

**СЕЛИЩЕВ**  
Сергій Вячеславович  
120777@i.ua

УДК 001.8:[005.334.658.15:657.635]

**ІДЕНТИФІКАЦІЯ РИЗИКУ ШАХРАЙСТВА В УПРАВЛІННІ ПРОЄКТАМИ У  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ БІЗНЕСІ**

**FRAUD RISK IDENTIFICATION IN PROJECT MANAGEMENT IN TRANSPORT  
AND LOGISTICS BUSINESS**

к.е.н., доцент кафедри,  
Національний авіаційний  
університет

DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2021.5.3>

**SELISHCHEV Serhii** – PhD in Economics, Associate Professor of department, National Aviation University

У статті доказано важливість роботи з ризиками, пов'язаними із шахрайством розробці проєктів, пов'язаних із транспортно-логістичним бізнесом. Розглянуто основні, найбільш розповсюджені види шахрайств. Запропоновано дії із запобігання та зниження ризику шахрайства, та усунення його наслідків. Визначено сукупність найбільш розповсюджених схем шахрайства під час організації та здійсненні перевезень. Наведено низку типових методів із ідентифікації, уникнення або пом'якшення їх наслідків, що дозволяє зосередити увагу на необхідності врахування ймовірності шахрайства в управлінні проєктами у транспортно-логістичному бізнесі.

\* \* \*

The paper proves the importance of working with the risks associated with fraud in the development of projects related to the transport and logistics business. The main, most common types of fraud are considered. Actions to prevent and reduce the risk of fraud and eliminate its consequences are proposed.

The basic parameters of the transport and logistics business are quality, speed and cost. In Ukraine, these parameters often do not meet the established requirements. This is due to the depreciation of fixed assets, on the one hand, and often, low skills of workers who carry out the development and processing of routes. At the same time, some complications are caused by the prevalence of fraudulent schemes due to imperfect legislation and lack of effective control systems and methods.

The purpose of the paper is to identify and determine methods to reduce the risk of fraud in project management in the transport and logistics business.

Analysis of current practice indicates the need for additional development of methodological and organizational support for the identification of fraud risk in project management in the transport and logistics business.

In the process of researching this issue, a set of the most common fraud schemes in the organization and implementation of transportation was identified. There are also a number of common methods for identifying, avoiding, or mitigating their effects.

This approach allows us to focus on the need to take into account the likelihood of fraud in project management in the transport and logistics business.

**Ключові слова:** ідентифікація, ризик шахрайства, управління, транспортно-логістичний бізнес

**Keywords:** identification, risk of fraud, management, transport and logistics business

## ВСТУП

Ефективність роботи транспортної системи займає важливе місце у державній економіці, зокрема це також стосується української економіки, де впродовж останніх трьох десятиріч можна відзначити істотне зростання обсягів перевезення вантажів.

В побудові та управлінні проєктами у транспортно-логістичному бізнесі слід мати на увазі, що розвиток окремих видів транспорту може бути нерівномірним, зокрема певна нерівномірність характерна для регіональних транспортно-логістичних систем, що є наслідком нерівномірного розвитку транспортної інфраструктури та розміщенням шляхів сполучення.

Базовими параметрами транспортно-логістичного бізнесу є якість, швидкість і вартість. В Україні ці параметри часто не відповідають встановленим вимогам. Це спричиняється зносом основних засобів, з одного боку, та часто низькою кваліфікацією працівників, які здійснюють розроблення та опрацювання маршрутів. Водночас окремі ускладнення спричиняються розповсюдженістю шахрайських схем, зумовлених недосконалістю законодавства та браком ефективних систем і методів контролю.

**МЕТА** роботи – ідентифікація та визначення ме-

тодів зниження ризику шахрайства у разі управління проєктами у транспортно-логістичному бізнесі.

## МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною основою дослідження є загальнофілософські, загальнонаукові методи пізнання, спеціальні методи й методичні прийоми. Для досягнення мети у роботі використано: конкретизація, абстрагування – під час розкриття концептуальних та методичних засад побудови системи ідентифікації ризику шахрайства в управлінні проєктами у транспортно-логістичному бізнесі.

### Аналіз досліджень і публікацій

Питанню дослідження ризиків транспортно-логістичного бізнесу приділяли увагу низка вітчизняних та закордонних вчених [1–10], але в аспекті досліджуваної теми доцільно визначити, наскільки ефективно типові загальнонаукові методики можна використовувати для ідентифікації ризиків шахрайства, зокрема зумовлених особливостями транспортно-логістичних процесів.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Під час розроблення бізнес-планів та інших проєктів, пов'язаних із транспортно-логістичною діяль-

ністю доцільно враховувати вартість заходів контролю, для зменшення ризиків, пов'язаних із шахрайськими діями перевізників, замовників, диспетчерів та третіх осіб. Далі розглянуто основні, найбільш розповсюджені види шахрайства у транспортно-логістичному бізнесі, та базові заходи їх запобігання або усунення їх наслідків.

Аналіз діючої практики свідчить, що серед основних, найбільш розповсюджених шахрайських схем можна виділити:

- 1) підставний перевізник;
- 2) злом сторінки компанії на біржах для замовлень вантажоперевезень;
- 3) несплата перевезення;
- 4) подвійна оплата перевезення;
- 5) фіктивна (паперова) перевезення;
- 6) фіктивна втрата вантажу;
- 7) зникнення перевізника з передоплатою.

Зазвичай організаторами схеми «підставний перевізник» є декілька осіб, які купують компанію з чистою історією. В якості директорів призначають підставних осіб. Компанія змінює профільний вид бізнесу на вантажні перевезення, потім наймає працівників. Наступним кроком реєструється на сервісних майданчиках для замовлень перевезень вантажів. Низка перевезень виконуються сумлінно, за рахунок чого отримуються позитивні відгуки, компанія дістає надійний імідж.

Коли знаходиться велике замовлення, компанія залучає до роботи майже повністю власний автопарк. Під таке замовлення одночасно залучаються якомога більше машин. Під час виконання замовлення втрачається зв'язок із водіями. Через декілька днів зникає зв'язок із підставним керівництвом.

Часто шахраї використовують хакерів, яких наймають для зламу сторінок фірм із високим рейтингом. Або дістають паролі до сторінок та сайтів через співробітників таких фірм.

Деякі перевізники, в яких зламали електронну поштову скриньку, доводять стягнення боргу до суду й часто його виграють. Шахраєм може бути як той, з ким ви уклали договір, так і невідома нікому особистість, яка зламала пошту партнера. Доцільно регулярно перевіряти історію входів до поштового акаунту, застосування подвійної авторизації для входу в поштову скриньку – це не дозволить шахраям зламати поштову скриньку і використовувати її у своїх цілях.

У разі такого несанкціонованого доступу отримується замовлення на транспортну послугу, але у пункт навантаження приїжджають транспортні засоби шахраїв і вантаж зникає.

Найбільш ефективним методом запобігання перевізниками несплати є стовідсоткова відмова надання послуг з перевезення вантажів без попередньої оплати. Попри вдавану неможливість, – це цілком здійсненна міра. Досліджена практика, за якої перевізник везе вантаж, витрачаючи на його перевезення власні кошти, після чого чекає і вимагає розрахунок, абсолютно нелогічна.

Стягнути оплату за виконані перевезення, за наявності необхідних документів, як правило, не викликає складнощів, набагато складніше отримати з боржника

свої гроші.

Найпоширеніший спосіб отримати проблеми з розрахунком – відгукнутися на прохання перевізника оплатити перевезення на карту, не зважаючи на те, що у заявці передбачена оплата на розрахунковий рахунок. Якщо ви перекладете гроші зі своєї картки на картку, вказану в листі, незабаром додатково можете отримати рахунок на оплату з вимогою оплатити послуги.

Щоб отримати оплату за перевезення необхідно довести факт її виконання. Підтвердженням є транспортна накладна. Знаючи це, шахраї організували схему з 4 етапів:

- 1) експедитору дзвонить замовник і просить організувати доставку вантажу;
- 2) після появи вантажу на профільних біржах експедитору дзвонить перевізник, якого зацікавила ця пропозиція;
- 3) укладається договір, перевізник надає транспортну послугу;
- 4) перевізник надсилає експедитору транспортну накладну й рахунок, вимагає оплату.

Сенс цієї схеми в тому, що перевезення фактично не виконується. Шахрай (який і «замовник», і «перевізник») укладає два документа – заявку на перевезення і транспортну накладну й на їх підставі вимагає гроші. Часто ставка за перевезення встановлюється досить скромна – 10-20 тис. грн. Якщо співвіднести потенційну шкоду репутації експедитора на профільних Інтернет-ресурсах і розмір «боргу» експедитори вважають за краще не вплутуватися у тривалі розгляди, а просто платять цю суму.

У випадку фіктивної втрати вантажу шахраї укладають акт про втрату вантажу і вимагають від експедитора відшкодувати збиток.

Попри те, що більшість вантажоперевезень виконуються з відстрочкою платежу, деякі поїздки оплачуються вантажовласником або експедитором повністю або частково авансом, особливо це стосується перевезень на далекій відстані або поїздок за ціною, що відчутно нижче склалася на ринку вантажоперевезень на даний проміжок часу. Перевізник або диспетчер, який видає себе за перевізника для вантажовласника або експедитора, отримує передоплату і зникає, вантаж залишається у вантажовідправника, а «перевізник» перестає відповідати на дзвінки.

У більшості випадків такої неприємності можна уникнути, керуючись такими правилами:

- 1) не довіряти перевезення вантажу з передоплатою незнайомим перевізникам або диспетчерам;
- 2) працювати за передоплатою з реальним перевізником, з яким є підписаний договір в оригіналі й про якого відомі всі відомості, які можуть знадобитися для звернення до суду у разі виникнення непередбачених обставин;
- 3) проводити оплату після завантаження транспортного засобу.

Також можна убезпечити себе за допомогою сервісу безпечних угод.

## ВИСНОВКИ

Аналіз діючої практики свідчить про необхідність додаткової розробки питання методичного та органі-

заційного забезпечення ідентифікації ризику шахрайства в управлінні проектами в транспортно-логістичному бізнесі.

У процесі дослідження даного питання визначено сукупність найбільш розповсюджених схем шахрайства в організації та здійсненні перевезень. Також наведено низку типових методів з ідентифікації, уникнення або пом'якшення їх наслідків.

Такий підхід дозволяє зосередити увагу на необхідності врахування ймовірності шахрайства в управлінні проектами у транспортно-логістичному бізнесі.

Об'єктом подальших досліджень буде розроблення методики оцінки ризику шахрайства в управлінні проектами у транспортно-логістичному бізнесі.

#### Список використаних джерел

1. Бланк И.А. Финансовый менеджмент. К.: Ника-центр Эльга, 2002. 528 с.
2. Бутинець Ф.Ф. Економічний аналіз. Житомир: ПП «Рута», 2001. 416 с.
3. Габрієлова Т.Ю., Литвиненко С.Л., Баннов О.В. Організація та технологія доставки спеціальних категорій вантажів. К.: Кондор, 2018. 416 с.
4. Гончарук Я. А., Рудницький В.С. Аудит. Львів: Світ, 2002. 296 с.
5. Гевко І. Б. Методи прийняття управлінських рішень. К.: Кондор, 2009. 187 с.
6. Давидов Г.М. Аудит. К.: Ліга, 2004. 336 с.
7. Кіндрацька Г.І., Загородній А.Г., Білик М.С. Економічний аналіз. К.: Знання, 2008. 487 с.
8. Кулаковська Л.П., Піча Ю.В. Організація й методика

аудиту. К.: Каравела, 2009. 544 с.

9. Мкртичян Д.І. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: підруч. / Укр. держ. ун-т залізнич. трансп. Харків: УкрДУЗТ, 2017. Ч. 3. 178 с.

10. Проскуріна Н.М. Процедурне забезпечення аудиту. Теорія та практика: монографія. К.: ДП «Інформ. аналіт. агентство», 2011. 739 с.

#### References

1. Blank I.A. Financial management. Kyiv: Nika-tsentr Elga, 2002. 528 p. [in Russian].
2. Butynets F.F. Economic analysis. Zhytomyr: PP Ruta, 2001. 416 p. [in Ukrainian].
3. Habriellova T.Yu., Lytvynenko S.L., Bannov O.V. Organization and technology of delivery of special categories of goods: textbook. Kyiv: Kondor, 2018. 416 p. [in Ukrainian].
4. Honcharuk Ya.A., Rudnytskyi V.S. Auditing. Lviv: Svit, 2002. 296 p. [in Ukrainian].
5. Hevko I.B. Methodology of the management of the administrative departments. Kyiv: Kondor, 2009. 187 p. [in Ukrainian].
6. Davydov H.M. Audyt. Kyiv: Liha, 2004. 336 p. [in Ukrainian].
7. Kindratska H.I., Zahorodnii A.H., Bilyk M.S. Economic analysis. Kyiv: Znannia, 2008. 487 p. [in Ukrainian].
8. Kulakovska L.P., Picha, Yu.V. Organization and methods of auditing. Kyiv: Karavela, 2009. 544 p. [in Ukrainian].
9. Mkrtychian D.I. Freight transportation by rail: textbook. Kharkiv: UkrDUZT, 2017. Part 3. 178 p. [in Ukrainian].
10. Proskurina, N.M. Procedural software of auditing: Theory and practice. Kyiv: DP "Inform. analit. agency", 2011. 739 p. [in Ukrainian].