



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
23 February 2015
Russian
Original: English

Шестьдесят девятая сессия

Пункт 132 повестки дня

Бюджет по программам

на двухгодичный период

2014–2015 годов

Нормы проезда воздушным транспортом

Доклад Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам

I. Введение

1. Консультативный комитет по административным и бюджетным вопросам рассмотрел доклад Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом (A/69/643 и Согг.1). Доклад Генерального секретаря представлен в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи 42/214, 45/248 A, 53/214, 63/268, 65/268 и 67/254 A и решениями 44/442 и 46/450, а также решением 57/589, в котором Ассамблея просила Генерального секретаря представлять ей свои доклады на двухгодичной основе. В ходе рассмотрения упомянутого доклада Комитет встречался с представителями Генерального секретаря, которые представили дополнительную информацию и разъяснения, а в заключение — письменные ответы, которые были получены 20 февраля 2015 года.

2. Консультативный комитет имел также в своем распоряжении, для его сведения, доклад Комиссии ревизоров об операциях Организации Объединенных Наций по поддержанию мира за 12-месячный период, закончившийся 30 июня 2014 года (A/69/5 (Vol. II)), в котором содержится информация о ревизии деятельности, связанной с официальными поездками в миротворческих операциях, проведенной Комиссией в ответ на просьбу Консультативного комитета.

3. В докладе Генерального секретаря (A/69/643 и Согг.1) приводится информация о поездках первым классом и исключениях из норм проезда воздушным транспортом, сделанных с разрешения Генерального секретаря, в том числе информация о причинах таких исключений и соответствующих дополнительных расходах. Доклад охватывает двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2014 года, и в нем приводятся сопоставительные статистические данные за двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2012 года, а также анализ тенденций за последние 10 лет.



II. Справочная информация

4. Консультативный комитет напоминает, что в своей резолюции 65/268 Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря в срочном порядке улучшить в Организации Объединенных Наций процесс управления поездками воздушным транспортом, в том числе путем осуществления мер, изложенных в приложении к указанной резолюции, и добиваться более эффективного и рационального использования ресурсов, выделяемых на проезд воздушным транспортом. Ассамблея просила Генерального секретаря представить ей в ходе первой части ее возобновленной шестьдесят шестой сессии доклад об осуществлении упомянутой резолюции и о практических шагах, предпринятых для повышения эффективности и результативности использования в Организации Объединенных Наций ресурсов, выделяемых на проезд воздушным транспортом. В ответ на эту просьбу Генеральный секретарь представил доклад о предложениях по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом (A/66/676), в котором содержатся его рекомендации относительно мер по повышению эффективности использования таких ресурсов в Организации Объединенных Наций. В своем соответствующем докладе (A/66/739) Консультативный комитет отметил, что он не возражает против большинства предложений Генерального секретаря, и высказал многочисленные комментарии и замечания по ним.

5. В своей резолюции 67/254 А Генеральная Ассамблея приняла к сведению доклады Генерального секретаря (A/66/676 и A/67/356) и одобрила выводы и рекомендации, содержащиеся в докладах Консультативного комитета (A/66/739 и A/67/636), с учетом положений указанной резолюции. В той же резолюции Ассамблея постановила, что сотрудники ниже уровня помощника Генерального секретаря, совершающие официальные поездки, могут путешествовать бизнес-классом, если продолжительность беспосадочного полета составляет 9 часов или более или если совокупное время в пути при полете с пересадкой составляет 11 часов или более с учетом времени пересадки, не превышающего два часа, при условии, что перелет к следующему месту назначения возобновляется в течение 12 часов. Ассамблея также постановила, что существующие нормы проезда воздушным транспортом и выплаты суточных членам органов и/или вспомогательных органов, комитетов, советов и комиссий Организации Объединенных Наций остаются неизменными.

6. В своем докладе (A/69/643 и Corr.1) Генеральный секретарь отмечает, что с целью обеспечения выполнения различных правил о персонале, касающихся норм проезда воздушным транспортом и исключений из них, он издал административную инструкцию ST/AI/2013/3.

III. Замечания и рекомендации

A. Исключения, сделанные с разрешения Генерального секретаря

7. В своей резолюции 67/254 А Генеральная Ассамблея отметила увеличение числа исключений из норм проезда воздушным транспортом и объема связанных с этим расходов в течение двухгодичного периода, закончившегося

30 июня 2012 года (см. A/67/356), и просила Генерального секретаря принять меры по ограничению числа случаев предоставления исключений, провести анализ тенденций в использовании исключений и представить предложения по ужесточению контроля в этой области не позднее шестьдесят девятой сессии Ассамблеи.

8. В своем докладе (A/69/643 и Согг.1) Генеральный секретарь приводит информацию о предоставленных ему Генеральной Ассамблеей полномочиях делать по его усмотрению исключения из норм проезда воздушным транспортом на индивидуальной основе в тех случаях, когда, по его мнению, существуют оправдывающие это особые обстоятельства, такие как: а) медицинские показания; б) поездки видных деятелей; с) поездки известных людей; d) утомительные поездки; е) поездки с целью оказания услуг по обеспечению личной охраны; или f) отсутствие мест в салоне установленного класса проезда.

9. В своем докладе Генеральный секретарь приводит также сводную информацию об исключениях, одобренных Генеральным секретарем для Организации Объединенных Наций и связанных с ней структур (там же таблицы 1 и 2) и отдельно для Организации Объединенных Наций (там же таблицы 3 и 4). Анализ приведенных в таблицах данных свидетельствует о том, что общее число разрешенных Генеральным секретарем в порядке исключения поездок первым классом и бизнес-классом для Секретариата и связанных с ним структур в период 2012–2014 годов продолжало увеличиваться: число санкционированных исключений выросло с 529 в 2010–2012 годах до 747 в 2012–2014 годах, или на 41,2 процента, при соответствующем увеличении дополнительных путевых расходов с 1 268 934 долл. США до 2 301 488 долл. США, или на 81,4 процента. Дополнительный анализ свидетельствует о следующем:

а) общее число санкционированных Генеральным секретарем в порядке исключения поездок первым классом сократилось на 36,5 процента — со 137 в период 2010–2012 годов до 87 в период 2012–2014 годов, хотя общие дополнительные расходы сократились в меньшей степени — с 616 782 долл. США до 607 998 долл. США, или на 1,4 процента. Консультативный комитет был проинформирован о том, что в 2013 году было изменено определение понятия «видный деятель», в соответствии с которым в эту категорию входят только действующие и бывшие главы государств и правительств, в результате чего некоторые заявки были переведены из категории поездок видных деятелей (имеют право на проезд первым классом) в категорию поездок известных людей;

б) однако что касается поездок бизнес-классом, то общее число исключений, сделанных для Секретариата и связанных с ним учреждений, выросло с 392 санкционированных исключений в период 2010–2012 годов до 660 — в период 2012–2014 годов, или на 68,4 процента, а дополнительные путевые расходы возросли с приблизительно 652 000 долл. США до 1,7 млн. долл. США соответственно;

с) большое число санкционированных в порядке исключения поездок бизнес-класса связаны с поездками известных людей, доля которых возросла непропорционально с 153 (39 процентов от общего числа санкционированных исключений в период 2010–2012 годов, составляющего 392) до 459 в период 2012–2014 годов, что составляет 70 процентов от общего числа санкционированных в период 2012–2014 годов исключений, составляющего 660. Что каса-

ется Секретариата, то число исключений для совершающих поездки известных людей возросло с 87 из в общей сложности 228 исключений (38,2 процента) в период 2010–2012 годов до 234 из в общей сложности 392 исключений (59,7 процента), санкционированных в период 2012–2014 годов (см. пункт 9(а) выше);

d) число исключений, санкционированных по другим причинам, существенно не изменилось, за исключением числа исключений, сделанных в отношении поездок сотрудников службы безопасности, которое возросло с 9 в период 2010–2012 годов до 25 в период 2012–2014 годов.

10. Консультативный комитет просил представить дополнительную информацию об общем числе поездок и соответствующих расходов, с тем чтобы получить более точное представление об общей деятельности, связанной с поездками, и о том, насколько значительным является число исключений и объем связанных с ними дополнительных расходов по сравнению с общим количеством поездок и объемом расходов, а также о последствиях изменений, внесенных в нормы проезда воздушным транспортом в августе 2013 года. Комитет был проинформирован о том, что такая информация отсутствует. Тем не менее ему была представлена ограниченная информация о расходах на билеты, зарегистрированных в восьми базах данных Комплексной системы управленческой информации (ИМИС), и о поездках, которые были организованы, билеты для которых были приобретены через агентство путешествий Центральных учреждений. Хотя представленные данные являются лишь ориентировочными, дающими лишь частичное представление о путевых расходах, они включены в приложение к настоящему докладу в справочных целях.

11. Консультативный комитет отмечает, что просьбы в отношении ограничения использования исключений и представления предложений об усилении контроля в этой области, содержащиеся в резолюции 67/254 А Генеральной Ассамблеи, не выполнены. Комитет рекомендует Ассамблее просить Генерального секретаря активизировать его усилия, направленные на инициативные действия по ограничению числа исключений и укреплению механизмов внутреннего контроля в этой связи и доложить о достигнутом прогрессе в его следующем докладе.

12. В пункте 14 своего доклада Генеральный секретарь отмечает, что средняя сумма дополнительных расходов на одну поездку для Секретариата увеличилась с 1641 долл. США в течение периода 2010–2012 годов до 2666 долл. США. Это увеличение объясняется двумя случаями экстренной медицинской репатриации сотрудников и глобальной тенденцией роста тарифов на авиабилеты. По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что если исключить два случая медицинской репатриации, то средние дополнительные расходы на одну поездку в течение периода 2012–2014 годов составят 2276 долл. США, при том что в период 2010–2012 годов они составляли 1641 долл. США. **Консультативный комитет придерживается мнения о том, что в будущих докладах следует представлять среднеарифметические значения и среднестатистические значения без аномальных значений для таких данных, с тем чтобы способствовать проведению более обоснованного сопоставления за определенный период времени.**

В. Поездки известных людей

13. В пункте 13 своего доклада Генеральный секретарь отмечает, что издание административной инструкции ST/AI/2013/3, в которой экономический класс устанавливается в качестве нормы проезда воздушным транспортом для лиц, не являющихся сотрудниками Организации и оказывающих ей услуги, привело в период 2012–2014 годов к увеличению числа просьб о предоставлении исключений, особенно для категории известных людей. В некоторых случаях относящиеся к этой категории лица ранее имели право на такую же норму проезда, как и сотрудники. Он далее отмечает, что большое число известных людей оказывают Организации услуги безвозмездно, в том числе посредством участия в основных совещаниях; участия в работе технических и консультативных комитетов в качестве их членов; а также внесения вклада в работу групп высокого уровня.

14. В этой связи Консультативный комитет напоминает, что в своем докладе о предложениях по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом (A/66/676), Генеральный секретарь предложил обязать всех лиц, не являющихся сотрудниками и членами комитетов и групп, включая консультантов и индивидуальных подрядчиков, совершать поездки экономическим классом. Консультативный комитет включил в свой соответствующий доклад информацию, представленную ему по его запросу в отношении того, кто будет включаться в категорию «все прочие совершающие поездки лица»¹ (A/66/739, пункты 17–20). Кроме того, хотя Комитет не возражал против предложенной меры, в своем докладе он отметил, что Генеральный секретарь не представил какого-либо обоснования в отношении других перечисленных категорий пассажиров, для которых применяются нормы проезда, отличающиеся от норм проезда, используемых для сотрудников и членов комитетов и групп, а также выразил мнение о том, что если Генеральный секретарь рассчитывает в будущем применять предлагаемую им меру не только в отношении категорий «консультанты» и «индивидуальные подрядчики», то необходимо будет представить Генеральной Ассамблее четкий анализ по каждой из перечисленных выше категорий персонала.

15. Консультативному комитету была представлена нижеследующая таблица, в которой приводятся данные об изменении числа исключений за период с 1996–1998 годов с разбивкой по категориям. Приведенные в таблице данные четко указывают на то, что увеличение числа исключений обусловлено увеличением количества поездок лиц, относящихся к категории «известные люди».

¹ Список включал следующие категории: заявитель, член семьи, консультант, практикант, стажер, участник совещания, субподрядчик, доброволец, представитель правительства, представитель наименее развитой страны, военный наблюдатель, полицейский наблюдатель, медицинский персонал, предоставляемый правительством гражданский персонал, предоставляемый правительством военный персонал, привлекаемый по контракту международный персонал, эксперт (за исключением экспертов высокого уровня) и советник.

**Число исключений из норм проезда воздушным транспортом
с разбивкой по категориям**

	1996– 1998	1998– 2000	2000– 2002	2002– 2004	2004– 2006	2006– 2008	2008– 2010	2010– 2012	2012– 2014
<i>Категория</i>	<i>годы</i>								
Медицинские показания	12	23	36	53	62	45	98	136	113
Отсутствие мест в обычном классе проезда	19	29	21	43	16	14	21	56	28
Видные деятели	23	31	43	60	16	35	57	72	30
Известные люди	19	14	16	48	22	27	58	153	459
Утомительная поездка	3	11	8	8	0	1	4	3	20
Обеспечение безопасности	24	28	24	26	35	56	73	94	93

16. По его запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что из 147 дополнительных, по сравнению с периодом 2010–2012 годов, исключений, санкционированных по категории «известные люди» в период 2012–2014 годов, 123 исключения (84 процента) были связаны с просьбами, поступившими из следующих шести структур: Департамента по экономическим и социальным вопросам (21 просьба); управления по координации гуманитарных вопросов (31 просьба); Экономической комиссии для Африки (41 просьба); Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (17 просьб); Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (6 просьб); и Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (7 просьб). Комитет был также проинформирован о том, что Департамент по экономическим и социальным вопросам и региональные комиссии пользуются возможностями Организации Объединенных Наций для созыва совещаний, которая служит форумом для дискуссий по вопросам политики в целях информирования межправительственных органов и содействия проведению переговоров и заключению соглашений между государствами-членами, а также содействия осуществлению политики и/или разработке правовых документов, норм и стандартов в различных сферах развития. Известные люди, принимающие участие в таких совещаниях, являются либо действующими, либо бывшими государственными должностными лицами высокого уровня, учеными и профессорами и иными лицами, которые внесли существенный вклад в проведение таких совещаний без каких-либо расходов для Организации и в значительной степени содействовали достижению успешных результатов таких совещаний. Кроме того, таким известными людям зачастую приходится совершать поездки из отдаленных мест, и поэтому требование путешествовать в экономическом классе приведет к тому, что они менее охотно будут совершать поездки для участия в таких совещаниях.

17. По его запросу Консультативный комитет был также проинформирован о том, что в течение периода 2012–2014 годов Секретарит отклонил 72 официальные просьбы о предоставлении исключений, представленные Канцелярией заместителя Генерального секретаря по вопросам управления. Кроме того, руководители административных канцелярий, департаментов/управлений, представляющих просьбы, также анализируют определенные случаи и могут на уровне департамента принимать решения не представлять официальные

просьбы о предоставлении исключений. В связи с этим невозможно было получить информацию об общем числе отклоненных просьб, поскольку сводный учет таких просьб централизованно не ведется.

18. Принимая во внимание определение понятия «известный человек», содержащееся в пункте 12(d) доклада Генерального секретаря, Консультативный комитет просил дать дополнительные разъяснения по поводу причин отнесения к категории «известные люди» таких должностных лиц, как личный помощник, юрисконсульт, советник, пресс-секретарь, как указано в различных приложениях к докладу. Комитет был проинформирован о том, что исключения санкционируются с учетом конкретных функций лиц, о которых идет речь: например, исключение было санкционировано для совершающего поездку лица, выступавшего в качестве представителя председателя комиссии исходя из нормы проезда для председателя соответствующей комиссии. **Консультативный комитет придерживается мнения о том, что такой подход может привести к применению неправильных норм проезда воздушным транспортом.**

19. С учетом вышеизложенного Консультативный комитет придерживается мнения о том, что необходимо уточнить критерии определения статуса «известного человека» и что следует дать более строгие определения и последовательно применять их, с тем чтобы обеспечить более упорядоченный, систематический и эффективный процесс принятия решений по просьбам о предоставлении исключений из норм проезда воздушным транспортом. В связи с этим Комитет рекомендует Генеральной Ассамблее рассмотреть вопрос об установлении четкого определения и общего набора критериев для определения статуса лиц, относящихся к категории «известные люди», и просить Генерального секретаря представить ей на рассмотрение предложения в этой связи.

С. Вариант паушальной выплаты

20. В своей резолюции 67/254 А Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря включить в его доклад о нормах проезда воздушным транспортом, который должен был быть представлен Ассамблее на ее шестьдесят девятой сессии, анализ последствий осуществления ее решения снизить ставку для определения суммы паушальной выплаты с 75 процентов до 70 процентов наименее ограничительного тарифа на проезд экономическим классом, и внести дополнительные предложения по модификации механизма паушальных выплат. Запрошенная информация приводится в пунктах 29 и 30 приложения XXII к докладу Генерального секретаря (A/69/643).

21. В пункте 22 приложения XXII к его докладу (A/69/643 и Согг.1) Генеральный секретарь отмечает, что в настоящее время нет готовых для использования достоверных и полных данных о показателе использования паушальной выплаты и экономии средств, непосредственно полученной в результате изменений, внесенных в вариант выплаты паушальной суммы. Однако он указывает, что выборочные данные по восьми пунктам назначения, для поездок в которые в Центральных учреждениях наиболее широко используется вариант паушальной выплаты, свидетельствуют о том, что снижение нормативной ставки на 5 процентных пунктов привело к уменьшению суммы паушальных выплат как минимум на 6,7 процента. Кроме того, показатель использования паушальной

выплаты по-прежнему составляет приблизительно 93 процента, и значительного снижения показателя использования варианта паушальной выплаты по сравнению с вариантом приобретения билетов и представления соответствующих льгот Организацией отмечено не было.

22. Генеральный секретарь также отмечает, что, поскольку изменение в порядок использования варианта паушальной выплаты было внесено всего лишь год назад, в местах службы с 24-месячным циклом отпусков на родину воспользоваться правом на отпуск на родину могла лишь приблизительно половина отвечающих соответствующим требованиям сотрудников. В связи с этим, прежде чем рассматривать какие-либо предложения о дальнейших изменениях, необходимо, чтобы было накоплено больше опыта и прошло больше времени, для того чтобы анализировать данный вопрос. Он рекомендует сохранить ставку для расчета суммы паушальной выплаты на уровне 70 процентов от наименее ограничительного тарифа для проезда экономическим классом по крайней мере до первой части возобновленной семидесятой сессии Генеральной Ассамблеи, когда будет представлено предложение на основе приобретенного дополнительного опыта и его анализа. **Консультативный комитет не возражает против предложения Генерального секретаря.**

23. Кроме того, Генеральный секретарь отмечает, что использование варианта паушальной выплаты позволяет сократить объем административной работы, связанной с оформлением билетов и обработкой требований о возмещении расходов на оплачиваемые поездки, что позволяет сократить расходы по персоналу. **Консультативный комитет придерживается мнения о том, что следует поощрять более широкое использование сотрудниками варианта паушальной выплаты.**

24. По мнению Генерального секретаря, для того чтобы Организация могла продолжать получать выгоду от использования варианта паушальной выплаты, сумма такой выплаты должна оставаться достаточно привлекательной для подавляющего большинства сотрудников, т.е. такой, чтобы они выбирали паушальную выплату вместо приобретения авиабилетов Организацией, но в то же время она должна быть по-прежнему такой, чтобы обеспечивалась затратноэффективность и для Организации. **Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря провести дополнительный анализ с целью поиска правильного соотношения между эффективностью, которая может быть достигнута путем дальнейшего уменьшения суммы паушальной выплаты, и повышением расходов, обусловленным уменьшением числа сотрудников, желающих использовать вариант паушальной выплаты, включая административные расходы на оформление билетов, и представить информацию о результатах этого анализа в его следующем докладе. В этом исследовании следует также учесть и снижение объема административной работы, связанной с использованием варианта паушальной выплаты, и сделать оценку такого снижения.**

D. Общее количество поездок воздушным транспортом и соответствующие расходы

25. В своей резолюции 65/268 Генеральная Ассамблея с озабоченностью отметила отсутствие сводных и всеобъемлющих данных о поездках воздушным транспортом по всей системе Организации Объединенных Наций. В резолюции 67/254 А Ассамблея подчеркнула важность предоставления достоверных, полных и всеобъемлющих данных как основы для разумного управления и эффективного надзора за всеми расходами, связанными с поездками воздушным транспортом. В своей резолюции 65/268 Ассамблея просила представить такую информацию в контексте бюджета по программам, в том числе подробные данные с разбивкой по разделам бюджета и платежам в рамках системы паушальной выплаты. В резолюции 67/254 Ассамблея подтвердила свою просьбу, отметив, что Генеральный секретарь не представил запрошенную информацию. Однако Секретариат отметил, что он не может представить запрошенную информацию из-за недостатков и раздробленности информационных систем.

26. В своей резолюции 65/268 Генеральная Ассамблея просила также Генерального секретаря предложить механизм, позволяющий эффективно отслеживать в Секретариате все расходы, сопряженные с коммерческими воздушными перевозками. В ответ на эту просьбу Генеральный секретарь в пункте 67 своего доклада о предложениях по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом (A/66/676), отметил, что требования в отношении эффективного отслеживания всех расходов, связанных с коммерческими пассажирскими авиаперевозками, полностью учтены при разработке модуля поездок системы «Умоджа», и, кроме того, ожидается что внедрение системы «Умоджа» в Центральных учреждениях, отделениях вне Центральных учреждений, региональных комиссиях, миссиях по поддержанию мира и специальных политических миссиях позволит надлежащим образом отслеживать и классифицировать все расходы на поездки воздушным транспортом.

27. В своем докладе (A/67/695) Управление служб внутреннего надзора (УСВН) отмечает, что поездки составляют одну из наиболее важных категорий расходов Организации, однако практика прошлых лет показывает, что получить сводные и всеобъемлющие данные о расходах на поездки воздушным транспортом в рамках всей Организации Объединенных Наций трудно из-за ограниченности возможностей информационных систем. В сотрудничестве с Управлением по планированию программ, бюджету и счетам УСВН подсчитало, что расходы на поездки (включая стоимость авиабилетов, суммы паушальных выплат, суточные, терминальные расходы и расходы на перевозку) в Центральных учреждениях и региональных комиссиях за двухгодичный период 2010–2011 годов составили приблизительно 535 млн. долл. США; расходы на поездки в специальных политических миссиях за двухгодичный период 2010–2011 годов составили 40 млн. долл. США; а в миссиях по поддержанию мира за финансовые годы, закончившиеся 30 июня 2010 года и 30 июня 2011 года, — 91 млн. долл. США и 103 млн. долл. США, соответственно. Таким образом, общая сумма расходов на поездки по Организации Объединенных Наций за двухгодичный период составила, по расчетам, примерно 769 млн. долл. США.

28. Консультативный комитет просил представить дополнительные сведения об информации, использованной для подготовки бюджетной сметы в отношении ресурсов, связанных с поездками. Он был проинформирован о том, что смета расходов для бюджетных целей была представлена подразделениями, занимающимися поездками, и агентствами путешествий в различных местах службы. Кроме того, данные о стоимости билетов, использованные для целей составления бюджета и основанные на информации о типичных датах поездок и маршрутах, отличались от фактической стоимости билетов. Секретариат считал разумным обеспечить, что суммы расходов, использованные для составления бюджета, не были ниже сумм фактических расходов на билеты, поскольку в противном случае это привело бы к бюджетному дефициту, что могло бы поставить под угрозу осуществление программ. В связи с этим в данных, представленных для целей составления бюджета, не учитывались билеты со значительными ограничениями, а также не учитывалось ограниченное наличие билетов или сезонные колебания. **Консультативный комитет обеспокоен тем, что применяемый подход, вероятно, может привести к завышению бюджета. Кроме того, с учетом отсутствия достоверной информации о расходах на поездки неясно, каким образом обеспечивается контроль за расходами на поездки и их регулирование, надзор и подотчетность руководителей и как гарантируется эффективность механизмов внутреннего контроля (см. пункт 35 ниже).**

29. Консультативный комитет вновь заявляет, что ресурсы, выделяемые на официальные поездки, следует использовать благоразумно в интересах Организации и что, прежде чем санкционировать официальную поездку как средство для осуществления утвержденной деятельности, следует в полной мере учесть ее затратоэффективность и то, как продолжительное отсутствие на рабочем месте скажется на производительности, чтобы определить, нельзя ли использовать другие формы обеспечения представительства и способы связи. Комитет также подчеркивает, что главным критерием при санкционировании официальных поездок должно быть существование необходимости встречи лицом к лицу для осуществления мандата. Если такой необходимости нет, то следует прибегать к альтернативным методам (A/66/739).

Е. Сфера охвата и содержание

30. Консультативный комитет считает важным предоставление Генеральной Ассамблее подробной информации об исключениях, санкционированных Генеральным секретарем в соответствии с предоставленными ему дискреционными полномочиями. Однако Комитет придерживается мнения о том, что такая информация должна сопровождаться данными об общей деятельности, связанной с поездками, и соответствующих расходах как на уровне организаций, так и на уровне департаментов, с тем чтобы Ассамблея имела полную картину ситуации и могла проводить обоснованный анализ тенденций.

31. Консультативный комитет также считает, что Генеральной Ассамблее следует представлять информацию и анализ в отношении финансовых последствий многочисленных мер, принятых в целях совершенствования управления поездками воздушным транспортом в соответствии с резолюцией 65/268 Ассамблеи, с тем чтобы Ассамблея могла лучше оценивать достигнутые успехи и делать корректировки по мере необходимости. Кроме того, как указано в пунктах 23–26 выше, Ассамблея неоднократно просила представлять ей более всеобъемлющую и качественную информацию в отношении общих расходов на поездки в целях содействия осуществлению надзора и принятию решений о выделении ресурсов на официальные поездки (см. резолюции Ассамблеи 65/268, раздел IV, пункт 13, и 67/254 А, раздел VI, пункт 6).

32. В пункте 67 своего доклада о предложениях по более эффективному и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом (A/66/676), Генеральный секретарь отметил, что после внедрения модуля поездок системы «Умоджа», полный ввод в действие которой в Секретариате, включая полевые миссии, запланирован к концу 2015 года, будет иметься и будет легко доступна подробная информация о деятельности, связанной с поездками, и расходах на поездки. **Консультативный комитет надеется, что такая информация будет, среди прочего, включать всеобъемлющую информацию о количестве, частоте и цели поездок воздушным транспортом и классе проезда воздушным транспортом (первый класс/бизнес-класс/экономический класс), числе поездок, совершенных департаментом/управлением/миссией, фактических и запланированных расходах и о соблюдении утвержденных правил в отношении поездок, в частности в отношении заблаговременного приобретения билетов и разрешенного класса проезда воздушным транспортом, а также информацию об индивидуальных заявках на поездки, запланированных поездках и расходах на поездки, в частности информацию о датах бронирования, датах поездок, маршрутах и числе дней проезда, категории персонала и характере командировок.**

33. Консультативный комитет считает, что узкая направленность доклада Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом, который почти полностью посвящен информации об исключениях из норм проезда воздушным транспортом, более не отвечает требованиям Генеральной Ассамблеи. Отмечая ограничения, присущие существующим информационным системам, Комитет разочарован тем, что не были приложены более энергичные усилия для того, чтобы хотя бы частично и с использованием имеющихся данных удовлетворить неоднократные просьбы Ассамблеи о представлении достоверной информации об общих расходах на поездки, с тем чтобы содействовать ей в рассмотрении бюджета по программам, с учетом задержек с внедрением системы «Умоджа».

34. С учетом предстоящего внедрения модуля поездок системы «Умоджа», который обеспечит наличие подробной информации, Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря расширить сферу охвата и улучшить содержание доклада Генерального секретаря, с тем чтобы он включал, помимо ныне представляемой информации об исключениях, санкционированных Генеральным секретарем, всеобъемлющую информацию о деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, по всему Секретариату, включая отделе-

ния вне Централъных учреждений и миротворческие операции, а также о расходах, связанных с поездками воздушным транспортом, по всем источникам финансирования. При подготовке своего доклада Генеральному секретарю следует учитывать положения и просьбы, содержащиеся в резолюциях 65/268 и 67/254 А Ассамблеи, замечания и рекомендации, сделанные по результатам ревизий надзорных органов, и все прочие относящиеся к этому факторы.

Е. Надзор и механизмы внутреннего контроля

35. Консультативный комитет придерживается мнения о том, что важно обеспечивать наличие эффективных механизмов внутреннего контроля, надлежащее применение правил в отношении поездок воздушным транспортом и максимально экономичное использование ресурсов, выделяемых на поездки. Сюда относится, например, обеспечение должного учета альтернативных форм обеспечения представительства и способов связи до выдачи разрешения на поездку, заблаговременного приобретения билетов, когда это возможно, и того, чтобы сотрудники, участвующие в мероприятиях, связанных с профессиональной подготовкой, совершали поездки в экономическом классе, независимо от продолжительности поездки. Комитет считает, что для решения этого вопроса необходимо провести проверку результативности деятельности, связанной с поездками, по всему Секретариату. С этой целью Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря поручить Управлению служб внутреннего надзора Секретариата провести проверку результативности всей деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, по всему Секретариату, включая отделения вне Централъных учреждений и миротворческие операции, посвященную надлежащему применению правил в отношении поездок воздушным транспортом и экономичному использованию ресурсов, выделяемых на поездки, по всем источникам финансирования.

Ревизия деятельности, связанной с поездками в миротворческих операциях, проведенная Комиссией ревизоров

36. Как указано в пункте 2 выше, в докладе Комиссии ревизоров об операциях Организации Объединенных Наций по поддержанию мира за период, закончившийся 30 июня 2014 года, приводится информация о результатах ревизии деятельности, связанной с официальными поездками в миротворческих операциях, проведенной Комиссией в ответ на просьбу Консультативного комитета (A/69/5 (Vol. II), пункты 55–82). Комиссия сделала, в частности, следующие основные выводы:

- а) расходы на официальные поездки увеличились с 46,42 млн. долл. США в 2011/12 году до 65,55 млн. долл. США в 2013/14 году, что отражает перерасход средств на 25 процентов;
- б) плохо соблюдается правило о заблаговременном приобретении билетов;
- с) не обеспечивается должный контроль за выдаваемыми сотрудникам авансами на поездки и надлежащее возмещение таких авансов;

d) имеются расходы при приобретении билетов, которые можно избежать.

Консультативный комитет вернется к данному вопросу в контексте рассмотрения им предложений Генерального секретаря по бюджетам операций по поддержанию мира на 2015/16 год.

Выполнение рекомендаций Управления служб внутреннего надзора

37. В своей резолюции 65/268 Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря поручить Управлению служб внутреннего надзора Секретариата провести всеобъемлющую проверку всей деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, и соответствующей практики.

38. В своем докладе о всеобъемлющей проверке деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, и соответствующей практики (A/67/695) УСВН отмечает, что всеобъемлющая проверка деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, и соответствующей практики охватывала деятельность, связанную с поездками воздушным транспортом, в Центральных учреждениях, Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве, Отделении Организации Объединенных Наций в Вене, Отделении Организации Объединенных Наций в Найроби, Миссии Организации Объединенных Наций по стабилизации в Демократической Республике Конго и Миссии Организации Объединенных Наций по оказанию содействия Ираку. Проверка включала: а) оценку хода выполнения положений резолюции 65/268, касающихся эффективного и экономичного использования ресурсов, выделяемых на поездки воздушным транспортом; б) определение адекватности и эффективности процессов приобретения услуг по управлению пассажирскими авиаперевозками и делегирования полномочий на предоставление исключений из установленных норм проезда воздушным транспортом; с) определение всех расходов на проезд воздушным транспортом и на паушальные выплаты имеющим на них право сотрудникам; а также d) проведение анализа затрат и выгод варианта паушальной выплаты. УСВН вынесло в общей сложности 22 рекомендации по укреплению механизмов внутреннего контроля, причем Секретариат согласился со всеми рекомендациями.

39. В приложении XXII к докладу Генерального секретаря (A/69/643 и Согг.1) приводится информация о выполнении рекомендаций, содержащихся в докладе УСВН о всеобъемлющей проверке деятельности, связанной с поездками воздушным транспортом, и соответствующей практики (A/67/695), и в отношении варианта паушальной выплаты. В своем докладе Генеральный секретарь отмечает, что Департамент по вопросам управления, насколько это возможно, выполнил рекомендации, содержащиеся в докладе УСВН. Консультативный комитет отмечает, что в ряде случаев отмечается, что полное выполнение и/или автоматизация зависит от внедрения системы «Умоджа». **Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря представить подробную обновленную информацию о выполнении рекомендаций УСВН в его следующем докладе после введения в действие системы «Умоджа».**

Г. Прочие вопросы

Нормы проезда воздушным транспортом в Организации Объединенных Наций

40. Консультативный комитет отмечает, что в последние годы многие авиакомпании существенно уменьшили салоны первого класса или полностью отказались от них на своих авиалайнерах и стали использовать несколько вариантов улучшенного бизнес-класса или экономического класса. Кроме того, разница между уровнем обслуживания в первом классе и в бизнес-классе в ряде случаев сведена к минимуму, и растет также число предлагаемых вариантов поездок премиальным экономическим классом. С учетом быстро происходящих в индустрии авиаперевозок изменений, обусловленных растущим объемом авиаперевозок и непрерывным совершенствованием техники, а также с учетом высокой конкуренции на рынках пассажирских авиаперевозок Комитет придерживается мнения о том, что важно постоянно следить за изменениями, происходящими в индустрии перевозок и в классах проезда. **Консультативный комитет в связи с этим рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря провести анализ изменений, произошедших за определенное время в индустрии авиаперевозок. По его итогам Генеральному секретарю следует сделать оценку норм проезда в Организации Объединенных Наций в отношении класса проезда воздушным транспортом и представить предложения по этому вопросу, если на то будут основания.**

Премиальные мили для часто летающих пассажиров

41. Консультативный комитет напоминает, что по итогам проведенного Генеральным секретарем всеобъемлющего обзора возможности применения премиальных миль, начисляемых часто летающим пассажирам, для официальных поездок в Организации Объединенных Наций был сделан вывод о том, что Организация Объединенных Наций не сможет получить никакой экономии в случае введения официальной программы использования премиальных миль, начисляемых часто летающим пассажирам, для оплаты официальных поездок (A/66/676, пункт 64). **Отмечая вывод, сделанный Генеральным секретарем, Комитет тем не менее призывает Генерального секретаря продолжать следить за передовой отраслевой практикой и опытом национальных правительств в этой сфере.**

42. В связи с вопросом о том, используются ли накопленные сотрудниками за официальные поездки премиальные мили, начисляемые часто летающим пассажирам, на приобретение билетов для официальных поездок или для повышения класса обслуживания по билетам, приобретенным для проезда классом ниже установленного нормой проезда, Консультативный комитет был проинформирован о том, что такие данные в настоящее время отсутствуют, поскольку нет регулируемой программы поощрения часто летающих пассажиров. Однако после того, как Генеральная Ассамблея в пункте 2 раздела VI ее резолюции 67/254 А одобрила выводы и рекомендации, содержащиеся в докладе Консультативного комитета (A/66/739), Управление людских ресурсов приступило к работе по обновлению информационного циркуляра о поездках. В соответствии с пунктом 11 доклада Комитета (A/66/739) сотрудникам дано указание не использовать для личных поездок никакие мили, начисленные им за частые перелеты в связи с выполнением официальных функций от имени Организации, и

рекомендовано использовать, когда это возможно, такие премиальные мили, начисляемые часто летающим пассажирам, для оплаты официальных поездок. Организация полагается на честность сотрудников в использовании премиальных миль, накопленных за официальные поездки. **Консультативный комитет рекомендует Генеральной Ассамблее просить Генерального секретаря включить в его следующий доклад информацию об использовании премиальных миль, начисляемых часто летающим пассажирам, для приобретения билетов для официальных поездок или повышения класса обслуживания в таких поездках.**

Приложение

Данные о расходах на поездки

Таблица 1

Расходы на поездки в Центральных учреждениях и отделениях вне Центральных учреждений^a за период с 1 января 2012 года по 31 декабря 2013 года

(В долл. США)

Регулярный бюджет	Стоимость билетов	Расходы, не связанные с приобретением билетов	Общая сумма расходов на поездки
Регулярный бюджет	108 710 440	73 760 673	182 471 113
Операции по поддержанию мира ^b	34 285 098	8 352 782	42 637 880
Всего	142 995 538	82 113 455	225 108 993

^a Отделение Организации Объединенных Наций в Женеве, Отделение Организации Объединенных Наций в Вене, Отделение Организации Объединенных Наций в Найроби, Экономическая комиссия для Африки, Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии.

^b Данные за период с 1 января 2012 года по 31 декабря 2013 года (2013/14 год).

Таблица 2

Расходы на поездки, связанные с заявками на поездки, обработанными в одной из восьми баз данных Комплексной системы управленческой информации (ИМИС), включая расходы по регулярному бюджету и из внебюджетных источников, и расходы на поездки сотрудников, а также поездки представителей^a

(В долл. США)

Место службы	1 июля 2010 года — 30 июня 2012 года	1 июля 2012 года — 30 июня 2014 года
Экономическая комиссия для Африки	13 522 950,34	13 791 992,08
Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна	9 756 401,24	8 332 671,45
Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана	11 664 377,90	12 005 866,48
Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии	2 399 911,19	2 935 022,05
Центральные учреждения Организации Объединенных Наций	135 427 421,24	114 028 811,90
Отделение Организации Объединенных Наций в Женеве	90 911 934,52	74 706 175,27
Отделение Организации Объединенных Наций в Вене	15 005 422,87	15 372 706,63
Отделение Организации Объединенных Наций в Найроби	53 946 282,06	54 674 896,16
Всего	332 634 701,36	295 848 142,02

^a Включая расходы на приобретение билетов и расходы, не связанные с приобретением билетов. Расходы, не связанные с приобретением билетов, включают: суточные, терминальные расходы и прочие расходы, в частности расходы на оплату сверхнормативного багажа, сборов за участие в конференциях, оформления виз, услуг телефонной связи/ Интернета и аэропортовых сборов.

Таблица 3
**Информация по Центральным учреждениям Организации
 Объединенных Наций о поездках за 2014 и 2013 годы на основе
 данных о поездках, которые были организованы и для которых
 билеты были приобретены через агентство путешествий
 Центральных учреждений**

<i>Статистические данные</i>	<i>2014 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>Разница (в процентах)</i>
Билеты			
Общая стоимость билетов	43 300 000 долл. США	45 700 000 долл. США	(5,3)
Количество приобретенных билетов	16 426 долл. США	15 809 долл. США	3,9
Средняя цена билета	2 636 долл. США	2 893 долл. США	(8,9)
Мили			
Общая протяженность полетов в милях	114 400 000 долл. США	109 000 000 долл. США	4,9
Средняя стоимость на одну милю	0,38 долл. США	0,42 долл. США	(9,7)