



大会第 37 届会议

执行委员会

议程项目 11：2007 年—2009 年期间关于技术合作的活动和政策

2007 年—2009 年期间关于技术合作的活动和政策

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本报告的第一部分，提供了关于技术合作政策和战略的最新情况，包括为技术合作方案制定更平衡之做法的重要性，该做法照理想，应兼顾到各国决定其发展的优先事项的主权，以及国际民航组织推进其战略目标的责任。它提供了关于 2010 年初，为了提高技术合作局效率和实效，帮助改善行政和业务服务费用基金财务状况，而对其进行改组的信息。报告的第二部分，从财务角度和不可量化的业务角度两方面，分析了 2007 年至 2009 年三年期的技术合作方案的效绩成果，并与前一个三年期进行了比较。它按地理区域、组成部分、以及战略目标说明了方案的交付情况，提供了关于供资以及支助费用趋势等信息。对项目组成部分的主要交付成果以及援助领域的主要成就，也做了概要说明。报告的第三部分，介绍了行政和业务服务费用基金的 2007 年至 2009 年期间财务状况，以及在报告期内，关于行政和业务服务费用基金与经常方案预算之间分摊费用的补充信息。

行动：请大会：

- a) 提醒各缔约国，在考虑通过技术合作方案发展其民用航空时，包括基础设施在内，应考虑使用国际民航组织的技术合作方案，来确定、规划、分析、实施和评估其民用航空项目的价值；
- b) 敦促各缔约国，在通过国际民航组织实施民用航空的发展项目时，对普遍安全监督审计计划和普遍保安审计计划发现的问题和建议，给予适当考虑，以便在要求的时限内，纠正所查明的缺陷，解决重大安全关切；和
- c) 指示秘书长：
 - i) 提高各国、私营部门实体和捐助方的认识，使其了解通过国际民航组织这一途径，实施民用航空领域之项目的好处；
 - ii) 向所有国家通报，国际民航组织提供的技术合作服务的改组详情，特别是关于各国在要求援助发展其民用航空基础设施与本组织协调程序方面的影响；和
 - iii) 制定全组织范围的应急策略，以便在各国发生自然灾害或国家灾难的情况下提供援助。

| | |
|-------|--|
| 战略目标: | 本工作文件涉及所有战略目标。 |
| 财务影响: | 不适用。 |
| 参考文件: | Doc 9902 号文件:《大会有效决议》(截至 2007 年 9 月 28 日) A36-WP/48, A36-WP/49 号文件 Doc 9892 号文件:A36-EX (执行委员会的报告和会议记录) |

1. 总体综述

1.1 国际民航组织技术合作方案,是本组织的主要业务工具,用于加强技术合作任务的目标,包括提高发展中国家执行国际民航组织的标准和建议措施(SARPs)的能力。大会在多项决议中,不断重申其一贯重要性,除其它外,包括关于国际民航组织技术合作政策的综合声明(A36-17号决议),其中规定,技术合作方案是国际民航组织的永久性优先活动,配合经常方案向各国提供支助,以便有效执行标准及建议措施和空中航行计划(ANPs),发展其民用航空管理基础设施与人力资源;而且,它还是国际民航组织援助各国,解决国际民航组织审计计划查明的安全与保安缺陷的主要工具。

1.2 本报告的目的,是为了从财务和非量化运作两个角度,说明 2007 年至 2009 年三年期的技术合作方案的效绩成果,提供关于中期至长期技术合作政策和战略的最新情况。在报告中综述了这段期间开展的活动,进一步的运作详情,包括已实施主要项目的摘要情况,可在 2007 年、2008 年和 2009 年的理事会年度报告中查阅。

1.3 2007 年至 2009 年报告期的主要挑战,是保持前三年期已实现的实施水平,由于技术合作局自行筹资,因此就必须回收其所有的行政费用,保持收支平衡,同时确保其项目收取的管理费用维持在最低水平。尤其是,自 2008 年 1 月 1 日起,推出了一项经修订的政策,根据国际公共部门会计准则来认定技术合作项目的行政管理费用,这对行政和业务服务费用(AOSC)收入产生了影响。此外,实施机构资源规划(ERP)系统的 AGRESSO 系统,对本组织整体带来了重大变化,对技术合作局(TCB)更是如此。为了在艰苦的学习过程中适应新系统,因此就要求有额外的工作人员。与此相关的是,根据大会第 36 届会议关于经常方案预算和技术合作局的行政和业务服务费用预算之间费用分摊的指示,在此期间也做了大量努力,以便就经常方案向技术合作局提供支助服务的间接费用分摊,制定一项成本回收政策。最后,外部审计员于 2009 年 3 月,对技术合作局的业绩进行了审计,提出了若干旨在提高管理层的效率和实效的建议,这些建议已得到理事会的批准,秘书长正在理事会的监督下,通过执行一项行动计划来处理这些建议,并确保及时采取后续行动。

2. 技术合作的政策和战略

2.1 对技术合作方案赋予了下列不同、但相辅相成的作用,这些均符合国际民用航空公约第四十四条第三和第四款:

- a) 源自联合国使命的传统“技术合作”作用，是向民用航空项目、尤其是在提供必要的航空运输基础设施和/或对一国经济发展必不可缺的方面提供援助（A36-17号决议附录B，决议条款4）。国际民航组织以联合国联大各项决议为圭臬，其中反复强调业务活动的进行应为各国带来好处，并以其自身的发展政策和优先为依据。自技术合作方案建立以来，理事会不断重申这些基本原则。
- b) 国际民航组织大会所赋予的“技术援助”作用，是为了援助各国解决其在民用航空领域的缺陷（A36-17号决议附录A，决议条款4）。大会（A36-17号决议附录A，决议条款1）“认识到技术合作方案对促进本组织战略目标的实现的重要性；”并提到“国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现”。

2.2 技术合作方案的平衡做法，照理想需要兼顾到各国决定其发展优先事项的主权，以及国际民航组织推进其战略目标的责任。但是，考虑到技术合作方案几乎完全由那些根据其国家优先项目和需要而要求援助的国家供资，而缺陷可能存在于其它领域，因此，有必要在主权国家对国际民航组织提供援助的合理要求，与根据本组织战略目标推进其优先工作这两者间取得平衡。换言之，一方面有必要根据各国的具体要求促进技术合作，同时要鼓励各国侧重实施国际民航组织优先事项和为本组织实施的活动，向那些缺乏必要的财务和技术资源的国家提供援助，以解决国际民航组织审计查明的缺陷。此外，应考虑制订一项全组织范围的应急反应策略，以协调国际民航组织对各国的自然灾害或国家灾难之情况的应对措施，同时亦铭记技术合作局和地区办事处在受影响地区的援助作用。

2.3 但有必要指出，在这方面，各联合国基金和方案的业务活动，既有核心（经常）预算，也有由捐助方主要通过年度认捐而提供的自愿捐助，使得这些组织得以执行其核心任务，但国际民航组织并不为其技术合作方案提供工资，因此，技术合作项目必须完全由预算外资源资助。联合国开发计划署为民用航空项目提供的核心供资额下降了，目前在国际民航组织技术合作方案总额中的份额不到1%，使得国际民航组织必须以筹措资源作为其技术合作项目的供资来源。

2.4 认识到自联合国开发计划署（UNDP）在1980年代末，几乎完全撤消了对民用航空项目的供资以来，技术合作局一直无法吸引捐助国、金融机构和其它发展伙伴，为其援助活动提供大量的供资，这主要归因于本组织内部出现了繁多的供资选择办法和机制，同时，也因为捐助国和民用航空领域的其它第三方提供了大量的双边援助所致。但技术合作局在提高发展中国家对有必要投资于其自身民用航空领域发展优先事项，以便实现可持续性的认识和政治意愿方面，同时在促进执行标准和建议措施以及解决缺陷方面，一直非常成功。

2.5 因此，技术合作局在过去20年来，建立了由各国政府或发展中国家的服务提供者供资的重要项目组合，大幅提高了航空安全和全世界民用航空基础设施的发展，在拉美地区尤其如此。虽然一些其它地区的可用资源有限，这方面的进展持续稳健，技术合作局重新把重点放在亚太、非洲和欧洲以及中东等地区的地区合作上，以便提高效率并借助于南南合作之力。技术合作局迄今已向100多个国家提供援助，每年平均实施300个项目，并在外勤部署了约4000名国际和国家专家。

2.6 如上所述，不同地区实施的技术合作项目，在规模上有很大区别。因此，迫切需要增加在美洲地区以外实施的方案，以减少差距，这些其它地区的方案数量目前较少。还有，有必要通过筹集资源以提高该方案的技术援助作用，以便帮助实施国际民航组织主要在运行安全和航空保安领域的标准和建议

措施，包括普遍安全监督审计计划和普遍保安审计计划的审计建议，以及对自然灾害或国家灾难的情况做出反应。作为本组织下三年期战略的一部分，国际民航组织将尽最大努力，在国际民航组织目标实施供资机制及其它形式的供资安排，包括与私营部门实体合作向开发银行或商业银行借款等项下，更系统性地促进以赠款或实物捐助形式，对技术合作方案的自愿捐助。为此，已在技术合作局内成立了一个新的项目发展和供资科，专为募集资金，为缺乏必要财务资源实施补救行动的发展中国家执行项目。将根据本组织的战略目标制订项目供资优先顺序，那些有助于尽早采取和有效执行国际民航组织标准的活动将得到优先，还要考虑到最不发达国家和小岛屿发展中国家的特殊需要，以及非洲的具体航空运输之需要，从而帮助实现联合国千年发展目标。因此，请大会提高各国、私营实体和捐助方的认识，使其了解通过国际民航组织这一途径，实施民用航空领域项目的好处。

3. 技术合作局的改组

3.1 为了提高技术合作局的效率和实效，秘书长已经对该局进行了重大改组，将负责项目实施的四个地区外勤业务科，整合为一个外勤业务科；解散了原先负责编制和监测行政和业务服务费用预算和项目预算以及资金审核的方案预算股，将其部分职能已转给经常方案中的财务处；成立了新的项目发展和供资科，为需要援助的国家探索所有供资来源；将经常方案和外勤采购职能合并为一个科；并将差旅股和航空培训方案中央股转到经常方案下。

3.2 根据加强地区办事处这项任务，为了提高国际民航组织在成员国中的可见度及形象，还进一步决定将技术合作局的外勤业务活动，在地区办事处内进行更密切的整合，取长补短。合作范围包括通过将地区项目的管理转移给地区办事处，对项目管理任务重新分配，例如：运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAPS）、航空保安合作方案（CASP）、防止传染病通过空中旅行传播的合作安排（CAPSCA）、合作发展航空气象服务项目（CODEVMET）、其它类似项目、以及其它具体国家的项目等，都是可以在地区有效管理的项目。将把这些项目指派给在各地区办事处的技术合作官员，由他们向各地区办事处主任负责，其供资来源是技术合作局的行政和业务服务费用基金。

3.3 该合作机制将在下三年期逐步实施，首先从曼谷和利马地区办事处开始。目前，正在制定程序以确保地区项目的成功转移，将通过在各地区办事处实施 Agresso 系统加以辅助。虽然，这些措施将需要在国际民航组织内外进行大幅改变和调整，根据合理的预期，在未来三年，将会为国际民航组织各缔约国带来更有效和高效的方案交付成果。大会似宜要求秘书长，向所有国家通报对国际民航组织提供的技术合作服务进行改组的详情，特别是关于各国在要求援助发展其民用航空基础设施与本组织协调程序方面的影响。

4. 方案交付的综述

方案交付合计

4.1 在 2007 年至 2009 年三年期中，已交付（实施）的技术合作方案合计为 4.603 亿美元。表 1 将其与前三年期（3.942 美元）进行对照，显示了 6610 万美元或 17% 的小幅增长。

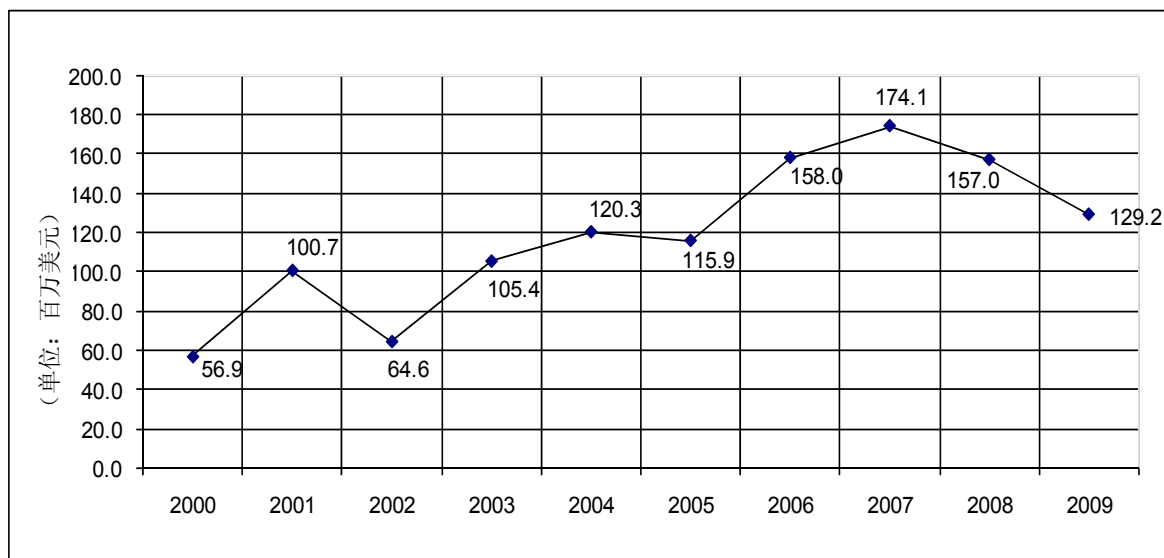
表 1—方案交付合计

| | 方案交付合计 (单位: 美元) | 交付率 |
|--------|--------------------|-------|
| 2004 年 | 120,297,864 | 77% |
| 2005 年 | 115,935,736 | 79% |
| 2006 年 | 157,996,819 | 93% |
| 2007 年 | 174,116,835 | 75.8% |
| 2008 年 | 156,974,837 | 66.2% |
| 2009 年 | 129,274,504 | 65.6% |

方案交付的年度趋势

4.2 图 1 反映了过去三年期的交付趋势，显示出一方面年度交付有显著增加，但另一方面，整体方案波动很大，受到国际民航组织无法控制的若干外部因素的影响，这是因为项目是根据国家要求而实施的，取决于各国政府是否能及时存放资金和批准活动而定。在 1997 年和 2000 年之间，方案交付维持相对稳定，平均为 5700 万美元，并在后续五年期间年年增长，于 2005 年上升到 1.159 亿美元。从 2006 年到 2008 年三年之间出现跃升，方案交付达到 1.74 亿美元的最高水平，在本三年期则出现了下降趋势，2009 年结束时的方案金额为 1.292 亿美元。

图 1—方案交付的年度趋势



供资来源

4.3 总体供资来源与前三年期保持类似，绝大部分来自各国政府为自己的项目供资（99%）。捐助额达到 270 万美元（0.5%），相较之下，2004 年至 2006 年期间为 460 万美元（1.2%），而联合国开发计划署的核心供资维持稳定，在方案总额中所占比例不到 1%。表 2 概述了在国际民航组织目标执行供资机制下，收到的捐助方的外部捐款。

表 2—2004 年至 2009 年的外部供资来源

| 供资来源 (单位: 美元) | 2004 年至 2006 年 合计 | 2007 年至 2009 年 合计 | 总金额 |
|------------------|----------------------|----------------------|------------------|
| 亚洲开发银行 | 285,500 | 0 | 285,500 |
| 空中客车 | 758,000 | 507,800 | 1,265,800 |
| 波音 | 645,000 | 126,000 | 771,000 |
| 欧洲委员会 | 740,000 | 519,000 | 1,259,000 |
| 法国 | 60,000 | 0 | 60,000 |
| 国际航空安全财务机制 | 484,700 | 367,200 | 851,900 |
| 西班牙 | 406,900 | 416,800 | 823,700 |
| 开发计划署多捐助者信托基金 | 0 | 1,151,720 | 1,151,720 |
| 加拿大运输部 | 292,100 | 342,500 | 634,600 |
| 世界银行 | 926,900 | 380,000 | 1,306,900 |
| 合计 | 4,599,100 | 3,811,020 | 8,410,120 |

支助费用

4.4 相对于 2007 年至 2009 年 4.603 亿美元的方案支出合计，为管理技术合作方案回收的支助费用，合计为 220 万美元，在该期间所占比率平均为 4.8%，相较之下，在 2004 年至 2006 年、以及 2001 年至 2003 年三年期，则分别占了 5%和 5.1%。为了透明度起见，图 2 显示了过去三个三年期回收支助费用的情况，证实了本三年期支出费用平均比率总体下降的趋势，尽管方案数量有所变化。这符合了大会关于将项目的行政管理费用（支助费用）降至最低的要求（A36-17 号决议）。图 3 显示的支助费率年度差额，受到方案组成部分的实际收入分配的影响，这是因为设备和分包等组成部分，比起人员或培训等组成部分的支助费率较低所致。通常，对信托基金项目以不超过 10%的比率收取支助费用，但可能因管理服务协定下的项目组成部分而异，要视活动的复杂性而定。民用航空购买服务支助费率是变动的，随着购买量增加而递减，从 6%到 3%不等。这些费率是与各国谈判商定的，反映在与国际民航组织签署的各个协定中。

图 2—2001 年至 2009 年之间回收的支助费用

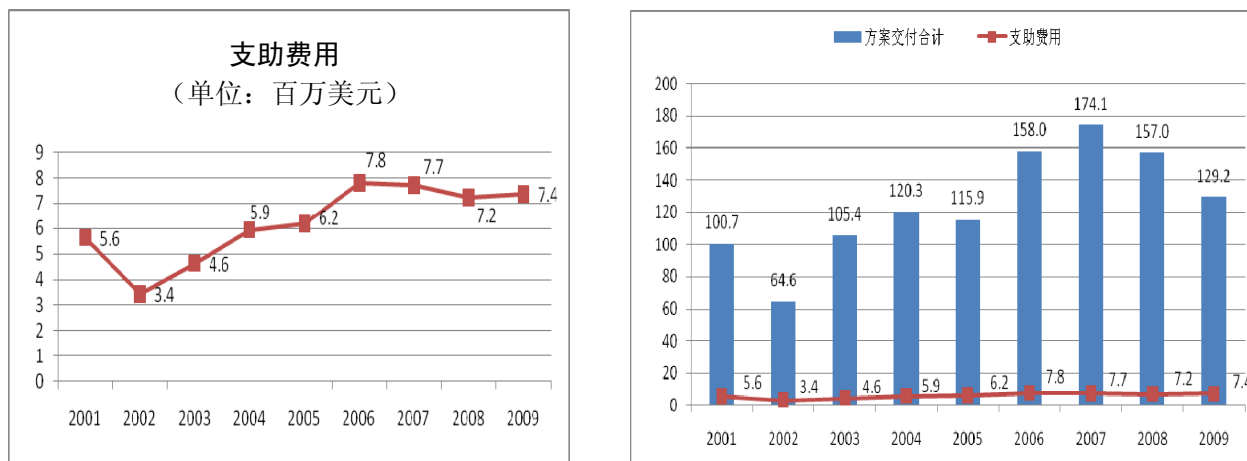
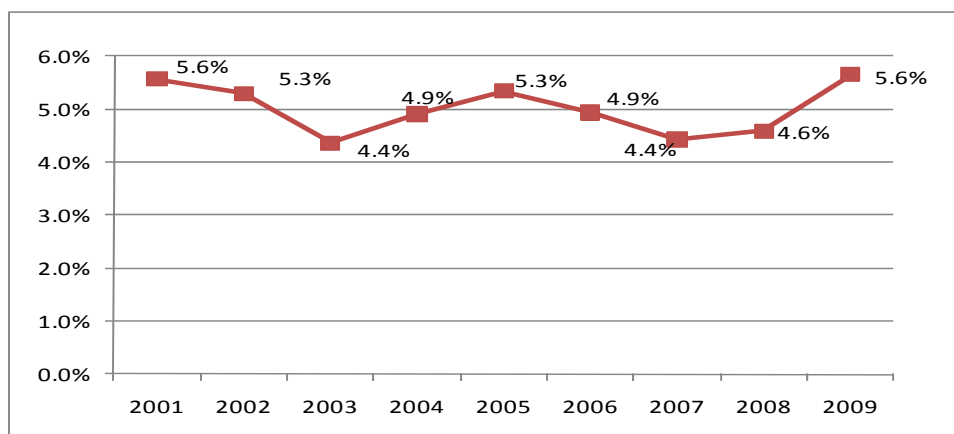


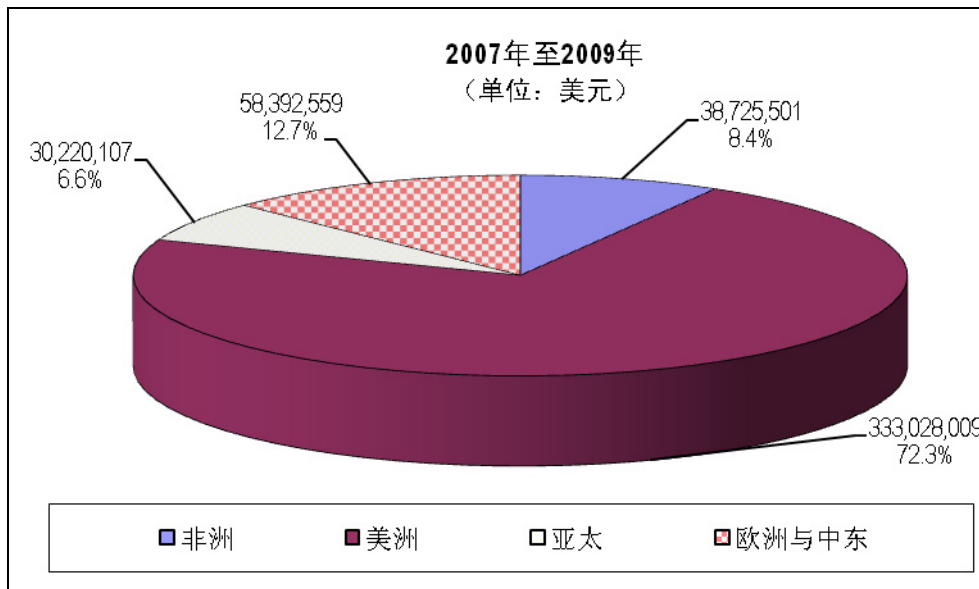
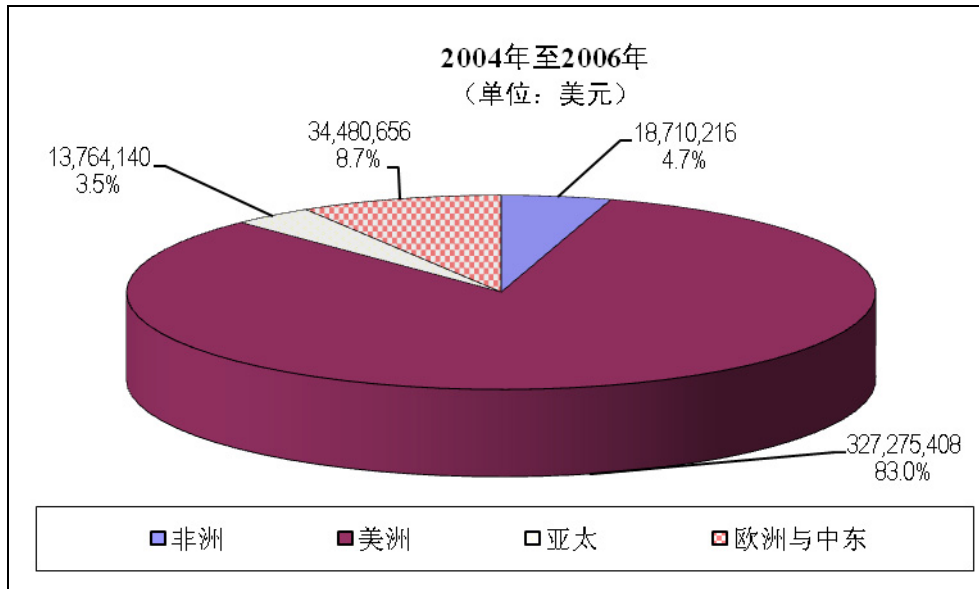
图 3—2001 年至 2009 年之间的平均支助费用率



各地区的方案交付情况

4.5 图 4 按地理区域显示了技术合作方案交付的合计。非洲地区在 2007 年至 2009 年期间，在已实施的方案合计中占了 8.4%；在前一个三年期则占了 4.7%，方案增长幅度为 106.9%。亚洲和太平洋地区则占了方案交付总额的 6.6%；在 2004 年至 2006 年期间则占了 3.5%，方案出现了 119.5% 的大幅增长。美洲地区在上一个三年期出现了 1.8% 的微弱增长，继续在方案交付中占了主要份额 72.3%；在前一个三年期则为 83%。最后，欧洲和中东地区在总体实施中占了 12.7%；在前期则为 8.7%，出现了 6.9% 小幅增长。影响各地区所占比例分布差异的主因是，所要求的数量与类型以及各国提供的供资等。

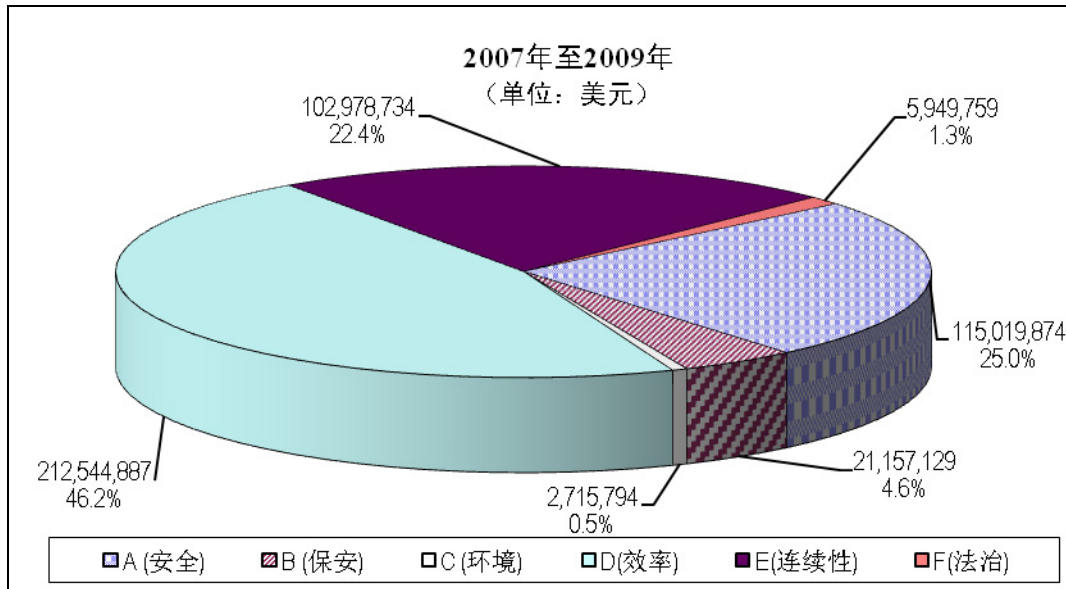
图 4—各地区的方案交付情况



各战略目标的方案交付情况

4.6 图 5 根据本三年期各项目对实现国际民航组织目标的总体贡献，反映了各战略目标的技术合作方案分布情况。

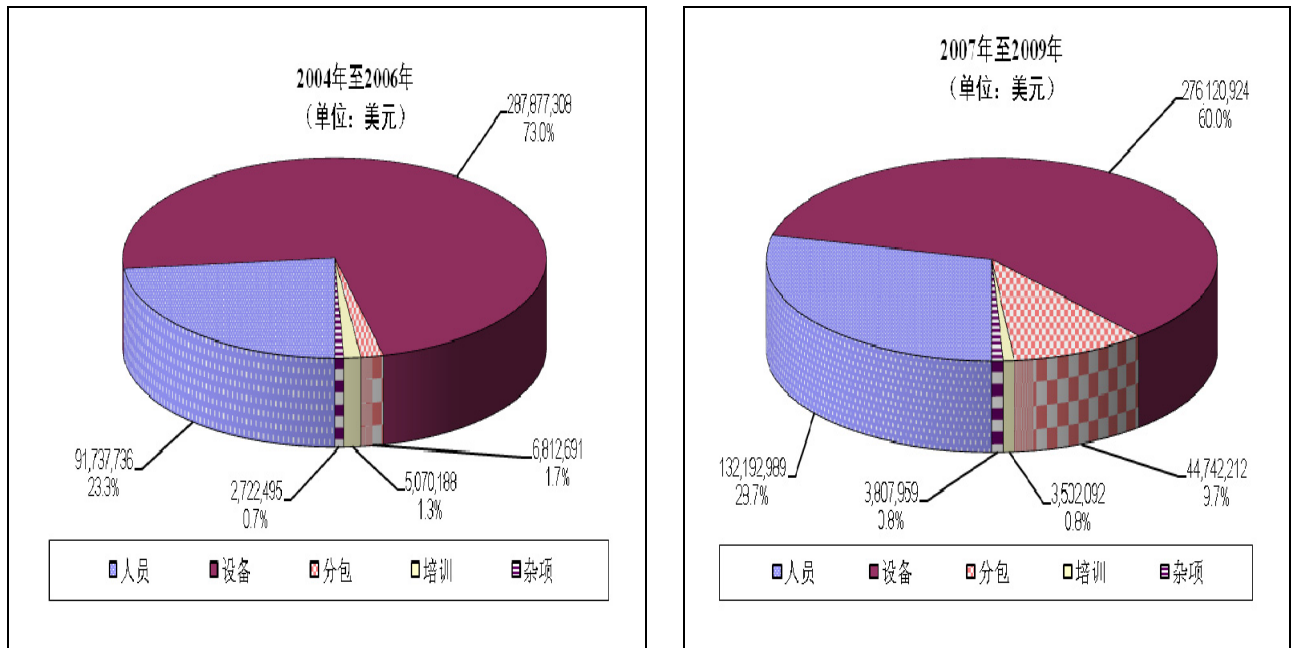
图 5—各战略目标的方案交付情况



各组成部分的方案交付情况

4.7 图 6 显示了方案组成部分的分布情况。经指出, 包含了设备和分包的采购组成部分, 继续在活动量中占有最大份额 61.3%, 证实了上个三年期的趋势。

图 6—各组成部分的方案交付情况



各组成部分的方案交付成果

4.8 2007 年至 2009 年期间的主要交付成果包括：

- a) 部署了 1125 名国际外勤专家，由其进行咨询访问或担任教员或管理人员；相较之下，前三年期则为 1074 名；
- b) 为各民用航空管理当局征聘了 4263 名国家专家，在 2004 年至 2006 年则为 3288 名；
- c) 6385 名国民接受了本国培训，此外，在采购合同下为 1118 人提供了培训；
- d) 在国际民航组织研究金方案和发展中国家培训方案下，提供了 1293 个研究金，在前三年期则为 1608 个；和
- e) 民用航空设备和服务采购总金额为 3.209 亿美元，在 2004 年至 2006 年期间则为 2.947 亿美元。

表 3—各组成部分的方案交付成果

| | 2004 年至 2006 年 | | 2007 年至 2009 年 | |
|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|
| 国际外勤专家 | 1074 | 1833 工作/月 | 1125 | 1851 工作/月 |
| 国家专家 | 3288 | | 4263 | |
| 在本国培训的国民 | 不适用 | | 6385 | |
| 由供应商培训的国民 | 不适用 | | 1118 | |
| 颁发研究金 | 1608 | | 1293 | |
| 设备和服务 | 2.947 亿美元 | | 3.209 亿美元 | |

4.9 在理事会的年度报告中，提供了各组成部分的年度业务效绩成果的详情，包括概述了这一期间，在单个、次地区或地区基础上实施的主要技术合作项目的目标和交付成果。

各援助领域的方案成就

4.10 2007 年至 2009 年期间，向各国提供援助的各领域的技术合作方案之主要成就包括：

a) 安全

通过地区运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAP）和国家项目，并通过改善组织结构及为民用航空当局安全监督部门配置人员，从而纠正了普遍安全监督审计计划（USOAP）审计所查明的重大安全关切和缺陷，其主要领域有：人员执照的颁发、飞行运行和适航性；参加由国家进行的安全监督监测和检查访问，以便弥补当地能力不足的缺陷，在本国提供在职培训；制定民用航空总计划和关于航空运输及旅游部门的总计划；加强民用航空当局并进行

现代化，建立自主的主管当局；强化危险物品监督系统；对发展中国家研究金培训方案和国家专家进行管理。

b) 保安

通过地区航空保安合作方案（CASP）和国家项目，纠正了普遍保安审计计划（USAP）的审计和其它关于航空保安调查结果所查明的缺陷；制定国家航空保安培训大纲；提供航空保安教员和检查员课程和质量控制培训；评估航空承运人保安方案和国家质量控制方案；审查航空保安的立法和监管，并制订航空保安的示范条例；建立地区航空保安小组。

c) 环境

对机场发展项目的环境影响开展研究，包括将环境评估和机场建设对周边地区的影响，作为新建机场和扩建机场可行性研究报告的组成部分；采取措施以遵守其它地区与民用航空有关的环保要求，如机场污水处理厂和污水排放系统；推广实行优化减噪运行程序和运行限制；审查野生动物的管理方案。

d) 效率

在国家和地区的基础上，为机场、空中航行和气象系统现代化采购了设备和服务；提供了空中航行服务与搜寻和救援服务，以及数字通信网络的管理；就国际机场和民用航空主管当局的监控进行了从军事转民用的职能转移；开展了航空工程、可行性和与机场及其临近范围运行安全有关的航空研究，以便确保遵守国际民航组织标准和检疫措施；重新组建了一些国家航空承运人；制定了机场总计划，包括国际机场设施和服务扩建或现代化；通过次区域方案对气象服务和设施进行了更新和升级。

e) 连续性

在冲突后，或在其它任何可能造成对提供民用航空服务产生重大变化的事件后，援助了正在进行过渡的国家，包括在冲突后地区的机场重建；通过防止传染病通过空中旅行传播的合作安排（CAPSCA），在传染病防备规划、机场评估和航空医学等方面，制定了技术指导材料、讲习班和在职培训；开展了民用航空培训系统现代化，并推出航空培训（TRAINAIR）方案。

f) 法律

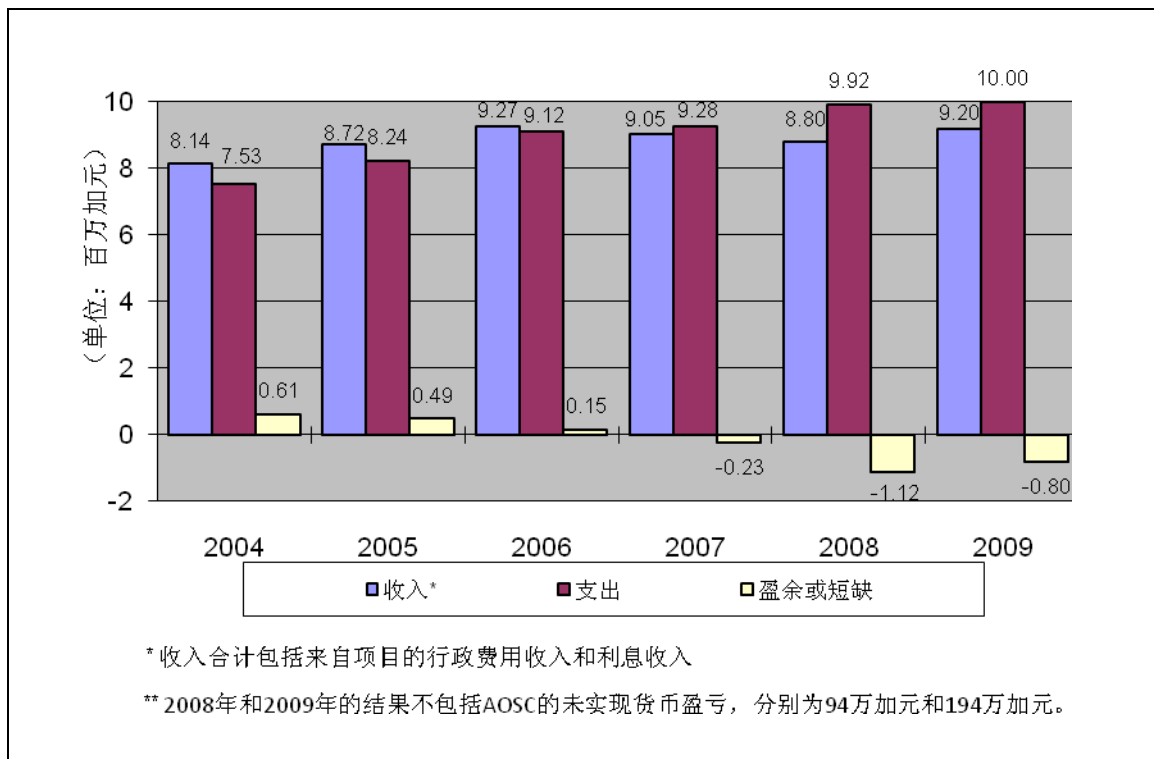
就遵守公约和有关民用航空的其它国际文书提供法律咨询意见，制订与更新民用航空的管理框架，包括编制民用航空的法律、政策、法规、程序和指导材料，以遵守国际民航组织的标准和建议措施；建立民用航空当局，包括对相关法律条文进行修改；加强民用航空管理部门的安全监督规则和条例。

5. 行政和业务服务费用基金收入和支出¹

5.1 执行项目的行政费用，是在成本回收的原则基础上，通过行政和业务服务费用（AOSC）基金收取的，用于支付技术合作方案的全部行政、业务和支助费用。其中涵盖了技术合作局的内部支出，包括工作人员费用，以及经常方案向技术合作局提供服务的支出等。

5.2 业务结果显示，行政和业务服务费用基金在本三年期并未完全回收其费用，超支额在 2007 年为 20 万加元，2008 年为 110 万加元，2009 年则为 80 万加元。截至 2009 年 12 月 31 日的行政和业务服务费用基金，累计金额为 270 万加元。²

图 7—行政和业务服务费用基金收支情况



¹ 自 2008 年以来，国际民航组织财务报表以加元表述。为确保 2007 年至 2009 年和 2004 年至 2006 年两个三年期之间的可比性，对本报告的目的，已经对 2004 年至 2007 年的行政和业务服务费用基金财务结果，以该年的联合国平均汇率重新以加元表述。

² 2008 年和 2009 年的未实现货币盈亏，分别为 939 000 元和 1 939 000 元，这是以 2009 年 12 月 31 日的美元对加元的联合国汇率，换算行政和业务服务费用资金的结果，已从行政和业务服务费用基金余额中扣除，影响净值为 100 万加元。

5.3 支出合计包括了由行政和业务服务费用基金，在 2007 年、2008 年和 2009 年为经常方案供资的职位，分别为 23、25 和 25 个职位，共计为 5,658,500 加元；相较之下，在 2004 年、2005 年和 2006 年由技术合作局供资的职位，则分别为 17.3、20.3 和 21.3 个职位，共计为 4,381,500 加元，在本三年期增加了 1,277,300 加元（29.1%）。此外，从 2007 年至 2009 年，为其它共同项目向行政和业务服务费用基金收取了 1,488,700 加元，其中除其它外，包括了外部审计费用、联合国共同费用、建筑物保险、离职后医疗福利等；相较之下，前一个三年期则为 1,024,400 加元。因此，在本三年期中，技术合作局就经常方案提供的服务负担的费用合计为 7,147,500 加元，比 2004 年—2006 年期间，向技术合作局收取的 5,405,900 加元增加了 32.2%。

6. 经常方案预算和业务和行政服务费用基金之间的费用分摊

6.1 在联合国开发计划署为技术合作方案提供大部分供资的期间，联合国开发计划署收取了相当高的支助费用，技术合作局得以帮助支助经常方案，为该局外的大量职位供资。1984 年的最高记录是，在所有 258 个行政和业务服务费用供资职位中，有 70 个是由技术合作局为经常方案供资的。由于政策改变使得联合国开发计划署为民用航空项目供资减少（目前在总体方案中所占份额不到 0.5%），因此，技术合作局从 1982 年至 1995 年期间年年出现赤字，共计为 1350 万美元。

6.2 1995 年，大会通过了一项关于技术合作的新政策，由国际民航组织采取渐进的做法，将特定职能和向技术合作局收取的特定费用，逐步转移到经常方案。还有，后续的大会届会重申了为新政策采取的行动，核准了理事会的建议，要将技术合作局整合到本组织结构中，并在资金短缺时，由经常预算方案对技术合作方案提供财务支助。据此，向技术合作局收取的一些工作人员费用，以及先前由两个方案分担的特定费用，如场地租金和维修、登记和通信等，则由经常方案预算全部承担。截至 1995 年，经常方案的职位只有 15 个，仍由行政和业务服务费用基金供资。这些措施再加上技术合作局的改组，逐渐让该方案的赤字完全消除。

6.3 2004 年，由于经常方案的财务局限，大会第 35 届会议决定暂停大会 A31-14、A32-21 和 A33-21 号决议的要求，先不将余下 15 个由行政和业务服务费用基金供资的职位进行转移，并建议就经常方案和技术合作方案之间费用分摊的问题，向理事会报告，供其审查。

6.4 在 2007 年至 2009 年三年期当中，理事会着手制定了一项新的成本回收政策，以便认定经常方案预算向技术合作局提供支助服务所发生的间接费用。理事会同意，费用应当以币值计，而不是以职位表示。因此，从 2010 年起，过去由行政和业务服务费用基金支付的 22 个职位，被转移到了经常预算，并从行政和业务服务费用基金向经常预算，做了等于这些职位估值的 170 万加元的现金转帐。将根据对那些由经常方案供资，也向技术合作局提供了支助的所有工作人员，在技术援助和合作活动方面所花费时间进行的调查，确定 2011 年及以后提供支助服务的更准确的费用计算。该调查还将通报一项悬而未决的理事会决定之情况，即是否要向经常方案预算转移，包括局长和副局长在内的五个技术合作局的管理职位，并相应收取他们的时间费用。