

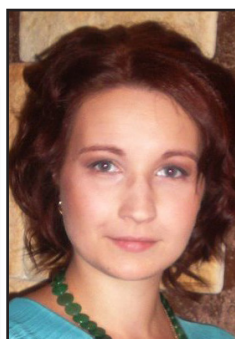


Внутренний контроль и управление рисками на водном транспорте



Валентина ЩЕПЕТОВА
Valentina N. SCHEPETOVA

Ольга ЗАМОТАЕВА
Olga A. ZAMOTAIEVA



Ксения ШАМОНИНА
Ksenia S. SHAMONINA

Щепетова Валентина Николаевна — кандидат экономических наук, профессор Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ), Нижний Новгород, Россия.

Замотаева Ольга Александровна — кандидат экономических наук, доцент ВГУВТ, Нижний Новгород, Россия.

Шамонина Ксения Сергеевна — ассистент кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов ВГУВТ, Нижний Новгород, Россия.

Internal Control and Risk Management in Water Transport

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 215)

В статье отражены виды рисков, связанных преимущественно с мошенничеством в организациях внутреннего водного транспорта, способы их выявления и инструменты управления безопасностью.

В частности, анализируются характерные особенности и признаки наиболее распространенных угроз, нарушений или криминала в сфере речных и морских грузоперевозок, признаки аномальной практики, могущей нанести вред транспортному процессу и финансово-экономическому состоянию предприятия-перевозчика.

Ключевые слова: водный транспорт, безопасность, риск, мошенничество, предмет хищения, признаки мошенничества, оценка риска.

Риск — это вероятность ущерба или потеря. Потери могут быть разные: в виде убытков, недополученной прибыли или выручки и даже утраты имущества. Компании подвержены различным видам риска как внешним, так и внутренним. Среди внешних можно выделить страновые, политические, экономические (налоговые, законодательные), экологические и другие; среди внутренних или корпоративных чаще фигурируют риски производственные, финансовые, операционные. В последние годы все активнее проявляют себя риски, связанные с мошенничеством. Причем независимо от размера компании, организационно-правовой формы, отраслевой принадлежности, формы собственности, структуры специализации и местонахождения практически каждая хозяйственная структура подвержена названному виду риска.

Форм мошенничества наблюдается много, но их можно сгруппировать по четырем направлениям: хищение активов, манипуляции с финансовым учетом и бух-

галтерской отчетностью, налоговые преступления и прочие. Приведем примеры мошенничества в организациях речного и морского транспорта.

В Нижнем Новгороде на предприятиях речного транспорта довольно часто выявляли факты мошенничества. К примеру, генеральный директор одного из них с апреля по июль 2010 года оформлял фиктивные договора о поставке щебня и гравийно-песчаной смеси. Более одного миллиона рублей им перечислено фиктивной организации-поставщику в качестве оплаты. Заранее было оговорено, что поставки производиться не будут и денежные средства вернутся обратно директору для возврата в кассу предприятия. Однако руководитель денежные средства не вернул.

При перевозке грузов наблюдается своя специфика мошенничества. Перевозка груза осуществляется в контейнерах. При погрузке-разгрузке на водном транспорте что-то украсть проблематично. Хотя порой преступники воруют прямо из терминалов и складов в портах. Здесь главными лицами зачастую выступают работники транспортных организаций. Такие объекты, как порт — объекты стратегического назначения. Соответственно охрана здесь лучше, чем на обычном складе. Поэтому хищения груза в сфере морских и речных перевозок происходят гораздо реже, чем в других отраслях.

В раскрытии преступлений, квалифицируемых мошенничеством на объектах водного транспорта, существует ряд особенностей, связанных с отсутствием на месте преступления следов, характерных для других составов, поскольку обнаружение криминала происходит в подавляющем большинстве случаев через достаточно длительный промежуток времени [4].

Мошенничество может проявляться в подделке подлинности поступивших в таможенную документацию (лицензии и пр.), принадлежности их именно данной организации и к конкретному грузу, правильности оформления (признаки исправлений, подмены реквизитов, расхождение сведений по одним и тем же позициям в разных документах); несоответствии предъявляемым требованиям вида сделки и контракта по той или иной экспортно-импортной операции в целом и по отдель-

ным графам (например, избранный порядок расчетов, цены и т.п.); нарушении оформления бумаг, связанных с международными перевозками грузов (наличию, комплектности, подлинности и достоверности товаросопроводительных, товарно-транспортных и других документов, ошибки при их заполнении, несоответствие установленным образцам); несоблюдении организацией требований по вопросам избрания и согласования с таможенными органами порядка декларирования и предъявления для контроля грузов (свидетельство о признании декларантом, договор с организацией-декларантом и т.п.).

В перевозочных документах могут наблюдаться нарушения:

а) в погрузочных ордерах, коносаментах, расходных ордерах, приёмо-сдаточных ведомостях и других документах — при морских перевозках;

б) в накладных, дорожных ведомостях, сдаточной ведомости, акте погрузки-разгрузки и прочих бумагах — при речных перевозках.

Нетрудно обнаружить подвох в тальманских накладных, сменно-тальманских ведомостях и других документах, при рассмотрении которых можно получить информацию о работниках, которые проводили погрузку или разгрузку, о транспортных средствах, которые поставляли груз на склад или судно, об их регистрационных номерах. Нарушения могут быть и в расходных ордерах, в соответствии с которыми водителями автомашин производился вывоз груза с территории порта; в складской документации и актах, где отражается факт недостачи и указывается причина данной недостачи или порчи.

По предварительномуговору группы лиц чаще всего происходит хищение грузов. Капитан судна, его заместитель, бухгалтер или технолог в подобной ситуации нередко выступают организаторами хищения. Это связано с тем, что сотрудники, занимающие перечисленные должности, по роду своей деятельности владеют информацией о грузе, имеют полный доступ к нему и знают все особенности его приёмки-передачи, хранения, переработки, транспортировки, организации учёта и отчётности.

Предметом хищения грузов, совершенного путем мошенничества, может стать





как имущество, так и приобретенное путём обмана, злоупотребления полномочиями или доверием право на распоряжение имуществом. Добровольностью передачи имущества или прав на него преступнику как раз и отличается мошенничество от других форм хищения. При его совершении применяются поддельные справки, фиктивные договора, платёжные или учредительные документы [2].

В последнее время выросли объёмы незаконной добычи водных растений и животных. Для этих целей используют как морские, так и речные суда.

На промысловых судах и предприятиях по переработке рыбы основными предметами хищений являются икра, рыба-сырец, рыбные полуфабрикаты, готовые рыбные продукты, денежные средства и многое другое.

Клубом страховщиков «Skuld P&I Club», который предоставляет общественности информацию о возникающих случаях мошенничества и обмана в судоходстве, было отмечено, что преступники стали более изобретательными в плане разработки и осуществления своих преступных замыслов. Современные мошенники применяют новейшие компьютерные технологии, при этом сочетая их с методами «старой школы», подделкой документов. В связи с этим необходимо обладать достаточными знаниями в области информационных технологий, чтобы вести эффективную борьбу с любыми видами нарушений и угроз.

Нередко мошенничество совершается против отдельных моряков, зачастую представителей развивающихся стран, кото-

рым, возможно, труднее обнаружить скрытые манипуляции и предпринять какие-либо защитные действия. Мошенники создают поддельные сайты и агентства по трудоустройству, которые обещают рабочие места для моряков, ссылаясь при этом на свои связи с крупными судоходными компаниями и их руководителями. На практике это оказывается блефом, и доверчивые люди могут потерять деньги или оказаться на судах очень сомнительных компаний [2].

Встречается и довольно регулярно незаконное присвоение активов, к которому относятся хищение и неправильное использование активов организации (сокрытие и присвоение денежных поступлений выручки, манипуляции с арендой имущества, хищение материальных запасов и средств на оплату труда). Признаками хищения активов могут также служить и неоправданное увеличение запасов и материальных ценностей, недостачи или излишки денежных средств, нетипично крупные или нетипично мелкие операции по расчетному счету и кассе; неритмичность денежных перечислений; нереально прибыльные, убыточные или нулевые сделки; несвоевременность в погашении дебиторской и кредиторской задолженностей; пропажи первичных документов или зачеркивания в них; хранение копий, а не подлинников документов.

Признаками мошенничества с финансовым учетом и бухгалтерской отчетностью правомерно считать нелогичные изменения финансовых показателей: увеличение доходов при уменьшении запасов и денежного притока; увеличение запасов при

уменьшении кредиторской задолженности; увеличение оборота при сокращении остатков товарно-материальных ценностей, несоответствие чистой прибыли в отчете о финансовых результатах и нераспределенной прибыли в балансе, несоответствие денежных средств в балансе и чистого денежного потока в отчете о движении денежных средств и т.д.

Признаками мошенничества с налоговыми выплатами могут служить нестыковка бухгалтерской и налоговой отчетности, намеренное искажение финансовой информации об организации с целью введения в заблуждение пользователей этой информации (завышение выручки и занижение обязательств или расходов).

К прочим мошенничествам можно отнести нереально низкие заработанные платы сотрудников и небольшие суммы отчислений в социальные фонды, аналогичные этому действия [5].

Достижение экономической безопасности организаций водного транспорта может происходить за счет управления рисками мошенничества, устранения внешних и внутренних угроз. Управление рисками — это контроль, идентификация, оценка и анализ фактов, действий, фоновых зависимостей.

Управление рисками возможно только при формировании системы внутреннего контроля, которая должна содержать следующие компоненты:

- контрольная среда;
- выявление и оценка последствий риска;
- контрольные процедуры (меры или средства по снижению риска);
- информация и коммуникации;
- мониторинг эффективности системы контроля;
- организация корректирующих действий.

Управление рисками подразумевает установление соответствующих ролей и обязанностей в сфере противодействия мошенничеству на всех уровнях компании, наличие кодексов поведения/деловой этики и иных общекорпоративных правил и процедур, направленных на минимизацию риска корпоративного мошенничества.

Источниками информации, предназначенной для анализа риска являются:

- данные финансового учета и бухгалтерской отчетности компании;
- организационная структура и штатное расписание;
- карты технологических потоков (технико-производственные риски);
- договоры и контракты (деловые и юридические риски);
- себестоимость производства продукции;
- финансово-производственные планы предприятия и др.

Контрольная среда позволяет выделить внешние и внутренние факторы финансово-хозяйственной среды компании, оказывающие влияние на возникновение рисков мошенничества.

Оценка и анализ рисков мошенничества должны учитывать размер компании, ее организационно-функциональную структуру, направления деятельности и осуществляться на регулярной основе как самостоятельный процесс или в рамках всеобъемлющей оценки рисков, которые характерны для компании в целом.

Оценка уровня рисков считается одним из важнейших этапов риск-менеджмента. В научной литературе в общем случае под оценкой риска понимается систематический процесс выявления факторов и видов риска и их количественная оценка, то есть методология анализа рисков сочетает взаимодополняющие качественный и количественный подходы.

Основной целью качественной оценки рисков является определение причин и источников рисков, этапов в работе, при осуществлении которых появляется некая угроза существующему порядку. Другими словами, целевыми задачами служат:

- выявление потенциальных зон риска;
- определение рисков, которые сопутствуют деятельности организации;
- составление прогноза возможных негативных последствий выявленных рисков и практических выгод.

Выявление основных видов рисков, которые оказывают влияние на финансово-хозяйственную деятельность предприятия, остается главной целью данного этапа анализа. Преимуществом такого подхода является то, что руководитель может на начальном этапе оценки проанализировать уровень риска по количест-



венному их составу и на ранней стадии отказаться от заведомо рискованных решений.

Исходной информацией для проведения количественной оценки рисков становятся итоговые результаты качественного анализа, то есть анализируются только те риски, которые присутствуют при проведении конкретной операции алгоритма принятия решения.

Риски исчисляются с помощью числовых значений величин отдельных рисков и риска объекта в целом на этапе количественного анализа риска. При этом определяется размер предполагаемого ущерба и проводится стоимостная оценка последствий риска. Завершающей стадией количественного анализа служит разработка системы антирисковых мероприятий и расчёт их эффективности.

Для того чтобы формализовать количественный анализ, применяются методы статистики, инструменты теории вероятности и теории исследования операций. Самые распространённые методы количественной оценки рисков — это статистические, аналитические, а также методы экспертных оценок и методы аналогов.

Один из существенных рисков мошенничества это то, что система нормативного регулирования вопросов внутреннего контроля в России, включая и сферу водного транспорта, находится в стадии становления. В большинстве отраслевых организаций внутренний контроль заключается лишь в годовой проверке финансово-хозяйственной деятельности, которая даёт оценку результатов проведенных операций в прошлом, это так называемый «последующий контроль». Такая практика снижает эффективность контроля в процессе подготовки и совершения хозяйственных операций, а следовательно, и возможность снижать риски мошенничества [3].

Современные условия хозяйствования на водном транспорте требуют пересмотра традиционных подходов к организации внутреннего контроля. В частности, по-

нятие и содержание внутреннего контроля до сих пор не закреплено на уровне федеральных законов. Отсутствуют федеральные и отраслевые стандарты, регулирующие организацию и процессы внутреннего контроля. Хотя с 1 января 2013 года вступило в силу законодательное требование к юридическим лицам о необходимости организации и осуществления ими внутреннего контроля совершаемых фактов хозяйственной деятельности, а к юридическим лицам, чья бухгалтерская (финансовая) отчетность подлежит обязательному аудиту — о необходимости осуществления внутреннего контроля ведения бухгалтерского учета и составления бухгалтерской (финансовой) отчетности.

В связи с несовершенством законодательного регулирования внутреннего контроля и ориентации появившихся в последнее время рекомендаций по российскому и международному законодательству целесообразно как с теоретической, так и с практической точек зрения улучшить методологию и организацию системы внутреннего контроля на водном транспорте с учетом отраслевых особенностей, а также имеющегося отечественного и зарубежного опыта.

ИСТОЧНИКИ

1. Транспорт Украины и мира. [Электронный ресурс]: <http://transukr.dp.ua/2015/04/17/rossiya-v-nizhnem-novgorode-na-predpriyatii-rechnogo-transporta-vyavlen-fakt-moshennichestva.html>. Доступ 30.06.2016.
2. Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско-технологический институт морского флота. Информация о случаях и видах мошенничества и обмана в сфере судоходства. [Электронный ресурс]: <http://www.dniimf.ru/.html>. Доступ 30.06.2016.
3. Мошенничество и хищение в структуре перевозок // Онлайн-журнал «Диспетчер перевозок». [Электронный ресурс]: <http://dispatcher-gruzoperevozok.info/moshennichestvo-i-xishheniya-v-strukture-gruzoperevozok/>. Доступ 30.06.2016.
4. Организация и производство отдельных следственных действий при расследовании преступлений, совершенных на водном транспорте. [Электронный ресурс]: http://studopedia.su/1_28840_organizatsiya-i-proizvodstvo-otdelnih-sledstvennih-deystviy-pri-rassledovanii-prestupleniy-sovershennih-na-vodnom-transporte.html. Доступ 30.06.2016.
5. Федеральный закон «О бухгалтерском учете» от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ. Статья 19.

Координаты авторов: **Щепетова В. Н.** – shchwn@mail.ru, **Замотаева О. А.** – zamolga609@yandex.ru, **Шамонина К. С.** – ks4075@ya.ru.

Статья поступила в редакцию 30.06.2016, принята к публикации 22.08.2016.