет 8,1 часа, при этом минимальный пороговый показатель составляет 3 часа, а максимальный — 10 часов.

88. Кроме того, по результатам проведенного внешним подрядчиком обзора других правил в отношении поездок, ни в одном наборе правил, за исключением правил общей системы Организации Объединенных Наций, не используется два пороговых показателя для предоставления права на проезд бизнес-классом. В ходе обзора было отмечено, что использование двух пороговых показателей является сложным и создает путаницу для лиц, совершающих поездки, лиц, планирующих поездки, лиц, оформляющих поездки, и агентов, занимающихся организацией поездок.

89. Было отмечено, что в 85 наборах правил, которые изучались в ходе обзора, для целей определения класса проезда шире всего использовались показатели, основанные на общей продолжительности полета. В ходе обзора было документально зафиксировано, что средний пороговый показатель для предоставления права на проезд бизнес-классом составляет 7,45 часа общей продолжительности полета, при этом минимальный пороговый показатель составляет 5 часов, а максимальный — 12 часов.

Анализ данных

90. Предыдущее предложение (изложенное в документе [A/75/654/Rev.1](#)) было основано на анализе данных за четыре года, предшествовавших пандемии (с июля 2016 года по июнь 2020 года). Учитывая колебания показателей отрасли воздушных пассажирских перевозок в отчетный период 2020–2022 годов, данные за этот двухгодичный период были исключены из анализируемого массива данных. В связи с чрезвычайной ситуацией на рынке, вызванной пандемией COVID-19, данные за этот период не считаются надежным или точным основанием для предсказания будущих тенденций, касающихся поездок, ценообразования или воздушных перевозок. Генеральная Ассамблея учла это обстоятельство в своей резолюции [75/253 В](#), в которой она сослалась на пункт 4 доклада

Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам о нормах проезда воздушным транспортом (A/75/7/Add.39) и признала ограниченную статистическую ценность данных о поездках за 2020 и 2021 годы в связи с пандемией COVID-19.

91. Для дальнейшего анализа последствий предлагаемого перехода к правилам, основанным на едином пороговом показателе, набор данных, использованный в качестве основы для модели при подготовке настоящего доклада, был обновлен, расширен и дополнен. Набор внутренних данных о рабочих процессах системы «Умоджа» был значительно расширен, так что он охватывает шесть полных прошлых лет (периоды с июля 2016 года по июнь 2020 года и с июля 2022 года по июнь 2024 года). Число поездок, в отношении которых выполнялся анализ, увеличилось на 30 процентов, с 79 331 до 103 433.

92. Количественные данные, которые приводятся в таблице 15 ниже, были получены с использованием внутренних данных модуля анализа рабочих процессов системы «Умоджа» (которые позволили определить структуру поездок в Секретариате за шестилетний период) и внешних данных, полученных от компаний, занимающихся организацией поездок, а также находящейся в открытом доступе информации о расписании рейсов авиакомпаний. Внешние данные использовались для того, чтобы дополнить и обогатить внутренние статистические данные о поездках сведениями о фактической продолжительности рейсов, которые не отражаются в системе «Умоджа».

93. В таблице 15 приводится обзор нескольких альтернативных вариантов единого порогового показателя общей продолжительности рейса (в часах) и соответствующие предполагаемые последствия, касающиеся числа поездок экономическим классом и бизнес-классом и общей суммы расходов на билеты и рассчитанные на основе данных, включенных в аналитическую модель.

Таблица 15

Предполагаемые последствия использования различных вариантов единого порогового показателя (общей продолжительности рейса)

(Число поездок)

Класс проезда	В соответствии с нынешним правилом двух пороговых показателей ^a	В рамках единого порогового показателя				
		9 часов	9,5 часа	10 часов	10,5 часа	11 часов
Бизнес-класс	21 753	22 484	20 778	19 104	17 486	15 505
Экономический класс	81 680	80 949	82 655	84 329	85 947	87 928
Всего	103 433	103 433	103 433	103 433	103 433	103 433
Чистые последствия для расходов на поездки бизнес-классом (в процентах)		3,4	(4,5)	(12,2)	(19,6)	(28,7)
Чистые последствия для общей суммы расходов на билеты (в процентах)		1,5	(0,7)	(2,9)	(5,3)	(8,7)

^a На основе данных о поездках за период с июля 2016 года по июнь 2020 года и период с июля 2022 года по июнь 2024 года.

94. Результаты анализа этой модели данных позволяют сделать вывод о том, что использование правила о едином пороговом показателе, основанном на общей продолжительности рейса 9,5 часа, в течение шести лет, охватываемых этим набором данных, привело бы к уменьшению общего числа рейсов бизнес-классом на 4,5 процента и сметной экономии средств, расходуемых на приобретение билетов, на 0,7 процента.

95. Кроме того, Секретариат воспользовался бы преимуществами повышения эффективности процесса и приступил бы к оптимизации и совершенствованию процесса административного управления поездками.

96. Следует отметить, что общая сумма расходов на поездки определяется и утверждается отдельно в рамках бюджетов структур.

97. Приведенный выше анализ, при выполнении которого учитывалось число поездок с разбивкой по классам проезда и общая сумма расходов на билеты, подтверждает ранее выдвинутые предложения Секретариата, касающиеся единого порогового показателя, а также подтверждает справедливость утверждения о том, что структуры смогли бы обеспечить организацию по меньшей мере такого же (если не большего) числа поездок в рамках своих бюджетов на поездки, если бы в рассматриваемый период действующие два пороговых показателя были бы заменены единым пороговым показателем.

98. Поэтому, в связи с тем что методология использования единого порогового показателя, основанного на общей продолжительности рейса больше 9,5 часа, позволяет структурам максимально эффективно использовать ограниченные бюджеты на поездки в большинстве лет и способствует при этом повышению эффективности и упрощению процесса, Генеральный секретарь предлагает установить единый пороговый показатель 9,5 часа (т. е. для предоставления права на проезд бизнес-классом общая продолжительность полета должна превышать 9,5 часа).

IX. Меры, которые предлагается принять Генеральной Ассамблее

99. Генеральной Ассамблее предлагается:

а) перейти на модель, в которой предусматривается единый пороговый показатель для отдельных категорий поездок сотрудников уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующих членов семьи);

б) ввести положение о том, что проезд воздушным транспортом осуществляется бизнес-классом, если общая продолжительность полета (представляющая собой суммарную продолжительность перелета, включая все участки маршрута до данного пункта назначения) составляет более 9,5 часа.