



Финансовый комитет

Distr.: General
17 April 2026
Russian
Original: English

Тридцать первая сессия

Кингстон, 7–10 июля 2026 года

Пункт 14 предварительной повестки дня*

Доклад о нормах проезда воздушным транспортом за 2025 год

Нормы проезда воздушным транспортом

Доклад Генерального секретаря

1. Настоящий документ представляется Финансовому комитету в соответствии с его решением, которое изложено в его докладе ([ISBA/29/A/9-ISBA/29/C/20](#)) и в котором он просил Генерального секретаря выпустить в качестве приложения к нынешнему и всем будущим предлагаемым бюджетам доклад о нормах проезда воздушным транспортом, аналогичный соответствующему докладу, опубликованному Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций¹.
2. В ходе тридцатой сессии Финансового комитета, состоявшейся в июле 2025 года, Комитету был представлен доклад о нормах проезда воздушным транспортом ([ISBA/30/FC/2](#)). В докладе приведена подробная информация о расходах на все поездки воздушным транспортом сотрудников секретариата в течение бюджетного периода 2023–2024 годов с указанием классов проезда.
3. Секретариат предлагает готовить доклад о нормах проезда воздушным транспортом на ежегодной основе. Это обусловлено тем обстоятельством, что двухгодичный цикл отчетности не совпадает с циклом подачи бюджетных предложений, поскольку доклад, составляемый в том году, когда предлагаемый бюджет рассматривается Финансовым комитетом, будет охватывать лишь часть предыдущего бюджетного периода и, следовательно, часть второго года останется не отраженной в отчетности. Поэтому настоящий доклад охватывает только 2025 год.
4. Международные поездки имеют решающее значение для выполнения мандата Органа ввиду характера его работы и оперативных реалий, обусловленных тем, что его штаб-квартира расположена на острове с ограниченным прямым авиасообщением с ключевыми пунктами назначения. В настоящем докладе приводятся краткие сведения о правилах Органа в отношении поездок и

* [ISBA/31/FC/L.1](#).

¹ Соответствующие доклады Генерального секретаря Организации Объединенных Наций выпускаются каждые два года, и последним из них является документ [A/79/628](#).



информация о расходах на поездки воздушным транспортом в 2025 году в разбивке по следующим категориям:

- a) поездки сотрудников в командировки;
- b) оплачиваемые поездки сотрудников и имеющих на это право членов их семьи;
- c) поездки, совершаемые за счет целевых фондов добровольных взносов Органа;
- d) поездки консультантов и индивидуальных подрядчиков, стажеров или прикомандированных к секретариату лиц, членов консультативных комитетов или делегатов государств-членов на практикумы и мероприятия и в рамках других видов деятельности Органа.

I. Правила Органа в отношении поездок

5. Нормы проезда воздушным транспортом сотрудников секретариата регулируются административной инструкцией Органа [ISBA/ST/AI/2020/6](#). При разработке своей политики в области поездок Орган учитывал собственную оперативную ситуацию и особенности, стремясь при этом в уместных случаях обеспечить соответствие принципам, применяемым Организацией Объединенных Наций. Так, Орган применяет двойной пороговый показатель в отношении проезда бизнес-классом: бизнес-класс разрешается, 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. Поездки, финансируемые из внешних источников или осуществляемые в учебных целях, совершаются в экономическом классе независимо от продолжительности поездки, за исключением случаев, когда повышение класса инициирует спонсор.

6. Что касается оплачиваемых поездок, то Орган предлагает вариант паушальной выплаты в размере 75 процентов для сотрудников, совершающих поездку в отпуск на родину, для посещения семьи, к месту учебы и обратно, в связи с репатриацией или при прекращении службы, в соответствии с рекомендациями Комиссии по международной гражданской службе (КМГС). Следует отметить, что в этом отношении политика Органа, касающаяся паушальных выплат, менее выгодна для персонала, чем политика, применяемая Организацией Объединенных Наций, и это обстоятельство отражает приверженность Органа выбору наиболее выгодных вариантов в контексте регулирования своих путевых расходов.

7. Для поездок воздушным транспортом консультантам и индивидуальным подрядчикам, стажерам или прикомандированным к секретариату лицам, членам консультативных комитетов или вспомогательных органов Органа или делегатам государств-членов для участия в практикумах и совещаниях Органа независимо от продолжительности поездки предоставляется проезд экономическим классом. Исключения из этого правила могут быть сделаны по медицинским показаниям или в связи со старшинством соответствующего сотрудника, за исключением поездок, совершаемых за счет целевых фондов; в отношении таких поездок исключения не допускаются (см. [ISBA/ST/AI/2020/6](#), разд. 15).

II. Закупка услуг по организации поездок

8. С 2020 года для организации поездок воздушным транспортом Орган пользуется услугами международно признанного глобального агентства по организации поездок «Трэвел эдж», которое было выбрано с учетом соотношения цены и качества. Привлечение агентства, работающего по всему миру, вместо местного поставщика услуг, отражает международный характер потребностей Органа в плане организации поездок и ограниченную способность рынка туристических услуг на Ямайке обслуживать маршруты требуемого уровня сложности в требуемом объеме. Агентство обеспечивает адресную поддержку, возможность приобретения билетов по выгодным ценам, услуги по отслеживанию билетов и оформлению возврата денег, обслуживание в нерабочее время при возникновении чрезвычайных ситуаций и возможность оплаты через 45 дней.

9. Кроме того, Орган задействует возможности самостоятельного и онлайн-ового приобретения билетов, если можно подтвердить их большую эффективность с точки зрения затрат, чем приобретение через услуги утвержденного агента по организации поездок.

10. Ввиду относительно небольшого объема поездок Органа по сравнению с более крупными международными организациями Орган не может заключать соглашения о скидках с авиакомпаниями или пользоваться льготами в виде более низких тарифов за счет большого объема перевозок. Это структурное ограничение обусловлено масштабами и характером деятельности Органа и не связано с методами, применяемыми для организации поездок.

11. Важным фактором последовательного обеспечения экономии с точки зрения затрат является заблаговременное приобретение билетов. В целях поощрения эффективности с точки зрения затрат в 2021 году Генеральный секретарь выпустил инструкцию, согласно которой приобретение билетов должно быть завершено не менее чем за 16 календарных дней до начала официальной поездки. В случае, если все процедуры оформления официальной поездки не могли быть завершены за 16 дней до ее начала, руководитель соответствующего подразделения обязан представить обоснование этого. Это делается путем добавления пояснительного замечания в бланке разрешения на поездку при его подаче. Кроме того, любые изменения в утвержденном разрешении на поездку требуют обоснования и удостоверения со стороны руководителя соответствующего подразделения или директора Управления административного обслуживания по электронной почте.

III. Информация о расходах на поездки воздушным транспортом в 2025 году

12. В настоящем разделе приводится анализ расходов на поездки воздушным транспортом за 2025 год в разбивке по категориям.

A. Поездки сотрудников в командировки

13. В 2025 году Генеральный секретарь и сотрудники для целей выполнения мандата совершили в общей сложности 65 официальных поездок, включая поездки на практикумы и совещания, на общую сумму 335 130 долл. США (с учетом только расходов на билеты и без учета суточных). Из этих поездок 28 было совершено экономическим классом и 37 — бизнес-классом. Никаких исключений из правил санкционировано не было. Имело место несколько случаев

добровольного понижения класса проезда на экономический класс или экономический премиальный класс, прежде всего в связи с наличием мест на рейсах на требуемую дату и в требуемые пункты назначения². Разбивка поездок в командировки по классам проезда приводится в приложении I, таблица 1.

V. Оплачиваемые поездки сотрудников и имеющих на это право членов их семьи

14. К оплачиваемым поездкам относятся поездки сотрудников и имеющих на это право членов их семьи в отпуск на родину, для посещения семьи, в рамках системы субсидирования образования и в связи с назначением, репатриацией или увольнением. Некоторые виды оплачиваемых поездок (поездки в рамках системы субсидирования образования) осуществляются только экономическим классом независимо от их продолжительности.

15. В 2025 году Генеральный секретарь и сотрудники совершили в общей сложности 42 оплачиваемые поездки на общую сумму 230 543 долл. США (с учетом только расходов на билеты и без учета суточных). Из этих поездок 8 было совершено экономическим классом и 34 — бизнес-классом. Никаких исключений из правил санкционировано не было. В 19 случаях (приблизительно 45 процентов) сотрудник выбрал выплату паушальной суммы. Разбивка оплачиваемых поездок по классам проезда приводится в приложении I, таблица 2.

C. Поездки консультантов и индивидуальных подрядчиков, стажеров или прикомандированных к секретариату лиц, членов консультативных комитетов или делегатов государств-членов

16. К этой категории относятся главным образом поездки экспертов и делегатов на практикумы, семинары и совещания, организуемые Органом, включая мероприятия, организуемые за счет проектного или внебюджетного финансирования, находящегося в административном ведении Органа. Как правило, все такие поездки совершаются экономическим классом. В 2025 году для участия в практикумах и других мероприятиях финансирование получили в общей сложности 44 эксперта. Общая сумма расходов на билеты, приобретенные для этих поездок, составила 93 840 долл. США. Разбивка поездок, относящихся к этой категории, приводится в приложении I, таблица 3.

D. Поездки, совершаемые за счет целевых фондов добровольных взносов Органа

17. Согласно соответствующему кругу ведения целевых фондов добровольных взносов, которые находятся под административным управлением Органа³,

² В пункте 4.9 административной инструкции [ISBA/ST/AI/2020/6](#) в качестве меры поощрения для сотрудников, которые добровольно понижают свой класс проезда, предусматривается увеличение продолжительности остановок для отдыха.

³ К этим фондам относятся целевой фонд добровольных взносов для поддержки участия членов Совета из развивающихся государств в заседаниях Совета (см. [ISBA/23/A/13](#) и [ISBA/27/A/8-ISBA/27/C/36](#)) и целевой фонд добровольных взносов для целей компенсации расходов, связанных с участием членов Юридической и технической комиссии из развивающихся стран и членов Финансового комитета из развивающихся стран в заседаниях Комиссии и Комитета (см. [ISBA/23/A/12](#)).

члены Совета, Финансового комитета и Юридической и технической комиссии, имеющие на это право, могут обратиться за финансовой поддержкой для участия в заседаниях Органа. В 2025 году из целевых фондов добровольных взносов было профинансировано приобретение в общей сложности 35 авиабилетов на общую сумму 63 452 долл. США. В соответствии с установленными правилами все эти поездки совершались экономическим классом. Данные о гражданстве лиц, получивших финансирование, в разбивке по сессиям и об общем количестве поездок приводятся в приложении II, таблицы 1–4.

IV. Замечания и рекомендации

18. С учетом местонахождения штаб-квартиры Органа к крайне небольшому числу пунктов назначения, в которые сотрудникам приходится выезжать, не применяются два пороговых показателя, установленные для проезда бизнес-классом, за исключением поездок в Центральные учреждения Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Например, любая поездка через Соединенные Штаты Америки или Европу в другие пункты назначения автоматически должна совершаться бизнес-классом.

19. Ниже приводятся некоторые ключевые соображения, вытекающие из настоящего доклада.

а) В связи с высокой стоимостью секретариат не использует инструмент общеорганизационного планирования ресурсов «Умоджа» Организации Объединенных Наций, а в используемый секретариатом инструмент общеорганизационного планирования ресурсов не входит модуль оформления поездок (опять же в связи с высокой стоимостью). Поэтому все поездки должны оформляться вручную, что требует продолжительного времени.

б) В связи с ограниченностью конкуренции на ямайском рынке организации поездок, небольшим числом поездок, которые совершаются Органом, и монополизацией или практической монополизацией услуг на ключевых маршрутах добиться скидок в связи с объемом поездок или специальных тарифов крайне трудно.

в) За последние годы стоимость авиабилетов очень сильно увеличилась, и признаков замедления этого процесса не наблюдается.

г) Ограниченная конкуренция на маршрутах в сочетании с островным расположением Органа и резким ростом цен на билеты за последние годы способствовала значительному снижению финансовой привлекательности варианта паушальной выплаты для сотрудников, имеющих право на оплачиваемую поездку.

е) Переход на единый пороговый показатель для предоставления права проезда бизнес-классом, как было рекомендовано Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, может упростить административное обслуживание, но, скорее всего, приведет лишь к ограниченной экономии средств, направляемых на покрытие расходов на поездки, если вообще приведет к таковой.

Приложение I

Поездки в командировки, оплачиваемые поездки и поездки экспертов

Таблица 1
Поездки в командировки, 2025 год

<i>Класс проезда</i>	<i>Число поездок</i>	<i>Расходы в долл. США</i>
Экономический класс	28	43 096
Бизнес-класс	37	292 034
Всего	65	335 130

Таблица 2
Оплачиваемые поездки, 2025 год

<i>Класс проезда</i>	<i>Число поездок</i>	<i>Расходы в долл. США</i>
Установленная норма проезда		
Экономический класс	7	6 352
Бизнес-класс	16	127 170
Паушальная сумма		
Экономический класс	1	557
Бизнес-класс	18	96 464
Всего	42	230 543

Таблица 3
Поездки экспертов, 2025 год

<i>Класс проезда</i>	<i>Число поездок</i>	<i>Расходы в долл. США</i>
Экономический класс	44	93 840
Бизнес-класс	–	–
Всего	44	93 840

Приложение II

Поездки за счет целевых фондов добровольных взносов

Таблица 1
Заседания Юридической и технической комиссии, 2025 год

№	Запрашивающая страна	Маршрут поездки	Число поездок	Заседания Юридической и технической комиссии	
				Тридцатая сессия, часть I	Тридцатая сессия, часть II
			Стоимость билета экономического класса (в долл. США)		
1	Тринидад и Тобаго	POS-KIN-POS	2	505	977
2	Нигерия	LON-KIN-LON	2	1 115	1 394
3	Аргентина	EZE-KIN-EZE	2	2 061	2 300
4	Кения	NBO-KIN-NBO	2	1 973	2 439
5	Мексика	BER-KIN-BER	2	2 037	2 785
6	Гана	Только суточные и путевые расходы	1	1 789	
7	Камерун	NSI-KIN-NSI	2	979	2 019
8	Доминиканская Республика	SDQ-KIN-SDQ	2	752	940
9	Уганда	EBB-KIN-EBB	1	2 239	
10	Филиппины	MNL-KIN-MNL	2	3 163	2 983
11	Индонезия	CGK-KIN-CGK	2	2 482	2 612
12	Объединенная Республика Танзания	MBI-KIN-MBI	1	–	3 072
13	Того	LFW-KIN-LFW	2	1 727	2 146
Всего			23	20 822	23 667

Таблица 2
Заседания Совета, 2025 год

№	Запрашивающая страна	Маршрут поездки	Число поездок	Заседания Совета	
				Тридцатая сессия, часть I	Тридцатая сессия, часть II
			Стоимость билета экономического класса (в долл. США)		
1	Аргентина	EZE-KIN-EZE	2	1 720	2 273
2	Лесото	MSU-MBJ-MSU	1	3 671	
3	Уганда	JFK-KIN-JFK	2	688	908
4	Объединенная Республика Танзания	JFK-KIN-JFK	2	818	698
5	Фиджи	SUV-KIN-SUV	1	2 695	
Всего			8	9 593	3 879

Таблица 3
Заседания Финансового комитета, 2025 год

№	Заседания Финансового комитета		Тридцатая сессия, часть II	
	Запрашивающая страна	Маршрут поездки	Число поездок	Стоимость билета экономического класса (в долл. США)
1	Бразилия	GRU-KIN-GRU	1	1 041
2	Гана	ACC-KIN-ACC	1	2 879
3	Науру	JFK-KIN-JFK	1	808
4	Уганда	JFK-KIN-JFK	1	763
Всего			4	5 491

Таблица 4
Всего, поездки за счет целевых фондов добровольных взносов, 2025 год

	Число поездок	Стоимость билета экономического класса (в долл. США)
Юридическая и техническая комиссия	23	44 489
Совет	8	13 472
Финансовый комитет	4	5 491
Всего	35	63 452