



ICAO

Doc 10198

2022 年 12 月 31 日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告



2025 年国际民航组织大会第 42 届会议文件

国际民用航空组织



| ICAO

Doc 10198

2022 年 12 月 31 日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告

2025 年国际民航组织大会第 42 届会议文件

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，
请查阅国际民航组织网站 www.icao.int

Doc 10198 号文件 — 《2022 年 12 月 31 日终止的财务年度财务报表和外部审计员的报告》

订购编号：10198

ISBN 978-92-9275-195-1（印刷版）

© ICAO 2023

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

截至 2022 年 12 月 31 日止年度的
财务报表和外部审计员报告

国际民用航空组织

截至 2022 年 12 月 31 日止年度的

财务报表及外部审计员报告

目录

		页
第 I 部分	秘书长的报告	
	呈报	I-1
	内部控制声明	I-16
第 II 部分	外部审计员的意见	II-1
第 III 部分	财务报表	
报表 I	财务状况表	III-1
报表 II	财务执行情况表	III-2
报表 III	净资产变化表	III-3
报表 IV	现金流量表	III-4
报表 V/V-A	预算和实际金额对照表	III-5
	财务报表的附注	III-7
第 IV 部分	附表	
附表 A	按基金列报的经常活动	IV-1
附表 B	经常方案 — 应收成员国摊款	IV-3
附表 C	按基金群组列报的技术合作项目活动	IV-6
附表 D	技术合作项目活动 — 信托基金和管理服务协议	IV-7
附表 E	技术合作项目活动 — 民用航空采购服务基金	IV-8
附表 F	技术合作项目活动 — 实施套包基金的收入、支出和余额	IV-9
第 V 部分	外部审计员向大会提交的国际民用航空组织截至 2022 年 12 月 31 日止财政 期间的财务报表的审计报告以及秘书长对外部审计员报告的评论	

第 I 部分：秘书长的报告

国际民用航空组织

第 I 部分：秘书长的报告

呈报

1. 引言

1.1 按照《财务条例》第 12.4 条，我谨荣幸地向理事会提交国际民航组织截至 2022 年 12 月 31 日止年度的财务报表供审议，并由理事会建议大会批准。按照《财务条例》第 13 条的规定，外部审计员的意见及其有关 2022 年财务报表的报告以及我就此发表的意见（反映在秘书长的评论中），也将向理事会和大会呈报。

2. 财务概览

2.1 国际民航组织根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS）按权责发生制编制了其财务报表。除非另有说明，财务报表和构成本财务报表组成部分的附注披露及本报告以加元（CAD）为单位列报。

2.2 该报告总结并进一步解释了国际民航组织财务报表中的关键信息和与财务状况相关的趋势，以及本组织 2022 年的财务和预算执行情况。

2.3 报表 I 列报了本组织的财务状况。以下表 1 对 2022 年和 2021 年的报表 I 提供了高度总结。

表 1：财务状况

（单位：千加元）

	2022	2021	差异
资产			
流动资产	375 995	312 724	63 271
非流动资产	10 907	13 068	(2 161)
总资产	386 902	325 792	61 110
负债			
流动负债	270 110	220 999	49 111
非流动负债	132 721	184 739	(52 018)
总负债	402 831	405 738	(2 907)
净资产（累计赤字）	(15 929)	(79 946)	64 017
负债和净资产合计	386 902	325 792	61 110

2.4 根据报表 I, 2022 年 12 月 31 日的资产总额为 3.869 亿加元 (2021 年: 3.258 亿加元), 主要包括 3.426 亿加元 (2021 年: 2.842 亿加元) 的现金、现金等价物和投资, 以及 2040 万加元 (2021 年: 1870 万加元) 的应收成员国分摊会费¹。负债总额 4.028 亿加元 (2021 年: 4.057 亿加元), 其中 2.254 亿加元 (2021 年: 1.662 亿加元) 属技术合作项目的预收款, 1.422 亿加元 (2021 年: 1.936 亿加元) 属估算出的雇员福利负债, 按《国际公共部门会计准则》认列。

2.5 下文概述的 2022 年和 2021 年的财务比率表明, 就流动性而言, 国际民航组织的总体财务状况健康。速动比率 1.33 和流动比率 1.39 表明该组织有足够的资产偿还其流动负债。

	2022	2021
流动比率		
流动资产与流动负债之比	1.39	1.42
速动比率¹		
流动资产减去库存、应收款、预付款和其它流动资产与流动负债之比	1.33	1.35

¹ 速动比率衡量的是用最具有流动性的资产 (现金、现金等价物、投资和短期应收款) 偿还短期债务的能力。

2.6 报表 II 介绍了 2022 年的财务执行情况。以下表 2 对 2022 年和 2021 年的报表 II 进行了高度总结。

表 2: 财务执行情况

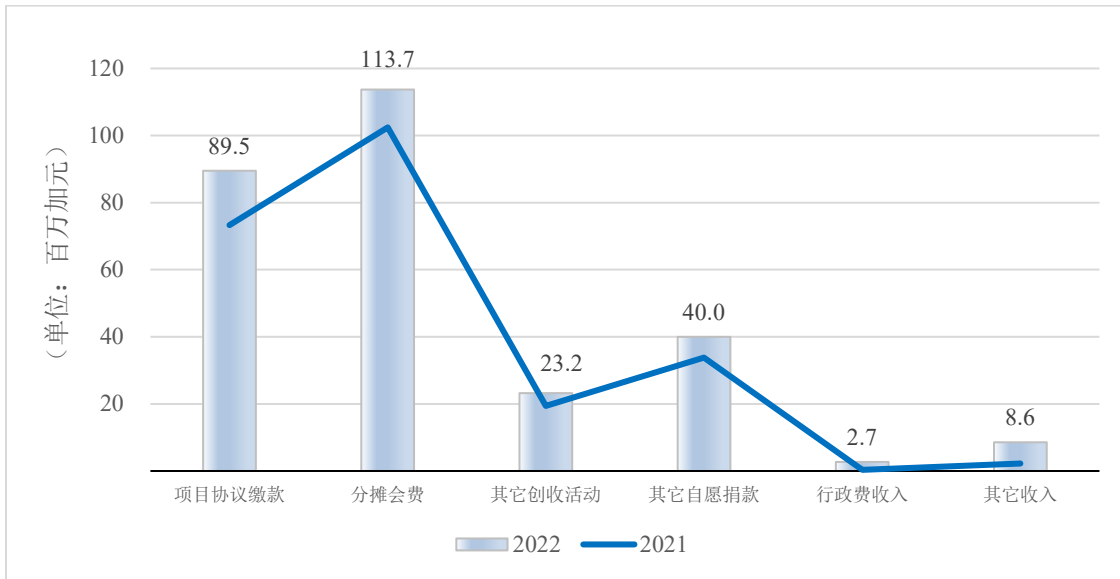
(单位: 千加元)

	2022	2021	差异
总收入	277 686	231 565	46 121
总支出	269 733	242 630	27 103
年度盈余/ (赤字)	7 953	(11 065)	19 018

2.7 总收入从 2021 年的 2.316 亿加元增加至 2022 年的 2.777 亿加元, 增加了 4610 万加元, 主要原因是更多的项目协议缴款 (1620 万加元)、分摊会费 (1130 万加元)、其它自愿捐助 (620 万加元) 和汇兑收益 (460 万加元)。

¹ 为列报目的, 对长期应收会费数额进行了折减, 以符合《国际公共部门会计准则》。

图 1：2021 年和 2022 年止年度的收入明细



2.8 总支出增加 2710 万加元，从 2021 年的 2.426 亿加元增至 2022 年的 2.697 亿加元，主要是由于人员相关支出的增加（1180 万加元，其中 780 万加元与项目人员有关）、分包相关支出的增加（500 万加元）和差旅费用的增加（740 万加元）。

2.9 2022 年的收入超过支出 800 万加元，而 2021 年则有 1110 万加元的赤字。2022 年的总运营盈余主要归因于经常预算盈余（560 万加元）、行政和业务服务费用基金盈余（280 万加元）和资源调集基金盈余（270 万加元），其中一些部分与 410 万加元的循环基金赤字冲抵。上述基金的财务结果说明见下文第 4 节。

2.10 报表 III 介绍了本年度净资产的变化。截至 2022 年 12 月 31 日，储备金和累积赤字减少 80% 至 1590 万加元（2021 年：7990 万加元）。这一 6400 万加元的差异主要归因于离职后健康保险（ASHI）的精算收益 5600 万加元和该年 800 万加元的盈余。

2.11 报表 IV 列出了现金和现金等价物的变化，2022 年增加了 4670 万加元，从 2021 年 12 月 31 日的 2.707 亿加元增至 2022 年 12 月 31 日的 3.174 亿加元。这一增额主要由于运营活动产生的现金增加了 5370 万加元，其中一部分与投资活动减少的 700 万加元冲抵。

2.12 报表 V 对经常预算与实际金额进行了对比。该报表也反映了《财务条例》第 12.1 条所要求的拨款状况，包括转拨和拨款收取的费用。报表 V-A 还涵盖行政和业务服务费用基金（AOSC）的预算，该预算公开的，必须根据 IPSAS 进行披露。关于预算执行情况的更多信息载于第 3 节。

3. 预算执行情况和财务摘要

经常预算拨款

3.1 2022 年的预算拨款（单位：千加元）概述如下：

原始拨款额	112 457
2021 年未付承付款	17 634
来自 2021 年的结转额	13 434
拨款额减少	(6 136)
核定订正拨款	137 389
2022 年未付承付款	(18 214)
向下一年的结转额（2023）	(7 465)
2022 年最终订正拨款额	111 710

3.2 **2021 年未付承付款。**按照《财务条例》第 5.7 条，秘书长批准了 1760 万加元用以补充 2022 年的拨款，主要用于支付截至 2021 年 12 月 31 日止年度的未付承付款。

3.3 **来自 2021 年的结转额。**2021 年止的年度中，未使用的拨款数额共计 1340 万加元。根据《财务条例》第 5.6 条，秘书长有权结转 2021 年核定拨款的 10%即 1290 万加元，以补充 2022 年的拨款，用于开展强制性和其他关键活动。理事会批准将余额 50 万加元分配给业务储备金，作为 2023-2024-2025 三年期的资金来源之一（C-DEC 226/3 号决定）。

3.4 **拨款减少。**在第 226 届理事会会议期间讨论 2023-2024-2025 三年期预算时，理事会批准从 2022 年拨款中向业务储备金额外划拨 560 万加元（C-DEC 226/11 号决定），留作下一个三年期预算的资金来源之一。2022 年的拨款有所减少，因为转拨给业务储备金共计 610 万加元，其中包括第 3.3 段解释的 50 万加元。

3.5 **2022 年未付承付款。**截至 2022 年底已承付但预计在 2023 年才交付的承付款价值为 1820 万加元。根据《财务条例》第 5.7 条，这笔款项已预留并结转到 2023 年，以清偿现有的法定负债（另见表 3 的（e）栏）。

3.6 **转拨。**根据《财务条例》第 5.9 条，秘书长有权将拨款从一个战略目标或辅助战略转拨给另一个战略目标或辅助战略，但金额不得超过接受转拨的每一战略目标或辅助战略的年度拨款的 20%。

3.7 **向下一年的结转额。**2022 年未使用拨款为 750 万加元，占 2022 年 1.374 亿加元核定订正拨款的 5.4%。根据《财务条例》第 5.6 条，秘书长有权结转 750 万加元用于 2023 年预算中未予供款的关键和优先活动，包括因 2022 年不可避免的 implementation 延误而不得不推迟的那些活动。

3.8 鉴于上述段落所述的变化，本年最终订正拨款额为 1.117 亿加元。

3.9 表 3 对经常预算普通基金的收支预算和实际发生金额进行了对比：

表 3：经常预算普通基金的收入和支出

(单位：千加元)

	2022 年 预算 ¹	实际 ²	汇兑差额	按预算汇率 计算的实际 金额 ³	2022 年 未付承 付款	合计	差额
	(a)	(b)	(c)	(d) = (b)+(c)	(e)	(f) = (d)+(e)	(g) = (f)-(a)
收入							
分摊会费	101 058	113 722	(10 053)	103 669		103 669	2 611
其它收入							
来自辅助创收基金的转拨	9 649	9 648		9 648		9 648	(1)
杂项收入	548	2 012		2 012		2 012	1 464
来自 AOSC 的偿付	1 202	1 202		1 202		1 202	0
货币汇兑差额		2 825		2 825		2 825	2 825
	112 457	129 409	(10 053)	119 356		119 356	6 899
支出							
工作人员薪金和员工福利	102 643	99 090	(8 210)	90 880	8 570	99 450	(3 193)
供应品、消耗品和其它	1 543	740	(65)	675	754	1 429	(114)
一般运行费用	24 474	15 154	(509)	14 645	8 786	23 431	(1 043)
差旅	4 696	3 675	(286)	3 389	0	3 389	(1 307)
会议	3 646	2 155	(134)	2 021	104	2 125	(1 521)
其它支出	387	110	(10)	100	0	100	(287)
	137 389	120 925	(9 214)	111 710	18 214	129 924	(7 465)

¹ 2022 年预算支出包括经秘书长批准、来自上一年的 1879.6 万加元的结转额（和承付款）。

² 摘自附表 A、财务报表，不包括周转基金和业务储备金。

³ 包括（1）由于按 1.00 美元=1.00 加元编制美元交易预算而产生的 1005.3 万加元的预算汇兑收益，（2）由于用于编制预算的汇率与年内适用于支出的联合国月度汇率之间的差异而产生的 921.4 万加元的预算汇兑差额。

3.10 **差额解释 — 收入**。1.125 亿加元的整体预算（表 3，（a）栏）包括 2022 年经常预算的四个主要资金来源：分摊会费、辅助创收基金盈余的转拨、杂项收入，以及来自行政和业务服务费用基金的偿付。在分摊会费方面，260 万加元的差额涉及到长期应收会费的折减额。杂项收入的差额是因为所赚取利息高于预算利息，且从 2021 年开始获得欧洲民航会议的租金收入，这项收入不包含在当前三年期预算中。

3.11 **预算说明**。总预算 1.374 亿加元（表 3，（a）栏）包括 2022 年原始拨款 1.125 亿加元、2021 年结转额以及 2021 年共计 3100 万加元的未付承付款，并与转拨给业务储备金的 610 万加元（将留作 2023-2024-2025 年预算的供资）进行冲抵。

3.12 **汇兑差额。**产生汇兑差额的原因是在根据《国际公共部门会计准则》编制财务报表时，需要采用联合国汇率，将以非加元货币进行的交易转换为加元，此外还需要以预算汇率转换收入和支出，以便与核定预算进行对比。预算汇兑差额（表 3，（c）栏）的组成如下：

- a) 摊款方面 1010 万加元的汇兑收益是指，根据编制三年期预算时使用的预算汇率得出的摊款与根据收缴摊款时使用的联合国业务汇率得出的摊款之间存在正数差额。自 2010 年以来，实施了两种货币摊款制度，部分以美元和部分以加元对成员国开具发票。2022 年 1 月 1 日（开具美元发票之日）美元/加元汇率比 2022 年预算中使用的汇率要高，给分摊会费总额带来 1010 万加元的正数差额；和
- b) 在支出方面产生 920 万加元汇兑差额的原因在于编制预算时使用的汇率与年内适用于支出的联合国月度汇率之间存在差异。这一汇兑差额已分配到实际支出之中，以便将其以核定预算汇率重列。以预算汇率重列的支出总额列于表 3，（d）栏。

3.13 按照这种方式，预算节余，即预算和实际支出之间的差额，已适当作出调整，显示于表 3（g）栏。根据《国际公共部门会计准则》认列了 280 万加元的货币汇兑差额（表 3，（b）栏），主要原因在于将最初以其他货币记录的资产和负债以加元重新估值而产生的正数差额。

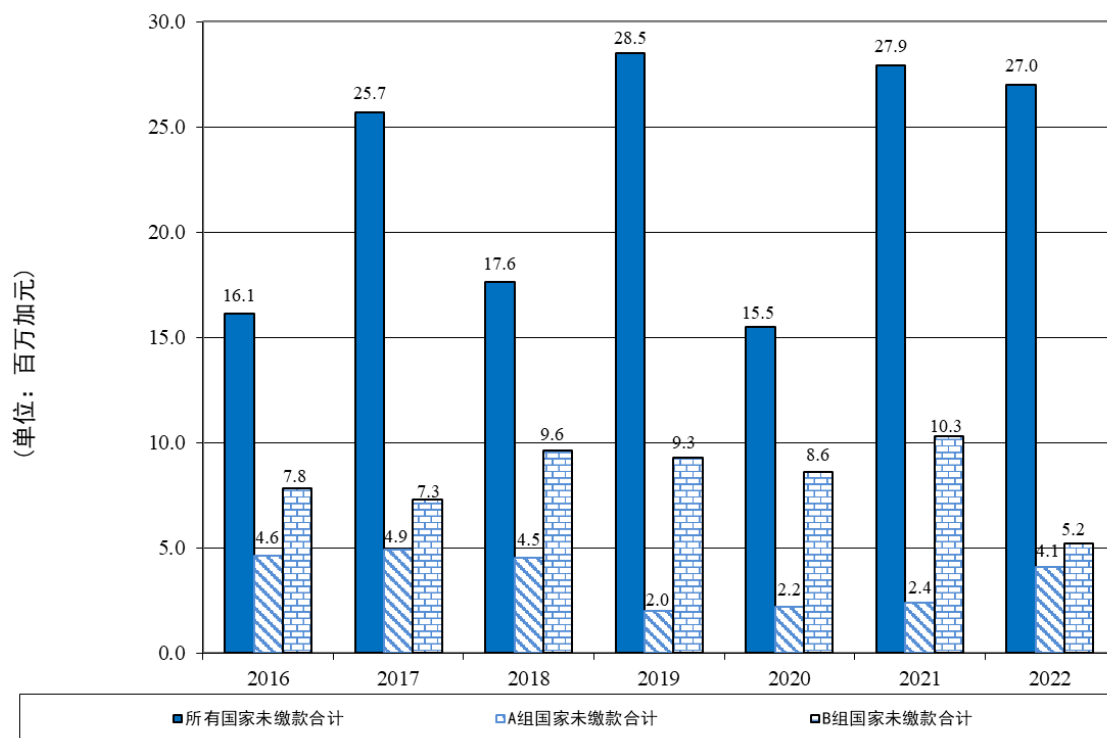
摊款和报告货币

3.14 经常预算摊款采用两种货币摊款制度确定，根据这一制度，成员国的摊款按照每种货币的估计需求，一部分用加元一部分用美元确定，以尽量减少汇率波动的影响。为确保核定预算与本组织各个账户和基金之间的一致性和可比性，财务报表以加元列报。

摊款和其他自愿捐助

3.15 2022 年底应收摊款总额为 2700 万加元。2022 年收到 9410 万加元摊款，截至年底，当年摊款中仍然有 1710 万加元未付摊款。该年年初，各国 2021 年及以前年度的应收款为 2720 万加元；共收到 1870 万加元缴款，仍有 850 万加元未缴余额。截至 2022 年 12 月 31 日，所有年份的应收摊款总额为 2560 万加元（包括周转基金（WCF）），汇兑调整额为 140 万加元，因为摊款的美元部分按 1.356 加元换算，使重估的应收摊款余额达到 2700 万加元。详细情况载于本文件第 IV 部分附表 B。过去四年，收到的会费与分摊会费的平均比例为 87.1%。图 2 显示了自 2016 年以来每年年底应收分摊会费的情况。

图 2：2016-2022 年应收成员国摊款



3.16 截至 2022 年 12 月 31 日未缴纳的 2700 万加元会费总额中，1220 万加元属理事会成员国未缴纳的会费。下表按国家群组列出了应收摊款的细节（单位：千加元）：

表 4：按国家群组列报的应收摊款

	2022 年 国家数量	截至 2022 年 12 月 31 日 的欠款金额	2021 年 国家数量	截至 2021 年 12 月 31 日 的欠款金额
A 组： 与理事会缔结了以若干年为 期清偿欠款协议的国家	8	4 070	6	2 437
B 组： 欠款达三整年或以上而又未 与理事会缔结清偿欠款协议的国家	10	5 184	17	10 314
C 组： 欠缴会费不到三整年的国家	7	1 426	12	1 830
D 组： 仅欠当年会费的国家	20	15 603	22	12 683
小计	45	26 283	57	27 264
前南斯拉夫社会主义联邦共和国		693		654
欠缴会费合计	45	26 976	57	27 918

3.17 截至 2022 年 12 月 31 日，有 8 个国家缔结了以若干年为期清偿欠款的协议。协议规定这些国家除缴纳当年会费之外，还须每年分期偿还以前各年的欠款。本文件第 IV 部分附表 B 的附注列出了截至 2022 年 12 月 31 日尚未遵守其协议条款的国家。

3.18 2022 年经常预算和经常活动的其他基金收到的主要捐助总结于以下表 5：

表 5：经常活动中二十个捐助额最大的国家*

(单位：千加元)

成员国	收到的 2022 年摊款	自愿捐助	免费提供的人员	捐助的使用权 — 楼舍	总额
加拿大	2 789			23 194	25 983
中国**	12 656	1 730	2 794		17 180
美国	11 389	3 243	1 223		15 855
法国	4 067	7 037	1 063	758	12 925
日本	7 378	312	62		7 752
联合王国	4 656	1 625			6 281
德国	5 644				5 644
巴西	2 522	5	979		3 506
大韩民国	2 456	595	224		3 275
沙特阿拉伯	1 156	1 374	630		3 160
泰国	644		141	2 172	2 957
意大利	2 711				2 711
阿拉伯联合酋长国	2 411		239		2 650
荷兰	1 589	720			2 309
澳大利亚	2 122				2 122
西班牙	1 978				1 978
新加坡	1 033	245	661		1 939
土耳其	1 778		88		1 866
墨西哥**	1 222	472	100		1 794
卡塔尔	1 167	129			1 296
	71 368	17 487	8 204	26 124	123 183

* 未扣除退款

** 包括用于支付北京地区分办事处和墨西哥城地区办事处租金的现金捐助。

3.19 2022 年的支出总额，包括借调人员、免费提供的人员和无偿提供的楼舍的相关开支，按战略目标和辅助战略及其他活动（主要涉及循环基金、辅助创收基金以及行政和业务服务费用基金，本文件后面的部分对这些基金有详细说明）列报，见以下表 6：

表 6：截至 2022 年底按战略目标和辅助战略列报的支出

(单位：千加元)

	安全	空中航行 能力和效率	安保和 简化手续	航空运输的 经济发展	环境保护	辅助战略	其他	合计
经常预算	37 538	21 881	17 091	5 245	6 458	35 637		123 850
自愿基金和其他经常活动基金	2 240	1 391	3 834	105	725	1 220	31 615	41 130
捐助的使用权 — 楼舍						26 950		26 950
免费提供的人员	4 033	3 206	350	106	328	1 492		9 515
总支出	43 811	26 478	21 275	5 456	7 511	65 299	31 615	201 445

累积盈余/赤字、现金盈余和储备金

3.20 按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2022 年 12 月 31 日，扣除经常预算净资产储备金的累积盈余为 2970 万加元。累积盈余减去周转基金余额 1080 万加元和应收成员国摊款 2560 万加元之后，截至 2022 年 12 月 31 日出现 670 万加元的现金赤字。

3.21 经常预算的留存盈余总计 3810 万加元，其中包括 1820 万加元用于支付结转至 2023 年的 2022 年未付承付款、业务储备金的 1420 万加元余额、周转基金历史余额 810 万加元、以及未兑现的累积汇兑收益 680 万加元，并与 920 万加元应收摊款的未实现折减和拨备进行冲抵。

3.22 截至 2022 年 12 月 31 日，包括储备金在内国际民航组织所有基金的合并净累积盈余和赤字为赤字 1590 万加元。这些数额列于本文件第 IV 部分的附表 A 和附表 C。

循环基金

3.23 根据《财务条例》第 7.8 条设立的循环基金于 2008 年 1 月 1 日生效，旨在记录所有与离职后健康保险 (ASHI) 福利相关的交易，包括未予供资的相关负债和在适用《国际公共部门会计准则》之后本组织的任何其他未予供资的负债和赤字。体现在循环基金中的离职后福利包括离职后健康保险、年假和离职回国福利。自从创始以来，循环基金的年度赤字一直在累积，因为经常预算为这些福利提供的年度供资不能为每年的应计福利提供足够资金。2022 年期间，包括储备金在内的循环基金的累积赤字在年底达到 1.381 亿加元，具体如下：

	2021 年年底净累积赤字	1.899 亿加元
加：	年内应计雇员福利	750 万加元
减：	年内支付的福利	330 万加元
减：	2022 年离职后健康保险的精算收益	<u>5 600 万加元</u>
	2022 年年底净累积赤字	<u>1.381 亿加元</u>

3.24 离职后健康保险负债对精算假设的变动非常敏感。离职后健康保险的重大精算收益的产生原因是折现率从 2021 年的 1.75% 增加到 3.70%，以及出于经验考虑和为了与联合国系统其他机构的死亡率表格的假设保持一致而进行了小幅调整。

3.25 累积的离职后健康保险和其他雇员福利负债仍未获得资金，现收现付做法目前仍在继续，等待联合国层面的决定。

辅助创收基金（ARGF）

3.26 2022 年，辅助创收基金录得 1040 万加元的运营盈余。在按要求向经常预算转拨 810 万加元，向国际民航组织工作方案再次缴款 110 万加元，并批准从储备金中支出 210 万加元之后，年度净赤字为 90 万加元。

3.27 以下表 7 总结了按业务活动（包括小卖部）列报的辅助创收基金的收入和支出：

表 7：按业务活动列报的辅助创收基金收支情况

（单位：千加元）

	收入	支出	盈余/（赤字）
出版物和数字内容销售	6 209	1 743	4 466
印刷和分发服务	952	1 130	(178)
会议活动	2 653	1 588	1 065
培训（包括航空培训升级版）	7 692	6 911	781
执照颁发	3 214	266	2 948
代表团和会议服务	2 925	2 520	405
新产品	1 398	560	838
辅助创收基金业务和行政费及支助费	781	734	47
小卖部	286	243	43
运营结果	26 110	15 695	10 415
辅助创收基金内部冲销	(632)	(632)	0
	25 478	15 063	10 415
转拨至经常预算的款额		8 082	(8 082)
对国际民航组织工作方案的再次缴款		1 144	(1 144)
	25 478	24 289	1 189
所批准的储备金支出		2 088	(2 088)
当年净盈余/（赤字）	25 478	26 377	(899)

3.28 以下表 8 列出了运营盈余的预算对比：

表 8：辅助创收基金预算对比

（单位：千加元）

	实际数额	预算	差异
收入	26 110	28 397	(2 287)
支出	15 695	19 000	(3 305)
盈余	10 415	9 397	1 018

3.29 COVID-19 大流行病给航空业带来直接影响，继续对本报告期上半段中辅助创收基金的表现产生负面影响。2022 年，辅助创收基金的运营收入比计划低 230 万加元，金额为 2610 万加元（预算的 92%）。实际支出为 1570 万加元（预算的 83%），比预算低 330 万加元。最终运营盈余为 1040 万加元（预算的 111%）。

按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2022 年 12 月 31 日，辅助创收基金的累积盈余为 810 万加元。

表 9：辅助创收基金的盈余

（单位：千加元）

	2022 年	2021 年
截至 1 月 1 日的累积盈余	9 021	13 773
收入	25 478	19 800
支出和向经常预算的转拨	26 377	24 552
年度净盈余/（赤字）	(899)	(4 752)
截至 12 月 31 日的累积盈余小计	8 122	9 021
限制性盈余/储备金		
业务储备金	4 511	4 771
对经常预算的一次性缴款	-	1 567
特殊项目专用款	956	1 478
应对 COVID 引发风险的限制性盈余	789	1 122
限制性盈余/储备金小计	6 256	8 938
截至 12 月 31 日的调整后盈余	1 866	83

行政和业务服务费用基金（AOSC）

3.30 设立行政和业务服务费用基金是为了支付国际民航组织技术合作方案的行政和业务费用，其主要资金来源是为技术合作项目收取的支助费用，这些项目根据各项信托基金协议、管理服务协议（MSA）、民用航空采购服务协议（CAPS）和国际民航组织实施套包（iPacks）的发展和部署来管理。本文件第 IV 部分附表 A 对行政和业务服务费用基金的财务结果做了报告。与预算的对比列于表 10。

3.31 作为 AOSC 基金的补充，理事会设立了技术合作局效率和效力基金（C-DEC 155/7 号决定并在 C/DEC 172/8 号决定中增加），授权技术合作局局长在任一给定年份最多可对前一年 AOSC 基金年度盈余的 25% 进行分配，以实施措施改善技术合作局的效率和效力，对缔约国的需求做出响应。2022 年，技术合作局效率和效力基金的支出为 5.3 万加元，截至 2022 年 12 月 31 日，累积盈余达到 100 万加元。

3.32 此外，针对技术合作方案设立了特别储备基金（“SRF”）（C-DEC 200/2 号决定），以便填补任何特定年份中因 AOSC 基金收入减少而导致的潜在亏空，这种亏空将影响 AOSC 根据第 3.36 段的描述向经常预算进行年度转拨的能力。自 2014 年成立 SRF 以来，没有从中提取任何金额。截至 2022 年 12 月 31 日，特别储备基金的余额为零。这些时期向经常预算进行的年度转拨已根据经批准的偿付机制由 AOSC 累计盈余支付。

表 10：2022 年行政和业务服务费用基金的预算和支出¹

(单位：千加元)

提交大会的行政和业务服务费用的预算估计数 ²	10 829		
	预算³	实际数额	差异
预算/收入	8 257	12 598	4 341
支出	9 558	9 764	206
年度盈余/（赤字）	(1 301)	2 834	4 135

¹ 不包括技术合作局效率和效力基金（2022 年总支出 5.3 万加元）与特别储备基金；

² 经 2019 年大会（A40）核准；

³ 理事会第 227 届会议注意到这一预算（C-WP/15436 号文件）。

3.33 如上所述，大会批准了 2022 年财政年度 AOSC 基金 1080 万加元的指示性预算估计数。同年，根据《财务条例》第 9.5 条，秘书长通过 C-WP/15436 号工作文件向理事会提交了经过更新的 2022 年收入估计数（830 万加元）和支出估计数（960 万加元）。

3.34 根据 AOSC 基金²的实际财务业绩，与订正预算（第 227 届会议）相比，AOSC 收入超额 430 万加元，主要是因为技术合作实施量提高导致行政收入增加，以及 2022 年利息增长带来的投资收入的增加。上述情况导致收入超出支出 280 万加元。

按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2022 年 12 月 31 日，AOSC 的累积盈余为 1200 万加元。

表 11：行政和业务服务费用基金的盈余

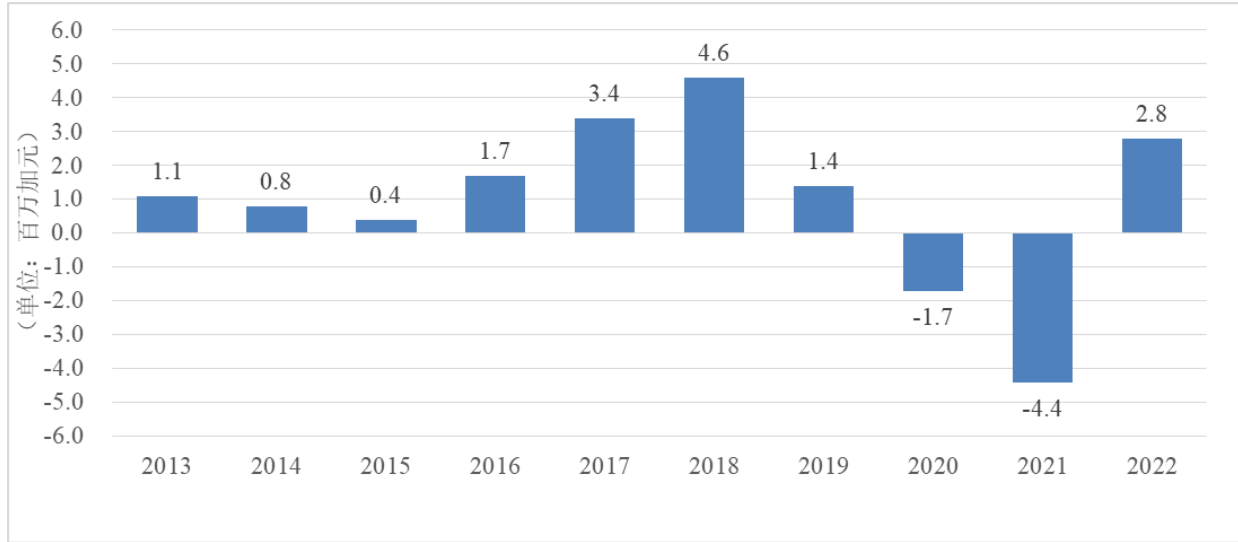
(单位：千加元)

	2022	2021
截至 1 月 1 日的累积盈余	9 217	13 781
收入	12 598	5 241
支出	9 817	9 805
年度净盈余/（赤字）	2 781	(4 565)
截至 12 月 31 日的累积盈余/（赤字）小计	11 998	9 217
限制性盈余/储备金		
效率和效力基金	1017	1 070
特别储备基金	0	0
限制性盈余/储备金小计	1 017	1 070
截至 12 月 31 日的调整后盈余/（赤字）	10 981	8 147

3.35 下图报告了过去 10 年年度盈余/（亏空）的走势（以百万加元计）：

² 不包括技术合作局效率和效力基金以及特别储备基金。

图 3：2013-2022 年行政和业务服务费用基金盈余和亏空情况



3.36 大会第 37 届会议期间，行政委员会建议经常预算和技术合作方案之间分担费用的问题应报告给理事会审议。理事会审议了这个问题，并根据一项时间调查，于 2012 年批准经常预算每年从 AOSC 收回 120 万加元，偿付经常预算为 2020-2022 年三年期内持续开展的各项项目提供的直接相关支助。

技术合作方案

3.37 技术合作局对技术合作方案进行管理，按照大会 A36-17 号决议所述，技术合作方案是国际民航组织的一项永久的优先活动，它通过支持成员国执行国际民航组织的法规、政策和程序，对经常方案的作用予以补充。国际民航组织通过这一方案提供广泛的服务，包括协助各国检视国家民航机构的组织和结构、更新机场的基础设施和服务、促进技术转让与能力建设、推动国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）以及空中航行计划（ANPs）、支持普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）的审计活动产生的纠正行动。

3.38 与技术合作委员会进行密切协调，编制了技术合作局的三年滚动运行计划，确定了本期内的目标与战略，旨在改进国际民航组织技术合作方案活动的治理、效率和质量。随后，做出了持续的努力，确保通过如下方式持续改善 AOSC 基金的财务状况：使技术合作局的产品和服务（即实施套包）多样化、加强与地区办事处的协作以查明短期、中期和长期的项目实施机会、通过将技术援助活动和技术合作活动协调一致来加强实施支助、根据技术合作局的业务模式审查其组织结构、以及引入降本增效措施。

3.39 技术合作项目是本组织的主要活动之一。项目经费由政府和其他捐助方提供，2022 年，流入量为 8910 万加元，流出量为 8950 万加元。这些数字比过去两年（2020-2021）有所改进，但仍然大幅低于上一三年期（2017-2019 年）实现的平均数，原因在于大流行病及政府优先事项的变动导致许多项目推迟或完全取消。本文件第 IV 部分附表 C 至附表 E 载有技术合作项目的更多细节，下列各图对此进行了概述（单位：百万加元）。

图 4：按地理区域列报的技术合作项目支出

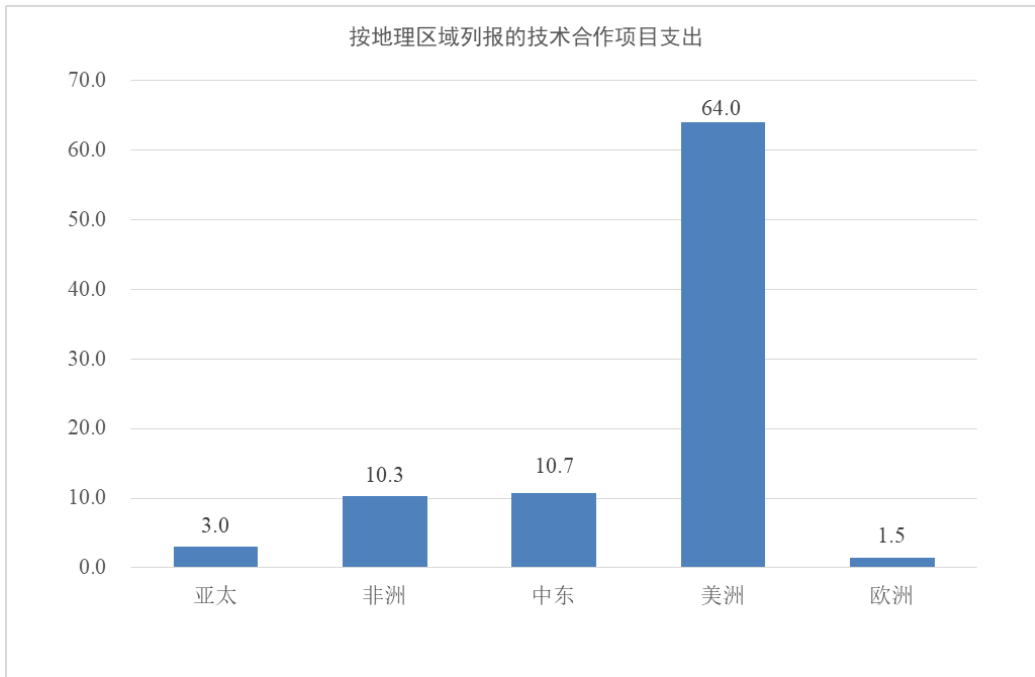
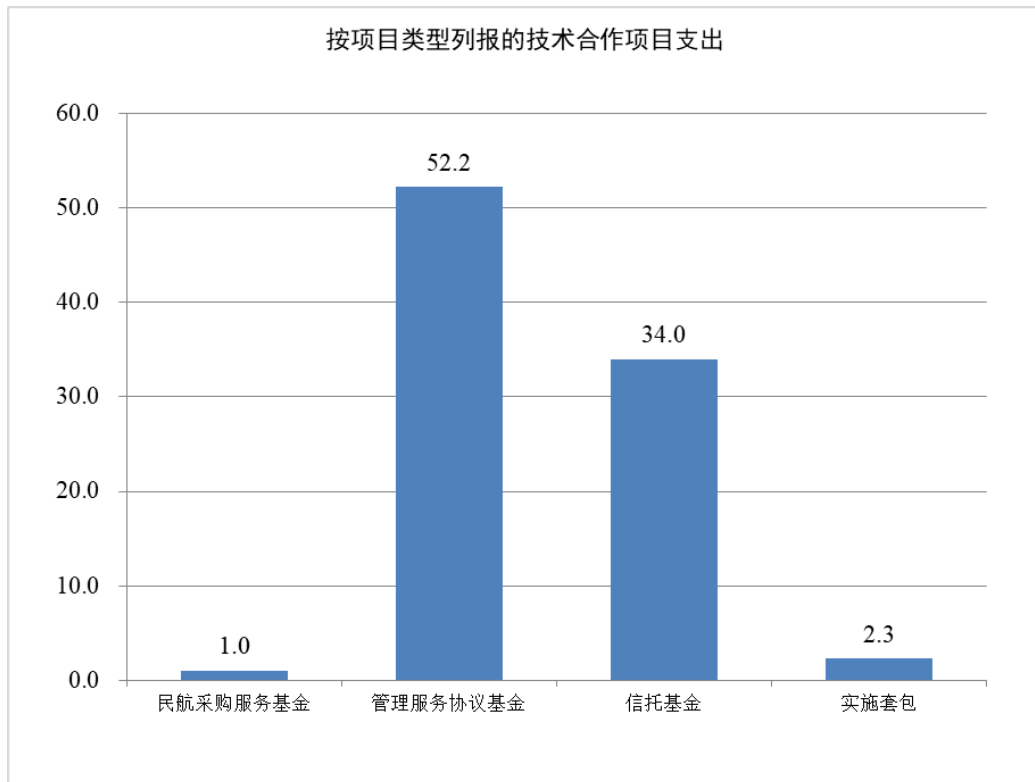


图 5：按项目类型列报的技术合作项目支出



4. 管理层的责任

根据国际民航组织《财务条例》第 12.1 条，秘书长须根据联合国各组织通过的《国际公共部门会计准则》（IPSAS）呈报年度财务报表。财务报表包括：财务状况表（报表 I）；财务执行情况表（报表 II）；净资产变动表（报表 III）；现金流量表（报表 IV）和预算和实际金额对照报表（报表 V）。财务报表还包括经常预算拨款状态，本文件同时列示了大会未列入预算的贷记款。

管理层对财务报表中所含财务信息的编制、完整性和客观性负责。这些报表乃是按照《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制的，其中包含管理层根据最佳估计和判断得出的某些数字。本文件全文所含财务信息与经审计的财务报表之中的财务信息一致。管理层认为，财务报表公正地反映了本组织的财务状况、财务执行情况和现金流量，本文件所披露的信息按照《国际公共部门会计准则》和国际民航组织《财务条例》的规定呈报。

为了履行其责任，本组织建立有内部控制系统、政策和程序，以确保财务资料的可靠性并对资产实行保护。内部控制系统接受内部与外部审计。

理事会有责任对财务报表进行审议并建议大会批准，并有权在秘书长发布这些报表之后要求对其进行修订。

作为国际民航组织财务处处长，本人谨此证明，据本人所知、所悉及所信，所有重大交易均已在会计记录中正确入账，并已在本文件所载的财务报表中正确列报。



财务处处长

Olga Nam

本人作为国际民航组织秘书长，特此批准并呈报国际民航组织 2022 年的财务报告，及其财务报表和附表。



秘书长

胡安·卡洛斯·萨拉萨尔

2023 年 3 月 31 日于
加拿大，蒙特利尔

内部控制声明（SIC）

2022

责任范围

1. 作为国际民用航空组织（ICAO）的秘书长，根据委派给我的责任，尤其是《财务条例》第 11 条，我有责任维持一个健全的内部控制系统，并且就监督问题向理事会承担问责。

内部控制系统的目的

2. 内部控制系统是为了管理可能对实现本组织的任务、战略目标和目标产生不利影响的主要风险，并将其减缓至一个可以接受的水平。因此，内部控制声明（SIC）只能对内部控制系统的有效性提供一个合理而不是绝对的保证。它基于一个持续的流程，旨在查明主要风险、评估这些风险的性质和程度，并对其进行高效率和有成效的管理。

3. 内部控制是一个过程，由理事机构、秘书长、高级管理层和其他人员实施，目标是：

- 运营的有效性和效率以及资产保护；
- 财务报告的可靠性；
- 遵守适用的政策、程序、法规和规则；和
- 有效的沟通和监控。

4. 因此，在运行层面上，国际民航组织的内部控制系统不仅仅是一项在特定时间点执行的政策或程序，而是一个通过内部控制机制在本组织内各级持续运行的流程，以确保实现上述目标。

5. 我目前关于国际民航组织内部控制流程的声明适用于截至 2022 年 12 月 31 日的年度，直至该组织 2022 年财务报表获得批准之日。

6. 下文概述了为在 2022 年巩固内部控制系统和流程而采取的行动或考虑的事项。

风险管理和控制框架

7. 理事会 2021 年核准的国际民航组织机构风险管理和内部控制（ERM）框架（C-DEC 222/4 号决定）规定了风险管理、作用和责任、流程、风险监测和审查以及风险文件编制的指导原则。该框架的一个关键组成部分是 2020 年推出的风险登记册流程，旨在提供一种协调、结构化和系统化的风险管理方法。风险登记册分三个级别管理：（1）整个国际民航组织级别的风险，每年向理事会报告（“机构风险登记册”），（2）局/办公室级别，风险由各个局/办公室予以缓解和监测，以及（3）业务流程级别，按组合、方案和项目查明和报告风险。

8. ERM 咨商小组由直接向秘书长报告的各局局长和办公室负责人组成，并就机构风险管理框架及其实施提供监督和指导。

9. 战略、协调和规划（SPCP）办公室与总部和地区办事处的各局和各办公室密切合作，根据在每次 ERM 咨商小组会议上提出的年度路线图，提高本组织的风险知识水平和成熟度，以指导每年的风险管理活动。2022 年期间，重点是完善风险评估流程，监测本组织的机构风险，以及将 ERM 框架融入国际民航组织的流程和程序。

10. 国际民航组织继续与联合国（UN）系统其他实体密切合作，并积极参与管理问题高级别委员会（HLCM）的工作，以确保不断改进其 ERM 框架，同时虑及其他联合国实体的最佳做法和经验教训。

11. 该框架基于高级管理人员做出的一系列认定，高级管理人员对关键的内部控制活动以及对基于适当道德价值观的政策、程序和流程的遵守情况进行确认，记录在“管理保证声明和宣言”（MASD）自我评估问卷中，并在国际民航组织的日常运作中得到体现。与往年一样，高级管理层已经提交了 MASDs，阐述其职责范围内的内部控制的有效性。

年内出现的重大问题

12. 内部监督办公室提交给理事会的 2022 年年度报告（CG-WP/013）以及评价和审计咨询委员会（EAAC）和外聘审计员瑞士联邦审计局（SFAO）发布的报告中提到的各个内部监督报告中查明的控制薄弱环节，正在通过相应的秘书处行动计划加以解决，这些计划由各监督单位定期监测。

13. 内部监督办公室（OIO）指出，虽然国际民用航空继续从 COVID-19 大流行病中恢复，但 2022 年是地缘政治不确定性和全球冲突增加的一年，这间接影响了国际民航组织的工作。

14. 2022 年没有报告新的风险。国际民航组织目前有 14 个机构风险，自上次报告以来消除了 2 个机构风险。此外，剩余 5 项机构风险的分数也有所降低。国际民航组织在 2022 年面临的主要风险和相应的缓解行动归纳为以下四个风险类别：

14.1 **战略风险：**在整个 2022 年，COVID-19 大流行病以及全球问题带来了额外压力，因额外工作需求未予供资而导致未能完成已批准的年度工作计划的应交付成果。此外，劳动力不足也导致了一些项目/方案的延迟。

控制和缓解措施：

- a) 2022 年审查了正在进行的控制和缓解行动，但由于优先事项相互冲突，这些控制和缓解措施没有得到完全实施。2022 年开发了一个新的机构业绩和监测报告（CPMR）工具，使管理层能够监测工作人员完成计划中的和得到供资的应交付成果的情况。
- b) 将更有效地监测预算和方案交付，以确保在预算范围内实现商定的项目和运行计划，这将有助于对可能出现的风险和问题及时采取行动。
- c) 虽然所有局/办公室都在按照国际民航组织的程序和政策履行招聘和人力资源（HR）服务，但工作人员在截止日期前按时完成绩效和能力提升（PACE）报告方面还有待改进。在绩效活动不能及时汇报的情况下，就增加了劳动力规划不足的风险。2022 年聘用了一名人力资源副局长，制定了一项新的将在三年期内实施的人事战略，预计更多的招聘、培训和问责机制将一一到位，缓解工作场所规划不足的风险。

14.2 运行风险：虽然 2022 年在信息和通信技术（ICT）战略以及信息和技术（IT）服务外包方面取得了积极进展，但网络风险依然存在，需要进一步加强组织复原力，包括危机管理和灾后恢复。其他运行风险包括国际民航组织继续在执行核心任务中面临预算限制，以及长期依赖编外人员（顾问/借调）开展核心活动。

控制和缓解措施：

- a) 2022 年将一些 ICT 服务外包给了联合国国际电子计算中心（UNICC），以便将 IT 服务迁移到云环境，包括计划于 2023 年进行的灾后恢复工作。2022 年，信息安全路线图的实施工作正常进行，没有收到重大网络攻击的报告。尽管如此，还是应当继续对工作人员进行培训，以提高网络安全意识；
- b) 2022 年，为解决对编外人员的依赖而采取的进一步缓解行动被推迟，等待“人事战略”得到批准，这个战略将使 HR 能够实施一个“战略性的员工队伍”计划，实际可行地满足资源需求。

14.3 合规/法律风险：这些包括在维护道德行为、原则和行为标准方面可能违反义务，以及缺乏足够的资源来支持实施反欺诈和反腐败（AFAC）政策以防止潜在的欺诈和腐败活动。另一个合规风险是外部的，140 多个国家尚未批准最近的三项航空安保条约（2010 年《北京公约》、2010 年《北京议定书》和 2014 年《蒙特利尔议定书》），导致国际民航组织无法建立一个全球框架来有效应对新出现的航空威胁。

控制和缓解措施：

- a) 将调查服务外包给联合国内部监督事务厅（OIOS）的工作已于 2022 年 1 月完成。需要对工作人员进行更多的强制性培训，以帮助他们更好地运用其掌握的《道德操守框架》知识。尽管工作人员对 AFAC 政策有所认识，但定期监测和报告潜在欺诈和腐败活动的程序和机制尚未到位。2022 年初，行政和服务局（ADB）被指定负责新的 AFAC 政策，但是缓解行动尚未开始实施，有待招聘一位人员，负责协调有关 AFAC 政策的活动和相关的工作人员培训。
- b) 尽管 2021 年为外联活动提供了资金，以支持批准各项待批条约，但 COVID-19 大流行病导致计划中的外联活动（地区研讨会、讲习班）被推迟，因此去年没有实施缓解措施。与此同时，秘书长和理事会主席在继续推动这些条约得到批准。

14.4 财务风险：以下事项可导致潜在的财务风险：

- a) 由于成员国迟缴摊款，本组织没有足够的现金满足眼前的运行需要；
- b) 关于成本回收活动的政策/治理不足，无法偿付各局/办公室向预算外项目提供支助服务的资金；和
- c) 由于 TCB 项目和方案的减少，TCB 无法每年在行政和业务服务费用（AOSC）基金中产生持续的盈余。

控制和缓解措施：

15. 虽然上述风险没有影响国际民航组织 2022 年的现金流，但它们是固有风险，每半年会审查和评估一次，以确保国际民航组织有足够的现金流来交付其年度方案和项目活动。有关目前状态和缓解措施的信息如下：

- a) 第一个财务风险是固有的，并有持续的缓解行动，据此，秘书长继续推动执行《芝加哥公约》第 61 条和第 62 条以及《财务条例》第 6.5 条 a) 款，并确保监测和跟踪各国的摊款情况。此外，国际民航组织继续密切监测现金状况，确保支出保持在可用财务资源范围内。
- b) 由于该项目工作还在进行，成本回收风险的缓解行动没有按计划在 2022 年完成；成本回收政策草案的制定预计将于 2023 年完成。
- c) 最后，AOSC 基金在 2022 年实现了盈余，这是由于采取了若干缓解控制措施和行动，包括：批准了实施支助政策、实施了新的业务模式、为新产品和服务制定关键绩效指标、并加强与地区办事处的协调；但是，创收和资源调动的不确定性仍然继续影响着国际民航组织的财务状况。

审查有效性

16. 我对内部控制系统有效性的审查主要基于以下信息来源：

- a) 在内部控制系统中发挥重要作用的各局局长和办公室负责人，他们在授权范围内，负责组织产出、方案绩效、管理其局/办公室活动以及保护委托给他们的资源。我依赖高级管理人员在 2022 年 MASD 自我评估问卷中的个人书面证明，其中查明了内控问题和所采取的补救行动，并对其负责领域的内部控制的有效性做出了结论。此外，我还依赖于高级管理小组（SMG）和全体高级管理小组（FSMG）举行的会议期间分享的信息。
- b) 内部监督办公室（OIO）、EAAC 和外聘审计员的审计、评价和咨询报告，报告内容涉及账户遵守财务条例的情况、治理、风险管理和内部控制以及国际民航组织选定领域的运行绩效。这些报告就合规情况和方案的有效性提供了独立和客观的信息，并提供了应对风险和实现运行改进的建议；
- c) 道德操守官，就道德操守和行为标准向管理层和工作人员提供保密咨询和指导，并就道德操守问题相关政策和程序向理事会提供咨询，促进道德操守意识，对工作人员免遭报复政策进行维护管理，并管理财务披露和利益冲突申报方案；
- d) 评价和审计咨询委员会（EAAC），它审查会计和财务报告流程、内部控制系统、风险和审计流程以及遵守财务条例和细则的情况，并向理事会提供建议（参见 EAAC 年度报告（C-WP/15453 号文件））；和
- e) 理事会的意见和决定。

17. 组织变革和变革项目的多重性，以及变革本组织文化的需要，被认为是国际民航组织未来的潜在风险。特别是，有效的人力资源变革将需要各级特别是高级管理层对合规做出完全承诺（在记录关于评估和发展的讨论过程以及完成强制性培训等方面），以表明本组织对文化变革的承诺。鉴于资源的稀缺性，人事战略的实施必须要有明确的优先次序和成功措施以实现其计划，并展示计划中的各项变革的好处，以支持实现文化变革。2022 年是 2020-2022 年三年期经常预算的最后一年，国际民航组织下一个三年期的新转型举措正在进行中，涉及的领域包括成果管理制（RBM）、人事战略，以及考虑一个新的问责制框架，这将增加劳动队伍的灵活性，改进业务系统，做出更加知情和循证的决策，以及更清晰地将战略与资源相联系。

18. 但是，内部控制系统无论其设计多么完美，都有其固有的局限性，包括有可能被规避，因此只能提供合理范围内的保证。此外，由于条件的变化，内部控制的有效性可能会随着时间的推移而变化。

声名

19. 依照本声明的内容和其背后的证据，并根据我所了解的情况和掌握的信息，我认为不存在会影响本组织财务报表可靠性的重大缺陷，也不存在与 2022 财政年度有关的需要在本文件中提出的重大事项。



秘书长

胡安·卡洛斯·萨拉萨尔

2023 年 3 月 30 日于

加拿大，蒙特利尔

第 II 部分：外部审计员的意见



编号：939.22362.003

外部审计员报告

提交给国际民用航空组织（ICAO）大会

财务报表审计报告

意见

瑞士联邦审计署（SFAO）审计了国际民用航空组织（ICAO）的财务报表，包括截至 2022 年 12 月 31 日的财务状况表、财务执行情况表、净资产变化表、现金流量表，以及当年年底截止的预算与实际金额对照表，并审计了财务报表的附注，包括重要会计政策的摘要。

瑞士联邦审计署认为，财务报表根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS）和国际民航组织《财务条例》，在所有重大方面均很好地呈报了国际民航组织截至 2022 年 12 月 31 日的财务状况及本组织当年年底截止的财务执行情况和现金流量。

意见的依据

瑞士联邦审计署根据《国际审计准则》（ISA）进行了审计。在本报告“外部审计员财务报表审计责任”这一节中，进一步说明了这些准则下审计署的责任。瑞士联邦审计署按照瑞士财务报表审计职业操守规则与国际民航组织保持独立，并按照这些要求履行了其他道德操守责任。审计署相信它所获取的审计证据充分且适当，可为其意见提供依据。

其他信息

秘书长对财务报告中的其他信息负责。其他信息包括财务报告中包含的所有信息，但不包括财务报表（财务报告的第 III 部分）和外部审计员针对财务报表的报告（财务报告的第 II 和第 V 部分）。

外部审计员对财务报表的意见未涵盖财务报告中的其他信息，且瑞士联邦审计署未对此种其他信息发表任何形式的保证性结论。

在对财务报表进行审计方面，瑞士联邦审计署的责任是阅读财务报告中的其他信息，并在此过程中考虑其他信息是否与财务报表或审计署在审计中获得的知识存在重大不一致或以其他方式看上去被严重错报。如果瑞士联邦审计署根据其已开展的工作得出结论，认为此种其他信息存在重大错报，则需要报告该事实。瑞士联邦审计署在这方面没有可报告的内容。

秘书长和财务报表管理人员的责任

秘书长负责根据《国际公共部门会计准则》和国际民航组织《财务条例》编制和公平列报财务报表，并负责进行秘书长认为必要的内部控制，从而能使所编制的财务报表不存在由欺诈或差错造成的重大错报。

在编制财务报表时，秘书长负责评估国际民航组织的持续经营能力，并酌情披露持续经营相关事宜及披露使用会计的持续经营原则，除非秘书长打算清算本组织或停止经营，或没有现实的替代方案，只能这样做。

管理人员负责监督国际民航组织的财务报告流程。

外部审计员的财务报表审计责任

外部审计员的目标是就财务报表整体上是否不存在由欺诈或差错造成的重大错报获得合理的保证，并出具一份包含其意见的审计员报告。合理保证是一种高水平的保证，但不是担保按照《国际审计准则》进行的审计在存在重大错报时总能发现到。错报可能源于欺诈或差错，如果可以合理地预期它们能够单独或一起影响用户根据这些财务报表作出的经济决策，则视为重大错报。

在根据《国际审计准则》开展审计期间，瑞士联邦审计署在整个审计过程中运用职业判断并保持职业怀疑态度。此外，瑞士联邦审计署还：

- 查明和评估由欺诈或差错造成的财务报表出现重大错报的风险，设计和执行针对这些风险的审计程序，并获取充分和适当的审计证据，以便为其意见提供依据。由于欺诈可能涉及共谋、伪造、故意遗漏、失实陈述或推翻内部控制，因此不能发现由欺诈造成的重大错报所带来的风险高于因差错造成的风险。
- 了解与审计相关的内部控制，目的是设计与情况相符的审计程序，而不是为了对国际民航组织内部控制的有效性发表意见。
- 评价所用会计政策的适当性以及作出的会计估计和相关披露的合理性。
- 就秘书长使用会计的持续经营原则的合适性作出结论，并根据所获证据，就是否存在可能给国际民航组织的持续经营能力蒙上重大阴影的与事件或情况相关的重大不确定性作出结论。如果瑞士联邦审计署得出结论认为存在重大不确定性，则需要在其审计员报告中提请注意财务报表附注中的相关披露，或者如果此类披露不充分，则需要修改其意见。审计署的结论以截至审计员报告之日所获得的审计证据为依据。但是，未来的事件或情况可能会导致国际民航组织无法继续持续经营。

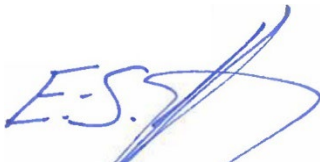
- 评估财务报表（包括披露）的整体列报、结构和内容，以及财务报表是否以一种可实现公平列报的方式反映了相关交易和事件。

瑞士联邦审计署与国际民航组织秘书长和评价和审计咨询委员会（EAAC）就计划的审计范围和时间以及重大审计调查结果，包括就审计署在其审计期间发现的任何重大内控缺陷等进行沟通。

2023年4月20日，伯尔尼

瑞士联邦审计署

（外部审计员）



Eric-Serge Jeannot

副署长



Martin Köhli

能力中心主任

第 III 部分：财务报表

III-1

国际民用航空组织

报表I
2022年12月31日的
财务状况表
(单位: 千加元)

	附注	2022年	2021年 重新分类
资产			
流动资产			
现金和现金等价物	2.1	317 415	270 733
投资	2.1	25 173	13 498
应收成员国分摊会费	2.2	17 283	14 568
应收款、预付款和其他流动资产	2.3	15 687	13 468
库存	2.4	437	457
		375 995	312 724
非流动资产			
应收成员国分摊会费	2.2	3 068	4 153
应收款和预付款	2.3	172	212
财产、厂房和设备	2.5	4 620	5 071
无形资产	2.6	3 047	3 632
		10 907	13 068
资产总额		386 902	325 792
负债			
流动负债			
预收款	2.8	225 373	166 217
应付账款和应计负债	2.9	33 324	44 277
雇员福利	2.10	9 444	8 901
贷记缔约国政府/服务提供国政府的款项	2.11	1 969	1 604
		270 110	220 999
非流动负债			
雇员福利	2.10	132 721	184 739
		132 721	184 739
负债总额		402 831	405 738
净资产			
累计赤字	2.12	(79 884)	(82 906)
储备金	2.12	63 955	2 960
		(15 929)	(79 946)
净资产(累计赤字)		(15 929)	(79 946)
负债和净资产总额		386 902	325 792

所附各附注均为财务报表之组成部分。

国际民用航空组织

报表II

截至2022年12月31日止年度的

财务执行情况表

(单位: 千加元)

	附注	2022年	2021年
收入			
对项目协议的缴款	3.2	89 507	73 339
分摊的会费	3.2	113 722	102 437
其他创收活动	3.2	23 215	19 426
其他自愿捐助	3.2	39 984	33 803
行政费收入		2 697	343
其他收入	3.2	8 561	2 217
收入总额		277 686	231 565
支出			
薪金、雇员福利和项目人员	3.3	169 120	157 346
分包合同、供应品和消耗品	3.3	40 343	35 333
一般运行费用	3.3	47 446	46 022
差旅	3.3	8 841	1 462
会议		2 274	789
培训		1 388	429
其他支出	3.3	321	1 249
支出总额		269 733	242 630
当年盈余/(赤字)		7 953	(11 065)

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-3

国际民用航空组织

报表III
截至2022年12月31日止年度的
净资产变化表
(单位: 千加元)

	附注	累计赤字	储备金	净资产 (净累计赤字)
2020年12月31日的余额		(75 662)	(28 935)	(104 597)
2021年基金余额和储备金的变动				
结转余额的变化	2.12	(8 680)	8 680	
离职后健康保险精算收益/(损失)的变化	2.10		36 243	36 243
激励计划储备金的使用	2.12	5	(5)	
业务储备金的使用	2.12	158	(158)	
辅助创收基金业务储备金的调整	2.12	1 132	(1 132)	
辅助创收基金限制性盈余的使用	2.12	3 656	(3 656)	
未实现亏损的变化	2.12	2 733	(2 733)	
其他重新分类和转拨	2.12	(537)		(537)
换算调整和其他四舍五入差额的变化	2.12		10	10
年度盈余/(赤字)		(11 065)		(11 065)
年内变动总计		(12 598)	37 249	24 651
2021年12月31日的余额		(88 260)	8 314	(79 946)
为符合2022年的列报方式, 重新进行分类以获得可比性	2.12	5 354	(5 354)	
2021年12月31日的可比余额		(82 906)	2 960	(79 946)
2022年基金余额和储备金的变动				
结转余额的变化	2.12	(579)	579	
离职后健康保险精算收益/(损失)的变化	2.10		56 005	56 005
激励计划储备金的使用	2.12	(1)	6	5
业务储备金的调整	2.12	(6 135)	6 135	
业务储备金的使用	2.12	2 928	(2 928)	
辅助创收基金业务储备金的调整	2.12	260	(260)	
辅助创收基金限制性盈余的使用	2.12	2 422	(2 422)	
未实现亏损的变化	2.12	(3 878)	3 878	
其他重新分类和转拨	2.12	33		33
换算调整和其他四舍五入差额的变化	2.12	19	2	21
年度盈余/(赤字)		7 953		7 953
年内变动总计		3 022	60 995	64 017
2022年12月31日的余额		(79 884)	63 955	(15 929)

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-4

国际民用航空组织

报表IV
截至2022年12月31日止年度的
现金流量表

(单位: 千加元)

	附注	2022年	2021年 重新分类
经营活动现金流量:			
当年盈余/(赤字)		7 953	(11 065)
非现金变动和其他调整			
折旧和摊销	2.5 & 2.6	1 838	1 672
离职后健康保险精算收益(损失)	2.10	56 005	36 243
利息收入	3.2	(5 939)	(940)
财产、厂房和设备的调整和其它增项	2.5	(172)	
对净资产的调整	2.12	38	(544)
财产、厂房和设备处置的净(收益)/损失		(17)	
减值损失和处置	2.60	696	
列为融资活动的周转基金现金流	3.2	(8)	
资产和负债变化			
应收会费(增加)减少	2.2	(2 714)	(10 487)
应收款、预付款和其他流动资产(增加)减少	2.3	(2 219)	266
库存(增加)减少	2.4	20	160
非当期应收会费(扣除折减部分)的(增加)减少	2.2	1 085	853
非当期应收款和预付款(增加)减少	2.3	40	47
预收款增加(减少)	2.8	59 156	(22 943)
应付款项及应付负债增加(减少)	2.9	(10 953)	13 742
短期雇员福利增加(减少)	2.10	543	916
贷记缔约国/服务提供国政府的款项的增加(减少)	2.11	365	10
长期雇员福利增加(减少)	2.10	(52 018)	(26 946)
外币换算调整和四舍五入	2.12	21	19
经营活动的净现金流		53 720	(18 998)
投资活动的现金流:			
财产、厂房和设备及无形资产的购置	2.5 & 2.6	(1 327)	(1 692)
财产、厂房和设备的处置收益		17	
投资的(增加)减少	2.1	(11 675)	(10 274)
所收利息	3.2	5 939	940
投资活动的净现金流		(7 046)	(11 026)
融资活动的现金流:			
周转基金应收缴款(增加)减少	3.2	8	
融资活动的净现金流		8	
现金和现金等价物的净增加(减少)		46 682	(30 024)
年初现金和现金等价物	2.1	270 733	300 757
年末现金和现金等价物	2.1	317 415	270 733

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-5

国际民用航空组织

报表V
截至2022年12月31日止年度
经常预算普通基金的
预算和实际金额对照表

(单位：千加元)

战略目标/ 辅助实施战略	核定拨款					订正			开支			余额 (l) =(h)-(k)	经秘书长批准 结转至2023年 的金额 ^f (m)	拟结转 至2023年 的金额 ^f (n)	结转至2023年 的总额 (o) =(m)+(n)
	大会A40-34号 决议 (a)	上一年未付 承付款 ^a (b)	上一年结转额 ^a (c)	拨款的减少 ^b (d)	2022年的 核定拨款 (e) =(a)+(b)+(c)+(d)	2022未付 承付款 ^c (f)	战略目标和辅助 实施战略之间的 转拨 ^d (g)	2022年 订正拨款 (h) =(e)+(f)+(g)	合计 (i)	预算 汇兑差额 ^e (j)	按预算汇率 ^e (k) =(i)+(j)				
安全	33 218	3 759	4 317	(2 482)	38 812	(3 829)	(590)	34 393	35 990	(3 553)	32 436	1 957	1 957	0	1 957
空中航行能力和效率	21 396	2 187	2 447	(1 185)	24 845	(2 249)	(1 725)	20 871	21 681	(2 482)	19 198	1 673	1 673	0	1 673
安保和简化手续	15 433	1 800	1 788	(629)	18 392	(1 614)	85	16 863	16 369	(1 344)	15 025	1 838	1 838	0	1 838
航空运输的经济发展	5 096	629	608	(418)	5 915	(636)	(325)	4 954	4 987	(285)	4 701	253	253	0	253
环境保护	6 539	1 080	684	(398)	7 905	(1 036)	(71)	6 799	6 440	(431)	6 009	790	790	0	790
小计	81 682	9 455	9 844	(5 113)	95 869	(9 363)	(2 625)	83 880	85 465	(8 096)	77 369	6 511	6 511	0	6 511
方案支助	14 919	2 231	1 570	(455)	18 265	(3 084)	1 482	16 662	16 133	(425)	15 708	954	954	0	954
管理和行政	15 856	5 948	2 020	(569)	23 256	(5 767)	1 144	18 633	19 326	(693)	18 633	0	0	0	0
小计	30 775	8 179	3 590	(1 024)	41 520	(8 851)	2 626	35 295	35 459	(1 118)	34 341	954	954	0	954
总计	112 457	17 634	13 434	(6 136)	137 389	(18 214)	0	119 175	120 925	(9 214)	111 710	7 465	7 465	0	7 465

^a 来自2021年的结转：根据《财务条例》第5.7款的授权结转1760万加元（2021年未付承付款）；秘书长根据《财务条例》第5.6款的授权批准1290万加元（其他结转）；和理事会根据《财务条例》第5.6款的授权批准50万加元（其他结转）。

^b 经理事会批准转拨给业务储备金（C-DEC 226/3号决定和C-DEC 226/11号决定）。

^c 根据《财务条例》第5.7款的授权。

^d 由秘书长批准，见《财务条例》第5.9款。

^e 预算汇兑差额：由于用于编制预算的汇率与年内适用于支出的联合国月度汇率存在差异，因此产生了920万加元的货币汇兑收益。

^f 秘书长有权最多批准核定拨款总额的10%，见《财务条例》第5.6款；其余的由理事会批准，见《财务条例》第5.6款。

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和

III-6

国际民用航空组织

报表V-A

截至2022年12月31日止年度

本组织所有预算公开基金的

预算和实际金额对照表

(单位：千加元)

参考	2022 预算*	实际金额	预算差额	可比基础上 的实际金额	可比基础上的预 算和实际金额之 间的差额	
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
				(b)+(c)	(a)-(d)	
收入						
经常预算						
分摊的会费	DOC 10125号文件；附表A	101 058	113 722	(10 053)	103 669	(2 611)
其他	DOC 10125号文件；附表A	11 399	12 862		12 862	(1 463)
货币汇兑差额	DOC 10125号文件；附表A		2 825		2 825	(2 825)
经常预算总额	DOC 10125号文件；附表A	112 457	129 409		119 356	(6 899)
周转基金						
经常预算和周转基金总额：		112 457	129 409		119 356	(6 899)
AOSC (不包括效率/效力基金和特别储备基金)						
行政费	附表A	4 744	11 571		11 571	(6 827)
其他收入	C-WP/15436号文件	3 513	1 027		1 027	2 486
AOSC总额	C-WP/15436号文件；附表A	8 257	12 598		12 598	(4 341)
支出						
经常预算						
所有战略目标/辅助实施战略	报表V；附表A	137 389	120 925	(9 214)	111 710	25 679
未付承付款	报表V			18 214	18 214	(18 214)
经常预算总额	DOC 10125号文件；附表A	137 389	120 925	8 999	129 924	7 465
业务储备金						
周转基金			2 926			
经常预算、业务储备金和周转基金总额：	附表A		123 850			
AOSC (不包括效率/效力基金和特别储备基金)						
其他AOSC基金	C-WP/15436号文件	9 558	9 764		9 764	(206)
AOSC总额	C-WP/15436号文件；附表A	9 558	9 817		9 817	(259)

* 仅包括已公开预算

说明：

附表A (Tb1A) 和报表V (St.V) 包含在财务报表和附表中。

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和

国际民用航空组织
财务报表的附注
2022年12月31日

附注 1：会计政策

I. 引言

1. 国际民用航空组织（ICAO）是联合国的一个专门机构，它是随着 1944 年 12 月 7 日在芝加哥签署《国际民用航空公约》而创建的。国际民航组织是负责管理《公约》所载各项原则的常设机构，为航空安全、安保、效率和正常以及为航空环境保护制定标准并鼓励标准得以实施。
2. 截至 2022 年 12 月 31 日，国际民航组织的成员包括 193 个成员国。其总部设在加拿大蒙特利尔，在曼谷、开罗、达喀尔、利马、墨西哥城、内罗毕和巴黎设有地区办事处，并在北京设有地区分办事处。
3. 国际民航组织设有一个最高权力机构 — 大会及一个理事机构 — 理事会。大会由所有成员国的代表组成，每三年举行一次会议，详细审查本组织的整体工作、制定今后几年的政策并批准自上次大会以来发布的财务报表。它同时就三年期预算做出决定。大会上届会议于 2022 年 9 月召开。
4. 理事会由来自 36 个国家的代表组成，由大会选举产生，任期三年，为民航组织的工作提供持续指导。理事会由空中航行委员会、航空运输委员会、财务委员会、航空安保委员会、人力资源委员会、空中航行服务联合支助委员会、技术合作与实施支助委员会、气候与环境委员会、治理委员会、与东道国关系委员会、爱德华沃纳奖委员会和与外部各方合作委员会提供协助。
5. 秘书长是秘书处的负责人和本组织的首席执行官，负责把控秘书处工作的总体方向。
6. 秘书处由五大局组成：空中航行局、航空运输局、技术合作局、法律事务和对外关系局和行政服务局。秘书长直接负责指派给秘书长办公室的各项活动的管理和有效执行，这些活动涉及财务、内部监督办公室、道德操守、通信、战略规划、协调和伙伴关系和七个地区办事处。各地区办事处主要负责与所属地区各国以及与其他有关组织、地区民航机构和联合国各地区经济委员会保持联络。地区办事处推动实施国际民航组织的政策、决定、标准和建议措施（SARPs）以及地区空中航行计划，并应请求提供技术援助。

II. 财务报表概览和摘要

7. 下列财务报表是按照《国际公共部门会计准则》编制的：

报表 I:	财务状况
报表 II:	财务执行情况
报表 III:	净资产变化
报表 IV:	现金流量
报表 V/V-A:	预算和实际金额对照

8. 此外，按照《国际公共部门会计准则》的规定，财务报表包括有附注，对财务报表中披露的条目进行描述和分类介绍，并对不符合报表认列条件的条目进行说明。附注还包括根据《国际公共部门会计准则》的要求，按“分部”列报国际民航组织的主要活动。

9. 本文件第 IV 部分中的附表不是经审计的财务报表的组成部分。但是，这些附表可提供有价值的财务信息，并支持经审计财务报表中报告的合并数字。

报告实体

10. 财务报表仅包括国际民航组织的业务。国际民航组织在联营公司或共同控制的实体中没有权益。

11. 国际民航组织为医疗福利计划（MBP）提供行政服务。医疗福利计划的财务报表未汇总到国际民航组织的报表中，由健康和人寿保险委员会（HLIC）独立管理，该委员会包括由国际民航组织行政部门任命的成员和由计划的参与者选出的成员。医疗福利计划编制自己的财务报表，但不并入国际民航组织的财务报表。该计划的资产和负债由医疗福利计划所有，如果发生解散，其资产和负债将根据健康和人寿保险委员会的决定来加以分配。医疗福利计划由 Cigna 担任计划的管理人，该计划规定报销国际民航组织和其他参与组织的工作人员、退休工作人员、代表及其符合条件的家庭成员所发生的经医学认可的医疗保健的大部分费用。医疗福利计划的资金来自参与者和各组织的缴费以及投资收入。

编制依据和授权发布

12. 国际民航组织的财务报表根据国际民航组织《财务条例》和《国际公共部门会计准则》按权责发生制编制。

13. 这些财务报表是在持续经营的会计基础上编制的。持续经营这一说法的依据为：大会（A41-28 号决议）核准的 2023-2025 年三年期经常预算拨款；过去多年收取分摊会费的历史趋势向好；以及大会和理事会都没有作出停止国际民航组织运行的决定。此外，国际民航组织继续密切监测现金状况，并确保支出保持在可用财务资源范围内。

14. 除非另有说明，财务报表根据历史成本计量来编制。

15. 现金流量表（附表 IV）采用间接法编制。
16. 根据财务条例 12.4，这些财务报表经财务处长核实，由秘书长批准（秘书长报告中提及的日期），并在财政年度结束后的 3 月 31 日之前交由外部审计员进行审核。此后，将财务报表和外部审计员的报告提交给理事会，由其进行审议并由其建议大会批准。

功能和列报货币

17. 国际民航组织的列报货币是加拿大元（加元）。外币交易使用联合国业务汇率（UNORE）换算成加元。除非另有说明，财务报表采用千加元进行表述。
18. 国际民航组织经常活动的功能货币是加元。对于经常活动分部，以功能货币以外的货币进行的交易使用交易日的汇率换算为加元。以加元以外的货币计价的货币资产及负债按交易日的收盘汇率重估，而非货币项目按交易日的汇率重估。重估产生的外币差额在财务执行情况表中予以认列。
19. 技术合作项目（TCP）活动和合资联营基金的功能货币是美元（USD），因为这些活动通常以美元进行。以美元以外的货币进行的交易按交易日的有效汇率换算为美元。以美元以外的货币计价的货币资产和负债按年末收盘汇率换算。
20. 由技术合作项目和其他使用美元作为功能货币的基金资助的活动的资产和负债按 1.356 的收盘汇率（2021 年：1.281）换算为加元，财务执行情况表中的收入和支出按 1.299 的平均汇率（2021 年：1.254）换算为加元。在对资产和负债及对财务执行情况表进行换算时产生的差额在留存盈余账户中予以认列。

判断和估算的重要性及使用

21. 重要性原则适用于国际民航组织财务报表的编制和列报。一般来说，如果一个项目的省略或汇总会对财务报表使用者的结论或决定产生影响，则该项目被认为具有重要性。
22. 根据《公共部门会计准则》编制财务报表要求在选择和适用会计政策以及报告某些资产、负债、收入和支出时使用估算、判断和假设。
23. 会计估算和相关假设持续接受审查，对估算的订正在订正估算的年度以及任何受影响的未来年度进行认列。可能导致未来年度重大调整的重大估算和假设包括：员工福利的精算计量；财产、厂房和设备/无形资产使用寿命和折旧/摊销方法的选择；资产减值；金融工具的分类；计算拨备现值时使用的通货膨胀率和贴现率；和或有资产/负债的分类。

会计准则的变化

24. 2022 年，国际民航组织没有通过任何新的会计准则。国际公共部门会计准则委员会（IPSAS）此前公布了将于下述日期生效的以下新准则：

《国际公共部门会计准则第 41 号 — 金融工具》，适用于国际民航组织，《国际公共部门会计准则第 41 号》通过用三个基于原则的类别取代现行的金融资产分类和计量类别，降低了复杂性，并根据实体管理工具的方式和工具的基本现金流的经济特征，修改了用于工具分类的流程。国际民航组织将于 2023 年 1 月 1 日开始采用该标准。经过估算，实施《国际公共部门会计准则第 41 号》不会对 2023 年的财务报表产生重大影响，因为采用预期信用损失的方法将改变与应收账款有关的坏账拨备。

《公共部门会计准则第 42 号：社会福利》，为社会福利支出的会计核算提供了指导。它将社会福利定义为支付给特定个人和/或家庭以减轻社会风险影响的现金转移。具体例子包括国家退休福利、残疾福利、收入支助和失业福利。新标准要求实体认列下一次社会福利支付的支出和负债。由于 COVID-19 大流行病及其带来的挑战，《公共部门会计准则第 42 号：社会福利》的实施被推迟到 2023 年 1 月 1 日。目前，没有适用于本组织的此类社会福利。

《国际公共部门会计准则第 43 号 — 租赁》，适用于国际民航组织，修改了租赁的认可、计量、列报和披露原则，目的是确保承租人和出租人提供如实反映这些账目往来的相关信息。这些信息为财务报表的使用者提供了评估租赁对一个实体的财务状况、财务执行情况和现金流影响的基础。国际民航组织计划在要求的 2025 年 1 月 1 日开始采用该标准。《国际公共部门会计准则第 43 号》的实施可能会对 2025 年的财务报表产生影响，因为认可了使用权资产和租赁负债，租赁期符合该准则所界定的指标。

《公共部门会计准则第 44 号：为出售而持有的非流动资产和终止的业务》，规定了为出售而持有资产的会计核算以及所终止业务的列报和披露。它要求符合为出售而持有符合分类指标的资产按账面价值和公允价值减去出售成本和折旧两者中较低者进行计量；并在财务状况表中单独列报，已终止业务的结果将在财务执行情况表中单独列报。《国际公共部门会计准则第 44 号》将于 2025 年 1 月 1 日生效。预计其对财务报表的影响不会很大，因为国际民航组织目前没有被归类为为出售而持有的资产，并且预计不会有任何终止的业务。

现金、现金等价物和投资

25. 现金及现金等价物包括库存现金、银行现金，以及自购买之日起不超过三个月便到期的短期高流动性投资。投资包括初始期限超过三个月的定期存款，并在财务状况表中进一步分为在报告日期十二个月内到期的短期投资，以及在报告日期十二个月之后到期的长期投资。

26. 利息收入在其产生时予以认列，并将实际收益率考虑在内。

金融工具

27. 金融工具在国际民航组织成为工具合同条款的一方时予以认列，直至从这些资产（负债）收取（支付）现金流的权利（或义务）过期或被转让（结清）时为止。
28. 应收款是在活跃市场中没有报价、支付数额固定或可以确定的非衍生金融资产。应收款包括应收现金会费及其他应收款。包括应收摊款在内的长期应收款使用实际利率法按摊销成本列报。
29. 金融负债包括贸易应付款、对医疗福利计划的应付款、对员工的应付款和应计负债。所有非衍生金融负债最初按接近公允价值的成本认列，并酌情使用实际利率法按摊销成本进行后续计量。金融工具的所有损益均在财务执行情况表中予以认列。

存货

30. 在财务期期末所持有的待售或待分销的出版物、小卖部商品及其他物品记为存货。出版物按成本或现行重置成本中的最低值进行估值，其他存货物品按成本或可变现净值中的最低值进行估值。
31. 出版物成本包括采购成本及使出版物达到可销售或可分销状态所发生的所有其他成本。小卖部物品以及持有待售或待分销的其他物品的成本，按加权平均购买成本估值。
32. 所持有的供内部消耗的消耗品和供应品仅在有实物时才列为库存。内部使用的出版物和其他文件在制作时列作支出。

应收会费

33. 成员国和捐助者欠本组织的应收捐助数额，在扣除与呆账和折减有关的备抵之后进行列报：
- 应收会费呆账的备抵根据历史经验及根据可能表明捐助者在报告日期没有能力履行其义务的事件来定；和
 - 折现后的长期应收会费是指国家分摊会费的未付折现余额，为此，国家已缔结协议，在几年内清偿其拖欠会费。折现也适用于众多其他长期未缴会费，以反映有可能缔结此类拖欠款清偿协议。这些应收款按照实际利息法，列报了扣除累积折减之后的净额。
34. 呆账备抵的增加或减少可计为当期的一项费用，在财务执行情况表中报告。

继承资产

35. 继承资产不在财务报表中认列，但在合并财务报表附注中进行适当披露。

财产、厂房和设备

36. 财产、厂房和设备（PP&E）按历史成本减去累积折旧及任何减值损失后列报。折旧是使用直线方法，对财产、厂房和设备按其估计可使用年限折旧，但土地除外，它不折旧。财产、厂房和设备类的估计可使用年限如下：

<u>类别</u>	<u>估计可使用年限（年）</u>
楼舍	5-50
信息技术（IT）设备	3-10
家具、装置及配件	5-10
机械和办公室设备	3-10
车辆	5-15

37. 财产、厂房和设备项目的资本化门槛为 3 000 加元，租赁物改良的资本化门槛为 25 000 加元。定期对该门槛水平进行审查。租赁物改良按成本计值，并按改良的剩余可使用年限或租赁期这两者中较短的时间来折旧。

38. 至少每年对全部财产、厂房和设备进行减损审查，任何减值损失均在财务执行情况表中认列。减损指标包括财产、厂房和设备的陈旧与老化，以及账面金额可能无法收回的其他事件和情况。

39. 一旦对财产、厂房和设备的某个项目的处置获得批准，便将其从资产类别中删除（终止认列）。

无形资产

40. 无形资产按历史成本减去累积摊销及任何减值损失后列报。如果无形资产的成本超过 5 000 加元的门槛值，则将其资本化，但内部开发资产除外，其资本化门槛为 25 000 加元。

41. 使用直线法按估计可使用年限进行摊销。无形资产类的估计可使用年限如下：

<u>类别</u>	<u>估计可使用年限（年）</u>
外部采购的软件	3-6
内部开发的软件	3-6
许可证和权利及其他无形资产	3-6
版权	3-10

42. 许可证、权利和版权按许可证、权利和版权的有效期限进行摊销。
43. 当资产处于开发阶段或使用寿命不确定时，对无形资产进行年度减损审核。其他无形资产仅在发现减值迹象时进行减损审核。减损指标包括无形资产陈旧与老化，以及账面价值可能无法收回的其他事件和情况。

预收款项

44. 国际民航组织认列下述类别的预收款：
- 技术合作项目实施之前收到的捐助；
 - 应汇给捐助者的未用捐助余额，以及国际民航组织向第三方提供服务或交付货物前收到的资金；和
 - 在相关年度之前从成员国收到的摊款。

雇员福利

45. 国际民航组织认列下述类别的雇员福利：
- 在工作人员提供相关服务的会计期结束之后十二个月之内应结清的短期雇员福利；
 - 离职后福利，如离职后健康保险福利；
 - 其他长期雇员福利；和
 - 终止任用福利。
46. 在报告之日应计但未支付的短期雇员福利在财务状况表中认列为流动负债。
47. 离职后健康保险计为一项设定受益计划，即本组织有义务提供商定的福利，因此本组织承担精算风险。国际民航组织根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的要求，在储备金账户中认列与离职后健康保险福利有关的保险精算损益。该保险的设定受益义务的现值由一名独立精算师使用预计单位成本法确定。
48. 离职回国福利和从本组织离职后折算为现金的累积年假作为其他长期福利入账。该负债的现值由一名独立精算师计算。清偿这些应享权利的预期福利支付被认列为负债并按其精算现值计算。所有工作人员的累积未使用假期总天数的精算值在报告日被认列为负债。精算损益在报告日认列，并在财务执行情况表中列示。这些福利的短期部分列为财务状况表内的流动负债。

49. 国际民航组织根据人员数据和以往经验计算技术合作项目工作人员离职后的离职回国福利和年假。其他长期雇员福利包括在履行职责导致死亡、受伤或患病的情况下，根据《工作人员细则》第 106.5 条支付的赔偿金。对于需要长期支付的情况，确定了精算估值。截至报告日，国际民航组织没有此类情况。
50. 仅在下列情况下，终止任用福利才被认列为一项支出：国际民航组织在实际上不存在离职可能性的情况下，明确承诺去实施一项正式详细计划，在正常退休日期前终止雇用某工作人员或者为了鼓励自愿裁员而提供终止任用福利。在 12 个月内结清的终止任用福利按预计支付的数额列报。当终止任用福利在报告日之后超过 12 个月才需结清时，如折现的影响重大，则需要折现。
51. 国际民航组织是参加联合国合办工作人员养恤基金（该基金）的成员组织，该基金是由联合国大会设立，目的是向雇员提供退休、死亡、残障和有关福利。该基金是一项有资金供给的多雇主设定受益计划。根据《联合国合办工作人员养恤基金条例》第 3 条第 2 款的规定，基金的成员资格向专门机构和参加联合国及专门机构薪金、津贴及其他服务条件共同制度的任何其他政府间国际组织开放。
52. 该基金使各组织面临与参与该基金的其他组织的现任和前任雇员有关的精算风险，导致没有一致和可靠的依据来向参与该计划的各个组织分配承付款、计划资产和费用。国际民航组织和该基金与该基金的其他参与组织一样，无法出于会计目的，足够可靠地确定国际民航组织在设定受益义务、计划资产和与计划有关的费用中的比例份额。因此，国际民航组织将该计划假定为一项符合《国际公共部门会计准则第 39 号》要求的设定提存计划。国际民航组织在财务期对该基金的缴款在财务执行情况表中被认列为支出。

收入

53. 分摊的会费是成员国的法律义务。这些会费是征收摊款当年年初认列的非交换交易的收入。技术合作项目活动的捐助是根据国际民航组织和捐助者签订的协定认列的交换交易的收入，并根据以货物交付或服务提供情况为依据的完成阶段来确定。在某些情况下，国际民航组织可参照适用于项目合同的分阶段付款时间表来考虑对完成阶段进行最佳估算。
54. 自愿捐助在与捐助者签署具有约束力的协议后予以认列。如果没有附加条件，要求资金按协议中的规定加以使用，否则得退还给捐助实体，则可立即认列收入。如附加条件，则仅在根据协议条款满足捐助的支出水平方面的规定条件后方可认列收入。在满足这些条件之前，认列为一项负债（递延收入）。
55. 对技术合作项目适用的行政费作为行政和业务服务费用（AOSC）基金的收入列报，在按分部列报的财务执行情况表中作为各个项目的支出列报，并在合并财务执行情况表（报表 II）中进行冲销。根据《国际公共部门会计准则》，技术合作项目产生的行政费收入按照完成阶段认列。完成阶段的估算方式如下：
- 对于设备采购，90%的行政费在发出设备采购订单（PO）之前逐步认列，剩余的 10%在全额支付与采购订单有关的所有发票后认列；
 - 对于服务，行政费按照发生的成本认列。

56. 根据《财务条例》第 7.6 条第 2 款，为支持技术合作项目而设立的基金所赚取的利息应记入行政和业务服务费用基金或协议条款如此规定捐助方的贷方。例外情况是遗留项目，因为国际民航组织和捐助方平分月均超过 10 万美元的项目资金余额所赚取的利息。
57. 来自交换交易的其他收入来源主要包括提供国际民航组织全球航空培训（GAT）的收入，其他创收活动，如：出版物销售、会议和专题讨论会、执照颁发费、国际民航组织出版物版税、楼舍租金，以及其他杂项收入等。此类收入按已收或应收对价的公允价值计量，在交付货物和服务时认列。未付余额应收款在应收款、预付款和其他流动资产中列报。
58. 呆账备抵的增加或减少作为当期的支出列示，并在财务执行情况表中报告。
59. 实物捐助按公允价值列报。直接支持经批准的业务和活动并能进行可靠计量的捐赠物品在账目中认列。国际民航组织选择了对无偿提供的人事服务和差旅的实物捐助不进行认列，但在财务报表附注中对此进行披露。对于捐赠的建筑物使用权方面的安排，如果国际民航组织没有排他性控制权，并且该安排中规定的期限不到建筑物剩余可使用寿命的 75%，则应在财务执行情况表中计入一项收入和一项相当于租金公允价值的支出。

拨备及或有负债

60. 拨备金是为金额或时间不确定的未来支出认列的负债。如果国际民航组织因过去的事件而担负现行法律或推定义务，其金额可以可靠地估算，并且很可能需要经济利益外流来清偿该义务，则认列一项拨备金。拨备金的金额是对清偿报告日现有义务所需支出的最佳估算。
61. 不符合负债认列标准的其他承付款，可作为或有负债在财务报表附注中披露，这取决于国际民航组织内部无法完全控制的一个或多个不确定的未来事件是否发生。

按“分部”报告和基金会计

62. 分部是一组可区分的活动，其财务信息单独报告，以便评估一个实体过去在实现其目标方面的表现，并对未来资源分配作出决定。国际民航组织将所有项目、业务和基金活动分为两个分部：i) 经常活动；和 ii) 技术合作项目活动。国际民航组织报告财务期内每个分部的账目往来及期末余额。分部间收费根据项目协议条款进行。
63. 基金是一个自行平衡的会计实体，用来记入与特定目的或目标有关的账目往来。对基金进行了划分，目的是根据具体的规章、约束或限制开展特定活动或实现某些目标。财务报表是按基金会计基础编制，显示国际民航组织所有基金在年底的综合状况。基金余额代表收入和支出的累积剩余。
64. 经常活动分部包括经常预算的普通基金和周转基金、特别账户和为管理对本组织航空安全、安保、环境和其他支持活动的自愿捐助而设立的基金。在某些情况下，普通基金经常预算的未使用拨款可结转至下一个财政年度。大会或理事会可根据《财务条例》第 7.1 条设立专项基金和特别账户，主要为特定活动提供捐助或资源，其余额可结转至下一个财务期。此“分部”的主要资金来源是分摊的会费、创收活动、其他自愿捐助和行政费。

65. 经常活动“分部”包括下列基金或者基金组：

- **经常预算基金**包括**普通基金**，其资金来源为成员国根据大会确定的分摊比额表分摊的会费、杂项收入、辅助创收基金（ARGF）盈余的结转、其他特别账户额基金、行政和业务服务费用基金的偿付款，以及来自**周转基金**的任何预付款。周转基金由大会设立，目的是在收到成员国会费之前，视需要向普通基金预付款项，为预算拨款提供资金，并在特定情况下向其他基金预付款项。一旦普通基金和其他基金有资金可用，则立即偿还来自周转基金的预付款。理事会于 2021 年和 2022 年授权的业务储备金计入经常预算。
- **资本基金**，用于记录用于经常活动的财产、厂房和设备及无形资产的购置、折旧与摊销。
- **循环基金**，用于根据《国际公共部门会计准则第 39 号》记录与国际民航组织工作人员离职后福利，特别是离职后健康保险、离职回国和年假相关的账目往来。这些账目往来包括与估算当期服务成本、利息成本以及因精算估值而产生的离职回国和差旅精算损益有关的费用，以及与离职后健康保险精算损益有关的准备金调整数。循环基金在经常活动分部中单独列报。
- **辅助创收基金（ARGF）**，用于将创收和成本回收活动放入一个基金中。辅助创收基金中的特别账户和基金由秘书长根据《财务条例》第 7.2 条设立，以记录与自筹活动有关的所有收入和支出。任何预计不会承付或支出的盈余可转入普通基金，余额可结转到下一个财政期。这一分部的主要资金来源是出版物、数据和服务的销售。
- **行政和业务服务费用基金（AOSC）**根据《财务条例》第 9.4 条设立，它还包括下文所述的 a) **特别储备基金（SRF）**和 b) **技术合作局效率和效力基金**。行政和业务服务费用基金收取技术合作项目的行政、业务和支助费用。如果任何一年的年终行政和业务服务费用业务出现财政赤字，则此种赤字首先使用行政和业务服务费用基金的累积盈余来补足，而作为最后的手段，可使用经常预算来补足。行政和业务服务费用基金的主要资金来源为向技术合作项目收取的行政管理费。
 - a) **特别储备基金（SRF）**是根据《财务条例》第 7.1 条设立的基金，目的是提供一个机制，以填补行政和业务服务费用基金在任一给定年份出现下降所造成的潜在缺额。根据理事会批准的、自 2014 年起生效的机制，特别储备基金的资金应来自于对行政和业务服务费用基金转入经常预算的金额（按照经批准的公式计算）超出每年核准转入经常预算的金额的部分进行的任何调整。如果在任何一年，根据所批准公式确定的行政和业务服务费用基金对经常预算的偿付存在缺额，则须使用特别储备基金来补充每年核准由行政和业务服务费用基金转入经常预算的金额。
 - b) **技术合作局效率和效力基金**由理事会设立，旨在授权技术合作局局长在任一给定年份最多可对前一年行政和业务服务费用基金年度盈余的 25%进行分配，用于根据缔约国的需求实施各项措施，以期改善技术合作局的效率和效力。

- **航空安保和简化手续（AVSEC/FAL）活动**，包括为反映理事会批准航空安保行动计划（ASAP）而设立的专用基金及特别账户/基金，其中包括拟由航空安保和简化手续信托基金内的资金供资的项目。航空安保行动计划项目的相关活动由自愿捐助和实物捐助供资。
- **非洲航空安全全面地区实施计划（AFI 计划）**，用于提高国际民航组织在整个非印地区方案协调和管理方面的领导能力和加强问责，并确保有效实施，以纠正安全与基础设施方面的缺陷。
- **联营导航基金**包括丹麦和冰岛合资联营协议，反映了为报告国际民航组织对冰岛政府以及对丹麦政府在格陵兰提供的空中航行服务运营进行监督而设立的基金的账目往来，服务提供者通过使用费和向缔约国政府摊款来收取相关费用。使用费由联合王国收取并直接汇给冰岛和丹麦政府。国际民航组织征收和收集摊款并汇给服务提供国政府。因此，这些账目往来在财务状况表的账目中列为资产和负债。同时还包括**北大西洋高度监视系统基金（HMU）**，以列报根据北大西洋高度监视系统合资联营安排的规定发生的财务账目往来。运营和维修费用由服务提供者通过向飞越北大西洋上空的民用航空器征收使用费来收取。国际民航组织收取的使用费直接支付给服务提供者，因此在账目中列示为资产和负债。
- **奖励结清长期欠款账户**，用以将缔约国缴纳的某些拖欠会费的其中一部分列入一个单独账户，以便为本组织的特定活动提供资金。
- **资源调动基金（RMF）**，由理事会设立，旨在通过使用自愿捐助支助各国加强其民航系统。自愿基金可推动国际民航组织标准和建议措施和政策方面的能力建设和实施，并对经常预算不能供资或供资不足的国际民航组织工作方案进行资金补充。
- **公钥簿（PKD）基金**，理事会设立的一个成本回收基金，用于报告支持电子增强型机读护照可互用性的项目活动。这些业务由自愿捐助供资，按照协议，该基金的余额记为应付参加国的款项。
- **地区分办事处（RSO）**，为了加强国际民航组织在亚太地区（APAC）的力量，亚太地区分办事处的目的是改善整个地区的空域组织和管理，最大程度地提高空中交通管理（ATM）绩效。亚太地区分办事处位于中华人民共和国北京。根据国际民航组织和中国民航局（CAAC）之间的协议，中国民航局承担该地区分办事处的所有业务费用。
- **安全基金（SAFE）**，由理事会设立，其目的是通过使用基于绩效的做法提高民用航空的安全，它将限制行政费用，不会对本组织的经常预算施加任何费用，同时确保以一种负责、有用和及时的方式使用对该基金的自愿捐助。
- **转型基金**，由理事会设立，用于管理自愿捐助，从而补充经常预算中分配的用以支助实施转型目标的资源（C-DEC 225/12 号决定）。
- **其他基金**包括合资联营行政费、普遍安全监督审计计划基金、国际登记处基金、法国合作基金、信息和通信技术基金、临时工作人员薪金基金（TSSF）、人力资源发展基金（HRDF）、国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）基金以及资助专家和初级专业人员的各类基金。

66. 技术合作项目活动分部包括秘书长根据《财务条例》第 9.1 条设立的技术合作（TC）项目基金，用于管理技术合作方案。这一分部的主要资金来源是项目协议中规定的缴费。
67. 技术合作项目活动包括管理服务协议（MSA）和民用航空采购服务协议（CAPS）。信托基金和管理服务协议旨在涵盖范围广泛的技术合作服务，民用航空采购服务协议旨在提供采购服务。为了提供具体的产品服务，国际民航组织还与成员国签订称之为总价协议的技术合作合同。这类协议与管理服务协议和信托基金协议的不同之处在于其合同金额固定。实际支出回收有余或不足的情况在行政和业务服务费用基金中列示。作为技术合作安排的一部分，自 2020 年以来，国际民航组织还向成员国提供实施套包（iPacks）。

附注 2：资产及负债

附注 2.1：现金及投资

68. 资金按照集合投资方式存放在银行，不属急需的资金按定期存款投资。12 月 31 日的余额组成如下：

现金及投资		
（单位：千加元）		
	2022 年	2021 年
银行现金	44 054	20 387
定期存款	273 361	250 346
现金及现金等价物合计	317 415	270 733
投资	25 173	13 498
现金及投资总计	342 588	284 231

69. 截至 2022 年 12 月 31 日，银行美元现金的平均利率为 1.937%（2021 年：0.040%），银行加元现金的相应数字为 2.166%（2021 年：0.500%）。定期存款（包括分类为投资的存款）的余额为 1.857 亿美元和 4680 万加元（2021 年：1.566 亿美元和 4990 万加元），其中平均利率分别为 1.916%和 2.181%（2021 年：0.289%和 0.500%）。担保投资证书（GIC）的平均存款到期为 86 天（2021 年：74 天）。现金和现金等价物包括代表医保计划持有的 1630 万加元（2021 年：1420 万加元）。

70. 按币种分列的现金、现金等价物和投资总额如下：

现金、现金等价物和投资				
(单位：千加元)				
	2022 年		2021 年	
加元 (CAD)	69 125	20%	68 065	24%
美元 (USD)	259 338	76%	207 055	73%
其他币种	14 125	4%	9 111	3%
总计	342 588	100%	284 231	100%

71. 截至 2022 年 12 月 31 日，2.368 亿加元（2021 年：1.866 亿加元）为涉及技术合作基金和限于法律用途的现金，包括公钥簿、国际登记处基金和联合融资基金中持有的未用余额等。代表医保计划持有的 1630 万加元（2021 年：1420 万加元）也包括在受限制的现金余额中。剩余现金和现金投资总额留用于国际民航组织的经常活动，总额为 1.058 亿加元（2021 年：9760 万加元）。

附注 2.2：应收成员国分摊会费

72. 截至 12 月 31 日的应收分摊会费净余额组成如下：

应收分摊会费净额		
(单位：千加元)		
	2022 年	2021 年
当期金额	17 283	14 568
折减后的非当期金额	3 068	4 153
总计	20 351	18 721

73. 当期应收会费指十二个月内应付的会费，而非当期应收会费指如关于应收会费的会计政策中所述，自财务报表之日起 12 个月后应付或预计将结清的会费。应收会费的总额和净额如下：

应收分摊会费净额		
(单位：千加元)		
	2022 年	2021 年
应收分摊会费	26 976	27 918
减去：		
呆账备抵	(693)	(654)
非当期应收款的累积折减	(5 932)	(8 543)
应收分摊会费净额总计	20 351	18 721

74. 下表列报了经常预算应收分摊会费的组成。

应收分摊会费

(单位：千加元)

摊款年度	2022 年	%	2021 年	%
2022*	17 464	64.7	-	
2021	1 374	5.1	15 622	56.0
2020	881	3.3	2 209	7.9
2019	692	2.6	1 668	6.0
2018 年及以前	6 565	24.3	8 419	30.1
总计	26 976	100	27 918	100

* 2022 年摊款的美元部分已按 2022 年 12 月 31 日汇率重新估值。历史金额为 1 710 万加元（见附表 B）。

75. 2022 年摊款呆账备抵没有增加。70 万加元的数额是前南斯拉夫社会主义联邦共和国原来欠国际民航组织的 50 万美元（等于 2010 年确定的 50 万加元），该金额于 2022 年进行了 39 000 加元（2021 年：1 000 加元）的汇兑差额调整。未付分摊会费的最终解决须由联合国大会审议。

呆账备抵

(单位：千加元)

	2021 年	利用	增加/(减少)	2022 年
呆账备抵总计	654	-	39	693

76. 2022 年或 2021 年期间没有应收会费的注销。

77. 2022 年折减后的非当期应收会费的变动如下：

折减后的非当期应收会费 — 变动

(单位：千加元)

	2021 年	利用	增加/(减少)	2022 年
折减后的非当期应收会费	4 153	(3 696)	2 611	3 068

78. 折减后的长期会费涉及到与理事会缔结了在不超过约 20 年的期限内无息清偿其欠款的协议的国家（A 组），以及未达成协议但未付摊款超过 3 年的国家（B 组）的应付摊款。据估计，虽然已失去表决权的国家的所有应收款仍有效并在账户中对之进行了适当认列，但在超过一届大会上已失去表决权的国家的应收账款余额的摊余成本需要进一步降低。非当期应收账款的累积折减 590 万加元（2021 年：850 万加元）包括 530 万加元（2021 年：690 万加元）的全部折减应收款。370 万加元（2021 年：200 万加元）的利用额是将欠款金额重新分类为长期款项减去该年内收到的付款。折减后的长期应收账款余额增加 260 万加元（2021 年：减少 280 万加元）表明累积折减减少，在收入中列示。

79. 长期应收会费的折减代表在使用有效利率方法进行初始认列时，需将应收款余额根据摊余成本进行调整的金额。由于非当期部分预计不会在一年内收回，因此使用大致相当于企业 BBB 长期债券指数的原始有效利率对其进行折减。该金额反映为为长期应收款余额的减少，并在应收款款期内逐渐认列为收入。这种折减额是通过将预定的未来分期付款使用 5.55%（2021 年：3.65%）的利率计算得出的。

附注 2.3：应收款、预付款及其他流动和非流动资产

应收款、预付款及其他流动资产

（单位：千加元）

	2022 年			2021 年（重新列报）		
	总额	净额	%	总额	净额	%
全球航空培训应收款	1 812	1 350	25.5%	2 213	1 870	15.5%
来自联合国机构的应收款	1 033	1 033		888	888	
来自代表团的应收款	910	892	1.9%	856	856	
来自欧盟的应收款**	813	813		1 547	1 547	
可收回的税款	662	662		687	687	
公钥簿会员费应收款	586	586		653	653	
其他	1 781	1 710	4.0%	1 129	1 129	
应收款小计*	7 597	7 046	7.3%	7 973	7 630	4.3%
支付给技术合作项目供应商的预付款	4 080	4 080		3 171	3 171	
支付给联合国机构的预付款	2 239	2 239		804	804	
支付给雇员的预付款	1 265	1 265		998	998	
预付开销	1 057	1 057		865	865	
预付款和预付开销小计	8 641	8 641		5 838	5 838	
报表 I 中汇报的总额	16 238	15 687		13 811	13 468	

* 应收账款扣除呆账储备金 2022 年 60 万加元、2021 年 40 万加元之后在财务状况报表中列示。

** 有条件的自愿捐款被 IPSAS-23 下递延收入负债抵消 100%，如附注 2.8 所示。

80. 2022 年之前，其他资产与应收款和预付款分开报告。2022 年，应收款、预付款和其他流动资产的信息合并列示，并对认可为金融工具的成分单独提供小计，以便为 2023 年实施 IPSAS 41 做准备。对 2021 年的比较信息进行了修改以便列示一致。
81. 来自联合国机构的应收款是代表联合国开发计划署（UNDP）向在开展由联合国开发计划署资助的项目期间死亡的项目人员的未亡配偶支付的赔偿金，2022 年底为 100 万加元（2021 年：90 万加元）。虽然对索赔的审查正在进行中，但在报告日没有足够的信息来评估此类审查的结果和国际民航组织的收款能力。此应收款将在每个报告日重新评估。

82. 其他应收款主要包括来自创收活动的款项，例如出版物的销售款、代表团会议室和场地的租金等。
83. 应收款的非当期部分包括非洲民航委员会（AFCAC）这一地区机构的应付款。账户中列示的折减后非洲民航委员会的应付款项为 2022 年 20 万加元（2021 年：20 万加元）。
84. 给员工的预付款用于教育补助金、租金补贴、差旅费和其他员工福利。
85. 给联合国机构的预付款是指预付给开发计划署的现金，用于通过服务结算账户代表国际民航组织执行付款。

附注 2.4：存货

86. 国际民航组织的存货包括内部印刷并向全世界民航界销售的出版文件库存、小卖部保存的向持有外交身份的个人出售的免税商品存货，以及亚太地区纪念品商店存货。
87. 下表列出 12 月 31 日存货的总价值。

存货

（单位：千加元）

	出版物	印刷	小卖部	亚太地区 纪念品商店	总计
2021 年 1 月 1 日起始存货	196	58	350	13	617
购买/生产	253	906			1 159
销售/消费	(284)	(897)	(121)	(1)	(1 303)
减损和注销	(16)				(16)
2021 年 12 月 31 日存货总计	149	67	229	12	457
购买/生产	353	1 035	226		1 614
销售/消费	(357)	(1 041)	(214)	(1)	(1 613)
减损和注销	(18)	(2)	(1)		(21)
2022 年 12 月 31 日存货总计	127	59	240	11	437

88. 2022 年，从国际民航组织存货查询系统得出的出版物、印刷用品、小卖部和亚太地区纪念品商店的物品和数量通过实物库存盘点得到验证。
89. 存货价值扣除了任何已查明的减损。2022 年期间，减损存货包括过时出版物 1.8 万加元（2021 年 1.6 万加元）、过时印刷用品 2000 加元（2021 年无）和小卖部存货减损 1000 加元（2021 年无）。这些调整视为该期支出，列入财务执行情况表的“一般业务费用”项。

附注 2.5：财产、厂房和设备（PP&E）

90. 财产、厂房和设备费用涵盖国际民航组织蒙特利尔总部（HQ）以及七个地区办事处所拥有的物项。这些物项可为本组织提供裨益或服务潜力，本组织全面控制这些物项的购置、实际位置、使用和处置。

91. 截至 2022 年 12 月 31 日，财产、厂房和设备的账面净值为 460 万加元（2021 年：510 万加元）。2022 年的总购置成本为 100 万加元（2021 年：60 万加元）。

92. 进行了减损审查，没有发现其他重大减损。

93. 下表是根据《国际公共部门会计准则》在账户中列报为资本的财产、厂房和设备。

财产、厂房和设备：2022 年

（单位：千加元）

	家具和 固定装置	信息技 术设备	车辆	机械和 设备	租赁物 改良	正在进行的 租赁物改良 和其他	总额
截至 2022 年 1 月 1 日的							
成本	196	4 826	680	2 372	6 056	165	14 295
新增	47	410		95	80	386	1 017
调整				(24)			(24)
处置			(35)				(35)
截至 2022 年 12 月 31 日的							
成本	242	5 236	645	2 442	6 136	551	15 253
截至 2022 年 1 月 1 日的							
累积折旧	(152)	(3 622)	(486)	(1 616)	(3 348)	–	(9 224)
折旧	(16)	-625	(43)	(207)	(540)	–	(1 433)
调整				6			6
减损			(17)				(17)
处置			35				35
截至 2022 年 12 月 31 日的							
累积折旧	(169)	(4 248)	(512)	(1 817)	(3 888)	–	(10 633)
截至 2022 年 1 月 1 日的							
净结转金额	44	1 204	194	756	2 708	165	5 071
截至 2022 年 12 月 31 日的							
净结转金额	74	988	134	625	2 248	551	4 620

由于四舍五入，小数相加可能不等

财产、厂房和设备：2021 年
(单位：千加元)

	家具和 固定装置	信息技 术设备	车辆	机械和 设备	租赁物 改良	正在进行 的租赁物 改良	总额
截至 2021 年 1 月 1 日的 成本	184	5 232	607	2 196	6 016	165	14 400
新增	19	277	73	202	40		611
处置	(7)	(683)		(26)			(716)
截至 2021 年 12 月 31 日 的成本	196	4 826	680	2 372	6 056	165	14 295
截至 2021 年 1 月 1 日的 累积折旧	(145)	(3 839)	(415)	(1 431)	(2 809)	–	(8 639)
折旧	(14)	(466)	(71)	(211)	(539)	–	(1 301)
处置	7	683		26			716
截至 2021 年 12 月 31 日的 累积折旧	(152)	(3 622)	(486)	(1 616)	(3 348)	–	(9 224)
截至 2021 年 1 月 1 日的 净结转金额	39	1 393	192	765	3 207	165	5 761
截至 2021 年 12 月 31 日的 净结转金额	44	1 204	194	756	2 708	165	5 071

由于四舍五入，小数相加可能不等

94. 有关租赁的承付情况，见附注 6.1。

95. 国际民航组织拥有一些因其文化、教育或历史意义而被归类为遗产资产的资产。遗产资产多年来由成员国、组织和公司捐赠，不用来产生任何未来的经济收益或服务潜力，因此国际民航组织选择不在财务状况表中对其加以认列。国际民航组织拥有的重要遗产资产包括飞机模型和原型机、艺术品、家具和装置、书籍、地图、照片、具有历史意义的记录和文件等。

附注 2.6：无形资产

96. 截至 2022 年 12 月 31 日，无形资产账面净值为 300 万加元（2021 年：360 万加元）。2022 年新增和摊销的总成本分别为 60 万加元（2021 年：110 万加元）和 40 万加元（2021 年：40 万加元）。

97. 本年内，新增 50 万加元（2021 年：90 万加元）资本化为在建资产，共有 10 万加元在建资产完成并投入运营，20 万加元重新列示为购置软件并有 5 万加元完成后因未达到资本化标准而计入开销。

98. 对所有开发中的无形资产进行了减损审查，结果发现减值 70 万加元。其中，60 万加元涉及业务流程管理解决方案（BPM）的减值。

99. 下表列出自采纳《国际公共部门会计准则》以来在账户中认列的无形资产值。

无形资产：2022 年

(单位：千加元)

	软件	执照和 权利	内部开发 的软件	其他 无形资产	开发中的 软件	总额
截至 2022 年 1 月 1 日的成本	1 599	445	1 154	465	2 296	5 959
新增	8	8			534	550
转拨			123		(123)	-
调整/重新分类	154				(198)	(44)
处置和减损					(679)	(679)
截至 2022 年 12 月 31 日的成本	1 761	453	1 277	465	1 829	5 786
截至 2022 年 1 月 1 日的累积摊销	(1 133)	(327)	(569)	(298)		(2 327)
摊销	(117)	(57)	(227)	(10)		(411)
截至 2022 年 12 月 31 日的累积摊销	(1 250)	(384)	(796)	(308)		(2 738)
截至 2022 年 1 月 1 日的净结转金额	466	118	585	167	2 296	3 632
截至 2022 年 12 月 31 日的净结转金额	511	69	481	157	1 829	3 047

由于四舍五入，小数相加可能不等

无形资产：2021 年

(单位：千加元)

	软件	执照和 权利	内部研发 的软件	其他 无形资产	开发中的 软件	总额
截至 2021 年 1 月 1 日的成本	1 881	598	888	281	1 634	5 282
新增			187	19	906	1 112
转拨			79	165	(244)	-
调整	(33)					(33)
处置和减损	(249)	(153)				(402)
截至 2021 年 12 月 31 日的成本	1 599	445	1 154	465	2 296	5 959
截至 2021 年 1 月 1 日的累积摊销	(1 294)	(418)	(365)	(281)		(2 358)
摊销	(88)	(62)	(204)	(17)		(371)
处置	249	153				402
截至 2021 年 12 月 31 日的累积摊销	(1 133)	(327)	(569)	(298)		(2 327)
截至 2021 年 1 月 1 日的净结转金额	588	179	522		1 634	2 923
截至 2021 年 12 月 31 日的净结转金额	466	118	585	167	2 296	3 632

由于四舍五入，小数相加可能不等

附注 2.7：金融工具

2.7.1 金融资产和负债

100. 下表列出了与经常活动有关的金融工具，不包括不由国际民航组织承担风险的基金。其他经常活动和技术合作项目的竖栏指风险由项目/资金吸收的业务。

金融工具

(单位: 千加元)

	2022 年				2021 年			
	经常活动 (注 1)	其他 经常活动 (注 2)	技术合作 项目	总计	经常活动 (注 1)	其他 经常活动 (注 2)	技术合作 项目	总计
现金和现金等价物	97 121	37 232	183 062	317 415	98 298	26 592	145 842	270 732
投资	12 204		12 969	25 173			13 498	13 498
应收分摊 会费 (当期)	17 283			17 283	14 568			14 568
应收分摊 会费 (非当期)	3 068			3 068	4 153			4 153
应收款 (当期)	5 210	790	1 046	7 046	4 440	2 281	909	7 630
应收款 (非当期)	172			172	212			212
金融资产小计	135 058	38 022	197 077	370 157	121 671	28 873	160 249	310 793
应付款和 应计负债 (注 3)	8 768	17 470	6 362	32 600	9 897	15 000	19 158	44 055
金融负债 小计	8 768	17 470	6 362	32 600	9 897	15 000	19 158	44 055
金融工具 — 暴露于风险的净额	126 290	20 552	190 715	337 557	111 774	13 873	141 091	266 738

注 1: 不包括不由国际民航组织承担风险的基金。

注 2: 包括联合融资基金、公钥簿、国际登记处、一些指定用途的自愿捐款基金和医保计划基金。

注 3: 不包括在流动负债项下单独列示的储备金, 其金额 22.2 万从 2021 年应付账款和应计负债中扣除。

101. 国际民航组织在某些市场、信用和流动性方面的风险暴露在下列各段做了概述。

2.7.2 市场风险

102. 市场风险是金融工具公允价值或未来现金流因市场价格变化而发生波动的风险。它包括外币兑换风险、利率风险和其他价格风险。国际民航组织面临汇兑和利率风险, 涉及摊款、自愿捐助和项目捐助的收入, 以及以加元这一功能货币以外的货币进行的支出, 即以美元为功能货币的技术合作项目和其他基金。

103. 经常活动分部中的经常预算摊款的确定可使用两种货币分摊法, 即根据对两种货币的预计需求, 对成员国的摊款部分采用美元, 部分采用加元, 以尽量减少汇率波动风险。由于采用两种货币分摊法, 汇率风险基本得到减缓, 国际民航组织无需为经常活动签订购买美元的远期外汇合约。

104. 对于由项目协议提供资金的技术合作项目和联合融资基金活动, 记账货币为美元。因使用美元以外的货币而产生的汇兑损益由项目预算吸收, 不由国际民航组织承担。以美元以外的货币计价的采购订单的货币波动可能会对技术合作项目的财务执行情况产生重大影响。为了减少对项目支出的影响 (即与技术合作项目有关的采购订单以美元以外的其他货币计价), 以承付货币购买基金。汇兑损益按等于购买货币当日联合国业务汇率与现行即期汇率两者之差的项目收入或支出认列。对于由项目协议或

自愿捐助供资的经常活动，记账货币为加元；对于其中一些活动，使用加元以外货币产生的汇兑损益由基金吸收。对于由国际民航组织承担汇兑风险的其他活动，下文各段列出了相关数额，并对影响进行了分析。

105. 截至 2022 年 12 月 31 日，由国际民航组织持有市场风险的金融工具计价如下：

金融工具计价

(单位：千加元)

	美元	其他	加元	总计
现金和现金等价物、及投资	56 668	3 062	49 595	109 325
各币种现金和现金等价物所占百分比	52%	3%	45%	100%
应收分摊会费（当期）	10 824		6 459	17 283
应收分摊会费（非当期）			3 068	3 068
应收款（当期）	1 862	878	2 470	5 210
应收款（非当期）	172			172
应收款小计	12 858	878	11 997	25 733
各币种资产所占百分比	50%	3%	47%	100%
应付款和应计负债	1 994	30	6 744	8 768
各币种应付款和应计负债所占百分比	23%	0%	77%	100%
净风险	67 532	3 910	54 848	126 290

106. 下表中的敏感性分析显示了加元与所持金融工具涉及的美元以及其他货币之间的货币汇率变动 +/-5% 将对净资产/权益以及累积盈余和赤字产生的影响。如上所述，外汇风险对技术合作项目的控制在于项目捐助者供资的预算范围内，对国际民航组织的净资产/权益或净盈余和赤字的影响微乎其微。

金融工具敏感性分析

(单位：千加元)

	2022 年			2021 年		
	美元	其他	对净资产的影响	美元	其他	对净资产的影响
净风险	67 532	3 910		52 371	4 000	
+5% 的影响	3 377	196	3 572	2 619	200	2 819
-5% 的影响	(3 377)	(196)	(3 572)	(2 619)	(200)	(2 819)

107. 国际民航组织也面临有限的利率变化风险。其经营预算的资金主要来自成员分摊会费的收入以及来自其他基金的偿付和转拨。其经营预算中只有 0.2%（与 2021 年相同）的资金来自投资收入。如果投资收入减少或增加，可用于资助经常预算的资金只会受到最小程度的影响。国际民航组织不利用金融工具来对冲利率风险。国际民航组织面临定期存款利率风险。2022 年，利率上升；平均利率和定期存款的到期日，见附注 2.1。

2.7.3 信用风险

108. 信用风险是指国际民航组织所持资产的手方不履行其义务的风险。可能使国际民航组织面临集中信用风险的金融工具主要包括现金和投资以及应收账款。国际民航组织的信用风险分散，国际民航组织的风险管理政策对任何一个对手方带来的信用风险大小加以限制，并纳入了最低信用质量准则。
109. 按照国际民航组织保本的主要投资目标，确保将金融资产存放在主要评级机构给予较高评级的主要金融机构和/或存放于其他有信誉的对手方，从而大幅降低与现金及投资有关的信用风险和流动性风险。截至报告日期，存放在这些机构的余额如下：

现金和投资信用评级

(单位：千加元)

	AA	A	B	未评级	总额
截至 2022 年 12 月 31 日的余额	332 675	6 423	3 411	79	342 588
截至 2021 年 12 月 31 日的余额	273 507	7 902	2 321	501	284 231

AA 包括：AA-

A 包括：A+、A 和 A-

B 包括：BBB+、BBB、BBB-、B+和 B

110. 应收会费包括主权国家的应缴款项，以及根据与政府捐助者签订的具有约束力的协定由该捐助者提供的捐助。因此，国际民航组织认为其信用风险很低。应收会费的详细情况，见附注 2.2。如附注 1 和 2.2 所述，长期会费使用有效利率法按摊销（折现）费用列报。鉴于这些应收款不计利息，因此用于计算折现费用的利率是适用于企业 BBB 长期债券指数的利率。
111. 应收账款和相应呆账备抵的详情载于附注 2.3。根据以往经验，国际民航组织认为其信用风险较低。
112. 国际民航组织面临的信用利率风险也有限，因为其经营预算的主要资金来源为成员国的分摊会费以及货物和服务的销售。

2.7.4 流动性风险

113. 流动性风险是指国际民航组织难以履行其偿付其金融负债义务的风险。国际民航组织的投资政策是确保投资主要以流动短期存款的形式持有。截至 2022 年 12 月 31 日，国际民航组织的现金、现金等价物和投资总额为 3.426 亿加元（2021 年：2.842 亿加元），足以清偿总计为 2.701 亿加元（2021 年：2.21 亿加元）的流动负债。为确保所有短期负债得到及时偿付，对流动性状况进行了定期监测。
114. 此外，总额为 800 万美元的周转基金可用于在收到成员国会费之前，视需要向普通基金预付款项，为预算拨款提供资金，并在特定情况下向其他基金预付款项。资金按集合投资方式存入银行，不属急需的资金按定期存款投资。

115. 在面临应急现金短缺的情况下，国际民航组织有权进行最多 300 万加元的商业借款，以弥补现金流量缺口，但须事先获得财务委员会的授权。加拿大皇家银行向国际民航组织提供 300 万美元的非正式信贷额度，作为其向国际民航组织提供的一揽子服务的一部分。到目前为止，国际民航组织还没有必要诉诸此类选择。

附注 2.8：预收款项

预收款项		
(单位：千加元)		
	2022 年	2021 年
对技术合作项目的捐助	191 912	142 055
预收分摊会费	10 408	8 130
自愿捐助预付款	14 716	7 971
递延收入	2 553	2 520
辅助创收基金出版物销售	1 098	1 189
公钥簿	3 246	2 512
其他预收款项	1 440	1 840
总计	225 373	166 217

附注 2.9：应付账款和应计负债

116. 应付账款及应计负债组成如下：

应付账款和应计负债		
(千加元)		
	2022 年	2021 年
贸易应付款	9 020	22 177
以医疗福利计划名义持有的基金（见附注 2.1 限定用途的现金）	16 322	14 436
应计负债和其他准备金	5 627	6 419
应付雇员款项	2 356	1 245
合计	33 324	44 277

117. 贸易应付款是收到的货物和服务的发票金额。应计项目是当期已经收到或已经提供给国际民航组织但在 2022 年尚未开具发票的货物和服务的负债。
118. 本组织在其日常运行过程中不时会面临各种索赔。这些索赔分为三大类：司法索赔（国际民航组织现任或前任工作人员提出的案件）、商业索赔和任何其他索赔。年末拨备总额为 70 万加元（2021 年：20 万加元），与各种正在进行的索赔有关，根据评估，支付的概率大于 50%。这一数额包括在应计负债余额中。

准备金
(千加元)

	司法	商业	其他的	合计
截至 2021 年 12 月 31 日的准备金	110	112	-	222
追加准备金	580	-	35	615
冲销金额	-	112	-	(112)
使用的数量	-	-	-	-
截至 2022 年 12 月 31 日的准备金	690	-	35	725
当期	690	-	35	725
非当期	-	-	-	-
合计	690	-	35	725

附注 2.10：雇员福利

119. 雇员福利负债包括精算估值确定的离职后健康保险福利、服务终了年假福利、和应付国际民航组织工作人员的离职回国补助金，以及技术合作国际专家离职回国和年假等其他短期负债。

雇员福利负债
(千加元)

	2022 年	2021 年
当期		
累积年假	1 873	1 439
离职回国	2 398	2 835
离职后健康保险	2 635	2 445
国际专家的其他福利	2 538	2 182
小计	9 444	8 901
非当期		
累积年假	10 332	12 429
离职回国	13 606	14 033
离职后健康保险	108 783	158 277
小计	132 721	184 739
总额	142 165	193 640

2.10.1 设定受益计划

120. 国际民航组织向其雇员和前雇员提供下列设定受益计划。

121. 离职后健康保险计划：本组织有义务以医疗福利计划保险费的形式向其工作人员提供离职后医疗福利。退休工作人员及其配偶、受扶养子女和遗属有资格享受离职后健康保险。根据本组织的《工作人员条例和细则》，本组织为参加该计划累积达十年的退休人员支付每月医疗保险费的 50%，包括配偶和受扶养子女的保险费。本组织为累积参加该计划 10 年（包括自退休算起的时间）的退休人员支付 50% 的费用。加入该计划不足 10 年但至少 5 年的退休人员在到达 10 年之前的剩余年份里支付全部保险费。

122. 国际民航组织医疗福利计划：是一项自我保险的健康保险计划，向世界各地的工作人员和退休人员及其受保家属提供医疗和牙科福利。在蒙特利尔开展业务的其他联合国机构的工作人员/退休人员也可参加该计划。离职后健康保险是工作人员社会保障计划的一部分，按照与在职工作人员相同的健康保险计划，在符合规定资格标准的工作人员的整个退休年份里继续为其提供医疗福利计划保险。
123. 该计划由信诺（Cigna）健康福利管理。信诺作为第三方管理人，负责该计划的一般管理和理赔的裁决。由信诺支付的全部理赔都由国际民航组织偿付，此外，向信诺支付一笔行政费。
124. 离职回国补助金包括一笔总付离职回国补助金、工作人员及符合条件的受抚养人的旅费及其个人财物的搬运。服务期满后，工作人员如符合特定资格要求，包括离职时居住在其国籍国以外，则有权领取一笔总付离职回国补助金，这根据离职时的服务年限、受抚养人的状况以及薪金水平来定。
125. 本组织还有义务向总部和地区办事处的所有工作人员提供 30 天的年假，他们在离职时最多可积累 60 天（临时工作人员为 18 天）的年假。年假负债是指未使用的累积假期天数，预计将在雇员离开国际民航组织时通过向其支付货币的方式来结清。
126. 向国际专家提供的其他雇员福利由国际民航组织根据人员数据与以往的经验计算。这些福利包括技术合作项目工作人员离职时所应享有的估算离职回国补助金和年假。此类项目工作人员福利不由《国际民航组织工作人员条例和细则》涵盖，但根据技术合作项目的具体条件来涵盖。

2.10.2 精算估值结果

127. 2022 年雇员福利负债的变动情况和 2021 年的比较变动情况如下：

2022 年精算估值：离职后福利负债的变动情况 (千加元)

	2022 年 1 月 1 日 余额	已支付 福利	当期服务（减 去雇员缴费）	利息成本	精算损失/ （收益）	2022 年 12 月 31 日 余额
退休后计划 （离职后健康保险）	160 722	(1 937)	5 746	2 892	(56 005)	111 418
服务终了 — 年假	13 868	(637)	757	243	(2 025)	12 205
服务终了 — 离职回国补助金	16 868	(731)	899	286	(1 318)	16 004
其他员工福利 — 国际专家	2 182		356			2 538
总额	193 640	(3 305)	7 758	3 421	(59 348)	142 165

2021 年精算估值：离职后福利负债的变动情况
(千加元)

	2021 年 1 月 1 日 余额	已支付 福利	当期服务(减 去雇员缴费)	利息成本	精算损失/ (收益)	2021 年 12 月 31 日 余额
退休后计划 (离职后健康保险)	189 448	(1 994)	7 167	2 344	(36 243)	160 722
服务终了 — 年假	12 986	(916)	821	159	818	13 868
服务终了 — 离职回国补助金	14 993	(918)	978	179	1 636	16 868
其他员工福利 — 国际专家	2 243	(249)	188			2 182
总额	219 670	(4 077)	9 154	2 682	(33 789)	193 640

128. 2022 年和 2021 年的精算损失(和收益)对比分析如下:

2022 年精算损益
(千加元)

2022 年精算调整	离职后 健康保险	年假	离职回国 补助金	总计
经验造成的损失(收益)	3 662	(408)	708	3 962
人口假设变化带来的损失(收益)	(1 994)	-	-	(1 994)
财务假设变动带来的损失(收益)	(57 673)	(1 617)	(2 026)	(61 316)
截至 2022 年 12 月 31 日应计福利给付义务的总损失(收益)	(56 005)	(2 025)	(1 318)	(59 348)

2021 年精算损益
(千加元)

2021 年精算调整	离职后 健康保险	年假	离职回国 补助金	总计
经验造成的损失(收益)	(575)	1 475	2 477	3 377
人口假设变化带来的损失(收益)	(223)	31	1	(191)
财务假设变动带来的损失(收益)	(35 579)	(722)	(857)	(37 158)
货币汇率波动带来的损失(收益)	134	34	15	183
截至 2021 年 12 月 31 日应计福利给付义务的总损失(收益)	(36 243)	818	1 636	(33 789)

129. 2022 年, 年假和离职回国福利的精算收益/损失, 加上当期服务成本和利息成本, 总计 750 万加元(2021 年: 1 410 万加元), 计入循环基金的支出项下, 其中包括离职后健康保险的精算收益/损失但不包括计入技术合作项目的国际专家的精算收益/损失。2021 年年底, 离职后健康保险累积精算损失达 3 660 万加元, 由 2021 年离职后健康保险精算收益 560 万加元进行抵扣。2022 年年底, 离职后健康保险累积精算收益 1 940 万加元记为循环基金的准备金。

2.10.3 雇员福利负债 — 敏感度分析

130. 离职后雇员负债和其他长期雇员负债的估值对折现率和保健趋势费率等关键假设的变动很敏感。下表说明了单一等值折现率变动 1.0%将对设定受益义务净额产生的影响。

折现率敏感度分析

(千加元)

	折现率增加 1%	折现率减少 1%
影响：当期服务成本+利息成本	(464)	566
影响：应计福利给付义务	(18 872)	24 210

131. 对附注 2.10.5 中所述的退休后计划（离职后健康保险）医疗及牙科趋势费率进行的敏感度分析，见下表：

医疗和牙科费用敏感度分析

(千加元)

	趋势费率增加 1%	趋势费率减少 1%
影响：当期服务成本+利息成本	1 931	(1 461)
影响：应计福利给付义务	21 279	(16 798)

132. 对附注 2.10.5 中所述的退休后计划（离职后健康保险）的死亡率表假设进行的敏感度分析，见下表：

死亡率敏感度分析

(千加元)

	死亡率表延长一年	死亡率表缩短一年
影响：当期服务成本+利息成本	285	(282)
影响：应计福利给付义务	4 229	(4 169)

133. 由于没有认列任何计划资产，国际民航组织不会因计划资产的估值变化而面临重大风险。
134. 2022 年，没有对计划进行修订。2021 年，国际民航组织在有医疗保险的加拿大退休人员的医疗和牙科计划中增加了一类。

2.10.4 当期和未来各期的费用

135. 国际民航组织 2023 年对设定受益计划的预期缴费为 720 万加元，这是由独立精算师根据 2022 年的预期福利支付确定的。

实际和预期成本
(千加元)

	退休后计划 (离职后健康保险)	服务终了 — 年假	服务终了 — 离职回国补助金	总计
2023 年预期成本	2 733	1 942	2 487	7 162
2022 年实际成本	1 937	637	731	3 305
2021 年实际成本	1 994	916	918	3 828

136. 上表中的费用纳入与这些雇员福利负债相关的年度现金流中，仅限于支付由国际民航组织承担的应付医疗福利计划管理人的离职后健康保险福利的 50% 份额，以及支付离职时实际应付的年假、离职回国费用（补助金、旅费和个人物品运输）。每年的费用由本组织的经常预算提供资金，而经常预算的主要资金来源为成员国支付的分摊会费。如果某一特定年份合同期满的人数高于正常数量及对医疗福利计划管理人计算的保费进行调整，则可能会影响现金流。

137. 在职雇员退休前的平均剩余服务年限预计为：

	2022 年	2021 年
离职后健康保险	9.59 年	10.26 年
年假	7.39 年	8.84 年
离职回国补助金	7.44 年	7.11 年

138. 每项计划的到期情况如下：

	2022 年	2021 年
离职后健康保险	17.5 年	21.8 年
年假	6.3 年	9.2 年
离职回国补助金	6.2 年	7.1 年

2.10.5 精算假设和方法

139. 国际民航组织《工作人员细则》涵盖的总部及地区办事处工作人员服务终了福利，包括由独立的专业精算师确定的年假和离职回国福利以及离职后健康保险福利产生的负债。国际民航组织每年都对精算师年底估值时使用的假设及方法进行审查和选择，以确定国际民航组织离职后福利的支出与缴款要求。根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的规定，精算假设在财务报表中披露，并且每项精算假设的财务影响以绝对数值披露。下列主要假设和方法已用于确定截至 2022 年 12 月 31 日国际民航组织承担的离职后负债的数额。

离职后健康保险计划使用的假设：

精算方法

离职后健康保险：使用预测单位信贷成本法，根据服务年限按比例分摊，直到雇员完全有资格享受退休福利的年龄。

折现率

会计和供资为 3.70%，该值基于按离职后负债货币加权得出的加元和美元政府债券综合利率（在 2021 年 12 月 31 日的估值中，该值为 1.75%）。

医疗及牙科趋势费率	假设 10 年（2021 年为 20 年）内药品费用、保健费用和其他医疗保健费用的增长率介于 8.0%到 3.70%(2021 年 12 月 31 日的估值中为 7.50%到 3.85%)，10 年内牙科的年增长率为 3.70%（2021 年 12 月 31 日的估值中为 3.50%）。
资产的预期回报	不适用。
使用的汇率	1.00 美元等于 1.356 加元（2021 年的估值中为 1.281 加元）。
医疗及牙医理赔费用	根据国际民航组织目前在退休人员方面的经验：60 岁时平均每人每年药品费用 2 700 加元（2021 年为 2 500 加元）、牙科费用为 400 加元至 1 600 加元（2021 年为 400 加元至 1 600 加元）、其他医疗保健费用为 700 加元至 8 200 加元（2021 年为 600 加元至 7 600 加元）。
医疗及牙医费用随年龄变化	<p>假设年增长率：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 假设加拿大境内药品价格的年增长率从 40 至 64 岁人员的 5.8% 降至 85 岁（含）以上人员的 0%不等（2021 年：从 40 至 59 岁）。 ➤ 假设加拿大境内医疗保健的年增长从 84 岁（含）以下人员的 2% 降至 85 岁（含）以上人员的 0.75%（2020 年：至 59 岁（含））。 ➤ 假设加拿大境外的医疗保健的年增长率从 40 岁的 2.7%降至 90 岁（含）以上的 0%（与 2021 年相比没有变化）。 <p>假设年下降率：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 假设牙科保健每年下降 0.5%（与 2021 年相比没有变化）。 ➤ 对于由加拿大公共药物计划涵盖的人群，其药品费用在 65 岁时降低 65%（与 2021 年相比没有变化）。
年度行政费用	2022 年的前三个月，每张证书每月 27.28 美元，之后：a) 从 2022 年 4 月 1 日至 2023 年 3 月 31 日（第 2 年）：每张证书每月 27.83 美元；b) 从 2023 年 4 月 1 日至 2024 年 3 月 31 日（第 3 年）：每张证书每月 28.39 美元；c) 从 2024 年 4 月 1 日至 2025 年 3 月 31 日（第 4 年）：每张证书每月 28.96 美元。通货膨胀率为每年 2.4%(2021 年为 2.5%)。年度行政费用与 2021 年相比没有变化。
死亡率表	2017 年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表。死亡率与 2021 年相比没有变化。

离职率	2021 年联合国合办工作人员养恤基金的假设自 2019 年开始针对一般事务人员和专业人员有所不同。离职率与 2021 年相比没有变化。
退休年龄	2021 年联合国合办工作人员养恤基金的假设自 2019 年开始针对一般事务人员和专业人员有所不同。退休年龄与 2021 年相比没有变化。
退休时受扶养人的保险覆盖率	60%（2021 年为 60%）。假定妻子比其男性配偶年轻五年。到退休年龄时，每个家庭没有子女。
年假和离职回国补助金所使用的假设：	
精算方法	年假和离职回国补助金：基于预测薪资的未来福利的精算现值。
折现率	每年 3.70%（2021 年为 1.75%），基于加拿大和美国政府债券利率。
加薪	每年 2.50%，联合国合办工作人员养恤基金的假设，退休年龄与 2021 年相比没有变化。
结余年假净累积	第一年 8 天至服务 35 年（含）以上不予累积，但以 60 天为限。
自愿离职	10%（2021 年为 10%）。
离职回国搬家费	带符合资格要求家庭成员的每名雇员为 1.8 万美元（2021 年为 1.8 万美元），不带符合资格要求家庭成员的每名雇员为 1.3 万美元（2021 年为 1.3 万美元）。通货膨胀率为每年 2.4%（2021 年为 2.5%）。
差旅费	每名雇员 7 500 加元（2021 年每名雇员为 7 100 加元）。通货膨胀率为每年 2.4%（2021 年为 2.5%）。

140. 国际民航组织使用加拿大政府债券利率和美国政府债券利率来折现与离职后健康保险负债相关的负债。对综合折现率进行加权处理，以反映离职后福利负债中每种货币所占的比例份额。国际民航组织使用相同的加拿大/美国政府债券利率来折现年假和离职回国福利的负债，因为这些负债以这两种货币计价。具体而言，国际民航组织：

- 根据收益率曲线做法来设置设定受益义务（以往的服务负债）的折现率。
- 使用为设定受益义务制定的相同折现率，确定了服务成本（预计在下一年获得的福利负债）和负债利息。

141. 假设的医疗保健费用增长（趋势比率）是一个基于市场的假设，由货币加权的基于当前市场趋势的初始比率和通过联合国工作队方法估算的基于长期市场预期的最终比率组成。将通过基础市场数据的估计收敛时间对降级进行评估。用于估算最终比率和收敛时间（一般通货膨胀与实际国内生产总值增长）的数据来自牛津经济学数据库。

142. 退休人员和受扶养配偶的 2022 年年度人均索赔费用，根据历史趋势费率和老龄化导致的预期利用率调整数进行了调整。这些费用按 60 岁标准计算。假设这些费用会因年龄而异。人均索赔费用是根据 2018 至 2020 日历年的实际索赔和登记经验计算的（以过去的医疗通货膨胀率为趋势）。人均索赔费用的估值是基于这些调整后的人均费用的平均值，并以 2022 年的估计医疗通货膨胀为趋势。
143. 所有其他重要的经济假设与前几年的估值中的那些假设相同。尽管本身不是一项假设，但汇率在估值中发挥着关键作用。截至 2022 年 12 月 31 日的联合国业务汇率被用于将美元医疗和牙科成本转换为加元。同样，汇率被用于将工资转换为加元以支付离职回国补助金和年假。估值没有预测这些汇率的任何未来变化。
144. 除了经济假设外，估值还使用了人口假设，即人口将如何随时间发生变化的假设。对于 2022 年 12 月 31 日的估值，国际民航组织采用了按联合国预测比额计算的 2017 年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表，以便与联合国系统各实体的估值做法保持一致。
145. 2022 年的估值基于经更新的选择模式：医疗福利计划 1 类成员退休时将选择 2 类、4/6 类或 5 类的概率分别为 87%、8%和 4%（2021 年为 75%、17%和 8%）。
146. 所有其他重要的人口假设均与上次估值中使用的假设相同。本次估值中的所有精算方法均与上次估值中的方法相同。所有重大计划拨备均与上次估值中的拨备一致。

2.10.6 为雇员福利负债提供资金

147. 没有为离职后福利负债提供全部资金，在为此目的设立的循环基金中也没有计划资产。目前，与本组织对离职后健康保险的补贴有关的支出按照“现收现付”制来供资。离职后健康保险负债是指本组织承担的退休人员医疗保险费用的现值及在职工作人员迄今为止通过其服务累积的退休后福利的现值。大会第三十七届会议批准使用 2009 年现金盈余为离职后健康保险提供初始资金，截至 2022 年 12 月 31 日，有 160 万加元现金列于循环基金中（2021 年 12 月 31 日为 160 万加元）。由于对循环基金的缴款不与在蒙特利尔开展业务的其他参与组织共用，而且该计划是以现收现付的方式为所有人提供资金，因此国际民航组织的离职后健康保险计划是一项符合《国际公共部门会计准则第 39 号》的单一雇主计划。

2.10.7 联合国合办工作人员养恤基金（“基金”）

148. 该《基金条例》规定，养恤金委员会应该责成顾问精算师至少每三年对基金进行一次精算估值。养恤金委员会的做法是，使用开放群体组合方法每两年进行一次精算估值。精算估值的主要目的是确定该基金现有和未来的估计资产是否足以偿付其负债。
149. 国际民航组织对于该基金的财政义务，包括按照联合国大会目前确定的费率缴纳规定缴款（目前参加方为 7.9%，成员组织为 15.8%），并根据《养恤基金条例》第 26 条缴付因精算短缺而应分摊的款额。只有在联合国大会根据对估值之日基金的精算充足性所做的评估，确定有必要补足短缺缴款并且援引第 26 条的规定时，才应缴付这种短缺缴款。各成员组织应按其在估值之日前三年缴款总额的比例补足短缺款额。

150. 截至 2021 年 12 月 31 日，完成了该基金的最近一次精算估值，该基金在其 2022 年财务报表中将截至 2021 年 12 月 31 日的参与数据前滚至 2022 年 12 月 31 日。
151. 通过截至 2021 年 12 月 31 日的精算估值得出的精算资产与精算负债的出资率为 117.0%（2019 年估值为 107.1%）。如果不考虑现行的养恤金调整制度，出资率为 158.2%（2019 年估值为 144.4%）。
152. 顾问精算师对基金的精算充足性进行评估后得出结论认为，截至 2021 年 12 月 31 日，无需根据该基金《条例》第 26 条作出短缺缴款，因为资产的精算价值超过了该计划下所有应计负债的精算价值。此外，截至估值日，资产的市场价值也超过了所有应计负债的精算价值。在编写本报告时，联合国大会尚未援引过第 26 条的规定。
153. 如果由于精算短缺而援引第 26 条，不论是在持续运作过程中还是由于该基金的终止，则要求每个成员组织支付的短缺款额都将以估值之日前三年中该成员组织向基金支付的缴款占总缴款的比例为依据。之前三年（2019、2020 和 2021 年）向该基金支付的总缴款数额达到 85.0527 亿美元，其中国际民航组织的缴款比例为 0.71%。
154. 2022 年期间，国际民航组织向该基金缴付款额为 2 100 万美元，相当于 2 730 万加元（2021 年为 2 020 万美元，相当于 2 540 万加元）。2023 年应交款额预计将保持在同一水平上。
155. 联合国大会可根据养恤金委员会提出的肯定建议来决定基金的成员资格。应按照前成员组织与基金共同商定的安排，将基金在终止资格之日的总资产中按比例确定的份额付给该组织，这些资金的受益人限定为在该日属于基金参与人的该组织工作人员。具体数额由联合国工作人员养恤金联合委员会根据对终止资格之日基金资产和负债的精算估值来确定，但不包括资产超出负债的部分。
156. 联合国审计委员会每年对该基金进行一次审计，并每年向该基金的养恤金委员会和联合国大会报告审计情况。该基金每季度出版其投资报告，可访问该基金网站 www.unjspf.org 查阅这些报告。

2.10.8 服务合同人员的社会保障安排

157. 国际民航组织的服务合同雇员通常有权享有符合当地条件和标准的社会保障。但是，国际民航组织并没有对服务合同下的社会保障做出任何全球性安排。社会保障安排可以从国家社会保障体系、当地私人计划或个人计划的现金补偿之中获取。根据当地劳动立法和惯例提供适当的社会保障是服务合同的一项关键要求。服务合同持有人不是国际民航组织工作人员，不能享有工作人员的正常福利。

附注 2.11：贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项

158. 贷记款包括缔约国政府分摊并由国际民航组织根据丹麦和冰岛合资联营协定收取的款项，以及与北大西洋高度监测系统有关的使用费。年末对缔约国政府/服务政府的贷记余额总计为 200 万加元（2021 年：160 万加元）。

159. 丹麦和冰岛合资联营协定账户包括应付给提供国的 80 万加元(2021 年: 50 万加元)、30 万加元(2021 年: 30 万加元)的准备金利息金额以及缔约国政府应付的 10 万加元(2021 年: 10 万加元)的摊款。其余贷记余额在协定有效期内主要通过外汇损益累计。万一这些协定终止, 将决定对剩余余额的处置。
160. 北大西洋高度监测系统账户包括 100 万加元的负债(2021 年: 90 万加元)。一项新的安排预计将于 2023 年生效, 届时将逐步取消目前的安排, 并且将确定对剩余余额的处置。

附注 2.12: 净资产(净累计赤字)

161. 净资产包括本组织年底的累积赤字和准备金。期末余额是国际民航组织扣除其所有负债之后资产中的剩余权益。累积赤字和准备金的变动载于报表 III。
162. 2022 年, 以前反映在累计经常预算盈余中的周转基金余额的原数值(810 万加元)已被重新归类到准备金账户, 以反映其限制性。另一方面, 结转至 2023 年的未用拨款(1 350 万加元)被重新归类为累计经常预算盈余。为保持列报的一致性, 对 2021 年金额的列报进行了调整, 报表 III 中单独列报了 540 万加元的净影响, 作为重新分类以便于比较。

准备金

(千加元)

	2022 年	2021 年 重新分类
经常活动		
结转的拨款(报表 V) — 承付款	18 214	17 635
业务准备金(报表 V)	14 148	10 942
未实现差额的预留赤字	(2 449)	(6 328)
离职后健康保险的累计精算收益/(损失)(附注 2.10.2)	19 446	(36 558)
周转基金的限制性盈余 ³	8 080	8 080
辅助创收基金的业务准备金	4 511	4 771
辅助创收基金的限制性盈余	1 745	4 167
激励基金中的预留款	239	232
小计	63 934	2 941
转换差额	21	19
总计	63 955	2 960

³ 不包括未实现的差额, 因为这些差额列在未实现差额的预留赤字当中。

163. 1 420 万加元的业务准备金余额，包括 2021 年批准的 810 万加元业务准备金、经理事会决定（C-DEC 226/11 号决定）批准从经常预算转入业务准备金的 560 万加元，以及经理事会决定（C-DEC 226/03 号决定）批准作为 2021 年未用拨款结转的 50 万加元，以便为 2023-2025 年预算提供资金。
164. 未实现差额的预留赤字是在相应资产得以实现前所计提的资产和汇兑差额的未实现损益。
165. 根据《财务条例》第 7.3 条和理事会 C-DEC 190/5 号决定，在辅助创收基金的业务准备金中有 450 万加元的余额（2021 年为 480 万加元）。
166. 辅助创收基金的限制性盈余包括针对进行中的特殊项目预留出的 170 万加元，以及针对大流行病所造成预算短缺风险而留出的特殊基金。
167. 理事会 C-WP/15288 号文件批准的 20 万加元奖励基金余额将用于为 2023-2025 年经常预算提供资金。

附注 3：收入和支出

附注 3.1：捐助 — 实物

168. 根据加拿大、埃及、法国、秘鲁、塞内加尔、泰国、墨西哥、中国政府与本组织分别签订的协议，上述各国政府承诺负担位于其各自国家的楼舍的全部或部分租金。这些实物捐助的估计公允价值计入收入和一般业务费用。
169. 按租约或无租约时按估计市值计算，向经常活动分部提供的各项实物捐助的估计公允价值如下：

实物捐助 (千加元)	2022 年	2021 年
加拿大	23 194	22 872
埃及	134	142
法国	758	779
秘鲁	419	404
塞内加尔	273	327
泰国	2 172	2 300
总额	26 950	26 824

170. 加拿大政府自 2016 年 12 月 1 日起至 2036 年 11 月 20 日止向国际民航组织免租金提供总部大楼 — 国际民航组织之家，为期 20 年，并且承担 80% 的运营和维护费用以及全部的财产税。加拿大提供的上述实物捐助中还包括魁北克政府提供的一笔相当于 200 万加元（2021 年为 200 万加元）的捐助，用于在蒙特利尔贝尔办公楼内提供办公室供技术合作局使用。

171. 中国民用航空局（CAAC）和墨西哥政府提供现金捐助，用于支付北京地区分办事处和墨西哥城地区办事处的租金。2022 年从中国民用航空局和墨西哥政府收到的捐助分别为 30 万加元和 50 万加元（2021 年分别为 30 万加元和 50 万加元），在财务执行情况表中列为收入。
172. 2022 年，各国为经常活动免费提供的工作人员服务和差旅费，估算为 1230 万加元（2021 年为 920 万加元），财务执行情况表没有对此进行认列，因为本组织只选择了在附注中进行披露。
173. 国际民航组织拥有位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处 46% 的已全额折旧财产，其余 54% 的财产通过一项名义融资租赁来占用，由法国政府提供实物捐助（见附注 3.1）。其他建筑物则由国际民航组织通过运营租约或名义租约占用，见附注 6.1 中所述。

附注 3.2：收入

174. 当年认列的主要收入来源包括对当年所执行技术合作项目的缴费（见附注 5.3 和附表 C）和分摊会费。
175. 与当年认列的技术合作项目协议会费有关的总收入如下：

有关项目协议的会费 (千加元)		
	2022 年	2021 年
信托基金和管理服务协议	86 455	69 786
公钥簿	2 066	2 476
民用航空采购服务和其他	986	1 077
总额	89 507	73 339

176. 根据国际民航组织《财务条例和细则》以及大会相关决议，记录了 1.137 亿加元（2021 年：1.024 亿加元）的分摊会费。分摊会费与成员国分摊总额的核对情况如下。

分摊会费 (千加元)		
	2022 年	2021 年
按照大会决议对各国的摊款	101 058	95 577
汇兑差额*	10 053	9 672
摊款（表 B）	111 111	105 249
长期应收款累计贴现增加/（减少）	2 611	(2 812)
报表 II 列报的数额：分摊会费	113 722	102 437

* 汇兑差额是指在征收摊款时计算出的按预算汇率和按联合国业务汇率确定的摊款之间的正数差额。

177. 其他创收活动的以下详细情况反映了 2022 年发生的产品配置变化。已经对 2021 年的比较情况进行了调整，以保持列报的一致性。

其他创收活动

(千加元)

	2022 年	2021 年 重新分类
培训课程、摊款和会员费	6 172	5 678
出版物	3 196	2 645
执照颁发	3,214	3 198
代表团和会议服务	2 956	3 037
会议活动	2 682	384
出版物版税	1 436	1 472
网站/数字电子产品	1 375	1 326
订阅费	935	1 078
印刷和分发服务	510	393
广告	454	66
小卖部销售	285	149
总额	23 215	19 426

178. COVID-19 大流行病对当年年初的其他创收活动产生了不利影响，特别是对于会议活动和培训，因为所有现场活动都被取消或推迟。这些活动在当年下半年出现了强劲反弹。

179. 来自其他自愿捐助的收入包括以现金形式收到的无条件自愿捐助，以及在实施项目和满足条件期间针对有条件自愿捐助认列的累进收入。捐助的增长反映了 2022 年资源调动方面的努力。捐赠的楼舍使用权被列为与 2022 年和 2021 年公允租金相当值对应的收入。（参见附注 3.1 实物捐助）。

其他自愿捐助

(千加元)

	2022 年	2021 年
自愿捐助	13 034	6 979
捐赠的使用权 — 楼舍	26 950	26 824
总额	39 984	33 803

180. 其他收入包括以下内容：

其他收入

(千加元)

	2022 年	2021 年
汇兑收益*	4 607	148
服务费	1 081	1 150
利息收入**	2 463	451
其他	410	468
总额	8 561	2 217

* 汇兑收益主要涉及将最初以其他货币认列的资产和负债以加元重新估值时产生的正数差额。

** 利息收入不包括与作为行政和业务服务费用的行政管理费收入列报的技术合作项目预收款相关的 360 万加元（2021 年为 50 万加元）。

181. 由于市场利率高企，导致利息收入剧增（详见附注 2.1）。

附注 3.3：支出

3.3.1 薪金、雇员福利和项目人员

182. 薪金包括向本组织雇员、国际外勤专家和根据技术合作项目运行援助协议（OPAS）开展工作的专家支付的薪酬。雇员福利包括本组织支付的其他应享权利，如健康保险、年假、离职回国补助金、教育补助金、派任和搬迁补助金、解雇补偿金，以及国际民航组织对联合国合办工作人员养恤基金的缴款等。项目人员的费用包括通过国际民航组织技术合作能力建设项目支付给由当地政府任命但经国际民航组织批准的国家工作人员的报酬。国家工作人员根据技术合作局制定的指导方针和流程进行选拔，以确保所选项目人员根据相关项目文件的交付成果作出贡献。

薪金、雇员福利和项目人员

(千加元)

	2022 年	2021 年
专业类和一般事务类工作人员	118 120	116 497
顾问和承包商	15 691	14 147
技术合作项目国际外勤专家	3 118	2 582
技术合作项目运行援助协议专家	6 485	5 638
项目人员 — 国家专业人员	22 309	15 904
项目人员 — 国家行政支助	1 993	1 716
其他	1 404	862
总额	169 120	157 346

3.3.2 分包合同、供应品和消耗品

183. 分包合同、供应品和消耗品的支出为 4 030 万加元（2021 年：3 530 万加元），主要包括在开展技术合作项目活动时为信托基金、管理服务协定、民用航空采购服务和实施套包项目采购货物和服务。

3.3.3 一般业务支出

一般业务支出

(千加元)

	2022 年	2021 年
实物捐助 — 楼舍	26 950	26 824
楼舍的租赁和维护	4 114	2 738
IT 硬件/软件的维护和购买	3 182	3 096
外包服务	6 701	5 564
结清协议款项		3 055
审计、保险、服务和联合国研究	2 616	2 099
折旧和摊销	1 821	1 672
其他	2 061	974
总额	47 446	46 022

3.3.4 差旅费

184. 差旅费是指 2022 年达 880 万加元的公务差旅，其中包括机票、每日生活津贴和约期津贴，（2021 年：150 万加元）。尽管 2022 年的差旅支出低于大流行病之前的水平，但由于取消了与 COVID-19 相关的旅行限制，因此与 2021 年相比，其费用大幅增加。

3.3.5 其他支出

其他支出 (千加元)

	2022 年	2021 年
汇兑损失*	78	1 250
银行手续费	350	321
会议和研讨会服务	309	15
其他	(416)	(337)
总额	321	1 249

* 汇兑损失涉及将最初以其他货币认列的资产和负债以加元重新估值时产生的负数差额。

3.3.6 汇兑损益

185. 本组织根据交易当日适用的联合国业务汇率，实现以其功能货币（经常活动为加元和技术合作项目和合资联营基金为美元）以外的货币计价的应付账款和应收账款的汇兑损益。此外，对以加元之外的货币持有的银行账户和其他货币资产及负债进行重估（按报告日的有效汇率）所涉及的汇兑损益计入盈余和赤字。汇兑损益的影响在财务执行情况表中认列为收入和支出的一个构成部分。与技术合作项目和合资联营基金有关的货币资产和负债按期末汇率换算成加元，财务执行情况表中的收入和支出按平均汇率换算成加元。

汇兑收益 (千加元)

	2022 年	2021 年
已实现汇兑（收益）/损失	(2 508)	1 999
未实现汇兑（收益）/损失	(2 022)	(749)
汇兑（收益）/损失总额*	(4 530)	1 250

注*：包括在其他支出项下列报的 7.77 万加元。

附注 4：预算和实际金额对照表

186. 本组织大会分别为三年期的每一年核准经常预算的加元支出，并批准技术方案行政和业务服务费用基金的总指示性预算估计数。这两项预算均公开，随后可由理事会或通过行使授权来进行修改。

187. 报表 V 根据《财务条例》第 12.1 条的要求，列出了已批准的最初和最终经常预算之间的差异，并基于预算按战略目标和辅助实施战略对最终预算和支出进行了对比。报表 V-A 对比了可比基础上的核定公开预算与实际数额。

188. 在报表 V-A 中，经常预算的预算收入（1.125 亿加元）和实际收入（1.294 亿加元）之间的差额为 1 690 万加元。由于编制预算时使用的汇率与根据《国际公共部门会计准则》收取摊款期间进行收入认列时使用的汇率不同，因此这一差额主要是本组织采用的拆分摊款的系统所致，根据该系统，部分以加元和美元向成员国进行分摊（1 010 万加元）。2022 年，还存在 280 万加元的汇兑差额，主要与最初以其他货币列报的加元资产和负债重估的正数差额有关；出于比较目的，这些汇兑差额不包括在实际金额当中。另外一项差额折减后的应收款，为了让实际收入具有可比性也未列入预算（260 万加元的差额）。
189. 报表 V 和 V-A 比较了按照预算汇率计算的经核准的经常预算拨款（1.374 亿加元）与按照联合国业务汇率计算的经常预算普通基金的相应支出（1.209 亿加元）。为了将经核准的经常预算与实际支出进行比较，对以下因素加以考虑：i) 预算汇率与年内根据《国际公共部门会计准则》适用于支出的联合国汇率这两者之间的汇兑差额（920 万加元），使按预算汇率计算出的实际支出数额为 1.117 亿加元；和 ii) 出于预算目的认列未付承付款，预见这些承付款只会在来年产生（1 820 万加元）。这些因素可以使经常预算 1.299 亿加元的支出具有可比性。净影响造成了 750 万加元的未利用拨款的结转。
190. 还将预算估计数（最终订正额）与报表 V-A 中关于行政和业务服务费用基金的实际数额进行了比较。本文件中包含的秘书处关于财务报表的呈报进一步解释了经常预算与行政和业务服务费用预算与实际数额之间的重大差异。
191. 截至 2022 年 12 月 31 日止年度的预算和实际金额对照表（报表 V-A）中可比基础上的实际金额与现金流量表（报表 IV）中的实际金额之间的对账列报如下：

在与现金流量表可比基础上调节的实际金额
（千加元）

	运营	投资	融资	总额
可比基础上的实际金额（报表 V-A，（d）栏）：				
经常预算收入	119 356			119 356
AOSC 收入	12 598			12 598
经常预算支出	(129 924)			(129 924)
AOSC 支出	(9 817)			(9 817)
预算差额（报表 V-A，（c）栏）：				
i) 预算摊款与支出之间的净汇兑差额 （上文第 188 和 189 段）	838			838
ii) 无需支出资金的未付承付款（上文第 189 段）	18 214			18 214
实体差异（下文第 192 段）	(3 312)			(3 312)
呈报差异（下文第 193 段）	45 767	(7 046)	8	(38 729)
现金流量表（报表 IV）中的实际金额	53 720	(7 046)	8	(46 682)

192. 如果经批准的公开预算流程所遗漏的方案或基金是财务报表的编制所针对的某个实体的一部分，就会出现**实体差异**。实体差异为财务执行情况表（报表 II）中所含的收入（1.357 亿加元）减去支出（1.39 亿加元），与其他经常活动和技术合作项目活动相关。这些活动和项目一般由预算外资源供资，不包括在经常预算与行政和业务服务费用基金预算过程中。
193. **呈报差异**是由于报表 IV 中列示的经营活动、投资活动和融资活动的非现金变动所致。它们的出现是因为非现金项目没有按呈报现金流量表（预算和实际金额对照表（报表 V-A））时采用的格式和分类方案进行列示。现金流量报表使用间接方法来编制，可反映出所有收支的影响；预算和实际金额对照表呈报收入和支出，且支出经过大会和理事会的授权。鉴于这些报表覆盖的是相同的财年，因此不存在时间差异。

附注 5：分部报告

附注 5.1：按分部报告的财务状况和财务执行情况表

194. 《国际公共部门会计准则》要求按分部报告，并在附注 1 中做了描述。下表列出了按分部列报的财务状况，随后附有按分部列报的财务执行情况表。经常活动分部以及技术合作项目活动分部（“TCP”分部）这两个分部之间的一些活动可导致在会计账目往来中在财务报表内产生分部间的收入和支出结余。分部间的账目往来列于分部报告中，以准确地呈报这些会计账目往来，然后进行冲销，以便在报表 I 和 II 中进行列报。
195. 经常活动分部包括行政和业务服务费用基金向技术合作项目收取 880 万加元的行政费收入和其他收入（2021 年为 420 万加元）。一笔相同的金额也作为行政管理费、差旅和其他支出记入技术合作项目分部。行政费根据技术合作项目协议中商定的百分比收取。资金从经常预算和自愿捐助转入技术合作方案，用于实施套包和实施支助项目。数额达 280 万加元（2021 年重报：240 万加元）的此类划拨，在技术合作项目分部中列为捐助收入（140 万加元）、其他创收活动收入（80 万加元）和其他收入（60 万加元）。相应的经常活动分部支出列为分包商支出（80 万加元）、一般经营支出（110 万加元）和其他支出（90 万加元）。2022 年 12 月 31 日，技术合作项目分部应支付给经常活动分部的金额为 200 万加元（2021 年 12 月 31 日为 4 万加元）。为呈报之目的，这些款额已被冲销。

III-47

国际民用航空组织

附注5.2

2022/12/31
按分部列报的财务状况
(单位: 千加元)

	附注	经常活动		技术合作项目活动		冲销		总计	
		2022年	2021年	2022年	2021年	2022年	2021年	2022年	2021年
资产									
流动资产									
现金和现金等价物	2.1	134 353	124 891	183 062	145 842			317 415	270 733
投资	2.1	12 204		12 969	13 498			25 173	13 498
应收成员国的分摊会费	2.2	17 283	14 568					17 283	14 568
分部间余额		2 038	38			(2 038)	(38)		
应收款、预付款和其他流动资产	2.3	8 255	8 478	7 432	4 990			15 687	13 468
库存	2.4	437	457					437	457
		174 570	148 432	203 463	164 330	(2 038)	(38)	375 995	312 724
非流动资产									
应收成员国的分摊会费	2.2	3 068	4 153					3 068	4 153
应收款和预付款	2.3	172	212					172	212
财产、厂房和设备	2.5	4 620	5 071					4 620	5 071
无形资产	2.6	3 047	3 632					3 047	3 632
		10 907	13 068					10 907	13 068
资产总额		185 477	161 500	203 463	164 330	(2 038)	(38)	386 902	325 792
负债									
流动负债									
预收款	2.8	33 461	24 162	191 912	142 055			225 373	166 217
应付账款和应计负债	2.9	26 962	25 119	6 362	19 158			33 324	44 277
雇员福利	2.10	6 907	6 719	2 537	2 182			9 444	8 901
分部间余额				2 038	38	(2 038)	(38)		
贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项	2.11	1 969	1 604					1 969	1 604
		69 299	57 604	202 849	163 433	(2 038)	(38)	270 110	220 999
非流动负债									
雇员福利	2.10	132 721	184 739					132 721	184 739
		132 721	184 739					132 721	184 739
负债总额		202 020	242 343	202 849	163 433	(2 038)	(38)	402 831	405 738
净资产									
累计赤字	2.12	(80 477)	(83 784)	593	878			(79 884)	(82 906)
储备金	2.12	63 934	2 941	21	19			63 955	2 960
净资产/(累计赤字)		(16 543)	(80 843)	614	897			(15 929)	(79 946)
负债和净资产总额		185 477	161 500	203 463	164 330	(2 038)	(38)	386 902	325 792

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

III-48

国际民用航空组织

附注5.3

截至2022年12月31日止年度的
按分部列报的财务执行情况
(单位: 千加元)

	附注	经常活动		技术合作项目活动		冲销		总计	
		2022年	2021年	2022年	2021年	2022年	2021年	2022年	2021年
收入									
对项目协议的缴费	3.2	2 066	2 476	88 867	71 545	(1 426)	(682)	89 507	73 339
分摊的会费	3.2	113 722	102 437					113 722	102 437
其他创收活动	3.2	24 067	19 460			(852)	(34)	23 215	19 426
其他自愿捐助	3.2	39 958	33 803	26	1 086		(1 086)	39 984	33 803
行政费收入		11 516	4 445			(8 819)	(4 102)	2 697	343
其他收入	3.2	8 858	1 899	256	399	(553)	(81)	8 561	2 217
收入总额		200 187	164 520	89 149	73 030	(11 650)	(5 985)	277 686	231 565
支出									
薪金、雇员福利和项目人员	3.3	133 102	129 168	36 018	28 178			169 120	157 346
分包合同、供应品和消耗品	3.3	1 180	321	40 005	35 012	(842)		40 343	35 333
一般业务费用	3.3	47 976	42 390	585	3 666	(1 115)	(34)	47 446	46 022
差旅	3.3	6 307	1 158	2 647	327	(113)	(23)	8 841	1 462
会议		2 274	789					2 274	789
培训				1 388	429			1 388	429
行政管理费				8 698	4 159	(8 698)	(4 159)		
其他支出	3.3	1 092	2 637	111	381	(882)	(1 769)	321	1 249
支出总额		191 931	176 463	89 452	72 152	(11 650)	(5 985)	269 733	242 630
当年盈余/(赤字)		8 256	(11 943)	(303)	878			7 953	(11 065)

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

附注 6：承付款项及应急款项

附注 6.1：承付款

196. 租赁承付款主要涉及国际民航组织楼舍。

经营租赁负债：最低租赁付款额 (千加元)

	2022 年	2021 年
一年内到期	101	95
1 至 5 年到期	17	111
5 年后到期	-	-
财产租赁负债总额	118	206

197. 上述租赁承付款包括国际民航组织对墨西哥办事处的应付租金的 30% 部分。截至 2022 年 12 月 31 日，如附注 2.5 和附注 3.1 所述，国际民航组织不存在涉及总部或其他地区办事处楼舍的其他租赁承付款。

198. 2022 年，不可撤销经营租赁项下的未来最低租赁收入总额为 250 万加元（2021 年：230 万加元）。这些租赁收入包括各代表团办公楼舍的租金。

199. 根据国际民航组织与欧洲民航会议（ECAC）于 2022 年 5 月 19 日签署的租赁安排，欧洲民航会议占用了一栋所有人为法国（54% 所有权）和国际民航组织（46% 所有权）的建筑物，欧洲民航会议根据实际占用情况向国际民航组织支付该建筑物的使用费。占用期间的租金为 26.2 万加元（18.1 万欧元），当前租约将于 2023 年 12 月 31 日到期。

200. 联合国资本发展基金（UNCDF）也占用了这栋所有人为法国（54% 所有权）和国际民航组织（46% 所有权）的建筑物。根据联合国资本发展基金与国际民航组织于 2022 年 8 月 3 日签署的租赁协议，联合国资本发展基金根据实际占用情况向国际民航组织支付该建筑物的使用费。占用期间的租金为每月 500 欧元。当前租约将于 2023 年 7 月 31 日到期，接下来将从联合国资本发展基金收取 4 900 加元（3 400 欧元）的租赁收入。

201. 截止年底，由经常预算供资的涉及已签约但未交付的财产、厂房和设备、无形资产以及货物和服务的承付款如下：

合同承付款 (千加元)

	2022 年	2021 年
财产、厂房和设备	1 879	2 016
无形资产	967	842
货物和服务	8 219	8 451
未结合同承付款合计	11 065	11 309

附注 6.2：或有负债

202. 根据《国际公共部门会计准则》，针对未决索赔，如果无法充分可靠地衡量发生负债的概率和潜在的资源外流，将披露或有负债。截至 2022 年 12 月 31 日，有国际民航组织前工作人员提出了司法索赔，已经确定索赔的最终裁定可能有利于索赔人，但可能性不大。此类案件仍处于诉讼的早期阶段，没有充足的信息来评估这些索赔是否有可能在报告日对国际民航组织产生任何重大负债。

附注 7：关联方和高级管理人员披露**附注 7.1：主要管理人员（KMP）**

	人数	补偿和工作地点 点差价调整	应享权利	养老金和 医疗计划	薪酬总额	针对应享权利的 待付预付款	未偿还 贷款
单位：千加元							
2022 年	11	2 645	272	817	3 734	121	-
2021 年	17	2 679	802	833	4 314	18	-

203. 主要管理人员（根据《国际公共部门会计准则第 20 号》的定义）包括：（i）本组织的理事机构——理事会，包括理事会主席；和（ii）秘书处高级管理小组（SMG）的成员。理事会由 36 个非个人任命的成员国组成。高级管理小组包含秘书处的负责人，即秘书长；总部各局长；以及直接向秘书长报告的多名处长。主要管理人员拥有规划、指导和控制国际民航组织活动及制定政策的权力和责任。上文报告的薪酬总额支付给理事会主席和高级管理小组成员。国际民航组织在 2021 年经历了一些高级管理工作人员的变动，这说明了与 2021 年相比，2022 年列报为主要管理人员的人数减少情况。

204. 支付给主要管理人员的总薪酬包括：薪金净额、工作地点差价调整数和各项应享权利，如薪酬津贴、离职回国补助金与教育补助金以及雇主养恤金和当期医疗保险费。针对应享权利的待付预付款包括教育补助金预付款。

205. 主要管理人员亦有资格享有与其他工作人员同等水平的退休福利（附注 2.10）。这些福利无法按个别情况准确量化，因此未列入上表。

206. 主要管理人员是联合国合办工作人员养恤基金的普通成员，但若干 D-2 级（含）以上人员除外，他们不参加联合国合办工作人员养恤基金。国际民航组织向该基金支付的金额，即应计养恤金薪酬的 15.8%，记入总薪酬之中；该金额可代替向离职后健康保险计划进行的缴款。

附注 7.2：关联方账目往来

207. 除非在这些报表中对非交换交易收入（包括实物捐助）另有说明，否则与包括联合国各组织在内的第三方之间的所有账目往来均遵循正常交易原则按公允价值条款和条件进行。

附注 8：报告日期之后的事件

208. 在财务报表之日和财务报表获准印发之日之间，没有发生会对这些报表产生实质性影响的重大有利或不利事件。

第 IV 部分：表格（未经审计）

IV - 1

附表A

国际民用航空组织
按基金列报的经常活动
2022年12月31日的资产、负债、净资产和
2022年收入、支出和盈余（赤字）
（单位：千加元）

	经常预算	资本基金	循环基金	辅助创收基金	行政和业务服务费 用基金	航空安保活动	非洲航空安全 全面地区实施 计划基金	环境基金	合资联营基金
资产									
流动资产									
现金和现金等价物	49 948		1 571	8 391	10 600	11 155	613	2 787	2 357
投资	12 204								
应收成员国分摊会费	17 283								
基金间结余	343				1 505				
应收款、预付款和其他 库存	2 777			3 610	45	52		813	157
				437					
	<u>82 555</u>		<u>1 571</u>	<u>12 438</u>	<u>12 150</u>	<u>11 207</u>	<u>613</u>	<u>3 600</u>	<u>2 514</u>
非流动资产									
应收成员国分摊会费	3 068								
应收款和预付款	172								
财产、厂房和设备		4 620							
无形资产		3 047							
	<u>3 240</u>	<u>7 667</u>							
资产总额	<u>85 795</u>	<u>7 667</u>	<u>1 571</u>	<u>12 438</u>	<u>12 150</u>	<u>11 207</u>	<u>613</u>	<u>3 600</u>	<u>2 514</u>
负债									
流动负债									
预收款	10 558			2 307	3			813	
应付账款和应付负债	7 499	5		1 592	149	33	4	110	546
雇员福利			6 907						
基金间结余				417					
贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项									1 968
	<u>18 057</u>	<u>5</u>	<u>6 907</u>	<u>4 316</u>	<u>152</u>	<u>33</u>	<u>4</u>	<u>923</u>	<u>2 514</u>
非流动负债									
雇员福利			132 721						
			132 721						
负债总额	<u>18 057</u>	<u>5</u>	<u>139 628</u>	<u>4 316</u>	<u>152</u>	<u>33</u>	<u>4</u>	<u>923</u>	<u>2 514</u>
净资产									
累计盈余/（赤字）	29 745	7 662	(157 504)	1 866	11 998	11 174	609	2 677	
储备金	37 993		19 447	6 256					
净资产/（累计赤字）	<u>67 738</u>	<u>7 662</u>	<u>(138 057)</u>	<u>8 122</u>	<u>11 998</u>	<u>11 174</u>	<u>609</u>	<u>2 677</u>	
负债和净资产总额	<u>85 795</u>	<u>7 667</u>	<u>1 571</u>	<u>12 438</u>	<u>12 150</u>	<u>11 207</u>	<u>613</u>	<u>3 600</u>	<u>2 514</u>
收入									
对项目协议的缴费									
分摊的会费	113 722								
其他创收活动				24 904					42
其他自愿捐款				129		3 535	96	1 887	
行政费收入					11 571				
其他收入	15 687	1 531	3 339	445	1 027	743	49	188	13
收入总额	<u>129 409</u>	<u>1 531</u>	<u>3 339</u>	<u>25 478</u>	<u>12 598</u>	<u>4 277</u>	<u>145</u>	<u>2 075</u>	<u>55</u>
支出									
薪金、雇员福利和项目人员	100 566		7 480	11 974	9 623	2 304		502	5
分包合同、供应品和消耗品	1 255			202		129			
一般业务费用	16 052	2 534		12 671	137	124		8	
差旅	3 712			828	57	792	113		113
会议	2 155			35		30			11
行政管理费				226		190	7		112
其他支出	110			441		1	1		50
支出总额	<u>123 850</u>	<u>2 534</u>	<u>7 480</u>	<u>26 377</u>	<u>9 817</u>	<u>3 570</u>	<u>121</u>	<u>746</u>	<u>55</u>
当年净盈余/（赤字）	<u>5 559</u>	<u>(1 003)</u>	<u>(4 141)</u>	<u>(899)</u>	<u>2 781</u>	<u>707</u>	<u>24</u>	<u>1 329</u>	

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

IV - 2

附表A
(续)

国际民用航空组织
按基金列报的经常活动
2022年12月31日的资产、负债、净资产和
2022年收入、支出和盈余(赤字)
(单位:千加元)

	资源调动基金	公钥簿	地区分办事处	安全基金	转型基金	其他基金	合计	冲销/调整	2022年	2021年
资产										
流动资产										
现金和现金等价物	6 273	3 104	1 643	3 114	475	16 000	118 032	16 321	134 353	124 891
投资							12 204		12 204	
应收成员国分摊会费							17 283		17 283	14 568
基金间结余							1 847	191	2 038	38
应收款、预付款和其他	35	601	31		3	129	8 255		8 255	8 478
库存							437		437	457
	<u>6 308</u>	<u>3 705</u>	<u>1 675</u>	<u>3 114</u>	<u>478</u>	<u>16 129</u>	<u>158 058</u>	<u>16 512</u>	<u>174 570</u>	<u>148 432</u>
非流动资产										
应收成员国分摊会费							3 068		3 068	4 153
应收款和预付款							172		172	212
财产、厂房和设备							4 620		4 620	5 071
无形资产							3 047		3 047	3 632
							<u>10 907</u>		<u>10 907</u>	<u>13 068</u>
资产总额	6 308	3 705	1 675	3 114	478	16 129	168 965	16 512	185 477	161 500
负债										
流动负债										
预收款		3 246				679	17 606	15 855	33 461	24 162
应付账款和应付负债	211	459	9	4	13	7	10 641	16 321	26 962	25 119
雇员福利							6 907		6 907	6 719
基金间结余							417	(417)		
贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项							1 969		1 969	1 604
	<u>211</u>	<u>3 705</u>	<u>9</u>	<u>4</u>	<u>13</u>	<u>686</u>	<u>37 540</u>	<u>31 759</u>	<u>69 298</u>	<u>57 604</u>
非流动负债										
雇员福利							132 721		132 721	184 739
							<u>132 721</u>		<u>132 721</u>	<u>184 739</u>
负债总额	211	3 705	9	4	13	686	170 261	31 759	202 020	242 343
净资产										
累计盈余/(赤字)	6 097		1 666	3 110	465	15 204	(65 230)	(15 247)	(80 477)	(83 784)
准备金						239	63 934		63 934	2 941
净资产(累计赤字)	6 097		1 666	3 110	465	15 443	(1 296)	(15 247)	(16 543)	(80 843)
负债和净资产总额	6 308	3 705	1 675	3 114	478	16 129	168 965	16 512	185 477	161 500
收入										
对项目协议的缴费		2 066					2 066		2 066	2 476
分摊的会费							113 722		113 722	102 437
其他创收活动						219	25 165	(1 098)	24 067	19 460
其他自愿捐助	3 922		905	195	600	9 467	20 735	19 223	39 958	33 803
行政费收入							11 571	(55)	11 516	4 445
其他收入	267	261	9	217	10	2 394	26 178	(17 320)	8 858	1 899
收入总额	4 189	2 327	914	412	610	12 080	199 437	750	200 187	164 520
支出										
薪金、雇员福利和项目人员	184	2 209	350	26	102	2 861	138 187	(5 085)	133 102	129 168
分包合同、供应品和消耗品	98		15	241			1 940	(760)	1 180	321
一般业务费用	29	17	385			599	32 555	15 421	47 976	42 390
差旅	329	16	9	61		279	6 307		6 307	1 158
会议	73					28	2 333	(59)	2 274	789
行政管理费	245	84	4	14	42	712	1 636	(1 636)		
其他支出	510	1	30			(39)	1 104	(12)	1 092	2 637
支出总额	1 468	2 327	793	342	144	4 440	184 062	7 869	191 931	176 463
当年净盈余/(赤字)	2 721		121	70	466	7 640	15 375	(7 119)	8 256	(11 943)

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

经常方案
截至2022年12月31日
应收成员国摊款
和预收会费

(单位: 千加元)

成员国 大会A40-34和A40-30号决议	普通基金					应收余额 合计	累计汇兑	调整后应收余 额合计	预收 会费
	2022年 比额	2022年 摊款	2022年所收摊款	2022年应收摊 款余额	往年应收 摊款余额				
阿富汗	0.06	67		67	111	178	4	182	
阿尔巴尼亚	0.06	67	67						
阿尔及利亚	0.11	122		122		122	3	125	
安道尔	0.06	67	67						
安哥拉	0.08	89	89						
安提瓜和巴布达 (*)	0.06	67	67		1 241	1 241	225	1 465	
阿根廷	0.70	778	778						
亚美尼亚	0.06	67	67						70
澳大利亚	1.91	2 122	2 122						1 905
奥地利	0.55	611	611						
阿塞拜疆	0.07	78	78						
巴哈马	0.06	67	67						70
巴林	0.09	100	100						
孟加拉国	0.09	100	100						
巴巴多斯	0.06	67	67						
白俄罗斯	0.06	67	67						
比利时	0.70	778	700	77		77	5	82	
伯利兹	0.06	67	67						
贝宁	0.06	67	67						
不丹	0.06	67	67						
多民族玻利维亚国	0.06	67	66				()		
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	67	67						
博茨瓦纳	0.06	67		67	124	191	4	195	
巴西	2.27	2 522	2 522						12
文莱达鲁萨兰国	0.06	67	67						
保加利亚	0.06	67	67						
布基纳法索	0.06	67	67						
布隆迪	0.06	67	64		3	3		3	
佛得角	0.06	67	67						
柬埔寨	0.06	67	67						
喀麦隆	0.06	67	67						
加拿大	2.51	2 789	2 789						1 488
中非共和国	0.06	67	67						
乍得	0.06	67	67						
智利	0.41	456	456						
中国	11.39	12 656	12 656						
哥伦比亚	0.32	356	356						
科摩罗	0.06	67	67						
刚果	0.06	67	67						
库克群岛	0.06	67	67						
哥斯达黎加	0.06	67	67						70
科特迪瓦	0.06	67	67						
克罗地亚	0.06	67	67						
古巴	0.06	67		67		67	2	68	
塞浦路斯	0.06	67	67						
捷克共和国	0.24	267	267						
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	67	67						
刚果民主共和国	0.06	67	67						9
丹麦	0.42	467	467						
吉布提 **	0.06	67		67	911	978	186	1 164	
多米尼克 (**)	0.06	67		67	169	235	4	240	
多米尼加共和国	0.06	67	67						
厄瓜多尔	0.07	78		77		77	2	79	
埃及	0.23	256	256						
萨尔瓦多	0.06	67	67						
赤道几内亚	0.06	67	67						
厄立特里亚	0.06	67	67						
爱沙尼亚	0.06	67	67						
斯威士兰	0.06	67	65	1		1		1	
埃塞俄比亚	0.22	244	244						
斐济	0.06	67	67						
芬兰	0.41	456	456						439
法国	3.66	4 067	4 067						
加蓬	0.06	67	67						
冈比亚	0.06	67		67	188	254	4	258	

IV - 4

国际民用航空组织

附表B
(续)经常方案
截至2022年12月31日
应收成员国摊款
和预收会费

(单位: 千加元)

成员国 大会A40-34和A40-30号决议	普通基金					应收余额 合计	累计汇兑	调整后应收余 额合计	预收 会费
	2022年 比额	2022年 摊款	2022年所收摊款	2022年应收摊 款余额	往年应收 摊款余额				
格鲁吉亚	0.06	67	67						
德国	5.08	5 644	5 644						
加纳	0.06	67	67						
希腊	0.28	311	311						
格林纳达 *	0.06	67	67		263	263	22	285	
危地马拉	0.06	67	67						
几内亚 **	0.06	67		67	45	111	19	130	
几内亚比绍	0.06	67	67						
圭亚那	0.06	67	67						
海地 (*)	0.06	67	67		382	382	4	386	
洪都拉斯	0.06	67	67						1
匈牙利	0.23	256	256						
冰岛	0.08	89	89						
印度	0.95	1 056	1 056						
印度尼西亚	0.59	656	656						
伊朗伊斯兰共和国	0.34	378		378	303	681	18	699	
伊拉克	0.10	111	111						
爱尔兰	0.72	800	800						
以色列	0.43	478	478						
意大利	2.44	2 711	2 711						
牙买加	0.06	67	67						
日本	6.64	7 378	7 378						
约旦	0.06	67	67						
哈萨克斯坦	0.15	167	167						
肯尼亚	0.06	67	67						
基里巴斯	0.06	67		67	6	73	2	75	
科威特	0.21	233		233		233	6	239	
吉尔吉斯斯坦	0.06	67	67						
老挝人民民主共和国	0.06	67		67		67	2	68	
拉脱维亚	0.06	67	67						70
黎巴嫩	0.06	67		67	63	130	3	133	
莱索托	0.06	67		67	124	191	4	195	
利比里亚 **	0.06	67		67	61	128	25	153	
利比亚	0.06	67		67	2	69	2	70	
立陶宛	0.06	67	67						
卢森堡	0.28	311	311						
马达加斯加	0.06	67	67						
马拉维	0.06	67		67	915	982	92	1 074	
马来西亚	0.52	578	578						
马尔代夫	0.06	67	67						
马里	0.06	67	67						
马耳他	0.06	67	67						
马绍尔群岛	0.06	67	67						1
毛里塔尼亚	0.06	67	67						
毛里求斯	0.06	67	67						
墨西哥	1.10	1 222	1 222						
密克罗尼西亚联邦	0.06	67		67	222	289	6	294	
摩纳哥	0.06	67	67						
蒙古	0.06	67	67						
黑山	0.06	67	67						
摩洛哥	0.12	133	133						
莫桑比克	0.06	67	67						
缅甸	0.06	67	37	30		30		30	
纳米比亚	0.06	67	67						
瑙鲁	0.06	67	66						
尼泊尔	0.06	67	67						
荷兰	1.43	1 589	1 589						
新西兰	0.34	378	378						345
尼加拉瓜	0.06	67	67						
尼日尔	0.06	67	67						
尼日利亚	0.18	200	200						
北马其顿共和国	0.06	67	67						
挪威	0.66	733	733						
阿曼	0.15	167	167						124
巴基斯坦	0.16	178		178	10	188	4	192	

国际民用航空组织

附表B
(续)经常方案
截至2022年12月31日
应收成员国摊款
和预收会费

(单位: 千加元)

成员国 大会A40-34和A40-30号决议	普通基金					应收余额 合计	累计汇兑	调整后应收余 额合计	预收 会费
	2022年 比例	2022年 摊款	2022年所收摊款	2022年应收摊 款余额	往年应收 摊款余额				
帕劳	0.06	67		67	746	813	36	849	
巴拿马	0.12	133	133						
巴布亚新几内亚	0.06	67	30	37		37		37	
巴拉圭	0.06	67	67						
秘鲁	0.19	211	211						
菲律宾	0.35	389	389						
波兰	0.60	667	667						
葡萄牙	0.37	411	411						396
卡塔尔	1.05	1 167	1 167						
大韩民国	2.21	2 456	2 456						
摩尔多瓦共和国	0.06	67	67						70
罗马尼亚	0.15	167	167						
俄罗斯联邦	2.23	2 478		2 478		2 478	60	2 538	
卢旺达	0.06	67	67						
圣基茨和尼维斯	0.06	67	67						
圣卢西亚	0.06	67	67						
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	67	23	44		44		44	
萨摩亚	0.06	67	67						
圣马力诺	0.06	67	67						
圣多美和普林西比	0.06	67		67	1 077	1 143	154	1 297	
沙特阿拉伯	1.04	1 156	1 156						
塞内加尔	0.06	67	67						
塞尔维亚	0.06	67	67						
塞舌尔	0.06	67	67						
塞拉利昂**	0.06	67	5	62	39	100	16	116	
新加坡	0.93	1 033	1 033						866
斯洛伐克	0.11	122	122						128
斯洛文尼亚	0.06	67	67						
所罗门群岛	0.06	67		67	88	155	4	159	
索马里	0.06	67	67						
南非	0.29	322	322						
南苏丹(*)	0.06	67	67		367	367	4	371	
西班牙	1.78	1 978	1 978						
斯里兰卡	0.08	89	89						
苏丹	0.06	67	67						
苏里南	0.06	67	67						
瑞典	0.67	744	744						
瑞士	1.01	1 122	1 122						
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	67		67	535	601	21	622	
塔吉克斯坦	0.06	67	67						
泰国	0.58	644	644						
东帝汶	0.06	67	62	5		5		5	
多哥	0.06	67	67						
汤加	0.06	67	67						
特立尼达和多巴哥	0.06	67	67						
突尼斯	0.06	67	67						
土耳其	1.60	1 778	1 778						
土库曼斯坦	0.06	67	67						
图瓦卢	0.06	67		67	6	73	2	75	
乌干达	0.06	67	67						
乌克兰	0.08	89	89						
阿拉伯联合酋长国	2.17	2 411	2 411						
大不列颠及北爱尔兰联合王国	4.19	4 656	4 656						4 341
坦桑尼亚联合共和国	0.06	67	67						
美国	20.50	22 778	11 389	11 389		11 389	275	11 664	
乌拉圭	0.06	67	67						
乌兹别克斯坦	0.06	67	67						3
瓦努阿图	0.06	67	67						
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	0.51	567	13	554		554	14	567	
越南	0.18	200	200						
也门	0.06	67	27	40		40		40	
赞比亚	0.06	67	58	9		9		9	
津巴布韦	0.06	67	64	2		2		2	
前南斯拉夫社会主义联邦共和国(1)					501	501	192	693	
合计	100.00	111 111	94 058	17 053	8 500	25 553	1 423	26 976	10 408

注1: 前南斯拉夫社会主义联邦共和国所欠款项的移交有待确定。

* 截至2022年12月31日, 已与国际民航组织签订清偿未付欠款协议并根据其协议条款履行义务的国家。

** 截至2022年12月31日, 尚未根据其协议条款履行其义务的国家。

(*) 2022年10月在大会第41届会议期间与国际民航组织签订清偿未付欠款协议的国家。

(**) 应收款项包括周转基金。

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

IV - 6

国际民用航空组织

附表C

按基金群组列报的技术合作项目活动
2022年12月31日的资产、负债、净资产和
2022年的收入、支出和盈余（赤字）
（单位：千加元）

	联合国 开发 计划署	实施套包基金	信托基金、 管理服务协议 和其他	民用航空 购买服务 基金	冲销	2022年	2021年
资产							
流动资产							
现金和现金等价物		1 788	176 932	4 342		183 062	145 842
投资			12 969			12 969	13 498
基金间结余			1 726		(1 726)		
应收款、预付款和其他	3 271		4 161			7 432	4 990
资产总额	3 271	1 788	195 788	4 342	(1 726)	203 463	164 330
负债							
流动负债							
预收款		73	187 501	4 338		191 912	142 055
应付账款和应计负债	159	430	5 769	4		6 362	19 158
雇员福利	19		2 518			2 537	2 182
基金间结余	3 156	608			(1 726)	2 038	38
负债总额	3 334	1 111	195 788	4 342	(1 726)	202 849	163 433
净资产							
累计盈余(赤字)		593				593	878
储备金*	(63)	84				21	19
净资产（累计赤字）	(63)	677				614	897
负债和净资产总额	3 271	1 788	195 788	4 342	(1 726)	203 463	164 330
收入							
对项目协议的缴费		1 280	86 601	986		88 867	71 545
其他自愿捐助		26				26	1 086
其他收入		1	255			256	399
收入总额		1 307	86 856	986		89 149	73 030
支出							
薪金、雇员福利和项目人员		704	35 284	30		36 018	28 178
分包合同、供应品和消耗品		886	38 370	749		40 005	35 012
一般业务费用		9	576			585	3 666
差旅		4	2 609	34		2 647	327
培训			1 388			1 388	429
行政管理费		3	8 522	173		8 698	4 159
其他支出		4	107			111	381
支出总额		1 610	86 856	986		89 452	72 152
当年盈余/（赤字）		(303)				(303)	878

* 储备金包括换算差额

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织
截至2022年12月31日止年度
信托基金和管理服务协议
的收入、支出和预收款余额
(单位:千美元)

	基金类型	截至2022年1月1日的余额	调整	收入		支出		与其他基金之间的转拨	会费退还	未实现的汇兑收益或损失	截至2022年12月31日的余额
				会费 ⁽¹⁾	利息和其他收入	项目费用	行政管理费				
阿富汗	MSA										
安道尔	MSA	8									8
安哥拉	MSA	619		21 237		652	295			(3)	20 906
阿根廷	MSA	10 330		28 423	32	5 488	1 963	(158)		(200)	30 976
巴巴多斯	IPAV							5			5
玻利维亚	MSA	818		267		120	11		(37)	(0)	916
玻利维亚	TF										
博茨瓦纳	TF										
巴西	MSA	276							(276)		
哥伦比亚	MSA	110				75	4			(0)	31
哥斯达黎加	MSA	431			4						435
塞浦路斯	MSA	217				100	10				107
东帝汶	MSA	177						(177)			
厄瓜多尔	MSA	565			5	115	8				447
加纳	MSA										
希腊	MSA	67		1 659	2	375	39			9	1 323
危地马拉	MSA	311			3						313
海地	MSA	7				0	0		(7)		(0)
洪都拉斯	MSA	22			0	5	1				16
印度	MSA	476				174	17		(284)		
印度尼西亚	MSA	663		418	4	336	21			(4)	724
意大利	MSA	13			0						14
肯尼亚	MSA			1 785	9	1 321	94			(0)	378
科威特	MSA	2 440				1 071	107			(0)	1 262
老挝人民民主共和国	MSA					15					(15)
黎巴嫩	MSA	612			3	275	28		(78)		234
马里	MSA	14				1	0				13
毛里塔尼亚	MSA	11									11
墨西哥	MSA	116		196	1	90	6	32			250
墨西哥	TF	1 970		2 050		571	49	(30)		(0)	3 371
纳米比亚	MSA	197				7	1				189
巴基斯坦	MSA										
巴拿马	MSA	1 776		1 098	0	839	71	(78)		(1)	1 886
巴拿马	TF	20 775		19 416	191	19 861	1 291			(1)	19 228
巴拉圭	MSA	6 220				3 492	86			(1)	2 641
秘鲁	MSA	7 986		15 079	5	9 326	1 068	(26)		11	12 662
菲律宾	MSA	65						(65)			
卡塔尔	MSA	0									0
非洲地区	MSA	5 752		596	37	3 364	210		(43)	1 630	4 398
亚洲地区	MSA	2 155		350	20	625	42			257	2 115
亚洲地区	TF	6 742		1 323	64	1 396	137	125		(6)	6 715
欧洲地区	TF	28		100	1	66	6				57
欧洲和中东地区	MSA	577		288	5	185	72			(0)	612
欧洲和中东地区	TF	315		273	4	263	26			(0)	303
拉美地区	IPAV	37						(37)			
拉美地区	MSA	927		500	4	592	41			(2)	797
拉美地区	TF	4 274		1 856	39	2 383	198	333		(3)	3 919
大韩民国	MSA	4									4
刚果共和国	MSA	276				236	7	300		(0)	333
圣多美和普林西比	MSA					19					(19)
沙特阿拉伯	MSA	14 706		8	485	5 638	426	0		(12)	9 123
塞舌尔	MSA										
新加坡	TF	116			1	106	5				6
索马里	MSA	8 007	(3)			1 863	81	155		(0)	6 214
索马里	TF	1 051			9			(256)			804
南苏丹	MSA	8			0						8
西班牙	MSA	32		35	0	45	2			1	21
苏丹	MSA	17			0			(17)			
苏里南	TF										
泰国	MSA	2				0	0		(2)		
坦桑尼亚联合共和国	MSA	1 101		490		516	80			(1)	994
乌拉圭	MSA	1 617		700	15	876	86	(80)		(1)	1 289
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	MSA	119			1	8	1			(0)	111
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	LS	944			1	35	3	10		(0)	917
代第三方持有的资金		2 555	128					65			2 748
合计		108 656	124	98 147	947	62 525	6 594	102	(727)	1 673	139 803
等值加元		141 315	169	132 708	1 241	80 468	8 522	138	(986)	1 906	187 501

(1): 现收现付

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织
技术合作项目活动
截至2022年12月31日止期间
民用航空采购服务基金的
收入、支出和预收款余额
(单位: 千美元)

	基金类型	截至2022年1月1日的余额	调整	收入		开支		与其他基金之间的转拨	会费退还	未实现的汇兑收益或损失	截至2022年12月31日的余额
				会费 ⁽¹⁾	利息和其他收入	项目费用	行政管理费				
阿富汗	CAPS	710			6			(80)			636
巴哈马	CAPS	14									14
埃塞俄比亚	CAPS	1 279			7	403	2				882
牙买加	CAPS	116									116
黎巴嫩	CAPS	492			3	221	27				247
阿拉伯利比亚民众国	CAPS	67						(67)			
中国澳门特别行政区	CAPS	46			1						47
莫桑比克	CAPS	4									4
尼日利亚	CAPS	3		300	3	2	1				303
阿曼	CAPS	17									17
俄罗斯联邦	CAPS	3									3
塞舌尔	CAPS										
苏丹	CAPS	103			1			(104)			
苏里南	CAPS	6									6
阿拉伯叙利亚共和国	CAPS	755			7						762
特立尼达和多巴哥	CAPS	244			2		103				143
乌干达	CAPS										
坦桑尼亚联合共和国	CAPS										
也门	CAPS	18									18
合计		3 877		300	31	626	133	(251)			3 199
等值加元		5 214		407	43	813	172	(340)			4 338

(1): 现收现付

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

技术合作项目活动
截至2022年12月31日止期间
实施套包基金的收入、支出和余额
(单位：千美元)

实施套包类型 ⁽¹⁾	截至2022年1月1日的期初余额	收入	支出	截至2022年12月31日的盈余/ (赤字)
FAL	74	91	130	35
AVSEC	154	79	122	111
ADRM	184	16	72	128
PHC	127	139	214	52
ASRM	75	8	22	62
IPK	86	27	34	78
NASP		358	358	
UAS		205	205	
NOTAM		16	16	
USOAP CMA		67	67	
合计美元	700	1 006	1 239	466
等值加元	896	1 307	1 610	593

注：

(1)：实施套包类型的说明如下：

FAL — 加强国家航空运输简化手续委员会以促进民航的重启和复原实施套包

AVSEC — COVID-19航空安保质量控制监督实施套包

ADRM — 机场重启实施套包

PHC — 建设一个公共健康走廊实施套包

ASRM — 民航当局与COVID-19相关的航空安全风险实施套包

IPK — 普通用途基金实施套包

NASP — 制定国家航空安全计划的实施套包

UAS — 建立无人驾驶航空器系统监管框架的实施套包

NOTAM — 提高安全飞行运行航行通告质量的实施套包

USOAP CMA — 为国家准备开展国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法活动的实施套包

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

第 V 部分：外部审计员向大会提交的
国际民用航空组织截至 2022 年 12 月 31 日止财政期的财务报表的
审计报告以及秘书长对外部审计员报告的评论

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE
CONTRÔLE FÉDÉRAL DES FINANCES
CONTROLLO FEDERALE DELLE FINANZE
SWISS FEDERAL AUDIT OFFICE



2022 年财务报表审计

国际民用航空组织（ICAO）

目录

执行摘要.....	1 - 7 段
审计的执行.....	8 - 20 段
内部控制制度.....	21 - 92 段
关于财务报表的重要调查结果.....	93 - 127 段
审计差额.....	128 - 130 段
对先前建议的跟进.....	131 - 133 段

瑞士联邦审计署（SFAO）由理事会任命并经大会确认为国际民用航空组织（ICAO）2020 至 2025 财政年度（自 2020 年 7 月 1 日至 2026 年 6 月 30 日期间）的外部审计员。

其职权范围经由国际民航组织《财务条例》第 13 条以及这些条例所附关于外部审计的补充职权范围予以界定。此外还在 2020 年 8 月 21 日的业务约定书中对审计任务条款作出了规定。

瑞士联邦审计署以完全独立的方式对国际民航组织的财务报表进行外部审计，不受其作为瑞士联邦最高金融监督机构的角色的影响。瑞士联邦审计署拥有一支高素质的专业团队，具备丰富的国际组织审计经验。

若要获取进一步信息，请洽：

瑞士联邦审计署（SFAO）

Monbijoustrasse 45, CH-3003 Berne, Switzerland

副署长 Eric-Serge Jeannot, 电话：+41 58 463 10 39, eric-serge.jeannot@efk.admin.ch

国际任务主任 Didier Monnot, 电话：+41 58 463 10 48, didier.monnot@efk.admin.ch

国际民航组织审计任务主管 Martin Köhli, 电话：+41 58 463 10 68, martin.koehli@efk.admin.ch

2022 年财务报表审计

国际民用航空组织（ICAO）

执行摘要

1. 瑞士联邦审计署（SFAO）已完成对 2022 年财务报表的审计。瑞士联邦审计署在蒙特利尔国际民航组织总部以及在位于巴黎和墨西哥的地区办事处现场执行了部分审计程序，并通过借助于虚拟会议开展远程办公和在线访问国际民航组织系统，获得了进一步的审计证据。瑞士联邦审计署感谢国际民航组织管理层和工作人员作出的承诺和努力。瑞士联邦审计署能够与秘书长、管理人员和工作人员、内部监督办公室（OIO）和评价和审计咨询委员会（EAAC）进行开诚布公的交流。
2. 瑞士联邦审计署谨强调国际民航组织所有官员在该署开展工作期间均展现了出色合作、开放精神和礼节。
3. 瑞士联邦审计署根据《国际审计准则》（ISA）、国际民航组织《财务条例》以及在 2022 年秋季编制并于 2023 年 1 月发布的审计规划报告中所列的风险分析和审计做法进行了审计。

无保留的审计意见

4. 瑞士联邦审计署对 2022 年度财务报表发表了无保留的审计意见。这些财务报表是根据国际民航组织《财务条例》和《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制的。
5. 按照国际民航组织管理层的评估，财务报表是在持续经营的基础上编制的。审计程序表明，在本组织持续经营至 2023 年年底的能力方面不存在重大不确定性。
6. 在审计期间查明了一处现金等价物和投资之间的错误分类，这对财务报表的列示产生了重大影响。国际民航组织对此已予纠正。未对其他不太重要的调查结果进行调整。

改进建议

7. 本报告载有瑞士联邦审计署在会计、信息技术环境及内部控制制度（ICS）方面的主要调查结果。瑞士联邦审计署查明了内部控制制度中若干需要改进的方面并提出了建议。瑞士联邦审计署与管理层讨论了这些建议，并征求了秘书长的评论。

瑞士联邦审计署对以往外部审计期间提出的建议进行了跟进。审计署的结论是，2022 年管理层实施了 51 项建议中的 23 项。其余尚未落实的建议主要涉及信息技术。

审计的执行

审计目标和范围

8. 财务审计的目的是根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS），对国际民用航空组织（ICAO）截至 2022 年 12 月 31 日止年度的财务报表发表意见。
9. 财务报表包括财务状况表（报表 I）、财务执行情况表（报表 II）、净资产变化表（报表 III）、现金流量表（报表 IV）和预算和实际金额对照表（报表 V），以及财务报表附注，其中包括会计原则的列报和其他解释性说明。
10. 审计是按照《国际审计准则》（ISA）进行的，并遵守了国际民航组织《财务条例》，包括附件 B “关于外部审计的补充职权范围”。这些准则要求规划和执行审计工作，以便对财务报表是否存在重大错报获取合理保证。
11. 瑞士联邦审计署于 2022 年 8 月至 9 月、2022 年 11 月至 12 月和 2023 年 3 月至 4 月访问了国际民航组织总部，还于 2022 年 9 月访问了位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处，并于 2022 年 11 月至 12 月访问了位于墨西哥城的北美地区办事处。瑞士联邦审计署通过虚拟会议、互换电子邮件和在线访问国际民航组织的各个系统收集了进一步的审计证据。瑞士联邦审计署感谢国际民航组织管理层和工作人员作出的承诺和努力。

审计的重点领域

12. 瑞士联邦审计署为审计目的进行了风险评估。根据这一分析，确定了构成重大风险或需要采取具体审计措施的重点领域。这些载于 2023 年 1 月发布的审计规划报告中。瑞士联邦审计署按计划遵循了审计做法。
13. 《国际审计准则》规定了审计员针对财务报表中因欺诈或差错所致错报风险方面必须发挥的作用（ISA 240）。因此，瑞士联邦审计署在这方面采用了特别程序。

#	风险描述（根据审计规划报告）	审计调查结果
1	经济形势的影响 COVID-19 大流行病和地缘政治环境效应可能仍会对本组织的活动和现金余额产生影响。	§ 96 ff
2	管理层推翻控制措施 管理层可能使控制措施、要求或指令无效或将其推翻。	§ 41 ff

#	风险描述（根据审计规划报告）	审计调查结果
3	国际公共部门会计准则的应用 财务报表不能完全符合《国际公共部门会计准则》要求。	§ 93 ff
4	机构资源规划（Agresso） 信息技术系统可能设计或维护不当，这增加了差错或欺诈的风险。	§ 41 ff
5	收入认列 合同收入可能没有正确入账（如不正确的截止期限、非交换交易）。 项目合同可能包含对国际民航组织有害的条件，可能没有正确入账。 收取应收呆账可能会增加对备抵或核销的需求。	§ 47 ff、118 ff、 123 ff
6	采购 支出可能没有正确或完全入账。 支出可能是在浪费或不适当的条件下作出的。	§ 49 ff
7	薪金 与工作人员有关的支出（包括雇员福利）可能没有全部入账。	§ 55 ff、108 ff
8	库务 付款可能没有正当理由或未经授权。 资产可能不存在。	§ 61 ff、101 ff

与管理层和理事机构的沟通

14. 上述重点领域已提交给国际民航组织管理层、内部监督办公室、评价和审计咨询委员会和秘书长。审计期间，瑞士联邦审计署与秘书长、管理层和本组织主要人员举行了会议。总体而言，瑞士联邦审计署强调审计过程中的出色合作和透明沟通。
15. 审计调查结果已通报财务处管理层（2023年4月13日）和秘书长（2023年4月14日）。与评价和审计咨询委员会就审计调查结果进行了讨论（2023年4月24日）。
16. 本报告未提及审计过程中与有关负责人澄清和讨论的其他小问题。

与内部监督办公室的协作

17. 瑞士联邦审计署注意到内部监督办公室开展的工作。根据《国际审计准则》第610条，考虑了与瑞士联邦审计署审计程序有关的内部监督办公室的审计结果。为了协调本组织内部的审计和监督作

用，瑞士联邦审计署与内部监督办公室进行了定期交流。瑞士联邦审计署谨强调与内部监督办公室的出色协作。

审计建议

18. 瑞士联邦审计署确定了若干个需要改进的方面。本报告载有关于会计、信息技术环境和内部控制制度的主要调查结果。
19. 本报告包括 8 项新建议。瑞士联邦审计署与管理层讨论了这些建议，并征求了秘书长的评论。管理层负责监控其实施情况。
20. 瑞士联邦审计署还对之前的外部审计期间提出的审计建议进行了跟进。关于此项跟进工作的详细内容载于§ 131 ff。

内部控制制度

21. 秘书长应按照国际民航组织《财务条例》第十一条的规定保持一个内部控制制度（ICS），以确保本组织资源的正常使用。
22. 内部控制制度是为实现国际民航组织财务报告可靠性目标提供合理保证的一个重要因素。瑞士联邦审计署选择了财务报告所依据的主要流程。下表总结了主要审计重点和成果。瑞士联邦审计署选择了轮流审计这一业务流程。考虑了内部监督办公室所做的工作，以避免与瑞士联邦审计署的工作产生重复。瑞士联邦审计署必须利用这些成果，在下一轮财务报表审计中强化审计范围。

流程	整体评估		
	2020 年	2021 年	2022 年
实体一级的控制措施			
信息技术总体控制措施			
收入的认列			
采购			
薪金			
库务和现金管理			
固定资产			
差旅费报销			
结算和财务报表			

图例

- 有一项重大缺陷，且迫切需要采取行动。
- 有改进的余地，管理层应实施这一改进。
- 结果符合瑞士联邦审计署的预期。不需要或不大需要采取行动。
- 外部审计期间未涵盖这一关键流程（轮流原则）。

23. 秘书长发布了一份财务报告（“列报”）和财务报表随附的一份内部控制说明（SIC）。根据《国际审计准则》第 720 条，瑞士联邦审计署审读这些信息，以查明与经审计的财务报表的任何重大不一致之处。瑞士联邦审计署在这方面没有任何可报告的情况。

实体一级的控制措施

24. 瑞士联邦审计署分析了实体一级的控制组成部分（控制环境、风险评估、控制活动、信息和通信以及内部控制监测）。这项分析基于与这些领域的关键人员的访谈、对内部文件的分析和测试。

控制环境

25. 为了建立诚信和道德操守价值观，国际民航组织实行了适用于所有国际民航组织人员的若干政策和指南。《国际民航组织服务守则》（其中包括《国际民航组织道德操守框架》）、《国际公务员行为标准》、《国际民航组织工作人员细则》和《人事指令》，为该组织内部的道德操守提供了一个大框架。道德操守官员独立于所有其他部门，虽然在行政上要向秘书长报告，但在实施这一框架方面发挥关键作用，并向理事会提交年度报告。
26. 道德操守框架包括免遭报复的程序。国际民航组织于 2022 年开始与联合国道德操守办公室（UNEO）合作。这项任务要求联合国道德操守办公室对国际民航组织道德操守官员提出的报复或威胁报复的指控案件中沒有初步证据的认定进行独立审查，对免遭报复的请求进行初步评估，并提供能力建设和后备支持。
27. 国际民航组织为其工作人员设立了一名监察员和一名副监察员。现任监察员兼任旅行股股长，现任副监察员兼任口译科代理科长。
28. 国际民航组织重视行为规则。除上述政策外，国际民航组织反欺诈和反腐败政策以及理事会主席和秘书长行为守则提供了一个额外的框架。
29. 国际民航组织监督利益冲突。在国际民航组织之外的每项活动都必须得到秘书长的授权。国际民航组织制定了年度财务披露方案，由道德操守官员管理。
30. 国际民航组织将不当行为案件的接收和调查外包给了联合国内部监督事务厅（OIOS）调查司。因此，国际民航组织人员应使用专用渠道，直接向联合国内部监督事务厅报告所有与不当行为有关的问题。规定了采取进一步纪律措施的规则和程序。国际民航组织建立了一个司法程序，设立了一个内部上诉委员会。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织具备一个有成效的控制环境。监察员的职位并不完全独立于本组织，因为他也在本组织内担任业务职位。然而，如果需要，工作人员有足够的其他渠道进行互动。

瑞士联邦审计署鼓励国际民航组织进一步开展道德操守培训。2023 年至 2025 年三年期预算包括关于道德操守框架实施方面的转型目标。

风险管理

31. 国际民航组织于 2020 年制定了一个新的机构风险管理和内部控制框架（“ERM 框架”）。这一框架旨在创建一个经协调、结构化和方法论的风险管理做法。它界定了流程和程序以及角色和职责以开展风险评估和管理流程。
32. 机构风险管理和内部控制框架从 2021 年开始实施。有整个国际民航组织一级（“机构风险登记册”）和局/办公室一级的风险登记册。由高级管理小组构成并由秘书长主持的机构风险管理和内部控制咨询小组负责审查和批准机构风险登记册。向评价和审计咨询委员会通告机构风险管理和内部控制框架、其实施和机构风险登记册的情况。每年对风险评估进行两次更新。每年向理事会提交一份关于机构风险管理和内部控制的进展报告。
33. 根据 2020 年公布的联检组基准，到 2021 年底，国际民航组织在联检组的 5 个等级中将其风险成熟度等级评估为 2 级“发展中”。这意味着国际民航组织具备了一个具有结构化实施、基本架构和某些报告及可重复的管理流程。国际民航组织可望在 2023 年中期达到 3 级“已建立”。
34. 根据向理事会通报的对 2021 年机构风险登记册的审查以及两个局的风险登记册样本（行政局和财政处），瑞士联邦审计署注意到，风险描述中的并不总是风险，而是风险的原因。对于某些风险，缓解行动不是行动，而是关于所处理主题的信息。国际民航组织在其 2023 年 2 月提交理事会的 2022 年机构风险管理进展报告中考虑了这些意见。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署认可国际民航组织在机构风险管理方面取得的进展。框架已经设计完毕，实施工作正在进行之中。国际民航组织现在必须继续加强组织内的风险文化。

更新的风险公式和描述确保理事会充分了解风险。更好地陈述缓解行动使得本组织能够高效地缓解风险。

控制活动

35. 对财务报表有影响的关键控制活动通过《财务政策和程序手册》（FPPM）予以记录。这份手册至少每年更新一次。这些更以流程而非风险和控制措施为导向。
36. 在组织一级，国际民航组织制定了机构关键绩效指标（KPIs）。国际民航组织为 2023 年至 2025 年三年期制定了新的成果管理制。这使得本组织能够更好地衡量这一实体的业绩。

瑞士联邦审计署的评估

控制活动实现了具备有成效的内部控制制度的目标。

信息和通信

37. 信息和通信主要涉及国际民航组织的信息系统。瑞士联邦审计署论及有关信息技术总体控制措施的审计工作（见§ 41）。
38. 瑞士联邦审计署还论及信息技术领域的绩效审计（见相关单独审计报告）和国际民航组织正在进行的相关转型目标，瑞士联邦审计署将对此进行跟进。

内部控制的监测

39. 随着机构风险管理和内部控制框架的发展，已将第二道防线的作用和责任分配给战略规划、协调和伙伴关系（SPCP）办公室。根据这一框架，战略规划、协调和伙伴关系办公室必须评估内部控制的设计和运行有效性。自 2021 年以来，它协调了各局和办公室提供的年度管理保证报表和申报（MASD）。根据综合申报内容，它为秘书长编制内部控制报表。
40. 内部监督办公室（OIO）作为第三线职能，独立于管理层开展工作。内部监督办公室制定自己的监督工作方案，并提交理事会批准。内部监督办公室报告提交给评价和审计咨询委员会（EAAC）。内部监督办公室向理事会提交关于该办公室业绩和活动的年度报告。

瑞士联邦审计署的评估

在过去几年中，对内部控制制度的监测取得了进展。为了加强内部控制制度，瑞士联邦审计署鼓励战略规划、协调和伙伴关系办公室扩大其评估内部控制设计和运行有效性的活动。

信息技术总体控制措施

41. 对信息技术总体控制措施（ITGC）的审计包括对与财务数据有关的应用程序进行评估。瑞士联邦审计署检查了国际民航组织的机构资源规划（ERP）系统“Agresso”、其数据库和基础 Windows 服务器。

瑞士联邦审计署的评估

由于补偿控制到位，信息技术总体控制措施具有成效。瑞士联邦审计署认为，国际民航组织信息技术的成熟度水平 2022 年稍有提高，但仍处于相对较低的水平，仍需大幅提升。瑞士联邦审计署查明了缺陷，这些缺陷影响了国际民航组织由 Agresso 支持的行政程序（如财务、会计、人力资源）的质量。由于缺陷对信息技术处理的有效性和效率有负面影响，因此瑞士联邦审计署建议国际民航组织彻底和紧急地采取下文各段详述的应对措施。下文述及的调查结果还表明需要根据最佳做法进行改进。它们应该有助于提高信息技术的成熟度。在某些情况下，业务协作对于解决所查明的弱点是必要的。

对之前审计建议的跟进

42. 在前几次信息技术总体控制措施审计期间提出的 8 项尚未落实的建议中，4 项已于 2022 年实施，4 项仍待落实。余下的建议涉及以下调查结果：需要完善密码政策的执行；应定期审查各单位 Agresso 的访问权限；Agresso 财务数据库版本不再获得支持；应实施网络细分。

变化管理 — 变化的风险管理

43. 瑞士联邦审计署注意到，没有按照最佳做法对变化进行风险管理。瑞士联邦审计署对于其所检查的变化，看不到 1) 断定风险的影响和概率；以及 2) 由明确的风险分析和紧迫性产生的相应变化类型（标准、正常和紧急变更）。

瑞士联邦审计署的评估

如果发生变化，国际民航组织可能无法识别和充分追踪重大风险。

建议 1（优先事项 2）

建议国际民航组织使用影响和概率的概念来正确识别变化的风险。然后，根据风险和紧急程度的正确定义，确定适当的变化类型，如正常、标准和紧急。

秘书长的评论

这项建议已被采纳。

国际民航组织目前正在修改其变化管理程序，并加强变化咨询委员会（CAB）的作用，增加资源专门用于变化的质量保证和变化控制。在这一框架内，国际民航组织将利用影响和概率的概念来确定变化的风险，并按照机构风险管理和评估流程相应地界定变化的类型。

单位：ADB/ICT

目标日期：2023 年 10 月

实际出入 — 外部人员出入服务器机房

44. 国际民航组织人员实际出入服务器机房受到限制。只有经授权的国际民航组织信息和通信技术人员和大楼安保人员才能出入服务器机房。但是瑞士联邦审计署注意到，大楼安保部门的人员可出入服务器机房，而信息和通信技术部门没有进行任何正式的实际出入权限审查。对于非信息和通信技术人员出入机房这一事项，没有一个流程来规定理由/批准，因此，他们的出入没有得到信息和通信技术部门的批准。

瑞士联邦审计署的评估

应改进外部人员(如大楼管理人员)进入服务器机房的理由和审查。

建议 2 (优先事项 2)

瑞士联邦审计署建议国际民航组织对实际出入服务器机房这一问题进行定期审查, 实施一个审查非信息和通信技术人员(如大楼管理人员)的出入程序, 并登录非个人出入卡后面的姓名, 供信息和通信技术部门审查和批准。

秘书长的评论

这项建议已被采纳。

ICT 部门将每年两次审查服务器机房的实际出入情况, 并记录非 ICT 人员执行的工作。

单位: ADB/ICT

目标日期: 2023 年 6 月

运行 — 备份缺失

45. 瑞士联邦审计署观察到生产性 Oracle Agresso 数据库的备份持续失败。备份失败后, 稍后会执行成功的备份。因此, 这可能会对可容忍的数据丢失产生负面影响。

瑞士联邦审计署的评估

如果备份长时间失败, 国际民航组织可能会丢失超过恢复点目标(可容忍的数据丢失)的数据量。

建议 3 (优先事项 1)

瑞士联邦审计署建议国际民航组织查明并解决 Agresso 数据库备份失败的根本原因。

秘书长的评论

这项建议已被采纳并实施。

已查明根源并实施了一个新的代理服务器, 以提高目前备份流程的复原力。

单位: ADB/ICT

目标日期: 已落实

运行 — 关键系统安全补丁缺失

46. 国际民航组织制定了补丁管理政策, 但尚未批准。大多数系统在很长一段时期内都没有打补丁。瑞士联邦审计署发现服务器缺乏关键安全补丁。因此, 服务器存在多处关键薄弱环节。

瑞士联邦审计署的评估

补丁缺失会显著增加网络攻击的风险。

建议 4（优先事项 1）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织紧急批准其补丁管理政策。

秘书长的评论

这项建议已被采纳。

已编制补丁管理政策，ICAO 信息管理委员会（IMC）将对该政策进行审查。

单位：ADB/ICT

目标日期：2023 年 6 月

建议 5（优先事项 1）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织定期为所有关键操作系统打补丁。

秘书长的评论

这项建议已被采纳并实施。

2022 年，ICT 及其合作伙伴开始抓紧对系统打补丁，在 4 月底完成了这项工作。现在每月打补丁以使 ICAO 系统保持在最新状态。

单位：ADB/ICT

目标日期：2023 年 5 月

收入认列流程

47. 瑞士联邦审计署测试了收入认列流程（分摊会费、技术合作项目和其他自愿捐款）中的关键控制措施，并得出结论认为，财务报告可靠性方面的内部控制措施设计和应用得当。
48. 瑞士联邦审计署还测试了 2022 年签署的技术合作项目新合同样本、其他自愿捐助和现金收益交易，以及分摊会费收入的计算和会计条目。它没有发现错报，但注意到财务处和采购科关于认列技术合作项目管理费的规则不匹配（见§ 118）。

采购流程

49. 采购流程不在瑞士联邦审计署 2022 年的审计轮流计划中。继 2022 年采购科内部的一些组织结构变化之后，瑞士联邦审计署对可能发生变化的子流程进行了演练。瑞士联邦审计署没有发现子流程有任何重大变化。

地区办事处的采购门限值

50. 公开的国际竞争是所有价值超过 10 000 加元的采购的标准模式。这些采购请求必须通过国际民航组织招标门户网站和联合国全球采购网进行处理，除非现有的有效长期协议（LTA）能满足需求。

51. 在地区办事处，超过门限值的所有金额都必须遵循通过总部的整个采购流程。这个过程可能需要很长时间，长达数月。
52. 整个采购流程（请购单（PR）、采购招标、供应商报价评估、采购订单（PO）创建、采购审批等。）可由申购人管理，并由拨款持有人（即地区办事处主任）批准。
53. 提高门限值可能产生效率收益，同时还会减缓重大错报的风险。这需要对有关雇员（申购人、拨款持有人）进行预先培训。总部委托直接采购订单（DPO）的门限值将保持不变。
54. 瑞士联邦审计署建议国际民航组织评估是否可以提高地区办事处的采购门限值（目前为 10 000 加元）。采购科科长（C/PRO）开展了这一评估并得出结论认为，变更的效应只会产生很小的效应。因此，国际民航组织保持了现有的门限值。

薪金流程

55. 瑞士联邦审计署测试了薪金服务中的关键控制措施，并得出结论认为，财务报告可靠性方面的内部控制措施设计和应用得当。瑞士联邦审计署查明了一些有待改进的领域，如下所示。

付款和扣款登记册中更改的验证

56. 瑞士联邦审计署查明了一个与付款和扣款登记册（P&D 登记册）有关的问题。这一登记册载有所有薪金主数据和公式，这些是薪金计算的关键。薪金官员和综合资源信息系统小组（IRIS）对该登记册具有写入权限。综合资源信息系统小组应薪金管理人员的要求进行更改，然后薪金管理人员通过电子邮件对其进行验证。Agresso 不要求第二个人批准更改。
57. 瑞士联邦审计署建议国际民航组织对付款和扣款登记册的任何更改引入“四眼”原则。在这一登记册中所作的每一项修改都必须可追溯并得到另一人的批准。
58. 国际民航组织在审计期间取消了薪金官员对支付代码的写入权限。它将在 2023 年实施一项新程序，以确保支付代码更改的可追溯性和验证情况。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织在审计期间采取了行动，并计划在 2023 年实施新程序，以确保支付代码更改的可追溯性和验证情况。瑞士联邦审计署将在下次审计期间对此进行跟进。

访问薪金付款文件夹

59. 对于由此从 Agresso 导出付款文档的薪金付款文件夹，多个用户拥有访问权（读写）：管理员、机构资源规划信息和通信技术小组、薪金和财务小组。这增加了薪金文档出现错误或遭到欺诈的风险。与审核相关的设置被禁用。这一审核功能可得以核验谁访问和/或修改了文件夹中的内容。这一功能对于关键内容具有高度的相关性。
60. 瑞士联邦审计署建议国际民航组织限制 Agresso 应用程序和有关管理员对薪金支付文件夹的写入权限。此外，瑞士联邦审计署建议国际民航组织启用这一文件夹的审核功能。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织同意这些建议，并在审计期间采取了措施。瑞士联邦审计署测试了国际民航组织措施的正确实施情况，并表示同意。

库务和现金管理流程

61. 瑞士联邦审计署测试了库务流程中的关键控制措施，并得出结论认为，财务报告可靠性方面的内部控制措施设计和应用得当。瑞士联邦审计署查明了一些需要改进的领域，如下所示。

授权签字人

62. 2020 年，瑞士联邦审计署建议国际民航组织根据银行提供的文件审查每个银行账户的授权签字人。这项审查还必须酌情涵盖网上访问（电子银行），并检查双信封制度（无个人签字权）。2022 年，财务处完成了这项审查。
63. 2022 年，瑞士联邦审计署注意到，总部没有地区办事处所有授权签字人的签名样本。这些样本将补充总部授权签字人的文件，并在核实支票付款或银行手工签字付款时提供支持。瑞士联邦审计署对交易样本进行了测试，并根据护照等替代文件核对了签名。

瑞士联邦审计署的评估

银行账户上的授权签名是最新的。总部的库务官员可以从保留地区办事处的签名样本中受益。

固定资产流程

64. 瑞士联邦审计署测试了固定资产流程中的关键控制措施，并得出结论认为，财务报告可靠性方面的内部控制措施没有完全设计和应用得当。瑞士联邦审计署查明了一些有待改进的领域，如下所示。

流程审查的总体必要性

65. 在上次审计期间，瑞士联邦审计署发现固定资产流程涉及不同单位和地区办事处的多方，建议国际民航组织审查固定资产流程，对其加以简化，并任命一名干事负责库存管理系统中所记录信息的年度更新及其完整性和准确性。
66. 2022 年，财务处和财产管制股（PCL）商定了新的“固定资产流程图”和“资产管理表”。
67. 瑞士联邦审计署查明了一项由于 2021 年替换而不再使用的无形资产。财务处未被告知资产状态的变更，因此无法更新系统。由于这项资产已经完全折旧，因此没有夸大不动产、厂房及设备（PP&E）损益。财务报表附注中披露的总值（成本和累计折旧）应减少 351 000 加元。

瑞士联邦审计署的评估

新文件似乎是充分的。然而，在审计时，新的工作流程尚未实施。瑞士联邦审计署鼓励国际民航组织尽快实施这一工作流程。瑞士联邦审计署还提醒国际民航组织注意上次审计期间发布的审计建议，以改进固定资产流程。

资本化月度审查门限值

68. 国际民航组织每月对采购进行审查，以查明需要资本化的项目。为此，自动过账触发器会提取合格费用账户中记录的所有金额超过 2 000 加元的项目。根据国际民航组织的资产资本化政策，仅需要考虑 3 000 加元以上的项目（如果符合资本化条件）。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署认为审查 2 000 至 3 000 加元的采购没有附加值，建议国际民航组织评估是否有必要审查对 2 000 加元（现行做法）至 3 000 加元（资本化门限值）的采购进行资本化。国际民航组织接受了这项建议，并在审计期间提高了门限值。

Agresso 中的使用寿命记录

69. 在项目资本化期间，协理财务分析师选择资产类别。Agresso 然后根据系统中储存的使用寿命表提出使用寿命的建议。
70. 但是，这一使用寿命可以由协理财务分析师修改。例如，当租赁权必须调整到租赁终止日期时，就有道理这么做。任何变更都会对财务执行情况表产生影响（另见§ 107）。

瑞士联邦审计署的评估

任何此类变更都应受到额外控制(四眼原则)或在系统中阻止。瑞士联邦审计署建议国际民航组织对资产使用寿命的任何变化进行四眼检查，或在 Agresso 中阻止这种变更的可能。国际民航组织接受了这项建议，并在审计期间直接实施了这项建议。

库存管理系统 (IMS)

71. 信息和通信技术使用基于网络的工具来管理信息技术设备的库存。财产控制和后勤股 (PCL) 采用基于 excel 的库存管理系统来管理非信息技术资产。使用 excel 文档增加了出错的风险，不能确保交易的可追溯性和数据库的准确性，而且所提供的控制（如访问权限的准确性、四眼原则等）的可能性低于基于网络的工具。后者可供包括地区办事处在内的整个国际民航组织负责库存的所有雇员使用。

瑞士联邦审计署的评估

对所有设备使用相同的工具似乎效率更高。

建议 6 (优先事项 2)

瑞士联邦审计署建议国际民航组织评价将目前非信息技术设备库存所用工具代之以信息技术设备所用工具的好处。

秘书长的评论

这项建议已被采纳。

国际民航组织信息管理委员会于 2023 年 4 月批准了服务管理项目，此后国际民航组织启动了 ServiceNow 的实施，其中将包括一个管理所有设备的模块。预计该模块将于 2024 年推出。目前正在收集新库存管理系统(信息技术和非信息技术设备)的业务需求。与此同时，PCL 正在进行数据清理，以确保数据顺利迁移。

单位：ADB

目标日期：ServiceNow 实施工作的一部分是一个管理 IT 和非 IT 设备的模块，该模块预计在 2024 年第二季度推出。

差旅费报销流程

72. 瑞士联邦审计署测试了差旅费报销流程中的关键控制措施，并得出结论认为，财务报告可靠性方面的内部控制措施设计和应用得当。瑞士联邦审计署查明了一些有待改进的领域，如下所示。

差旅费报销的人工处理

73. 旅行授权和旅行费报销的处理几乎完全是手工的。瑞士联邦审计署认为，目前的流程非常耗时。国际民航组织应考虑实施一个旅行管理系统。内部监督办公室也提出了这方面的建议。国际民航

组织强调，联合国的旅行规则有约束力而且很复杂。市场上没有标准的解决方案。按照联合国规则定制 Agresso 会非常昂贵。

74. 国际民航组织告知瑞士联邦审计署，曾经启动过一个实施旅行管理系统的项目。由于国际民航组织计划在未来几年内改变其机构资源规划系统，因此这一项目现已搁置。

位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处

75. 瑞士联邦审计署轮流在国际民航组织各地区办事处执行审计程序。2022 年 9 月，瑞士联邦审计署访问了位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处，并查明了一些有待改进的领域，如下所示。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署在访问结束时向欧洲/北大西洋地区办事处和总部的管理层通报了这些有待改进的领域，并向其提出了建议。国际民航组织同意这些建议，并迅速采取了必要措施以实施所有建议。瑞士联邦审计署跟进并确认这些措施得到正确实施。

库务 — 电子银行和支付

76. 两名员工有权在当地电子银行系统中批准付款。如果其中一人是付款的受益人，则因由另一人应该发放付款。瑞士联邦审计署建议国际民航组织在工作人员是付款受益人的情况下，对付款的批准实行严格的职责分离。
77. 当地电子银行系统中供应商主数据库发生变化时所采取的控制措施没有记录在案。瑞士联邦审计署建议国际民航组织将其记录在案。例如，记录和修改的批准人可以通过电子邮件向会计助理发送确认。
78. 支付每周进行几次，根据发票情况而定。瑞士联邦审计署认为，鉴于地区办事处的规模，这样的高频率效率低下的，并认为每周支付一次可能就足够了。

文件存储

79. 发票和其他辅助文件已上传并附在 Agresso 的过账条目中。国际民航组织还打印了这些资料。瑞士联邦审计署认为，不再有必要打印所有发票、货物收据（GRN）等并将其保存 10 年。

采购 — 发票审批

80. 工作人员在 Agresso 系统中输入货物收据，并将发票转发会计部门。然而，会计助理后来才将发票上传到 Agresso。拨款持有人批准货物收据时，必须查看发票，并将其作为收货单的辅助文件。瑞士联邦审计署建议将收货单输入 Agresso 的人员也系统性地将发票上传至 Agresso。拨款持有人必须在验证货物收据为有效之前审查发票。

固定资产-年度库存观察

81. 每项固定资产（3 000 加元以上）和其他不动产、厂房和设备以及 300 加元以上的具有吸引力的特殊物品都必须在库存中进行登记，并保存在 excel 文档中。总务小组负责总务单位（GSU）库存（家具），信息和通信技术小组负责信息技术库存。库存主管每年进行一次库存观察。如果需要，可以直接在 excel 文档中进行更改，然后转换成 PDF 格式并由地区办事处主任签字。然后，作为常规年终活动的一部分，地区办事处主任将已签署的清单发送给总部。瑞士联邦审计署建议地区办事处的库存观察不应由库存管理员进行。应列出库存差异并附在库存清单上。然后，必须由进行库存观察的人员在文件上签名并注明日期。

信息技术 — 网络设备存储

82. 网络设备存放在信息技术和总务单位都能进入的办公室的一个封闭机柜中。为了设备的安全和正常运行，瑞士联邦审计署认为，国际民航组织应考虑将网络设备移至一个有适当实际出入控制的专用房间。

旅行 — 出访数据库

83. 出访数据库是由欧洲/北大西洋地区办事处建立的内部数据库，用于管理整个旅行流程。地区办事处的信息和通信技术团队负责管理该应用程序。既没有更改访问权限的程序，也没有更改出访数据库的程序，出访数据库因而缺乏变更的可追踪测试证据，也不具备访问权限变更（授予、更改、撤销）的记录。因此，就出访数据库中关键变更和访问管理流程目前的成熟状态而言，变更和访问权限没有得到控制，也没有形成对应用程序控制的依赖。瑞士联邦审计署建议国际民航组织在出访数据库中记录现有的访问权变更和管理变更的流程。这些流程应当持续有效地应用。变更管理包括适当的测试和批准等内容。访问权限管理包括对不同组织角色的访问权限的适当批准和逻辑绑定。
84. 两名信息技术管理员都使用前任信息技术管理员的（同一个）账户来维护和升级出访数据库。瑞士联邦审计署建议这些信息技术管理员生成自己的访问帐户来管理任务。

位于墨西哥城的北美、中美和加勒比地区办事处

85. 2022 年 11 月至 12 月，瑞士联邦审计署访问了位于墨西哥城的北美、中美和加勒比地区办事处，并确定了一些有待改进的领域，如下所述。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署在访问结束时向北美、中美和加勒比地区办事处和总部的管理层通报了这些有待改进的领域，并向其提出了建议。国际民航组织同意这些建议，并迅速采取了必要措施以实施所有建议。瑞士联邦审计署跟进并确认这些措施得到正确实施。

库务 — 电子银行系统中的授权签字人

86. 在现场访问期间，瑞士联邦审计署注意到只有一个人具有在电子银行系统中上传付款的访问权限。如果这个人缺勤，就不能付款（转账）。此外，2 人具有在电子银行系统中发放付款的授权，其中一人将于 2022 年底离职。国际民航组织告知，正在开展程序，以让更多的人获得访问电子银行系统的授权。瑞士联邦审计署建议国际民航组织迅速敲定程序，让更多的人获得授权以输入或释放付款。

固定资产 — 年度库存观察

87. 库存观察由固定资产库存主管和信息技术库存主管每年进行一次，只有 COVID-19 大流行的两年除外，在此期间库存观察期散落在全年任何时候。如果固定资产在一年中从一个地方转移到另一个地方，就不能正确地进行观察，这可能导致重复计算或漏算。
88. 瑞士联邦审计署建议国际民航组织将库存观察集中在较短的时间内，并记录所做的工作，作为所进行控制的证据。瑞士联邦审计署还建议国际民航组织指示另一名雇员开展库存观察，以确保职责分离。

固定资产 — 年终估价

89. 国际民航组织的固定资产流程涉及多个步骤而且是漫长的。对包括信息技术资产在内的固定资产的库存管理在地区办事处一级进行。在年终，地区办事处必须将该财政年度的所有收购和处置情况通报总部，将其作为财政年终程序的一部分，对拟在财务报表中报告的余额进行实体一级的验证。Agresso 系统中的会计工作在总部进行，涵盖资产资本化和取消认列两者，后者在总部财产管理部门批准处置相关物品和地区办事处确认处置后进行。
90. 只有经总部批准，这些物品才能在当地处置，这导致不必要的对存储空间的使用。此外，核销仅在批准后才入账，这可能导致核销在以后的核算期被记录的风险。一个例子是北美、中美和加勒比地区办事处提出的 2021 年处置请求，截至 2022 年 12 月 31 日，总部仍未批准处置和核销。此外，复杂的流程导致不同级别的不同库存管理员工的参与。这增加了处理和记录任何收购和处置所需的时间。这还导致地区一级和总部的各种固定资产库存清单，而这必须用额外资源来维护。

91. 瑞士联邦审计署建议国际民航组织简化和加快流程，以确保在财务报表中正确核算和列报固定资产和相关头寸。这项建议并不专门针对北美、中美和加勒比地区办事处，并在对国际民航组织固定资产流程的一般性评论意见中考虑（见§ 64）。

本地服务器的物理备份

92. 尽管总部每天都在云上进行自动备份（主要的信息技术安全程序），但国际民航组织还定期在两个外部硬盘上对服务器进行额外的手动备份（轮换），并将一个硬盘放在一名雇员家里。磁盘都没有加密。瑞士联邦审计署建议国际民航组织评估除了云备份之外是否需要继续进行人工备份；如果需要，对外部硬盘上的物理备份进行加密。

关于财务报表的重要调查结果

93. 瑞士联邦审计署的结论是，2022年财务报表是根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制的。瑞士联邦审计署就这些财务报表发表了无保留的审计意见。
94. 本组织在改进财务报告方面作出了相当大的努力。财务报表在列报和透明披露方面符合良好的质量标准。瑞士联邦审计署查明了一些有待改进的领域，如下所示。
95. 瑞士联邦审计署在现金流报表的列报中发现了一处重大错报。国际民航组织在审计期间对其作出了纠正（见§ 102 和§ 129）。

持续经营假设

96. 根据国际民航组织管理层的评估，财务报表是在持续经营的基础上编制的。
97. 经过一段时间的负运行现金流后，这些现金流在 2022 年再次为正。主要原因是技术合作项目预收款和自愿捐助增加。2022 年，国际民航组织固定资产和无形资产投资维持在低水平。
98. 根据对 2023 年现金的预测，本组织应安排足够的流动资金，以满足其到 2023 年底前的运行需要。
99. 周转基金（WCF）在现金危急情况下起缓冲作用，只相当于经常方案一个月左右的开支。周转基金的水平可能不足以支付任何重大的计划外开支。
100. 国际民航组织的净资产连续几年一直为负，主要是由于雇员福利的累计精算损失所致。这一精算损失在 2022 年大幅减少，主要原因在于财务假设（折现率）的变化。因此，2022 年净累计赤字减少 6 400 万加元。

瑞士联邦审计署的评估

由国际民航组织编制的 2023 年现金预测审计程序表明，关于本组织持续经营到 2023 年底的能力方面不存在重大的不确定性。

现金、现金等价物和投资

银行确认

101. 按照《财务条例》附件 B 中的要求，瑞士联邦审计署要求所有银行进行确认并收到了确认书。没有发现这些银行确认书和会计记录之间有任何未经解释的差异。

定期存款分类

102. 根据国际民航组织的会计原则和国际公共部门会计准则，初始存期最长为三个月的定期存款被归类为现金和现金等价物。存期超过三个月的存款归类为投资。截至 2022 年 12 月 31 日，国际民航组织将初始存期为三个月的存款列为投资，总额为 87 648 000 加元。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织应该将初始存期为三个月的定期存款列为现金等价物。国际民航组织在审计期间纠正了分类（见§ 129）。

应收分摊会费

103. 国际民航组织完善了 2022 年应收摊款估值中的估计数。对于在一届大会上丧失表决权的成员国，其应收分摊会费已全额提取备抵。估计数的其他变动涉及对已签署缴付欠款协议但未遵守协议的成员国（“A 组”）以及欠款已满三年或三年以上但未签署协议的成员国（“B 组”）的应收款项的估值。直到 2021 年，这些应收款项的折现期超过 20 年。2022 年，这些应收款项将在 3 年内折现。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署审查了经修改的估计数，并部分同意。经修改的估计数未完全涵盖已签署协议但未遵守协议的成员国（“A 组”）和未签署任何协议的成员国（“B 组”）应收款项的信用风险敞口。认为 2022 年估值差额不大。

建议 7（优先事项 1）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织修订应收摊款估值政策，以更好地反映信用风险敞口。

秘书长的评论

此项建议已被采纳。

秘书处将对现行政策进行彻底审查，以确定需要改进的领域，并确保更新后的政策将充分反映与长期应收摊款相关的信用风险。

单位：财务处

目标日期：2024 年 3 月

应收款和预付款

其他创收活动应收账款估价

104. 应收账款（分摊会费除外）由多种类型的未偿付项目组成。即使是来自愿意付款的成员国的应收款，收回这些余额的速度也很慢。瑞士联邦审计署在 2021 年建议国际民航组织考虑在计量其他应收款（分摊会费之外的应收款）时采取一种更保守的做法，并积极审查其估值政策，考虑到即将实施的《国际公共部门会计准则第 41 号》将适用预期信用损失模型。
105. 国际民航组织在 2022 年更新了其估值政策。国际民航组织现在根据对 2008 年以来应收账款的分析计算，对所有未偿付应收账款适用 2.8 % 的一次性备抵（简化方法），以反映可疑账户的信用风险。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织应根据应收账款的账龄完善备抵金的计算，以更好地反映无法收款的风险。长期逾期的项目风险更高。瑞士联邦审计署维持上次审计就这一事项提出的建议。

房产、厂房及设备

106. 2022 年，在对房产、厂房及设备（PP&E）记录的年度审查中，国际民航组织查明了本应在前一时期的资本化的资产。国际民航组织本应将其视为对前一时期的错误的纠正。但是，由于 84 000 加元的净额不大，因此将其包括在 2022 年的现有增额中。

瑞士联邦审计署的评估

由于更正金额不大，因此这项更正的会计处理是可以接受的。

无形资产

无形资产的使用寿命

107. 如国际民航组织会计政策所述，无形资产在估计使用寿命内摊销。瑞士联邦审计署注意到，一些资产并未根据这些政策进行摊销，而是根据信息技术人员作为技术专家提供的使用寿命估计，在更长的期限内进行摊销。

瑞士联邦审计署的评估

根据其各自的账面净值，截至 2022 年 12 月 31 日，这些资产不存在重大错报。瑞士联邦审计署鼓励国际民航组织对每项资产应用其会计政策中规定的使用寿命。

雇员福利

108. 雇员福利负债包括离职后健康保险（ASHI）、回国补助金和年假。

离职后健康保险（ASHI）

109. 离职后健康保险是为符合特定标准的雇员建立的社会保障计划的一部分。它在符合条件的雇员退休期间，按照与在职雇员相同的健康计划提供医疗保险。国际民航组织的医疗福利计划（MBP）是一个自筹资金的计划。医疗福利计划编制自己的财务报表，不并入民航组织的财务报表。它由健康和人寿保险委员会独立管理。

110. 医疗福利计划由第三方服务提供者（Cigna）管理。它进而报销国际民航组织和其他参与组织中加入了这一计划的人员所产生的经医学认可的医疗保健。Cigna 并未通过其独立审计师出具的 ISAE 3402 报告，向医疗福利计划作出关于提供适当服务的保证。国际民航组织依靠 Cigna 来减缓索赔不当报销的风险。出于保密原因，国际民航组织无法获得详细的医疗索赔信息，因此无法进行自己的检查。

111. 离职后健康保险被归类为《国际公共部门会计准则第 39 号》中界定的离职后福利计划。精算估值由一名独立的外部专家进行。设定受益计划的会计是复杂的，且受各种假设影响。瑞士联邦审计署与管理层讨论了这些假设，并评估了这些假设的合理性及其是否符合《国际公共部门会计准则第 39 号》规定。

112. 2022 年，财务状况表中的离职后健康保险负债大幅下降。这主要是由于折现率从 1.75% 升至 3.70%，以及其他假设的变化。这一增加已直接计入净资产。

瑞士联邦审计署的评估

离职后健康保险合理，且符合《国际公共部门会计准则第 39 号》。

医疗福利计划对本组织来说是一个潜在的财务风险。瑞士联邦审计署请国际民航组织每年密切监测这一情况。

瑞士联邦审计署鼓励国际民航组织评估要求 Cigna 提供 ISAE 3402 报告的好处，以确保充分涵盖索赔处理不当的风险等。最好通过与使用该提供者的服务的其他联合国实体提出集体请求来完成这项工作。

年假

113. 与年假余额有关的负债是采用精算方法计算的，其中包括一些假设，如加薪、对年假余额变化的预期等。年假是根据迄今为止的服务天数发放的，可以在下一年度的任何时候使用。它代表了普通的假期余额。

114. 对年假负债的精算是基于截至 10 月 31 日的人口数据。考虑到负债应最好体现截至 12 月 31 日的负债，使用截至 12 月 31 日的数据将显示截至该日期的实际年假余额的更准确结果。年假负债的任何变动都通过财务执行情况表予以记录，因此会受到所用假设变化的影响。

瑞士联邦审计署的评估

年假的精算假设合理，且符合《国际公共部门会计准则第 39 号》。

联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）

115. 国际民航组织通过其雇员作为一个成员组织隶属于联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）。与离职后健康保险计划相反，国际民航组织没有考虑该养恤金计划的养老金负债。由于联合国合办工作人员养恤基金无法单独计算受保人或组织的养恤金义务，从而不被视为《国际公共部门会计准则第 39 号》规定的设定受益计划。因此不可能对国际民航组织承担的相应风险作出可靠估计。正因如此，国际民航组织的财务报表中没有出现该养恤金计划的精算负债。
116. 联合国养恤金计划的特点在财务报表的附注 2.10.7 中作了概述。在其最近所做的截至 2021 年 12 月 31 日的精算估值中，联合国合办工作人员养恤基金的结论是，没有要求根据《养恤基金条例》第 26 条提供弥补缺额款。如果将来因精算缺额而援引第 26 条，则会要求国际民航组织提供弥补缺额款。这种情况对国际民航组织来说是一种潜在的财务风险。

瑞士联邦审计署的评估

联合国合办工作人员养恤基金对本组织来说是一种潜在的财务风险，需要每年加以监测。瑞士联邦审计署请国际民航组织密切监测这一情况。

贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项

117. 国际民航组织管理着一个基金，用于核算根据北大西洋高度监测系统协议的规定进行的财务交易。截至 2022 年 12 月 31 日，这项基金的余额为 1 006 000 加元。这项安排将于 2023 年终止并由新协议取代。新安排不包括有关当前安排所剩余额分配的任何信息。预计国际民航组织不会保留这一余额，因为该协议是一项成本回收方案。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署鼓励国际民航组织讨论当前协议的终止以及所剩余额的分配问题。

技术合作项目

技术合作项目管理费

118. 瑞士联邦审计署审查了一个 2022 年技术合作项目样本管理费的收入确认。瑞士联邦审计署发现了一些错报和潜在的改进之处。
119. 根据国际民航组织的程序，采购管理费根据采购过程的进展程度逐步确认（“收费站”）。总计 90% 的管理费在签订合同后计入。在一个案例中，购买特定设备的合同于 2023 年 1 月 11 日签署。国际民航组织在 2022 年计入了管理费的 90%，因为它当时已基本完成工作并发布了货物收据。根据采购程序，应该只计入 70%。差额为 422 000 加元。
120. 瑞士联邦审计署还注意到，当前确认采购技术合作项目管理费的流程包括大量人工程序、验证和计算。这很耗时，并且会增加出错的风险。财务处用来核实和核算管理费的摘录不包括完整信息。总是需要进一步查询。对同一采购而言，管理费的确认在整个过程中（“收费站”）并不始终采用相同的参照。这使得很难始终如一地将所计入的管理费与不同的参照联系起来。瑞士联邦审计署注意到，尽管采用了详尽的人工流程来核对交易，但仍存在一些错误。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署查明了认列技术合作项目管理费的几处错报。虽然这些错报个别来说并不严重，但表明需要改进管理费的认列流程。

建议 8（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织审查并始终如一地应用认列技术合作项目管理费的政策和程序。考虑到最新的组织结构，审查应清楚地界定角色和职责。

秘书长的评论

这项建议已被采纳。

将审查采购合同收入的认列流程，虑及采购科从技术合作局向行政和服务局的转移。

单位：技合局与财务处和采购科协调

目标日期：2023 年 12 月

诉讼和仲裁

121. 国际民航组织为前雇员向联合国上诉法庭（UNAT）提出的索赔拨备了 690 000 加元。

122. 国际民航组织还面临着雇员就先前技术合作项目提出的若干法律纠纷，他们要求支付超出其合同规定的考虑范围的额外款项。此外，国际民航组织面临几项已提交上诉委员会的索赔，涉及与前雇员之间的各种纠纷。国际民航组织还面临着一项技术合作项目欠款索赔。国际民航组织认为，所有这些索赔都没有根据，或者有可能进行支付，但可能性又不大。因此没有记录任何拨备金。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织对诉讼的财务影响所做的估算是适当的。会计处理和披露符合《国际公共部门会计准则》。

其他自愿捐助

位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处翻修

123. 国际民航组织在 2022 年与法国政府签署了一项合同，对位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处大楼进行翻修。根据这项合同并依照某些条件，法国于 2022 年支付了两笔分期付款，总额为 460 万欧元（630 万加元）。为完成这一项目还需要进一步捐助，这拟在由国际民航组织管理的实施阶段商定。

瑞士联邦审计署的评估

2022 年对这项合同的会计处理是正确的。

金融工具

《国际公共部门会计准则第 41 号》的实施

124. 2021 年，国际公共部门会计准则委员会公布了针对金融工具的新准则《国际公共部门会计准则第 41 号》。该准则于 2023 年 1 月 1 日生效，并根据《国际公共部门会计准则第 3 号》追溯适用，但可免于对以往各期进行重新列报。国际民航组织须重新列报截至 2023 年 1 月 1 日的期初余额。
125. 《国际公共部门会计准则第 41 号》用三个基于原则的类别（摊销成本、通过净资产/权益按公允价值记录 and 通过盈余/赤字按公允价值记录）取代了现有的金融资产分类和计量类别，从而降低了复杂性。工具的分类过程所依据的是本组织对工具的管理方式，以及工具的基本现金流的经济特征。
126. 对国际民航组织的一个特殊影响是金融资产的计量。减值模型不再仅仅基于信用损失的历史证据。新的预期信用损失模型侧重于历史数据和前瞻性数据，这些数据可为实体提供工具使用期限内可能发生的信用损失方面的信息。实体必须计算所有金融工具的预期损失。可应用简化的方法。

127. 2022 年，国际民航组织分析了这一新标准的潜在影响，并与瑞士联邦审计署分享了一份备忘录草案。瑞士联邦审计署就应收分摊会费和其他应收款的估值发表了意见（见§ 103 和§ 104）。在 2023 年财务报表采用这项标准之前，国际民航组织将继续就此开展工作。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织必须继续努力，以实施金融工具《国际公共部门会计准则第 41 号》。

审计差额

128. 包括遗漏在内的差错（无论是个别的还是累积的差错），如果可以合理地预期它们可能会影响财务报表使用者据此作出的经济决策，则视为重大差错。瑞士联邦审计署认为，个别错报数额如果超过 10 万加元，则将其视为重大错报。如果差错总额超过 200 万加元，则差错对整个财务报表解释的影响被视为是重大影响。

更正和未更正错报摘要

129. 瑞士联邦审计署发现了一处严重错报（审计差额），管理层在审计期间对此作出了更正。

说明	年度盈余/（赤字） （加元）	净资产 （加元）
未考虑审计差额的余额	7 953 000	(15 929 000)
<u>经过更正的审计差额</u>		
一笔初始存期为 3 个月的定期存款重新分类（87 648 000 加元，见§ 102）	0	0
考虑到经过更正的审计差额后的余额 （根据财务报表）	7 953 000	(15 929 000)
<u>未经更正的审计差额</u>		
无	0	0
<u>本年度更正的上一年度审计差异的影响</u>		
更正与供应商预付款有关的入账分录和截止日期	51 000	
额外应计业务支出	169 000	0
考虑到所有审计差额后的余额	8 173 000	(15 929 000)

信息不足或列报不正确

130. 瑞士联邦审计署发现了 2022 年财务报表披露中的一些错报。所有重大项目在审计期间均得到了纠正。

对先前建议的跟进

131. 瑞士联邦审计署跟进了之前外部审计的建议。截至 2023 年 3 月 31 日，先前审计所留下的或在进行绩效审计的同时所发布的总共 51 条建议，有 23 条已经实施，28 条仍未落实。详细信息见内部监督办公室管理的工具“Symbiant”中。

已实施的建议

132. 瑞士联邦审计署认为自上次审计以来以下建议已得到实施。

编号 (Symbiant)	报告	建议	#
EA/REP/2019/B	人力资源管理的效率和有效性	建议 2	1
EA/REP/2019/C	国际民航组织的采购：如何提高流程的效率和有效性	建议 7	1
EA/REP/2019/D	国际民航组织的道德操守框架	建议 2、4、7-9	5
EA/REP/2020/A	2020 年财务报表审计	建议 2、5、13、20	4
EA/REP/2020/B	信息安保	建议 2、4	2
EA/REP/2021/A	2021 年财务报表审计	建议 2、3、5-8	6
EA/REP/2021/B	信息技术治理&信息技术战略管理	建议 1、2、9	3
EA/REP/2021/C	国际民航组织技术合作方案“NAM19801”项目管理	建议 2	1
	所实施建议总数		23

有待落实的建议

133. 瑞士联邦审计署认为，截至 2023 年 3 月 31 日，下列建议仍有待落实。这份清单还包括实施截止日期为 2023 年或更晚的建议，以及绩效审计或特别审计期间所提的需要进行具体跟进的建议。

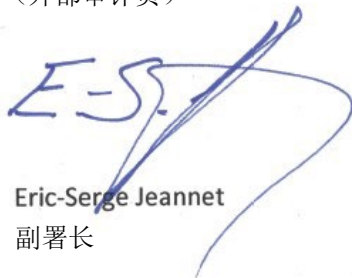
编号 (Symbiant)	报告	建议	#
EA/REP/2016/B	国际民航组织的招聘流程是否高效和有效？	建议 1	1
EA/REP/2017/B	国际民航组织的网络安保框架	建议 3	1
EA/REP/2019/B	人力资源管理的效率和有效性	建议 1	1
EA/REP/2020/A	2020 年度财务报表审计	建议 3、7	2
EA/REP/2020/B	信息安保	建议 1、3、5、6	4
EA/REP/2021/A	2021 年财务报表审计	建议 1、4、9-12	6

编号 (Symbiant)	报告	建议	#
EA/REP/2021/B	信息技术治理&信息技术战略管理	建议 3-8	6
EA/REP/2021/C	国际民航组织技术合作方案“NAM19801”项目管理	建议 1	1
EA/REP/2022/B	对新的信息通信技术战略和行动计划快速评估	建议 1-6	6
	有待落实建议总数		28

134. 瑞士联邦审计署谨强调审计过程中体现出的出色合作和开放精神。瑞士联邦审计署对国际民航组织所有官员在其约聘工作期间给予的礼遇表示感谢。

2023年5月8日，伯尔尼

瑞士联邦审计署
(外部审计员)



Eric-Serge Jeannet
副署长



Martin Köhli
能力中心主任

瑞士联邦审计署建议的优先排序

瑞士联邦审计署根据界定的风险（1 高风险、2 中等风险、3 低风险）对其建议进行优先排序。风险包括诸如无盈利的项目、违反合法性和规范性的行为、责任案件和名誉损害等。对风险的影响和发生的概率进行评估。

ISBN 978-92-9275-195-1



9 789292 751951