

ХИЩЕНИЯ И МОШЕННИЧЕСТВО С ГРУЗАМИ: ГЛАВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Тарас Коваль,
независимый эксперт, член Межотраслевого
экспертного совета по развитию грузовой
автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС)

Алексей Кожевников,
заместитель директора,
ООО «Контроль Рисков», г. Санкт-Петербург

Илья Смоленцев,
учредитель, советник по безопасности Россия /
СНГ, компания RIFT Advisory International

Международная практика

В середине марта Европейская ассоциация по безопасности грузоперевозок (ТАРА) опубликовала свой ежегодный отчет о динамике краж грузов за 2018 г. Как и предполагали эксперты отрасли, количество и величина потерь стали самыми высокими с момента начала ведения статистики, то есть с 1997 г. Общее количество зарегистрированных инцидентов выросло на 38,2%, что в годовом исчислении составляет 3 981 случай. Прямые финансовые потери отрасли от краж грузов за год равны 153,8 млн евро. Общая сумма убытков в результате наиболее значимых происшествий (214) составила 90 млн евро. Средняя величина потерь в результате этих преступлений – 420 981 евро. Представим эти цифры в другом виде: ежедневно в Европе в результате краж похищается товаров на сумму порядка 420 тыс. евро. При этом необходимо учитывать, что порядка 65% из всех зарегистрированных в ТАРА инцидентов поступает из Великобритании. Остальное делят между собой Нидерланды (18%), Германия (6%), Франция, Швеция, Дания, Бельгия, Италия, Испания, Южная Африка (7% суммарно), и, как ни странно, Россия (2,5%) со своими 95 инцидентами за весь 2018 г.

О чем говорят эти цифры? Великобритания – самая опасная страна в мире по кражам грузов? В России все относительно спокойно, и бизнес не

страдает от мошенничества и краж на стоянках? Конечно нет! Вывод обратный: в большинстве Европейских стран, как и в России, отсутствует единая система сбора и анализа данных о происшествиях с грузами, которая могла бы использоваться для оценки масштабов проблемы и принятия согласованных мер противодействия этому болезненному социальному феномену. Там, где статистика все же ведется, полиция предпочитает не распространяться об этой проблеме, поскольку бороться с ней в одиночку невозможно. Национальные органы правопорядка просто бессильны что-либо противопоставить криминальному сообществу, работающему на международном уровне с применением всех имеющихся современных технологий и преимуществ, предоставляемых открытым обществом и свободной экономикой.

Увидев только эти цифры, незнакомые с нюансами данной статистики могут прийти в шок, и будут удивлены еще больше, когда узнают, что это только вершина айсберга, а данные статистики очень далеки от реальной картины преступлений в грузоперевозках в спокойном, на первый взгляд, европейском регионе. Эксперты отрасли знают, что убытки на самом деле исчисляются миллиардами евро в год, но ТАРА может предоставить только данные об инцидентах, зарегистрированных в ее базе. Вот почему ТАРА постоянно обращается к своим членам

и напоминает о важности обмена информацией об инцидентах.

Растущий уровень зарегистрированных преступлений является серьезной проблемой для всех участников международных цепей поставок. Но это только часть проблемы. Аналитики ТАРА рассматривают каждый инцидент как источник важной информации, которая будет использоваться для управления рисками цепочки поставок. Цифры потерь за январь 2019 г. (302 кражи) уже говорят о том, что рекордные показатели за 2018 г. скоро могут быть преодолены. Однако благодаря возросшему уровню сообщений о преступности за последние 12 мес. у членов ТАРА появляется теперь больший и более ценный источник информации о типах преступлений, местах, где они совершаются, и способах нападений на грузы «Modus operandi».

Невозможно измерить количество потенциальных краж грузов, которые предотвращены в результате усилий, предпринимаемых в интересах членов ассоциации по предоставлению информации, повышению уровня защищенности и устойчивости цепей поставок, обеспечиваемой стандартами безопасности, тренингами и обучением. При количественной оценке это была бы, безусловно, самая большая цифра из всех, поскольку только объединяя усилия отрасли можно управлять рисками в цепях поставок и как минимум в 2–3 раза снижать уровень потерь.

Россия

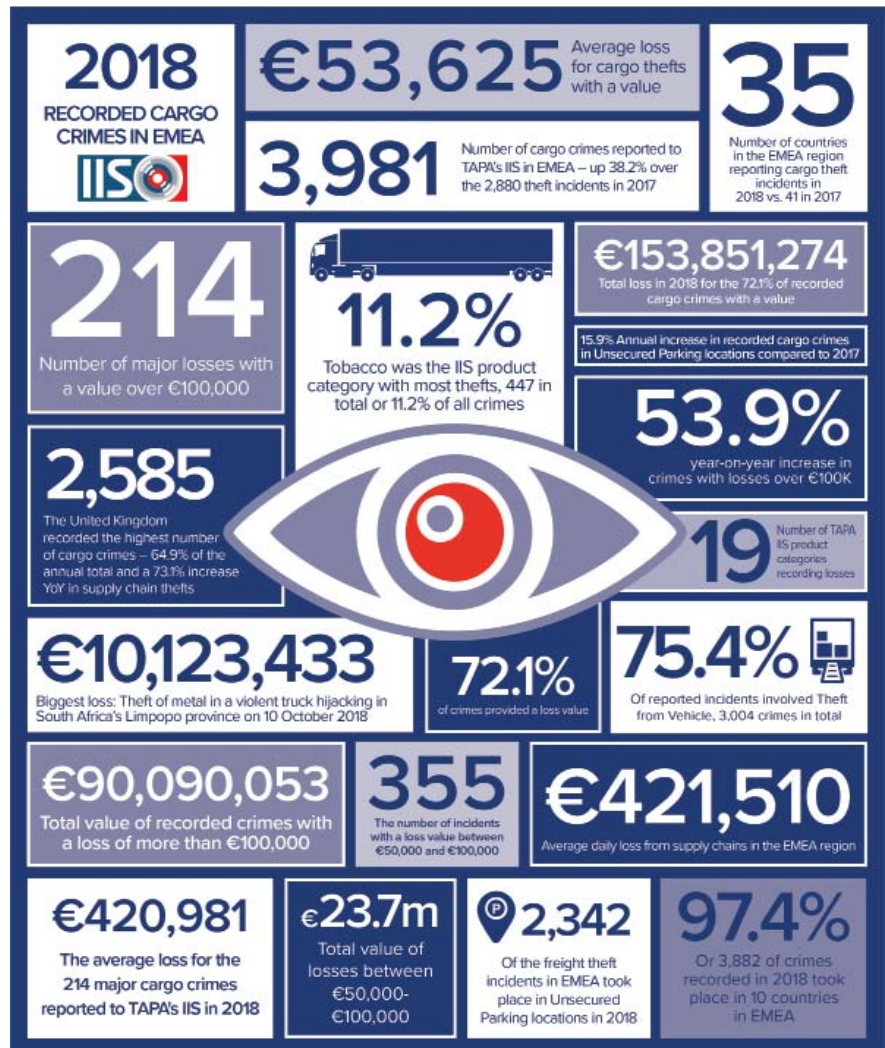
Что происходит в России? Как ни печально, мы примерно на 20 лет отстаем от наших соседей в плане объединения усилий и обмена информацией о происшествиях с грузами. В нашей стране до сих пор отсутствует единая система сбора и анализа сведений о кражах грузов. Судя по официальной статистике, даже органы МВД не владеют общей картиной происходящего. В отрасли нет понимания, какими должны быть стандарты безопасности при перевозке и хранении товаров, не говоря уже о сертификации соответствия и тренингах по безопасности для водителей. В стране не создана площадка, на которой бизнес и государство могут совместно обсуждать проблему и искать пути ее решения. Но тем не менее наиболее активные представители отрасли прикладывают усилия для исправления ситуации путем создания инструментов и привлечения внимания заинтересованных кругов в страховой, производственной и транспортно-экспедиционной отраслях, что позволяет надеяться на изменение в лучшую сторону.

Государство для бизнеса

Действующим законодательством предоставлена уникальная возможность знакомиться с решениями Арбитражных судов РФ, которые специализируются на разрешении имущественных и коммерческих споров между предприятиями. Благодаря созданному сайту (www.arbitr.ru), у бизнеса появились дополнительные возможности, которые при правильном использовании и анализе судебных решений позволяют существенно снижать риски в любой коммерческой структуре и с уверенностью смотреть в будущее.

Информация, которую содержат судебные решения, позволяет анализировать происходящие события в сегменте перевозки грузов автомобильным транспортом. Информацию можно разделить по региональному признаку, суммам причиненного ущерба, участникам судебных разбирательств и другой полезной информации для аналитических отделов торгово-производственных и транспортных компаний.

Проводя анализ судебной практики по спорам, связанным с полной утратой груза, стало возможно ознакомиться с происходящей ситуацией в



отрасли, посчитать суммы ежегодных исковых требований и собрать другую информацию, которая может оказывать влияние на принятие решений предпринимателями (табл. 1).

Начиная с 2016 г., виден рост подобных событий практически во всех регионах РФ. Возросло количество эпизодов, суммы убытков и соответственно количество участников. Проводя сравнительный анализ 2017 и 2018 гг., уже можно говорить о том, что рост произошел практически по всем основным категориям товаров.

Таким образом, за 5 лет сумма причиненных убытков, связанных с полной утратой груза, составила почти 6 млрд руб.! Исходя из анализа судебных решений, можно утверждать, что ежегодно различные грузы стоимостью более 1 млрд руб. не доходят в пункт назначения, и причины далеко не в форс-мажорных обстоятельствах.

По нашему мнению, это только вершина айсберга. Каковы же реальные

потери? Предположительно, до разбирательства в Арбитражном суде доходит не более 20–25%. Аналогичную картину можно увидеть, проводя анализ количества сообщений о подобных ситуациях на различных информационных площадках, посвященных грузоперевозкам. Остается только догадываться, какие реальные финансовые потери несет бизнес в различных регионах РФ.

Причины миллиардных убытков

В 95% случаев события реализуются с привлечением третьих лиц, то есть по договорам транспортной экспедиции, определенным Главой 41 ГК РФ. К нашему удивлению, у большинства организаций, столкнувшихся в своей деятельности с огромными финансовыми убытками в результате хищений груза, нет единообразного понимания требований законодательства, определяющих работу профессионального

Таблица 1.

Анализ судебной практики 2014–2018 гг. (точка отсчета – дата вынесения решения)

Источник: составлено авторами

Федеральный округ	Исковые требования по спорам, связанным с полной утратой груза, за исключением ДТП, пожаров и других форс-мажоров, количество				
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Центральный федеральный округ	181	155	243	176	230
Северо-Западный федеральный округ	44	41	69	58	52
Приволжский федеральный округ	29	31	64	55	27
Уральский федеральный округ	21	20	55	25	28
Южный федеральный округ	16	10	33	29	36
Сибирский федеральный округ	12	20	19	19	14
Итого решений	313	303	527	418	459
Сумма за год, руб.	822 360 562	826 038 602	1 588 777 589	1 358 524 236	1 307 937 996

экспедитора или перевозчика в РФ. Именно этим и пользуются мошенники, прекрасно ориентируясь в схемах транспортной логистики, нанося удар по самым слабым местам, каким является, например, личный прием груза экспедитором в пункте отправления. Сосредоточивая основные усилия в самом слабом звене поставки товара, мошенникам с легкостью удается производить внедрение в цепь поставки, захватывать управление, и в дальнейшем закономерно наносить значительный финансовый и репутационный урон всем сторонам.

К сожалению, Постановление Правительства РФ от 8.09.2006 № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» подавляющим большинством специалистов юридических служб различных компаний, исходя из анализа судебных решений, трактуется только в силу личного мнения. Подмена терминов и понятий по договорам транспортной экспедиции, а также невыполнение правил транспортно-экспедиционной деятельности закономерно ведет к такому риску, как полная утрата груза.

Аналогичная проблема связана и с выполнением профессиональным перевозчиком специальных норм права, определенных в ст. 15 ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 8.10.2007 № 259-ФЗ. Известно огромное количество эпизодов, когда перевозчик закрывает глаза на данную норму и осуществляет выгрузку вверенного ему многомиллионного груза по указанию неизвестных лиц.

Отсутствие единообразного понимания различными специалистами требований, которые законом предъявляются к перевозке грузов автомобильным транспортом, и дальнейшее их своеобразное выполнение только помогает организованным преступным группам совершать действия, которые в дальнейшем приносят всем добросовестным участникам финансовые убытки.

На руку преступникам играет и большая разобщенность бизнес-сообщества, выражающаяся в отсутствии у бизнеса общей информации, которая бы позволила оценивать надлежащим образом происходящие события в логистике, оперативно реагировать и принимать решения, направленные на снижение рисков части. В сложившейся ситуации не вызывает никакого удивления, что в подобных эпизодах с завидной постоянностью и периодичностью фигурируют одни и те же транспортные средства, а зачастую и водители.

Объединение усилий – путь к снижению рисков

Учитывая опыт коллег из Европы, которые уже более 20 лет объединяют сведения об эпизодах, связанных с полной утратой груза, в одно информационное поле, взаимодействуя с полицией разных стран, в РФ работа в этом направлении началась в течение последних лет в Санкт-Петербурге. С помощью открытых источников собрано и проанализировано более 3 600 документально подтвержденных

эпизодов, определены наиболее подверженные данному риску регионы, направления, характер перевозимого груза и другая важная информация.

Собранная информация в настоящий момент уже структурирована, проанализирована и позволяет производить оценку рисков при планировании поставок товара в тот или иной регион, оценивать поставщика транспортных услуг на предмет участия в эпизодах, связанных с утратой груза и т.п.

Однако ментальность российского бизнеса существенно отличается от европейского, и это влияет на систему оценки рисков. Перенимать зарубежный опыт по внедрению риск-менеджмента многие пока еще не готовы. В итоге на рынке грузоперевозок в России в настоящий момент сложилась парадоксальная ситуация: на протяжении трех десятилетий рыночной экономики все знают, что объединение информации необходимо, но практических действий в этом направлении фактически нет, каждый сам за себя.

Кардинальное изменение ситуации жизненно необходимо бизнесу, так как суммы ежегодных убытков перевалили за миллиард рублей. Как показывает зарубежный опыт, организация взаимодействия бизнеса со структурами МВД позволяет оценивать риски и предпринимать шаги для снижения эпизодов, связанных с полной утратой многомиллионных грузов. В противном случае количество подобных эпизодов будет расти с угрожающей скоростью.