



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
23 February 2023
Russian
Original: English

Семьдесят седьмая сессия
Пункт 138 повестки дня
Бюджет по программам на 2023 год

Нормы проезда воздушным транспортом

Сорок второй доклад Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам о бюджете по программам на 2023 год

I. Введение

1. Консультативный комитет по административным и бюджетным вопросам рассмотрел доклад Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом (A/77/629). Во время рассмотрения доклада Комитету были представлены дополнительная информация и разъяснения, а в заключение — письменные ответы, датированные 23 февраля 2023 года.

2. Доклад Генерального секретаря был представлен в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи 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 и 75/253 и решениями 44/442 и 46/450, а также решением 57/589, в котором Ассамблея просила Генерального секретаря представлять ей свой доклад на двухгодичной основе.

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



Воздействие пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)

4. Генеральный секретарь отмечает, что поскольку неблагоприятные последствия пандемии коронавирусной болезни (COVID-19) (например, ограничения, связанные с поездками) по-прежнему сказывались, общее число поездок воздушным транспортом значительно уменьшилось (на 55 процентов), однако в течение двухгодичного отчетного периода начало возвращаться к прежним показателям. Однако продолжающаяся волатильность и нестабильность в отрасли воздушных пассажирских перевозок транспорта в целом затрудняют определение долгосрочных статистических тенденций и проведение значимых сопоставлений с данными, которые относятся к периоду до пандемии (A/77/629, п. 27). Консультативный комитет напоминает, что в своей резолюции 75/253 В (разд. V) Генеральная Ассамблея признала, что из-за пандемии COVID-19 данных о поездках за 2020 и 2021 годы имеют ограниченную статистическую ценность. **Консультативный комитет напоминает о своих замечаниях и рекомендациях о воздействии пандемии COVID-19, содержащихся в его первом докладе о предлагаемом бюджете по программам на 2023 год, в том числе об извлеченных уроках, передовой практике, мерах по повышению эффективности, унификации и сотрудничестве в рамках всей системы Организации Объединенных Наций, а также о ее воздействии на деятельность, связанную с поездками (A/77/7, гл. I, п. 35). Комитет считает, что пандемия COVID-19, которая идет на спад, может оказывать остаточное воздействие на поездки в ближайшем будущем.** Консультативный комитет рассматривает связанные с этим вопросы в нижеследующих пунктах, если это целесообразно.

II. Вопросы, касающиеся стандартов проезда воздушным транспортом и деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом

5. Информация о различных аспектах, касающихся деятельности Организации, относящейся к поездкам воздушным транспортом, включая данные модуля оформления поездок системы «Умоджа», приводится в пунктах 13–49 доклада Генерального секретаря.

Число поездок коммерческим воздушным транспортом

6. В таблицах 1 и 2 ниже показана динамика изменения числа поездок коммерческим воздушным транспортом в разбивке по категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа», и по нормам проезда с июля 2018 года по декабрь 2022 года.

Таблица 1

Число поездок коммерческим воздушным транспортом в разбивке по категориям поездок, предусмотренным в системе «Умоджа», 1 июля 2018 года — 31 декабря 2022 года

(Число поездок)

Категория поездок	Июль — декабрь 2018 года ^a	Январь — июнь 2019 года ^a	Июль — декабрь 2019 года ^a	Январь — июнь 2020 года ^a	Июль — декабрь 2020 года ^b	Январь — июнь 2021 года ^b	Июль — декабрь 2021 года ^b	Январь — июнь 2022 года ^b	Июль — декабрь 2022 года ^c	Итого
Официальные поездки	54 553	52 832	59 000	16 829	3 979	7 489	20 486	34 228	49 282	298 678
Поездки, совершаемые в порядке пользования льготами	427	168	331	146	293	255	392	184	391	2 587
Поездки в связи с кадровыми решениями	2 501	2 469	2 638	1 378	1 728	2 089	2 580	2 528	2 656	20 587
Поездки негражданского персонала	6 388	7 309	6 120	3 367	5 448	5 190	5 659	4 778	5 833	50 092
Общее число поездок в разбивке по периодам	63 869	62 778	68 089	21 720	11 448	15 023	29 117	41 718	58 162	371 924
Общее число поездок в разбивке по годам		2019 год 130 867 поездок	2020 год 33 168 поездок	2021 год 44 140 поездок	2022 год 99 880 поездок					
Сопоставительные данные о числе поездок в контексте пандемии COVID-19				По сравнению с 2019 годом Уменьшение на 97 699 поездок Сокращение на 75 процентов	По сравнению с 2020 годом Увеличение на 10 972 поездки Рост на 33 процента	По сравнению с 2019 годом Уменьшение на 86 727 поездок Сокращение на 66 процентов	По сравнению с 2021 годом Увеличение на 55 740 поездок Рост на 126 процентов	По сравнению с 2020 годом Увеличение на 66 712 поездок Рост на 201 процент	По сравнению с 2019 годом Уменьшение на 30 987 поездок Сокращение на 23 процента	

^a Данные за период с июля 2018 года по июнь 2020 года см. в [A/75/7/Add.39](#), таблица 1.^b Данные за период с июля 2020 года по июнь 2022 года см. в [A/77/629](#), таблица 7.^c Данные за период с июля по декабрь 2022 года были представлены Консультативному комитету в ответ на его запрос.

Таблица 2

Число поездок коммерческим воздушным транспортом в разбивке по классу проезда, 1 июля 2018 года — 31 декабря 2022 года

(Число поездок)

Класс проезда	Июль — декабрь 2018 года ^a	Январь — июнь 2019 года ^a	Июль — декабрь 2019 года ^a	Январь — июнь 2020 года ^a	Июль — декабрь 2020 года ^b	Январь — июнь 2021 года ^b	Июль — декабрь 2021 года ^b	Январь — июнь 2022 года ^b	Июль — декабрь 2022 года ^c	Итого	В процентах
Экономический класс	56 983	54 761	60 856	19 106	10 440	13 355	25 709	35 964	51 512	328 686	88,4
Бизнес-класс	6 242	7 346	6 485	2 273	874	1 406	2 711	4 484	5 147	36 968	9,9
Первый класс	3	4	5	3	0	0	2	2	6	25	—
Совмещение различных классов (включая проезд первым классом)	11	6	8	4	2	3	5	1	6	46	—
Совмещение различных классов (не включая проезд первым классом)	630	661	735	334	132	259	690	1 267	1 491	6 199	1,7
Всего	63 869	62 778	68 089	21 720	11 448	15 023	29 117	41 718	58 162	371 924	100

^a Данные за период с июля 2018 года по июнь 2020 года см. в [A/75/7/Add.39](#), таблица 2.

^b Данные за период с июля 2020 года по июнь 2022 года см. в [A/77/629](#), таблица 8.

^c Данные за период с июля по декабрь 2022 года были представлены Консультативному комитету в ответ на его запрос.

7. Консультативный комитет отмечает, что в 2020 году, в котором началась пандемия COVID-19, было совершено 33 168 поездок, что на 75 процентов меньше, чем в 2019 году, в котором было совершено 130 867 поездок. Комитет также отмечает, что в последующие годы сравнительный разрыв с числом поездок в период до пандемии сократился, что свидетельствует об устойчивом росте числа поездок по мере ослабления ограничений: в 2021 году было совершено 44 140 поездок, или на 66 процентов меньше, чем в 2019 году, а в 2022 году — 99 880 поездок, или на 23 процента меньше, чем в 2019 году (см. также [A/75/7/Add.39](#), пп. 6 и 7).

8. Консультативный комитет признает, что данные о поездках, относящиеся к периоду «старой нормальности», затруднительно использовать в качестве контрольного показателя для оценки данных о поездках, относящихся к периоду «новой нормальности», и выявления тенденций с учетом того, что подрывной характер пандемии COVID-19 ведет к изменению кадровых потребностей и методов работы организаций в целом, и в том числе к уделению особого внимания использованию различных средств коммуникационных технологий вместо очных заседаний (см. также п. 23 ниже). Комитет считает, что данные за 2023 и 2024 годы будут представлять собой более надежный сравнительный контрольный показатель для периода «новой нормальности» и что на экспериментальной основе можно было бы рассмотреть возможность использования в качестве годового контрольного показателя число поездок, совершенных в 2022 году. Комитет ожидает получения дальнейшей обновленной информации и аналитических данных, включая обновленные данные в формате таблиц 1 и 2, приведенных выше, в контексте рассмотрения им следующего доклада о нормах проезда воздушным транспортом в первом квартале 2025 года.

9. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что в связи с отменой поездок в период с января 2021 года по июнь 2022 года Центральные учреждения Организации Объединенных Наций получили авуары в счет будущих поездок на сумму приблизительно 400 000 долл. США и им был произведен возврат средств на общую сумму приблизительно 4 млн долл. США. **Консультативный комитет надеется, что в следующий доклад будет включен подробный анализ информации об отмененных поездках с указанием общих первопричин и финансовых последствий их отмены, в особенности в разбивке на основе сопоставления первоначально выплаченных сумм и возвращенных сумм и полученных авуаров, всех наложенных вычетов, а также информации о поездках, которые не могли быть отменены и поэтому должны были быть оплачены полностью.**

10. В ответ на запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что сведения, содержащиеся в докладе Генерального секретаря, относятся только к поездкам коммерческим воздушным транспортом и что официальные поездки на воздушных судах Организации Объединенных Наций в рамках миротворческих и специальных политических миссий являются для персонала Организации Объединенных Наций бесплатными, а сведения о них включаются в доклады структур, которым утверждено выделение ресурсов на такие воздушные суда. Что касается воздушных перевозок пассажиров, не имеющих отношения к Организации Объединенных Наций, и возмещения расходов, то Комитет напоминает, что он согласился с соответствующей рекомендацией Комиссии ревизоров о том, что пересмотренная политика в этой области позволит обеспечить большую последовательность в практике возмещения расходов операций по поддержанию мира, в том числе со стороны подрядчиков и других структур, при сохранении гибкости, необходимой для содействия выполнению мандатов в конкретных условиях, как это было одобрено Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 75/242 В (см. также A/75/829, пп. 33–35). **Консультативный комитет надеется, что Секретариат сведет воедино сведения об общих тенденциях, касающихся использования коммерческих и некоммерческих воздушных судов в рамках операций в пользу мира и специальных политических миссий персоналом Организации Объединенных Наций и, в соответствующих случаях, лицами, не имеющими отношения к Организации Объединенных Наций, и представит обновленную информацию по этому вопросу в следующем докладе. Комитет представит дополнительные замечания в контексте своих докладов о бюджетах миротворческих миссий.**

Исключения, санкционированные Генеральным секретарем

11. Общий обзор исключений, санкционированных Генеральным секретарем, приводится в пунктах 13–22 доклада Генерального секретаря. В своей резолюции 72/262 В Генеральная Ассамблея постановила отменить практику проезда сотрудниками Организации Объединенных Наций первым классом при совершении ими официальных поездок, причем в соответствии с разделом 4.8 административной инструкции ST/AI/2013/3 с поправками у Генерального секретаря имеются дискреционные полномочия делать исключения из этого правила, если это требуется в связи с особыми обстоятельствами, в том числе по медицинским показаниям, в силу служебной необходимости и в тех случаях, когда лицо, совершающее поездку, относится к видным деятелям (бывшим главам государств или правительствам) или действующим или бывшим министрам. Исключения применяются также в отношении сотрудников Департамента по вопросам охраны и безопасности, которые обеспечивают личную охрану Председателя Генеральной Ассамблеи, Генерального секретаря и первого заместителя Генерального

секретаря, а также их супруг/супругов¹. Консультативный комитет напоминает, что в пункте 5 раздела V своей резолюции 75/253 В Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря поощрять совершение всеми лицами, имеющими право на оплачиваемый Организацией Объединенных Наций проезд воздушным транспортом первым классом или бизнес-классом, проезда по возможности более низким, чем им положено, классом по собственному выбору (см. также пп. 15–19 ниже).

12. В разделе IV доклада Генерального секретаря говорится, что в период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года Генеральный секретарь санкционировал 493 исключения (в том числе 283 исключения, или 57 процентов, в отношении совершающих поездки видных и известных деятелей), а в период с 1 июля 2018 года по 30 июня 2020 года — 841 исключение (в том числе 637 исключений, или 76 процентов, в отношении совершающих поездки видных и известных деятелей), то есть общее число санкционированных исключений сократилось на 348, или 70 процентов, а число исключений в отношении совершающих поездки видных и известных деятелей — на 354, или 44 процента. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года администрация отклонила 49 официальных просьб сделать исключения. Комитет также был проинформирован о том, что просьбы первоначально направляются в административные канцелярии, которые могут отклонить их на этом этапе, и что после такого отклонения официальные просьбы далее не направлялись.

13. В ответ на его запрос Консультативному комитету была представлена сводная информация о числе санкционированных поездок (в порядке исключения) и соответствующих расходов с 2020 по 2022 год (см. таблицу 3).

Таблица 3

Расходы на поездки и число поездок (в порядке исключения) в 2020–2022 годах

(В тыс. долл. США)

Описание	Двухгодичный период, закончившийся в 2020 году		Двухгодичный период, закончившийся в 2022 году		Сокращение расходов		Уменьшение числа поездок	
	Расходы	Число поездок	Расходы	Число поездок	Расходы	В процентах	Число поездок	В процентах
Исключения для Секретариата Организации Объединенных Наций	1 968	641	564	254	(1 403)	(71)	(387)	(60)
Всего (по данным системы «Умоджа»)	648 364	216 456	323 121	97 306	(325 243)	(50)	(119 150)	(55)

14. Консультативный комитет отмечает уменьшение расходов на поездки и числа поездок с 2020 по 2022 год и призывает Генерального секретаря продолжать ограничивать практику исключений и представить в следующем докладе обновленную информацию по этому вопросу, в том числе в формате таблицы 3, приведенной выше.

¹ По состоянию на июнь 2018 года поездки в первом классе разрешалось совершать только сотруднику по личной охране старших должностных лиц, сопровождающему Генерального секретаря, а сотрудники по безопасности, сопровождающие других старших должностных лиц, как правило, совершали поездки — с учетом специфики каждого случая — в классе на один уровень ниже первого класса (см. также ST/AI/2013/3/Amend.3, раздел 4.3).

Добровольное понижение класса проезда и использование бонусных миль для часто летающих пассажиров

15. Генеральный секретарь представляет информацию о добровольном понижении класса проезда в пунктах 29–31 своего доклада. В политике Секретариата в отношении официальных поездок в качестве меры поощрения сотрудникам, которые соглашаются добровольно понизить класс проезда, на который они имеют право, предоставляются места в улучшенном экономическом классе или места повышенной комфортности. В период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года в системе «Умоджа» было обработано в общей сложности 526 заявок на поездки, в связи с которыми сотрудники приняли решение понизить класс проезда, что составило 4,4 процента от всех соответствующих установленным требованиям поездок коммерческим воздушным транспортом, оплаченных Организацией Объединенных Наций, и привело к экономии средств на сумму 1 561 028 долл. США (A/77/629, пп. 30–32). Консультативный комитет напоминает, что в период с 1 июля 2018 года по 30 июня 2020 года в системе «Умоджа» было обработано в общей сложности 3145 заявок на поездки, в связи с которыми сотрудники приняли решение понизить класс проезда, что составило 11,3 процента от всех соответствующих установленным требованиям поездок коммерческим воздушным транспортом, оплаченных Организацией Объединенных Наций, и привело к экономии средств на сумму 5 036 299 долл. США (A/75/7/Add.39, п. 13). В ответ на свой запрос Комитет был проинформирован о том, что уменьшение числа поездок в пониженном классе проезда и соответствующая экономия средств за счет избежания расходов, а также процентной доли соответствующих установленным требованиям поездок было обусловлено сокращением числа поездок на 55 процентов по сравнению с предыдущим периодом из-за воздействия пандемии COVID-19.

16. Что касается возможных мер поощрения совершающих поездки лиц, которые добровольно соглашаются снизить класс проезда, то в ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что некоторые организации частного сектора перечисляют часть средств, сэкономленных благодаря сокращению расходов на соответствующие билеты, совершающему поездку лицу, которому в порядке поощрения в плане снижения класса проезда предоставляется доля от сэкономленных средств. В рамках других мер поощрения, используемых в частном секторе, за добровольное понижение класса проезда совершающему поездку лицу выплачивается определенная сумма в долларах (например, 250 долл. США). Комитет также был проинформирован о том, что предложения об использовании таких мер в Секретариате надо будет тщательно оценить, поскольку они с легкостью могут быть истолкованы как предоставление непропорциональных финансовых выгод сотрудникам, которые для выполнения своей работы должны совершать поездки, путем потенциального предоставления им дополнительной денежной компенсации.

17. Консультативный комитет надеется, что Генеральный секретарь будет и впредь поощрять сотрудников всех уровней, в том числе старших сотрудников уровня помощника Генерального секретаря и выше (и соответствующих членов семьи), по возможности добровольно понижать класс проезда, в том числе, например, при поездках на регулярно проводимые мероприятия, такие как совещания или конференции (см. п. 19 ниже).

18. Генеральный секретарь представляет информацию об использовании бонусных миль для часто летающих пассажиров в пунктах 50–55 своего доклада. В пункте 8 раздела I своей резолюции 72/262 В 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 управления поездками. Генеральный секретарь отмечает, что данные обновленного сравнительного отраслевого анализа за 2022 год подтверждают ранее сделанные выводы о том, что в крупных международных организациях и коммерческих структурах осуществление общеорганизационных программ бонусных миль для часто летающих пассажиров не является общей практикой. Генеральный секретарь отмечает далее, что административное бремя управления общеорганизационной программой бонусных миль для часто летающих пассажиров перевешивает любые ожидаемые выгоды и что сотрудники, занимающиеся административным обслуживанием крупных программ по организации поездок, могут быть вынуждены затрачивать бесчисленное количество часов на то, чтобы правильно распределить льготы по наиболее полезным направлениям или найти способы потратить мили до их истечения в конце квартала. Кроме того, в настоящее время Центральными учреждениями Организации Объединенных Наций заключено 51 соглашение о скидках с авиакомпаниями, в том числе 14 глобальных соглашений с авиакомпаниями о скидках, которые позволили за 2020–2022 годы сэкономить свыше 3,1 млн долл. США. Генеральный секретарь отмечает, что переход на общеорганизационную программу бонусных миль для часто летающих пассажиров повлечет за собой отказ от любых предварительных скидок на авиабилеты.

19. Отмечая потенциальную взаимосвязь между программами бонусных миль для часто летающих пассажиров и скидками на авиабилеты, Консультативный комитет тем не менее надеется, что в ходе рассмотрения настоящего доклада Генеральный секретарь представит Генеральной Ассамблее дополнительную информацию о возможности для всех сотрудников, в частности старших должностных лиц Организации Объединенных Наций уровня помощника Генерального секретаря и выше и их вспомогательного персонала, которые в рамках исполнения служебных обязанностей должны регулярно совершать поездки коммерческим воздушным транспортом, на основе необходимых мер поощрения использовать бонусные мили для часто летающих пассажиров, накопленные в ходе предыдущих официальных поездок, для повышения класса проезда до желаемого класса (см. также [A/75/7/Add.39](#), п. 14).

Соблюдение правила о заблаговременном приобретении билетов

20. Информация о соблюдении правила заблаговременного приобретения билетов приводится в пунктах 34–39 доклада Генерального секретаря. В них говорится, что в период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года показатель соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов составил 33 процента и по сравнению с периодом с 1 июля 2016 года по 30 июня 2018 года не изменился. В период с 1 июля 2018 года по 30 июня 2020 года показатель соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов составил 38 процентов, а в период с 1 июля 2016 года по 30 июня 2018 года он составил 33 процента (см. также [A/75/7/Add.39](#), п. 19). В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что в системе «Умоджа» было зафиксировано, что в период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года правило о заблаговременном приобретении билетов не соблюдалось из-за «задержки с получением визы и/или документов для проезда» при организации 1858 поездок, а в период с 1 июля по 31 декабря 2022 года — при организации 1171 поездки. В ответ на его запрос Комитет также получил информацию о соблюдении правила о

заблаговременном приобретении билетов в разбивке по структурам в период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года (см. приложение). **Консультативный комитет просит включать на постоянной основе в будущие доклады обновленную информацию, о которой говорится выше и которая содержится в приложении к настоящему докладу, включая общие показатели и разницу.**

21. **Консультативный комитет вновь заявляет о необходимости более эффективных усилий для повышения уровня соблюдения упомянутого правила в отношении всех категорий поездок, в частности в тех случаях, когда поездки могут быть запланированы заранее, с учетом того, что большинство официальных поездок совершается не в связи с чрезвычайными ситуациями и не для удовлетворения непредвиденных потребностей. Комитет также вновь заявляет о необходимости более эффективных инициатив по повышению осведомленности в отношении правила о заблаговременном приобретении билетов и надеется, что Генеральный секретарь представит информацию об этих мерах в следующем докладе (см. также [A/75/7/Add.39](#), п. 20; резолюцию [75/253 В](#), раздел V, пп. 9 и 10; и резолюцию [72/262 В](#), раздел I, пп. 4 и 5).**

22. В пункте 38 своего доклада Генеральный секретарь отмечает, что в первом квартале 2022 года заместитель Генерального секретаря — начальник Департамента по стратегии, политике и контролю в области управления направила всем руководителям структур Секретариата письмо с просьбой усилить соблюдение правила о заблаговременном приобретении билетов и использовать имеющиеся инструменты контроля для оказания структурам поддержки в деле улучшения его соблюдения. Действуя в качестве ключевого компонента «второй линии обороны» в рамках системы обеспечения подотчетности, Отдел по реорганизации рабочих процессов и подотчетности, входящий в состав этого департамента, по-прежнему направляет всем административным руководителям структуры Секретариата (на «первую линию обороны» в рамках системы обеспечения подотчетности) ежеквартальные доклады о ключевых показателях эффективности в рамках системы контроля за делегированием полномочий, в том числе о показателях соблюдения правила о заблаговременном приобретении билетов. Кроме того, во втором квартале 2022 года Департамент оперативной поддержки внедрил информационную панель статистики поездок, в рамках которой дается наглядное представление хода рабочего процесса оформления поездок, с тем чтобы структуры могли точно установить, на каком этапе имеет место задержка. Консультативный комитет представляет дополнительные замечания по ключевым показателям эффективности, определенным в договорах со старшими должностными лицами, в своем докладе о докладе Генерального секретаря под названием «Двенадцатый доклад о ходе работы по вопросу о подотчетности: укрепление подотчетности в Секретариате Организации Объединенных Наций» ([A/77/743](#)).

Использование альтернативных методов коммуникации

23. Генеральный секретарь рассматривает вопрос об использовании альтернативных методов коммуникации в пунктах 40–42 своего доклада. В последние годы число мероприятий, проведение которых было организовано Центральными учреждениями на виртуальной и удаленной основе, различалось: в 2015 году было проведено 4219 онлайн-конференций (см. [A/75/7/Add.39](#), п. 15), самое большое их число — 9928 — состоялось в 2019 году, в 2020 году это число снизилось до 5281, а в 2021 году — до 4975. Генеральный секретарь отмечает, что использование таких средств связи, как Microsoft Teams, Zoom, Cisco Webex и Unite-VC, для проведения гибридных совещаний, которые проводятся на

основе самообслуживания и технической поддержки, а не Секцией вещательной и конференционной поддержки в Центральных учреждениях, и число которых не учитывалось в рамках приведенных выше количественных показателей, продолжало расти, что стало одним из главных факторов, способствующих переходу к рабочей культуре в рамках «новой нормальности». Отмечается, что за первые шесть месяцев 2022 года было проведено в общей сложности 3 428 643 собрания в Microsoft Teams. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что в марте 2022 года заместитель Генерального секретаря по стратегии, политике и контролю в области управления направила всем руководителям департаментов, отделений, управлений и миссий Секретариата письмо, в котором призвала шире использовать виртуальные методы, насколько это возможно, и вновь подчеркнула, что поездки должны совершаться только в случае необходимости непосредственного личного контакта в соответствии с политикой в отношении поездок. **С учетом пересмотра Генеральной Ассамблеи положений о проведении гибридных и виртуальных заседаний Консультативный комитет призывает Генерального секретаря учесть опыт, накопленный в рамках борьбы с пандемией COVID-19, и в наибольшей степени задействовать методы проведения виртуальных заседаний и защищенные онлайн-платформы, в частности для проведения учебных занятий и семинаров (см. также A/77/7, пп. 70 и 71).**

Процесс заключения контрактов на услуги по управлению поездками воздушным транспортом

24. Генеральный секретарь представляет информацию о процессе заключения контрактов на услуги по управлению поездками воздушным транспортом в пункте 49 своего доклада. Консультативный комитет напоминает, что контракт с нынешним поставщиком услуг по управлению поездками воздушным транспортом в Центральных учреждениях действует с 1 декабря 2005 года, продлевался дважды и истекает в октябре 2021 года (A/75/7/Add.39, п. 23). В ответ на свой запрос Комитет был проинформирован о том, что в рамках установленного закупочного процесса была выбрана та же компания по управлению поездками, с которой был заключен контракт по итогам проведения конкурсных торгов, и что срок действия последнего контракта, заключенного с этой компанией, истекает 14 октября 2023 года. Отдел закупок в консультации с Секцией оформления поездок и перевозок приступил к работе по поиску поставщиков и обратился к учреждениям, фондам и программам с просьбой о потенциальном сотрудничестве. Комитет также был проинформирован о том, что в настоящее время не существует общесистемных контрактов на управление поездками воздушным транспортом, которые можно было бы использовать в Секретариате, и что контракты заключаются на региональной основе в зависимости от места вылета или прилета. Кроме того, не имеется официальных партнерств или соглашений со структурами или гуманитарными организациями, работающими на местах, хотя в некоторых местах со Всемирной продовольственной программой на местном уровне могли быть подписаны соглашения об использовании Службы гуманитарных воздушных перевозок Организации Объединенных Наций. Комитет также был проинформирован о том, что в период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года Организация сотрудничала в глобальном масштабе с 54 отдельными бюро оформления поездок, каждое из которых организовало по меньшей мере 100 поездок, а в общей сложности за этот период они организовали 90 908 поездок.

25. **Консультативный комитет напоминает, что в пункте 12 секции V своей резолюции 75/253 В Генеральная Ассамблея просила Генерального**

секретаря обеспечить, чтобы процесс заключения всех контрактов на услуги по управлению поездками воздушным транспортом осуществлялся в полном соответствии со следующими общими принципами закупочной деятельности, установленными в положении 5.12 Финансовых положений: а) максимальная рентабельность затрат; б) справедливость, добросовестность и транспарентность; с) реальный международный конкурс; и d) интересы Организации Объединенных Наций, — и обеспечить, чтобы этот процесс предусматривал вариант присуждения контракта сразу нескольким подрядчикам, что позволит повысить конкуренцию между wybranymi поставщиками. Комитет надеется, что подробные сведения об этом, включая сведения о финансовых расходах в разбивке по отдельным компаниям по управлению поездками по местам службы, будут представляться в качестве дополнительной информации во всех будущих докладах.

26. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что инструменты онлайн-бронирования не могут последовательно и точно предоставить лицам, совершающим поездки, информацию о возможных рейсах, которые соответствовали бы официальной политике Организации в отношении поездок. Билеты, самостоятельно забронированные таким образом, до своего оформления должны быть проверены компанией по управлению поездками на предмет соответствия политике. Комитет был также проинформирован о том, что в последние годы в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций число поездок, оформленных на основе онлайн-бронирования, составляло от 0 процентов до 1 процента. По оценкам, переход на инструменты онлайн-бронирования при оформлении 10 процентов поездок приведет к снижению расходов на персонал соответствующих компаний по управлению поездками на 75 000 долл. США в год, а при оформлении 20 процентов поездок — к снижению расходов на персонал на 150 000 долл. США в год. **Консультативный комитет признает, что инструменты онлайн-бронирования имеют ограниченное применение в рамках нынешней системы двух пороговых величин и что переход к единому пороговому показателю для предоставления права на проезд бизнес-классом может привести к более широкому использованию таких инструментов для самостоятельного бронирования билетов (см. раздел III ниже). Комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря в своем следующем докладе представить на рассмотрение Ассамблеи дальнейший обзор использования онлайн-бронирования, включая вопрос о том, каким образом информация о стоимости билетов, которые могут быть приобретены для поездки по любому конкретному маршруту, может на транспарентной основе предоставляться лицу, совершающему поездку, посредством создания механизма контроля цен в рамках онлайн-бронирования билетов при обеспечении соответствия такого бронирования политике Организации в отношении поездок.**

27. Что касается регионального сотрудничества в области деятельности, связанной с поездками, то в ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что принятие регионального подхода к поиску поставщиков позволит использовать местные скидки и механизмы, а также добиться экономии на основе эффекта масштаба на региональном уровне и что региональное сотрудничество осуществляется в ряде отделений, например в Отделении Организации Объединенных Наций в Вене и в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве, а также в Программе развития Организации Объединенных Наций и в Детском фонде Организации Объединенных Наций. **Консультативный комитет надеется, что в следующем докладе будет представлена подробная информация о контрактах, имеющихся в Секретариате, в том числе в региональных отделениях Организации Объединенных Наций,**

которая отражает накопленный опыт и передовую практику в отношении скидок и экономии на основе эффекта масштаба. Кроме того, Комитет надеется, что в следующий доклад будет включена подробная информация, в том числе финансовая информация, о сотрудничестве в области организации поездок коммерческим воздушным транспортом между структурами Секретариата, а также о сотрудничестве с местными учреждениями, фондами и программами.

Общесистемные нормы проезда воздушным транспортом

28. В своем докладе Генеральный секретарь отмечает, что во исполнение резолюций 72/262 В и 75/253 В Генеральной Ассамблеи Комиссия по международной гражданской службе (КМГС) проанализировала нормы проезда воздушным транспортом в рамках всей системы и рассмотрела возможные подходы к унификации этих норм в организациях общей системы. В своем докладе за 2022 год (A/77/30) КМГС по итогам анализа норм проезда воздушным транспортом в рамках всей системы и — в том, что касается предоставления паушальной выплаты для поездки в отпуск на родину, — постановила рекомендовать организациям общей системы предусмотреть для поездок, совершаемых в порядке пользования льготами, возможность предоставления паушальной выплаты в размере 75 процентов от наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом. Таким образом, КМГС вновь подтвердила использование наименее ограничительного тарифа экономического класса в качестве основы для расчета размера паушальной выплаты для поездки в отпуск на родину. **Консультативный комитет напоминает, что в пункте 5 раздела I своей резолюции 77/256 А–В Генеральная Ассамблея подтвердила, что в соответствии с пунктом b) статьи 11 статута Комиссии она устанавливает, в частности, нормы проезда, и просила Комиссию пересмотреть вопрос о проведении экспериментального исследования по нормам проезда воздушным транспортом с учетом положений резолюций Генеральной Ассамблеи о нормах проезда воздушным транспортом и представить информацию по этому вопросу в следующем докладе.**

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

29. Генеральный секретарь представляет информацию о своем предложении об установлении единого порогового показателя для предоставления сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) права на проезд бизнес-классом в пунктах 67–78 своего доклада. 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 сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам семьи) права на проезд бизнес-классом. Консультативный комитет, рассмотрев соответствующее предложение Генерального секретаря, рекомендовал Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря: а) принять единый пороговый показатель для предоставления сотрудникам уровня ниже помощника Генерального секретаря (и соответствующим членам

семьи) права на проезд бизнес-классом; и b) осуществить предложение Генерального секретаря в отношении продолжительности поездки в 10 часов, включающей фактическую продолжительность полета и фактическую продолжительность остановок в пути, на временной или экспериментальной основе (A/73/779, п. 31). После представления доклада Генерального секретаря Ассамблее на ее семьдесят пятой сессии (A/75/654/Rev.1) Комитет счел, что предложение Генерального секретаря позволило снизить ранее предложенный единый пороговый показатель в 10 часов на 30 минут, до 9,5 часов. Хотя Комитет в принципе не возражает против установления единого порогового показателя в 9,5 часов, он считает, что определение продолжительности поездки в часах, составляющей единый пороговый показатель, является вопросом политики, который должна решать Ассамблея (A/75/7/Add.39, пп. 28 и 30 (с)). В своей резолюции 75/253 В Ассамблея постановила рассмотреть предложения Генерального секретаря об установлении единого порогового показателя для официальных поездок и любые изменения к ним, если таковые будут внесены, на своей семьдесят седьмой сессии.

30. На основе опыта, накопленного в плане облегчения использования инструментов онлайн-бронирования и в том, что касается тенденций, касающихся поездок, во время пандемии COVID-19, и в контексте своего недавнего доклада, озаглавленного «Изменение парадигмы управления в Организации Объединенных Наций: обеспечение лучшего будущего для всех» (A/72/492), Генеральный секретарь предлагает дополнительно упростить и усовершенствовать действующие правила Секретариата в отношении поездок, пересмотрев порядок определения класса проезда в отношении поездок бизнес-классом сотрудников уровня ниже помощника Генерального секретаря и начав применять для этой цели модель, основанную на использовании единой пороговой величины, установленной на уровне 9,5 часов, — модель, в рамках которой для применения нормы проезда бизнес-классом общее время полета должно превышать 9,5 часов. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что при применении показателя продолжительности полета в 9,5 часов общее число поездок, совершаемых в бизнес-классе, уменьшится на 3,1 процента, а общая сумма расходов на билеты — на 0,4 процента. Комитет также был проинформирован о том, что, как показал опыт, определение норм проезда и наиболее экономичного маршрута является крайне трудоемким процессом из-за необходимости решения проблем, возникающих на практике. К этим проблемам относится невозможность дальнейшей автоматизации процесса с помощью инструментов онлайн-бронирования в условиях действующей системы двух пороговых показателей, в рамках которой продолжительность пересадки не должна превышать двух часов, а продолжительность всей поездки в целом не должна превышать продолжительность поездки по самому прямому маршруту на четыре часа.

31. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что в контексте своего обзора общесистемных стандартов проезда воздушным транспортом КМГС собрала информацию о действующих стандартах проезда воздушным транспортом в бизнес-классе в организациях общей системы (A/77/30, приложение VIII), которая представлена в таблице 4 ниже.

Таблица 4
Сводные данные о действующих нормах проезда в рамках официальных поездок или служебных командировок

<i>Две пороговые величины</i>		<i>Одна пороговая величина</i>		
Перелет без пересадок продолжительностью не менее 9 часов или перелет с пересадками продолжительностью не менее 11 часов, включая пересадку (максимум 2 часа на пересадку)	Перелет без пересадок продолжительностью не менее 9 часов или перелет с пересадками продолжительностью не менее 11 часов, включая пересадку (максимум 4 часа на пересадку)	Перелет продолжительностью не менее 12 часов	Перелет продолжительностью не менее 9 часов, включая пересадку	Перелет продолжительностью не менее 7 часов
Подготовительная комиссия ОДВЗЯИ, ИМО, ЦМТ, МТМП, МСЭ, УВКБ ООН, ЮНИДО, ООН, БАПОР, «ООН-женщины», ЮНВТО, ВОЗ	МОМД, ЮНИСЕФ, ЮНЕСКО	ЮНЭЙДС	ФАО, МАГАТЭ, ИКАО, МОТ, ПАОЗ, ПРООН, ЮНФПА, ЮНОПС, ВПП, ВОИС	МФСР

Сокращения: БАПОР — Ближневосточное агентство Организации Объединенных Наций для помощи палестинским беженцам и организации работ; ВОЗ — Всемирная организация здравоохранения; ВОИС — Всемирная организация интеллектуальной собственности; ВПП — Всемирная продовольственная программа; ИКАО — Международная организация гражданской авиации; ИМО — Международная морская организация; МАГАТЭ — Международное агентство по атомной энергии; МОМД — Международный орган по морскому дну; МОТ — Международная организация труда; МСЭ — Международный союз электросвязи; МТМП — Международный трибунал по морскому праву; МФСР — Международный фонд сельскохозяйственного развития; ОДВЗЯИ — Организация по Договору о всеобъемлющем запрещении ядерных испытаний; «ООН-женщины» — Структура Организации Объединенных Наций по вопросам гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин; ПАОЗ — Панамериканская организация здравоохранения; ПРООН — Программа развития Организации Объединенных Наций; УВКБ — Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев; ФАО — Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций; ЦМТ — Центр по международной торговле; ЮНВТО — Всемирная туристская организация; ЮНЕСКО — Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры; ЮНИДО — Организация Объединенных Наций по промышленному развитию; ЮНИСЕФ — Детский фонд Организации Объединенных Наций; ЮНОПС — Управление Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов; ЮНФПА — Фонд Организации Объединенных Наций в области народонаселения; ЮНЭЙДС — Объединенная программа Организации Объединенных Наций по ВИЧ/СПИДу.

32. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что три федерации персонала (Координационный комитет союзов и ассоциаций международных сотрудников системы Организации Объединенных Наций, Федерация ассоциаций международных гражданских служащих и Федерация международных гражданских служащих Организации Объединенных Наций) приняли активное участие в обсуждениях в КМГС и поддержали предложение КМГС относительно единой пороговой величины для поездок бизнес-классом (см. [A/77/30](#)).

33. Консультативный комитет по-прежнему в принципе выступает за установление единого порогового показателя в 9,5 часов, но считает, что, как говорится и в пунктах 5–10 выше, хотя статистическая ценность данных о поездках увеличилась после того, как пандемия COVID-19 пошла на спад, возможно, потребуется больше времени для определения контрольного показателя числа поездок для целей сопоставления в рамках «новой нормальности». Комитет вновь заявляет, что определение продолжительности поездки в часах, составляющей единый пороговый показатель, является вопросом политики, который должна решать Генеральная Ассамблея ([A/75/7/Add.39](#), пп. 28 и 30 с).

IV. Система паушальных выплат

34. В пункте 6 своего доклада Генеральный секретарь отмечает, что КМГС приняла решение рекомендовать унифицировать предоставление паушальных выплат в рамках общей системы Организации Объединенных Наций и далее повышать эффективность и результативность организации поездок и поощрять более широкое использование паушальных выплат. Информация о системе паушальных выплат представляется в пунктах 56–66 доклада. В целях повышения эффективности и результативности управления поездками и стимулирования более широкого использования системы паушальных выплат Генеральный секретарь предлагает прекратить применение временной меры, предусматривающей выплату паушальной суммы в размере 70 процентов от минимальной стоимости билета, и начать вновь применять в системе паушальных выплат ставку в 75 процентов при одновременном восстановлении практики предоставления оплачиваемых дней, затрачиваемых на проезд, что должно привести к увеличению числа сотрудников, выбирающих вариант паушальной выплаты.

35. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что, по данным, полученным от 25 организаций общей системы в отношении предоставления паушальных выплат для оплаты расходов на отпуск на родину, в 3 организациях предусмотрена только оплата фактических расходов на поездку, в 2 организациях предусмотрено только получение паушальной выплаты и в 20 организациях можно выбрать либо получение паушальной выплаты, либо оплату фактических расходов на поездку.

36. В своем докладе Генеральный секретарь отмечает, что, по результатам дополнительного анализа внесенных в систему «Умоджа» данных о поездках с использованием паушальных сумм (к которым относятся данные о поездках в отпуск на родину, поездках для посещения семьи и поездках в рамках системы субсидирования образования), совершенных за полный двухгодичный период с 1 июля 2020 года по 30 июня 2022 года, получение паушальной суммы выбрал 91 процент сотрудников (этот показатель снизился до 88 процентов в связи с пандемией COVID-19 во второй половине 2020 года и вырос до 92 процентов в первой половине 2022 года), что на 2 процентных пункта больше, чем в предыдущий отчетный период (A/77/629, пункт 59).

37. В ответ на его запрос Консультативному комитету была представлена информация о сопоставлении объема расходов на паушальные выплаты в размере 70 и 75 процентов от наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом (см. таблицу 5).

Таблица 5

Сопоставление расходов на паушальные выплаты в размере 70 и 75 процентов от наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом

(В тыс. долл. США)

<i>Паушальная сумма на оплату проезда</i>	<i>Январь — декабрь 2022 года</i>
В размере 70 процентов	22 150
Сметная сумма в размере 75 процентов	23 732

38. Как указано в таблице 5 выше, в 2022 году расходы на предоставление паушальных сумм в размере 70 процентов от наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом составили 22 150 000 долл. США, а сметные

расходы на предоставление паушальной суммы в размере 75 процентов от такого тарифа составили бы 23 732 000 долл. США, т.е. на 1 582 000 долл. США больше. В ответ на свой запрос Консультативный комитет был проинформирован о том, что таким образом удалось достичь экономии в размере 541 долл. США, или 21 процента, на каждого сотрудника, который выбрал получение паушальной суммы.

39. Отмечая незначительное влияние снижения во второй половине 2020 года доли сотрудников, выбравших получение паушальной суммы для поездок в отпуск на родину, для посещения семьи и в рамках субсидирования образования, до 88 процентов, что объясняется воздействием пандемии COVID-19, и увеличение этого показателя до 92 процентов в первой половине 2022 года, Консультативный комитет признает, что возврат к прежнему варианту предоставления паушальной суммы в размере 75 процентов может способствовать дальнейшему увеличению доли сотрудников, выбравших получение такой суммы (см. также пп. 7 и 8 выше, касающиеся статистической информации). Комитет считает, что решение о возвращении к прежнему варианту предоставления паушальной суммы в размере 75 процентов является вопросом политики, который должна решать Генеральная Ассамблея.

V. Заключение

40. Решения, которые предлагается принять Генеральной Ассамблее, излагаются в пункте 79 доклада Генерального секретаря. **Замечания и рекомендации Комитета, которые их касаются, приводятся в пунктах выше.**

Приложение

Данные о соблюдении правила о заблаговременном приобретении билетов в разбивке по структурам и категориям поездок, 1 июля 2020 года — 30 июня 2022 года

Структура	Соблюдение в отношении поездок, совершаемых в порядке пользования льготами		Соблюдение в отношении поездок в связи с кадровыми решениями		Соблюдение в отношении официальных поездок		Соблюдение в отношении поездок негражданского персонала	
	Нет	Да	Нет	Да	Нет	Да	Нет	Да
Объединенное представительство Организации Объединенных Наций в Гаити	40	60	68	32	83	17	71	29
Комитет по вопросу о пропавших без вести лицах на Кипре	н/п	н/п	н/п	н/п	33	67	н/п	н/п
Смешанная камеруно-нигерийская комиссия	н/п	н/п	61	39	70	30	н/п	н/п
Экономическая комиссия для Африки	71	29	63	37	89	11	н/п	н/п
Европейская экономическая комиссия	8	92	64	36	50	50	н/п	н/п
Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна	35	65	36	64	83	17	н/п	н/п
Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана	39	61	43	57	63	37	н/п	н/п
Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии	60	40	61	39	73	27	н/п	н/п
Международный остаточный механизм для уголовных трибуналов	36	64	59	41	66	34	н/п	н/п
Миссия Организации Объединенных Наций по проведению референдума в Западной Сахаре	80	20	58	42	91	9	63	37
Многопрофильная комплексная миссия Организации Объединенных Наций по стабилизации в Центральноафриканской Республике	93	7	71	29	88	13	28	72
Многопрофильная комплексная миссия Организации Объединенных Наций по стабилизации в Мали	69	31	61	39	86	14	36	64
Миссия Организации Объединенных Наций по стабилизации в Демократической Республике Конго	65	35	60	40	91	9	51	49
Канцелярия Координатора Организации Объединенных Наций по мерам реагирования на чрезвычайную ситуацию в связи с лихорадкой Эбола	н/п	н/п	100	0	н/п	н/п	н/п	н/п
Канцелярия Совместного специального представителя Организации Объединенных Наций и Лиги арабских государств по Сирии	100	0	71	29	98	2	н/п	н/п
Канцелярия Специального посланника Генерального секретаря по Бурунди	н/п	н/п	44	56	77	23	н/п	н/п
Канцелярия Специального координатора по развитию в Сахеле	н/п	н/п	100	0	92	8	н/п	н/п
Группа экспертов по Йемену	н/п	н/п	100	0	91	9	н/п	н/п
Система координаторов-резидентов	н/п	н/п	н/п	н/п	100	0	н/п	н/п
Региональный центр обслуживания в Энтеббе, Уганда	44	56	56	44	83	17	н/п	н/п
Канцелярия Специального советника Генерального секретаря по Кипру	0	100	33	67	63	38	н/п	н/п
Канцелярия Специального посланника Генерального секретаря по Йемену	100	0	68	32	91	9	н/п	н/п

Структура	Соблюдение в отношении поездок, совершаемых в порядке пользования льготами		Соблюдение в отношении поездок в связи с кадровыми решениями		Соблюдение в отношении официальных поездок		Соблюдение в отношении поездок негражданского персонала	
	Нет	Да	Нет	Да	Нет	Да	Нет	Да
Канцелярия Специального посланника Генерального секретаря по Африканскому Рогу	0	100	100	0	100	0	н/п	н/п
Канцелярия Специального посланника Генерального секретаря по району Великих озер	100	0	60	40	98	2	н/п	н/п
Канцелярия Специального посланника Генерального секретаря по Мьянме	н/п	н/п	50	50	61	39	н/п	н/п
Отделение Организации Объединенных Наций в Женеве	62	38	69	31	71	29	н/п	н/п
Отделение Организации Объединенных Наций в Найроби	42	58	27	73	71	29	н/п	н/п
Отделение Организации Объединенных Наций в Вене	50	50	60	40	45	55	н/п	н/п
Миссия Организации Объединенных Наций по содействию Афганистану	94	6	75	25	94	6	н/п	н/п
Миссия Организации Объединенных Наций по оказанию содействия Ираку	92	8	81	19	68	32	91	9
Смешанная операция Африканского союза — Организации Объединенных Наций в Дарфуре	100	0	66	34	93	7	77	23
Компенсационная комиссия Организация Объединенных Наций					38	63	н/п	н/п
Силы Организации Объединенных Наций по наблюдению за разъединением	100	0	50	50	59	41	61	39
Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде	60	40	46	54	65	35	н/п	н/п
Вооруженные силы Организации Объединенных Наций по поддержанию мира на Кипре	25	75	48	52	57	43	44	56
Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат)	63	38	54	46	54	46	н/п	н/п
Временные силы Организации Объединенных Наций в Ливане	34	66	37	63	69	31	50	50
Объединенное отделение Организации Объединенных Наций по миростроительству в Гвинее-Бисау	0	100	45	55	100	0	н/п	н/п
Временные силы Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности в Абее	70	30	69	31	84	16	67	33
Следственная группа Организации Объединенных Наций по содействию привлечению к ответственности за преступления, совершенные ДАИШ/«Исламским государством Ирака и Леванта»	100	0	82	18	91	9	75	25
Комплексная миссия Организации Объединенных Наций по оказанию содействия в переходный период в Судане	н/п	н/п	75	25	84	16	74	26
Центральные учреждения Организации Объединенных Наций	67	33	44	56	62	38	100	0
Объединенный пенсионный фонд персонала Организации Объединенных Наций	н/п	н/п	33	67	33	67	н/п	н/п
База материально-технического снабжения Организации Объединенных Наций в Бриндизи, Италия	33	67	52	48	61	39	н/п	н/п

<i>Структура</i>	<i>Соблюдение в отношении поездок, совершаемых в порядке пользования льготами</i>		<i>Соблюдение в отношении поездок в связи с кадровыми решениями</i>		<i>Соблюдение в отношении официальных поездок</i>		<i>Соблюдение в отношении поездок негражданского персонала</i>	
	<i>Нет</i>	<i>Да</i>	<i>Нет</i>	<i>Да</i>	<i>Нет</i>	<i>Да</i>	<i>Нет</i>	<i>Да</i>
Миссия Организации Объединенных Наций по поддержке осуществления Соглашения по Ходейде	100	0	77	23	92	8	95	5
Миссия Организации Объединенных Наций по делам временной администрации в Косово	100	0	22	78	39	61	13	87
Миссия Организации Объединенных Наций в Южном Судане	62	38	61	39	79	21	44	56
Группа военных наблюдателей Организации Объединенных Наций в Индии и Пакистане	83	17	67	33	77	23	47	53
Отделение Организации Объединенных Наций при Африканском союзе	0	100	55	45	86	14	н/п	н/п
Региональное отделение Организации Объединенных Наций для Центральной Африки	60	40	64	36	96	4	н/п	н/п
Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности	50	50	54	46	81	19	н/п	н/п
Отделение Организации Объединенных Наций для Западной Африки и Сахеля	67	33	65	35	88	12	20	80
Региональный центр Организации Объединенных Наций по превентивной дипломатии для Центральной Азии	100	0	100	0	79	21	н/п	н/п
Канцелярия Специального координатора Организации Объединенных Наций по ближневосточному мирному процессу	н/п	н/п	4	55	63	37	н/п	н/п
Канцелярия Специального координатора Организации Объединенных Наций по Ливану	н/п	н/п	50	50	70	30	н/п	н/п
Миссия Организации Объединенных Наций по поддержке в Ливии	50	50	57	43	89	11	67	33
Миссия Организации Объединенных Наций по содействию Сомали	38	63	68	32	82	18	54	46
Отделение Организации Объединенных Наций по поддержке в Сомали	53	47	66	34	84	16	82	18
Орган Организации Объединенных Наций по наблюдению за выполнением условий перемирия	0	100	22	78	13	87	28	72
Контрольная миссия Организации Объединенных Наций в Колумбии	58	42	58	42	76	24	20	80