



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
18 December 2017
Russian
Original: English

Семьдесят вторая сессия
Пункт 142 повестки дня
Объединенная инспекционная группа

Обзор общих правил проезда воздушным транспортом в системе Организации Объединенных Наций: достижение эффективности и экономии и повышение согласованности

Записка Генерального секретаря

Генеральный секретарь имеет честь препроводить членам Генеральной Ассамблеи свои замечания и замечания Координационного совета руководителей системы Организации Объединенных Наций по докладу Объединенной инспекционной группы, озаглавленному «Обзор общих правил проезда воздушным транспортом в системе Организации Объединенных Наций: достижение эффективности и экономии и повышение согласованности» ([JIU/REP/2017/3](#)).



Резюме

В своем докладе, озаглавленном «Обзор общих правил проезда воздушным транспортом в системе Организации Объединенных Наций: достижение эффективности и экономии и повышение согласованности», Объединенная инспекционная группа рассмотрела различные аспекты политики, регламентов и практики в сфере проезда воздушным транспортом в рамках всей системы Организации Объединенных Наций и их применение, с тем чтобы улучшить процесс организации проезда воздушным транспортом и повысить эффективность и результативность использования ресурсов, выделяемых на проезд воздушным транспортом.

В настоящей записке излагаются мнения организаций системы Организации Объединенных Наций относительно рекомендаций, содержащихся в вышеуказанном докладе. Эти мнения были обобщены с учетом информации, представленной организациями — членами Координационного совета руководителей системы Организации Объединенных Наций, которые приветствовали доклад и поддержали некоторые из содержащихся в нем выводов.

I. Введение

1. В докладе, озаглавленном «Обзор общих правил проезда воздушным транспортом в системе Организации Объединенных Наций: достижение эффективности и экономии и повышение согласованности» (JIU/REP/2017/3), приводится обзор общих правил, норм и практики проезда воздушным транспортом и их осуществления в организациях системы Организации Объединенных Наций, который был проведен для следующих целей: повышения эффективности и результативности организации поездок, обеспечения принятия руководителями более ответственных и прозрачных решений о поездках, поощрения и расширения координации и сотрудничества и выявления примеров надлежащей практики и извлеченных уроков в целях унификации практики во всех организациях системы Организации Объединенных Наций.

II. Общие замечания

2. Организации системы Организации Объединенных Наций выражают признательность Объединенной инспекционной группе за подготовку четкого, всеобъемлющего и конструктивного доклада об общих правилах и практике проезда воздушным транспортом в рамках всей системы Организации Объединенных Наций и считают, что многие из сделанных выводов ориентированы на практику и осуществимы при том понимании, что не будут понесено никаких дополнительных расходов.

3. Хотя организации осознают ценность доклада Объединенной инспекционной группы, некоторые из них с сожалением отмечают, что сфера его охвата ограничивается расходами на проезд воздушным транспортом и не включает расходы на проживание, на которые может приходиться до 75 процентов общей суммы путевых расходов. Организации отмечают, что дальнейшая существенная экономия в том, что касается поездок, будет достигнута только после пересмотра используемой в настоящее время модели управления расходами на проживание (системы начисления суточных).

4. Что касается методики, то некоторые организации отмечают, что методика, принятая в рамках вынесенных рекомендаций, ориентирована главным образом на штаб-квартиры и не учитывает децентрализованные механизмы организации поездок, на которые в некоторых случаях приходится оформление до 80 процентов поездок.

5. Помимо этого, организации рекомендуют не делать выводов на основе данных, содержащихся в докладе, поскольку Инспектор заявил, что представленные респондентами данные разнятся по своим природе и охвату.

6. Учреждения и организации, не базирующиеся в Секретариате Организации Объединенных Наций, отмечают, что любая выдвигаемая инициатива по согласованию общесистемной политики должна включать проведение обзора передовой практики во всех структурах системы Организации Объединенных Наций, а не только в Секретариате.

7. И наконец, организации считают, что управлением путевыми расходами должно заниматься главным образом руководство Организации, и отмечает, что если будет создан официальный консультативный комитет по поездкам, то сфера его деятельности не должна выходить за рамки определения принципов, применимых на высоком уровне в системе Организации Объединенных Наций.

III. Конкретные замечания по рекомендациям

Рекомендация 1

Директивным органам организаций системы Организации Объединенных Наций следует предложить своим исполнительным главам, которые еще не сделали этого, установить к 2019 году единый процентный пороговый показатель, допускающий выбор самого прямого вместо наиболее экономичного маршрута, принимая во внимание временной пороговый показатель, установленный в политике в сфере проезда каждой организации для выбора наиболее экономичных маршрутов.

8. Организации поддерживают рекомендацию 1 и признают важность обеспечения того, чтобы на пассажиров не ложилось чрезмерное бремя из-за выбора более длинного маршрута, дающего лишь незначительную экономию, и отмечают при этом важность обеспечения безопасности, здоровья и благополучия сотрудников. Вместе с тем организации считают, что вопрос о таком пороговом показателе не заслуживает вынесения рекомендации о принятии мер их директивными органами, поскольку этот касающийся общих правил вопрос не столь важен, и они подчеркивают важность уделения должного внимания согласованию временных пороговых показателей и общей суммы путевых расходов (а не только расходов на авиабилеты), поскольку в этом случае пороговый показатель для расходов установить будет проще.

9. Следует также отметить, что в случае с организациями с децентрализованными системами оформления поездок затраты времени на административное обслуживание могут превысить потенциальную экономию средств и что применение фиксированного процентного порогового показателя может привести к увеличению стоимости билетов на 25 процентов.

Рекомендация 2

Директивным органам всех организаций системы Организации Объединенных Наций, если они еще не сделали этого, следует к январю 2019 года отменить поездки первым классом для всех категорий штатных и внештатных сотрудников и разрешить его использование только при отсутствии бизнес-класса.

10. Организации поддерживают цель, заявленную в рекомендации 2, отмечая при этом, что там, где это все еще применимо, эта рекомендация адресована их директивным органам. В этой связи следует отметить, что в соответствии с пунктом 2 резолюции 42/214 Генеральной Ассамблеи Генеральный секретарь и главы делегаций наименее развитых стран, принимающих участие в работе очередных и специальных сессий Ассамблеи, имеют право на проезд первым классом. В соответствии с пунктом 9 раздела IV резолюции 65/268 Ассамблеи первый заместитель Генерального секретаря также имеет право на проезд первым классом. Помимо этого, в своей резолюции 37/240 Генеральная Ассамблея утвердила Положения о путевых расходах и суточных членов Международного Суда; в соответствии с этими положениями члены Международного Суда и один из проживающих с ними близких родственников имеют право на проезд первым классом.

Рекомендация 3

Генеральной Ассамблее следует просить Генерального секретаря провести обзор резолюций 42/214, 45/248 А и 53/214 и решений 40/555 и 57/589 Генеральной Ассамблеи, регламентирующих нормы проезда воздушным транспортом, и к 2019 году представить свои предложения по обновлению и повышению эффективности политики, принимая во внимание достижения в области информационных систем и технологий, развитие индустрии авиаперевозок, а также надлежащий опыт в других организациях системы Организации Объединенных Наций.

11. Отмечая, что рекомендация 3 адресована Генеральной Ассамблее, организации поддерживают ее, указывая при этом, что сфера ее применения должна охватывать не только индустрию авиаперевозок, но и гостиничную индустрию. Следует также отметить, что любые новые требования, касающиеся норм проезда воздушным транспортом, должны сохранять гибкость, когда речь идет о пассажирах, имеющих соответствующие медицинские показания.

Рекомендация 4

Исполнительным главам организаций системы Организации Объединенных Наций, которые еще не сделали этого, следует к 2019 году обеспечить принятие эффективных мер по обеспечению и мониторингу соблюдения правила заблаговременного приобретения билетов, в том числе включить в правила проезда правило заблаговременного планирования и ключевые показатели эффективности, рассчитываемые на регулярной основе.

12. Организации поддерживают рекомендацию 4, однако выражают обеспокоенность по поводу преимуществ использования единой для всех операций политики заблаговременного приобретения билетов, отмечая при этом, что, хотя политика заблаговременного приобретения билетов может использоваться в качестве средства поддержания расходов на определенном уровне, во многих случаях сроки, установленные для заблаговременного бронирования, утрачивают свою актуальность ввиду существования различных категорий тарифов и ограничений в отношении сроков приобретения билетов с автоматической отменой бронирования в течение 48 и/или 72 часов.

13. Организации отмечают, что в отношении этой рекомендации должны учитываться и другие важные элементы, в частности следующие: страна отправления, пункт продажи, тип перелета (внутренний или международный), характер осуществляемой организацией деятельности (например, гуманитарная, оказание чрезвычайной помощи) и соответствующие требования в отношении гибкости.

Рекомендация 5

Исполнительным главам организаций системы Организации Объединенных Наций следует периодически осуществлять контроль и оценку соблюдения ныне действующих общих правил проезда воздушным транспортом, проводить оценку рисков и определять меры по дальнейшему повышению эффективности в рамках следующего бюджетного цикла.

14. Организации поддерживают рекомендацию 5, однако отмечают общий характер ее формулировки.

Рекомендация 6

Исполнительным главам организаций системы Организации Объединенных Наций, если они еще не сделали этого, следует поощрять использование инструментов онлайн-бронирования авиабилетов, дополнить политику в сфере проезда воздушным транспортом руководящими указаниями по оптимальному использованию таких инструментов, а также изучить возможность их интеграции в существующие информационные системы к 2020 году.

15. Организации в целом поддерживают рекомендацию 6 и признают целесообразность онлайн-бронирования, однако одобряют ее осуществление только при том условии, что будет доказана эффективность с точки зрения затрат и результативность соответствующего процесса. Некоторые организации отмечают, что использование инструментов онлайн-бронирования авиабилетов является, возможно, не самым подходящим решением для некоторых операций и сложных маршрутов перелетов, которые по-прежнему требуют бронирования вручную, и организации также выражают обеспокоенность по поводу осуществимости этой рекомендации к 2020 году. Наряду с этим другие организации отмечают, что преимущества инструментов онлайн-бронирования в максимальной степени используются лишь в тех случаях, когда они связаны с системами общеорганизационного планирования ресурсов, которые внедрены еще не во всех организациях системы Организации Объединенных Наций, поскольку требуют значительных стартовых инвестиций. И наконец, некрупные структуры, сотрудники которых совершают ограниченное число поездок в год, дали отрицательную оценку инструментам онлайн-бронирования, поскольку их использование не приносит существенной экономии, но при этом приводит к увеличению издержек, связанных с соблюдением требований.

Рекомендация 7

Генеральной Ассамблее следует просить Генерального секретаря в качестве Председателя Координационного совета руководителей системы Организации Объединенных Наций осуществить обзор мер по содействию унификации норм проезда воздушным транспортом, применяемых в организациях системы Организации Объединенных Наций, а также провести анализ расходов, связанных как со служебными поездками, так и с поездками в порядке использования должностных льгот, и доложить результаты Генеральной Ассамблее в ходе первой части возобновленной семьдесят третьей сессии.

16. Хотя организации отмечают, что рекомендация 7 адресована Генеральной Ассамблее, они предостерегают от применения единого для всех универсального подхода и подчеркивают, что на полной унификации будут сказываться различия в мандатах, а также динамика поездок, географическое положение, правила покрытия расходов и объем бюджетов.

Рекомендация 8

Генеральной Ассамблее следует предложить Комиссии по международной гражданской службе провести общесистемный обзор практики выплат единовременных пособий в случае поездок в порядке использования должностных льгот в целях разработки к 2019 году общей методики и процентных показателей для расчетов, что будет способствовать дальнейшей унификации, сведению к минимуму риска искажения и обеспечению справедливости и равноправия среди сотрудников общей системы.

17. Организации принимают к сведению тот факт, что рекомендация 8 адресована Генеральной Ассамблее, и подчеркивают, что если такой обзор будет проведен, то в его рамках необходимо будет удостовериться в том, что установление размера единовременных пособий в случае поездок в порядке использования должностных льгот действительно целесообразно.

Рекомендация 9

Генеральной Ассамблее следует просить Генерального секретаря в качестве Председателя Координационного совета руководителей системы Организации Объединенных Наций представить предложение о целесообразности создания официального консультативного комитета по вопросам проезда воздушным транспортом для рассмотрения Генеральной Ассамблеей в ходе первой части возобновленной семьдесят третьей сессии.

18. Хотя организации принимают к сведению тот факт, что рекомендация 9 адресована Генеральной Ассамблее, они отмечают, что мандат и круг ведения такого консультативного комитета должны быть определены более подробно при рассмотрении этой рекомендации. Наряду с этим организации подчеркивают свое активное участие в деятельности существующей Межучрежденческой сети оформления поездок, которая проводит ежегодные совещания для обсуждения вопросов согласования политики, новых отраслевых стандартов и обеспечения эффективности затрат на поездки.