



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

国际民航组织技术合作项目事后评估的执行情况

(由哥伦比亚提交)

执行摘要

本工作文件的目的在于说明为什么各国和各捐助方必须按照国际民航组织 9902 号文件第 VI 部分—技术合作的建议，作为项目规划和执行的一个组成部分，对它们的民用航空合作项目进行事后评估的重要性。

行动：请大会：

- a) 继续鼓励方案受益方建立、维持或加强关于效益和成果的独立自我评估；
- b) 遵循上届大会 Doc 9902 号文件的指导原则（附录 C，第 9 段）；
- c) 再次请各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，作为项目规划和执行的一个组成部分；
- d) 确认对技术合作和援助方案及项目进行这种评估的价值以及其对体制学习和系统影响评估的利益；和
- e) 请国际民航组织技术合作局制订事后评估的标准机制。

战略目标:	本工作文件涉及所有战略目标。
财务影响:	无。
参考文件:	Doc 9902 号文件,《大会有效决议》(截至 2007 年 9 月 28 日)

1. 引言

1.1 Doc 9902 号文件《大会有效决议》，A-36/17, 第 VI 部分—技术合作, “国际民航组织技术合作政策的综合声明”, 附录 C —执行技术合作方案在序言部分的一段中指出, 事后评估可以成为确定航空项目的影晌和规划今后项目的宝贵工具;

1.2 在该附录第 9 段, 大会 “...鼓励各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目, 并将其作为项目规划和执行的一个组成部分, 同时为此提供经费。”

2. 分析

2.1 事后评估就项目的执行和成果提供了宝贵的投入, 并以此为基础编制文件审查, 检查评估时的假设是否正确, 决定是否需要实地检查, 所需要的时间有时候可能与原来的评估一样长。对于某些项目, 可能在最后付款之后很久才会提交影响评估报告。

2.2 合作方案评估一般在方案的事先、进行中和完成后进行。根据合作方案完成后的时间长短, 事后评估又可分为事后事实评估和事后影响评估两类。事后事实评估是在方案完成后立即进行, 事后影响评估通常是在完成后五至十年进行。

2.3 事后评估是对根据合作方案采取的行动进行系统分析, 目的在于:

- a) 确定项目行动是否取得预期成效;
- b) 衡量未预料到的改变, 评估这些改变是否有益;
- c) 评价项目的行动和任务是否有助于取得预期的改变, 决定是否应该作出调整;
- d) 听取有益的意见, 以决定是否修改正在进行的行动和改进未来的行动;
- e) 制定有用的学习工具, 以进行自我评价并改进整个项目管理工作。

2.4 这种评估的附加价值在于取得其他来源提供的额外项目信息。评估的结论可以让人反省, 往往提高人们的信心, 并指出如何取得最好的成果和增加影响, 从而有助于学习过程, 同时让一个国家或地区随后的项目可以从过去的经验中吸取教训。

2.5 国际民航组织技术合作方案有责任与援助的捐助方和收益方团结一致, 特别是设法改正缺点、减少风险或加强航空安全。事实上, 最终目的是使各国和各私营实体履行它们的义务, 遵循或继续遵守公约的各项附件。

2.6 这种评估将有助于继续改进航空安全, 在今后取得预期的结果。评估还将有助于方案本身、捐助方和所有缔约国切实进行合作与援助。

2.7 这种评估也将提高国际民航组织的有效性, 已经实施这一概念的国际金融体系就是如此。可

以制定影响指标，让理事会能够在技术合作方案完成规划、执行、核查和进一步行动的各个阶段之后核查行动，必要时予以纠正。利用项目执行单位收集的登记册，可以制定用于教学和系统影响评估的工具。

—完—