

## **ВНУТРІШНІЙ АУДИТ ТА РИЗИКИ ТРАНСПОРТНО – ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Транспортно-експедиційна діяльність ( *надалі по тексту – ТЕД*) не тільки мало вивчена але і досить мало відома у бізнес-середовищі, хоча за обсягом валових послуг вона є однією з сегментів економіки країни, який досить стрімко та стабільно розвивається.

Ризики бізнесу у ТЕД досить різноманітні та мають велике розмаїття чинників. Закордонні дослідники, зокрема компанія «Algorithmics», яка є автором системи управління ризиками «Mark To Future», вивела, що ринкові ризики залежать від 50 до 1000 чинників [1].

В бізнес середовищі ТЕД досить поширена класифікація транспортних ризиків за правилами «Інкотермс-2000»[2], які класифіковано за чотирима групами за ступенем відповідальності – E,F,C,D. Але ці типи ризиків ТЕД зазвичай враховуються страховими компаніями, які відповідно визначають вірогідність настання ризиків, ступінь їх значущості та обирають той чи інший страховий тариф. У вітчизняній практиці менеджменту ТЕД ризики системно не враховуються, не контролюються, а якщо і прогноуються, то у «ручному режимі», по мірі їхнього настання.

Дослідження, проведені нами, чітко свідчать, що транспортні підприємства, приймаючи управлінські рішення, на 100% беруть ризики на себе, при чому ці ризик не обумовлено ні в угодах, ні в інших дорученнях замовників транспортно-експедиційних послуг. Це є наслідком відчутної флуктуації самих ринкових умов ТЕД, де ступінь невизначеності економічної або правової ситуації вкрай висока. Тому практика «ручного» хеджування ризиків ТЕД є явищем, притаманним українському менеджменту в цьому сегменті бізнесу.

Нами, за період з 2006 по 2009 рр., було досліджено 75% вітчизняних учасників ринку ТЕД та 45% спільних транспортно-експедиційних підприємств, представлених на українському ринку. На сьогодні можливо виокремити наступні види ризиків у ТЕД:

1. Втрата або пошкодження вантажу ( зіткнення транспортного засобу з перешкодами, пожежа, перекидання транспортного засобу, переохолодження або перенагрів вантажу, непередбачені ситуації, крадіжки та розбійний напад).

2. Настання відповідальності експедитора за фінансові втрати клієнта ( внаслідок: запізнення доставки вантажу; видачі вантажу з порушенням вказівок замовника; невідповідного оформлення транспортних докумен-

тів; простою транспортних засобів у очікуванні видачі вантажу; незабезпечення цілісності та якості вантажу).

3. Настання відповідальності експедитора в разі залучення третіх осіб для виконання замовлення.

4. Необґрунтована відмова експедитора від оплати або затримка рахунків на оплату.

5. Накопичення вантажів у портах, терміналах, станціях та складах за помилковими або несвоєчасними рішеннями менеджерів.

6. Несвоєчасне інформування портів або інших підприємств перевізників про порядок формування судових партій вантажу.

7. Незабезпечення відповідності кількості місць та ваги вантажу, вказаних у накладних, кількості та вазі, вказаних у вантажних сертифікатах.

8. Ризик викривлення даних у дорученнях від експедитора для портів або інших перевізників.

9. Несвоєчасне оформлення супровідних документів для вантажів (ліцензій, транзитних дозволів, ветеринарних, карантинних, санітарних та інших сертифікатів).

10. Несвоєчасне виконання або невиконання взагалі інших доручень замовника, зобов'язань експедитора згідно умов договору.

Окрім ризиків загального характеру у ТЕД існують і специфічні ризики: зовнішні політичні; непередбачене квотування; впровадження нових стандартів, норм та тарифів; екологічні; фінансові; фіскальні національні; фіскальні міжнародні; перевищення вантажопотоків пропускної спроможності окремих ділянок транспортної мережі; організаційні; операційні, технологічні. Наші дослідження свідчать, що за останні 5 років найбільшими темпами зростають виробничі (операційні) ризики, на другому місці йдуть темпи росту загальних ризиків, на третьому – комерційних.

Навіть з поверхового аналізу видів ризиків ТЕД видно, що більше 2/3 з них знаходяться у полі облікової діяльності (облік, документооборот, економічний аналіз) та стосуються завдань системи внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту.

Щодо слабкості системи внутрішнього контролю, то це є наслідком загальної парадигми сучасного обліку, за якою практично кожний з елементів облікової системи в тій чи іншій мірі включає в себе і процедури внутрішнього контролю. З метою посилення внутрішньої контрольної функції менеджменту, нами запропонована квалітативна параметризація ризиків ТЕД. Це дозволяє при організації роботи підрозділу внутрішнього аудиту на підприємствах, що здійснюють ТЕД, використовувати оригінальну матрицю ризиків бізнесу, в якій виокремлено ваги ризику за його видами.

Обсяг статті не дозволяє розкрити побудову такої матриці, яка досить велика, а її реалізація можлива лише при умові відповідного програмного

забезпечення та інтеграції програми ІС-Підприємство з відповідною спеціальною програмою внутрішнього аудиту. Можна лише зауважити, що методичною базою матриці стали SWOT-аналіз, PERST-аналіз, та методика ABC-аналізу, PIMS та SPACE аналіз.

Слід зауважити, що моделювання ризиків виявилось неефективним з двох базових причин: перша – громіздкість моделі кожного виду ризику та його чинників; друга – абсолютна непрогнозованість настання того чи іншого видів чи декількох ризиків одночасно. Тому, в сучасних умовах головним методом боротьби з потенційними ризиками у ТЕД залишається формалізація процедур обліку та внутрішнього контролю за операційною діяльністю. Це на практиці може зменшити настання різних видів ризиків на 10-15%, що недостатньо для ефективного ведення ТЕД.

Слід також вказати на такий чинник потенційної ефективності внутрішнього аудиту, як система обліку. Остання повинна інтегрувати в собі як фінансовий облік, так і так званий оперативний облік, який у ТЕД є певним чином впорядкованою системою різноманітної інформації для менеджменту – від юридичного до технологічного характеру.

#### **Література:**

1. Н.В.Кузнецов. Управление рисками. – Владивосток: ТИДОТ ДВГУ, 2004. – 168 с.
2. Комментарий к Инкотермс. МТП № 461/90; пер. с англ.-АО Консалт-банкир, 2000 .- 200 с.

*Володимир Дрозденко*

*Міжнародний університет бізнесу і права  
м. Херсон, Україна*

### **МЕХАНІЗМ АНТИМОНОПОЛЬНОГО КОНТРОЛЮ ДІЯЛЬНОСТІ ІНТЕГРОВАНИХ КОРПОРАТИВНИХ СТРУКТУР НА РИНКУ ПТАХІВНИЦТВА**

Принципи інституту антимонопольного регулювання забезпечують цілеспрямований державний вплив на конкуренцію та господарську діяльність її учасників. У свою чергу, принципи інституту антимонопольного регулювання не ізольовані та не автономні один від одного. Сутність інституту антимонопольного регулювання відображається сукупністю цих принципів.

Провідна роль в антимонопольному регулюванні, безумовно, належить спеціалізованим органам, які за своїм правовим статусом відповідно до ст. 1 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» віднесені до державних органів влади із спеціальним статусом, метою діяльно-