



财务委员会

Distr.: General
17 April 2026
Chinese
Original: English

第三十一届会议

2026年7月7日至10日，金斯敦

临时议程* 项目14

2025年飞机舱位标准报告

飞机舱位标准

秘书长的报告

1. 财务委员会在其报告([ISBA/29/A/9-ISBA/29/C/20](#))所载决定中要求秘书长参照联合国秘书长发布的相应报告，¹在当前和今后所有拟议预算中附上关于飞机旅行舱位标准的报告，本文件系根据该决定提交财务委员会。
2. 财务委员会于2025年7月举行第三十届会议期间收到关于飞机旅行舱位标准的报告([ISBA/30/FC/2](#))。报告载列2023-2024年预算期间秘书处成员所有航空旅行的详细费用及所用舱位等级。
3. 秘书处提议每年编写一次关于飞机旅行舱位标准的报告。该提议基于双年度报告周期与预算请求周期不一致这一事实，理由是在财务委员会审议拟议预算这一年编写的报告仅能涵盖上一预算期间的部分内容，导致第二年的部分内容未能写入报告。因此，本报告仅涵盖2025年。
4. 国际旅行是履行海管局授权的重要环节，反映了海管局的工作性质以及总部设在直飞主要目的地航线有限的岛屿这一业务现实情况。本报告概述了海管局的旅行政策，并按以下类别列出2025年航空旅行费用细目：
 - (a) 工作人员出差旅行；
 - (b) 工作人员及其合格家庭成员的应享待遇旅行；

* [ISBA/31/FC/L.1](#)。

¹ 联合国秘书长的相应报告每2年发布一次，最近的报告是 [A/79/628](#)。



(c) 由海管局自愿信托基金资助的旅行；

(d) 咨询人和个体订约人、实习生或长期借调到秘书处的人员、咨询委员会成员或参加海管局讲习班、专项活动和其他活动的成员国代表的旅行。

一. 海管局旅行政策

5. 海管局秘书处工作人员的飞机旅行舱位标准受海管局行政指示 [ISBA/ST/AI/2020/6](#) 约束。海管局在制定旅行政策时，考虑到自身的业务情况和特点，同时酌情与联合国所适用的原则保持一致。为此，海管局对乘坐公务舱实行双重门槛：凡单程航行时间达 9 小时及以上，或多程航行包括中转候机时间在内的总时长超过 11 小时，均可获准乘坐公务舱。除非赞助方提供更高级舱位，否则外部资助的旅行或为培训目的的旅行，不论航程长短，一律须乘坐经济舱。

6. 关于应享待遇旅行，海管局根据国际公务员制度委员会(公务员制度委员会)的建议，为工作人员的回籍假旅行、探亲假旅行、教育补助金探亲旅行或派任、返国或离职旅行提供 75%一笔总付选项。应当指出，在这方面，海管局的一次总付政策对工作人员的利好程度不及联合国适用的政策，反映出海管局在管理旅行支出方面致力于树立成本意识。

7. 对于咨询人和个体订约人、实习生或长期借调到秘书处的人员、海管局咨询委员会或附属机构成员或参加海管局讲习班和会议的成员国代表，不论旅程长短，飞机舱位标准均为经济舱。可基于医疗理由或有关旅行人员的资历对这项政策作例外处理，但由信托基金资助的旅行除外，此类旅行不允许任何例外(见 [ISBA/ST/AI/2020/6](#)，第 15 节)。

二. 采购旅行服务

8. 自 2020 年以来，海管局一直通过 Travel Edge 采购飞机旅行服务；该公司系根据成本效益和服务质量选定的国际公认全球性旅行社。采用全球性旅行社而非当地供应商反映了海管局旅行需求的国际性质，也反映了牙买加当地旅行市场能力有限，难以提供所需复杂程度和业务量的航线服务。该旅行社提供专属支持、有竞争力的票价方案、机票跟踪和退款管理、非办公时间紧急援助以及 45 天的信贷安排。

9. 在能证明自助售票和网上购票比通过经核准的旅行代理商购票更具成本效益的情况下，海管局也会采用这些购票方式。

10. 鉴于海管局的总体旅行量与大型国际组织相比相对较小，海管局无法谈判航空公司折扣协议，也无法享受基于数量的票价减让。这属于海管局业务规模及性质所决定的固有结构性限制，而不能归咎于旅行管理做法。

11. 保持成本效益的一个重要因素是提前购票。为促进提高成本效益，秘书长在 2021 年发布指示，要求在公务差旅开始前至少提前 16 个日历日完成机票购买。凡无法在启程前 16 个日历日最后敲定的公务差旅安排，均须由相关部门负

责人说明理由。具体做法是在提交旅行核准书时添加解释性附注。此外，已批准的旅行核准书如需任何改动，须由相关部门负责人或行政事务办公室主任通过电子邮件说明理由并予以核证。

三. 2025 年航空旅行费用明细

12. 本节按类别分析了 2025 年航空旅行费用。

A. 工作人员出差旅行

13. 2025 年，秘书长和工作人员共进行了 65 次与执行任务有关的公务差旅，包括参加讲习班和会议，费用总额为 335 130 美元(仅机票费用，不包括每日生活津贴)。其中 28 次乘坐经济舱，37 次乘坐公务舱。未批准任何对政策的例外。有一些人自愿降级到经济舱或高级经济舱，主要原因在于所需日期和目的地的航班舱位可订情况。² 附件一表 1 载列了按舱位等级分类的出差旅行细目。

B. 工作人员及其合格家庭成员的应享待遇旅行

14. 应享待遇旅行是指工作人员及其合格家庭成员的回籍假旅行、探亲假旅行、教育补助金探亲旅行、派任、返国或离职旅行。有些形式的应享待遇旅行(教育补助金探亲旅行)无论时间长短，一律须乘坐经济舱。

15. 2025 年，秘书长和工作人员共进行了 42 次应享待遇旅行，费用总额为 230 543 美元(仅为机票费用，不包括每日生活津贴)。其中 8 次乘坐经济舱，34 次乘坐公务舱。未批准任何对政策的例外。在 19 例(约 45%)中，工作人员选择了一笔总付办法。附件一表 2 载列了按舱位等级分类的应享待遇旅行细目。

C. 咨询人和个体订约人、实习生或长期借调到秘书处的人员、咨询委员会成员或成员国代表的旅行

16. 本类别主要涵盖专家和代表参加海管局举办的讲习班、研讨会和会议的旅行，包括利用海管局管理的项目资金或预算外资金组织的活动。按照惯例，所有这些旅行都乘坐经济舱。2025 年，共资助了 44 名专家参加讲习班和其他活动。为这些旅行购买机票的支出总额为 93 840 美元。附件一表 3 载列了这一类别的旅行细目。

D. 由海管局自愿信托基金资助的旅行

17. 根据海管局管理的自愿信托基金各自的职权范围，³ 符合资格的理事会、财务委员会、法律和技术委员会成员可申请财政补助以参加海管局会议。2025 年，自愿信托基金共出资购买 35 张机票，总支出为 63 452 美元。根据既定政策，所

² ISBA/ST/AI/2020/6 号行政指示第 4.9 段规定，工作人员若自愿从公务舱降级，可换取更多中途停留休息津贴，以此作为激励措施。

³ 相关基金包括：支持来自发展中国家的理事会成员参加理事会会议的自愿信托基金(见 ISBA/23/A/13 和 ISBA/27/A/8-ISBA/27/C/36)；支付来自发展中国家的法律和技术委员会成员和来自发展中国家的财务委员会成员参加所属委员会会议费用的自愿信托基金(见 ISBA/23/A/12)。

有旅行都乘坐经济舱。附件二表 1 至表 4 载列了按届会分列的获资助人员国籍及旅行总次数明细。

四. 意见和建议

18. 鉴于海管局总部的地理位置，除前往纽约联合国总部外，工作人员须前往的目的地的行程极少低于为公务舱飞机旅行设定的双重门槛。例如，凡是经由美利坚合众国或欧洲中转前往后续目的地的行程，均会自动获得乘坐公务舱的资格。

19. 本报告提出的一些主要考虑如下：

(a) 出于费用原因，秘书处没有加入联合国“团结”企业资源规划工具。秘书处的企业资源规划工具也不包括旅行模块(同样出于费用原因)。因此，所有旅行都必须人工处理，既费时又费力；

(b) 牙买加旅行市场的竞争有限，海管局的旅行业务规模小，而且主要航线存在垄断或近乎垄断的情况，这意味着很难获得量大折扣或特价票；

(c) 过去几年机票价格大幅上涨，且几乎没有放缓的迹象；

(d) 由于航线竞争有限、海管局位处岛屿以及近年来机票价格大幅上涨等因素的叠加，对于工作人员而言，应享待遇旅行一笔总付选项的财务吸引力显著减弱；

(e) 采用联合国秘书长建议的公务舱单一门槛可能有助于简化行政工作，但带来的旅行费用总体节省即便有也可能有限。

附件一

出差旅行、应享待遇旅行和专家的旅行

表 1
2025 年出差旅行

飞机舱位等级	旅行次数	费用(美元)
经济舱	28	43 096
公务舱	37	292 034
共计	65	335 130

表 2
2025 年应享待遇旅行

飞机舱位等级	旅行次数	费用(美元)
标准应享旅行待遇		
经济舱	7	6 352
公务舱	16	127 170
一笔总付办法		
经济舱	1	557
公务舱	18	96 464
共计	42	230 543

表 3
2025 年专家的旅行

飞机舱位等级	旅行次数	费用(美元)
经济舱	44	93 840
公务舱	—	—
共计	44	93 840

附件二

由自愿信托基金资助的旅行

表 1
2025 年法律和技术委员会会议

序号	提出申请的国家	旅行路线	旅行次数	经济舱机票费用 (美元)	
				第三十届会议 (第一期)	第三十届会议 (第二期)
1	特立尼达和多巴哥	POS-KIN-POS	2	505	977
2	尼日利亚	LON-KIN-LON	2	1 115	1 394
3	阿根廷	EZE-KIN-EZE	2	2 061	2 300
4	肯尼亚	NBO-KIN-NBO	2	1 973	2 439
5	墨西哥	BER-KIN-BER	2	2 037	2 785
6	加纳	仅提供每日生活津贴和机场 费用	1	1 789	
7	喀麦隆	NSI-KIN-NSI	2	979	2 019
8	多米尼加共和国	SDQ-KIN-SDQ	2	752	940
9	乌干达	EBB-KIN-EBB	1	2 239	
10	菲律宾	MNL-KIN-MNL	2	3 163	2 983
11	印度尼西亚	CGK-KIN-CGK	2	2 482	2 612
12	坦桑尼亚联合共和国	MBI-KIN-MBI	1	—	3 072
13	多哥	LFW-KIN-LFW	2	1 727	2 146
共计			23	20 822	23 667

表 2
2025 年理事会会议

序号	提出申请的国家	旅行路线	旅行次数	经济舱机票费用 (美元)	
				第三十届会议 (第一期)	第三十届会议 (第二期)
1	阿根廷	EZE-KIN-EZE	2	1 720	2 273
2	莱索托	MSU-MBJ-MSU	1	3 671	
3	乌干达	JFK-KIN-JFK	2	688	908
4	坦桑尼亚联合共和国	JFK-KIN-JFK	2	818	698
5	斐济	SUV-KIN-SUV	1	2 695	
共计			8	9 593	3 879

表 3
2025 年财务委员会会议

财务委员会会议			第三十届会议 (第二期)	
序号	提出申请的国家	旅行路线	旅行次数	经济舱机票费用 (美元)
1	巴西	GRU-KIN-GRU	1	1 041
2	加纳	ACC-KIN-ACC	1	2 879
3	瑙鲁	JFK-KIN-JFK	1	808
4	乌干达	JFK-KIN-JFK	1	763
共计			4	5 491

表 4
2025 年自愿信托基金资助的旅行总数

	旅行次数	经济舱机票费用 (美元)
法律和技术委员会	23	44 489
理事会	8	13 472
财务委员会	4	5 491
共计	35	63 452