



World Food Programme
Programme Alimentaire Mondial
Programa Mundial de Alimentos
برنامج الأغذية العالمي

Исполнительный совет
Ежегодная сессия
Рим, 26–30 июня 2023 года

Distribution: General

Пункт 6 повестки дня

Дата: 12 мая 2023 г.

WFP/EB.A/2023/6-G/1

Original: English

Ресурсы, финансовые и бюджетные вопросы

Для рассмотрения

Документы Исполнительного совета размещены на веб-сайте ВПП (<https://executiveboard.wfp.org>).

Заключение внешнего аудитора по системе отпуска и учета топлива

Проект решения*

Исполнительный совет принимает к сведению «Заключение внешнего аудитора по системе отпуска и учета топлива» (WFP/EB.A/2023/6-G/1) и ответ руководства (WFP/EB.A/2023/6-G/1/Add.1) и призывает принять дальнейшие меры по выполнению содержащихся в нем рекомендаций с учетом соображений, высказанных Исполнительным советом в ходе их обсуждения.

* Это проект решения. Окончательное решение, принятое Советом, см. в документе с решениями и рекомендациями, опубликованном в конце сессии.

Координатор:

М. Л. Хоффман,
Директор Службы внешнего аудита
Электронная почта: lutz.hoffmann@wfp.org



Внешний аудит Всемирной продовольственной программы

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СИСТЕМА ОТПУСКА И УЧЕТА ТОПЛИВА

2022 финансовый год



Содержание

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ	4
A. БЛАГОДАРНОСТИ.....	6
B. ПОЛНОМОЧИЯ, СФЕРА ОХВАТА И МЕТОДОЛОГИЯ	6
C. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	7
1. Авиационное топливо	7
a. Справочная информация	7
b. Долгосрочные соглашения	9
c. Список поставщиков.....	14
2. Автомобильное топливо	15
a. Справочная информация	15
b. Долгосрочные соглашения на поставку топлива	16
c. Качество данных Системы управления автопарком	18
d. Измерение эффективности.....	20
3. Учет расхода топлива	24
a. Достоверность финансовой отчетности по расходу авиатоплива	24
b. Ошибочная отчетность о расходах	25
c. Прием на баланс автомобильного топлива	26
d. Руководство по учету топлива	27
4. Возобновляемые источники энергии.....	28

Краткое резюме

В 2022 году Внешний аудитор провел две проверки эффективности, в ходе которых основное внимание уделялось экономичности, эффективности и результативности в соответствии с Международными стандартами высших органов финансового контроля в отношении системы отпуска и учета топлива и вспомогательных служб. По последнему вопросу Внешний аудитор выпустил отдельное заключение.

Работа страновых отделений зависит от наличия топлива, для чего ВПП следует внедрить эффективный процесс учета топлива, а также соответствующие правила, рекомендации и поддержку со стороны ИТ-систем.

С 11 по 20 октября 2022 г. и с 7 по 17 февраля 2023 г. Внешний аудитор проводил проверки в штаб-квартире, а с августа 2022 г. по январь 2023 г. в следующих региональных бюро и страновых отделениях:

- Региональное бюро по Ближнему Востоку, Северной Африке и Восточной Европе и страновые отделения в Египте, Иордании и Ливане, а также
- региональное бюро по Южной Африке и страновые отделения в Малави, Мозамбике, Объединенной Республике Танзании и Зимбабве¹.

Замечания, сделанные в страновых отделениях и региональных бюро, и вынесенные по ним рекомендации, включены в настоящее заключение по мере необходимости. Кроме того, Внешний аудитор запросил информацию об учете топлива еще в десяти страновых отделениях (Алжир, Конго, Демократическая Республика Конго, Исламская Республика Иран, Лесото, Ливия, Мадагаскар, Государство Палестина, Сирийская Арабская Республика, Йемен).

Ключевые результаты

Наши основные выводы заключались в следующем:

(а) В 2020 году ВПП заключила 31 долгосрочное соглашение на поставку авиационного топлива сроком на два года. ВПП имела возможность продлевать соглашения из года в год до максимальной общей продолжительности в пять лет. ВПП решила не использовать эти варианты. В конце 2022 года ВПП объявила новый тендер.

(б) Долгосрочные соглашения о поставках автомобильного топлива заключили не все проанализированные страновые отделения и

¹ Проверка странового отделения в Зимбабве проводилась Внешним аудитором дистанционно.

региональные бюро, хотя этот вариант рекомендовала ВПП. Мы отметили случаи, когда за топливо платили наличными. Даже при заключенных соглашениях отделения покупали топливо на заправках, которые не подпадали под действие соглашения, и должны были платить наличными.

(с) Для анализа и оценки эффективности работы автопарка ВПП использовала данные, зарегистрированные в ее Системе управления автопарком (FMS). После регистрации отделения в системе FMS предоставляла панель инструментов. Эта панель не была интуитивно понятной и не представляла данные таким образом, чтобы в страновых отделениях и в региональных бюро их могли легко понять и проанализировать. Поэтому такие данные сложно было использовать в качестве основы для принятия управленческих решений.

(d) В нескольких страновых отделениях имелись запасы топлива, но ВПП не указывала и не отразила их в качестве актива в финансовой отчетности.

(е) Помимо прочего, ВПП приняла обязательства перейти от ископаемых видов топлива к чистым возобновляемым источникам энергии, таким как энергия ветра и солнца. Однако у ВПП не было достоверных и надежных данных о производстве энергии в рамках ее солнечных проектов. У ВПП не было данных о производстве энергии по 36 из 52 солнечных проектов (69 процентов). Данные по 16 солнечным проектам показали, что производство энергии было намного ниже потенциальной мощности.

Ключевые рекомендации

По результатам проверки Внешний аудитор вынес несколько рекомендаций. Они включены в основную часть настоящего заключения. Ключевые рекомендации заключаются в том, что ВПП следует:

(a) оценить срок действия долгосрочных договоров на поставку авиатоплива и рассмотреть возможность продления их срока действия вместо проведения нового тендера;

(b) сократить расчеты наличными за автомобильное топливо;

(с) пересмотреть панель управления автопарком для предоставления ключевой информации в кратком и наглядном виде, чтобы ее можно было легко понять и проанализировать, а также информировать страновые отделения об изменениях и о том, как использовать эту панель для принятия решений;

(d) для улучшения надзора за управлением запасами топлива взять на баланс топливо, хранящееся на складах;

(е) регистрировать и регулярно отслеживать данные о выработке энергии своими солнечными энергетическими системами и анализировать причины низкой выработки энергии.

A. Благодарности

1. Внешний аудитор выражает искреннюю благодарность всему персоналу ВПП за сотрудничество и доступность, особенно подразделениям, отвечающим за вспомогательное обслуживание, а также региональным бюро и страновым отделениям, которые проверяли аудиторы.

B. Полномочия, сфера охвата и методология

2. Своим решением 2021/EB.2/4 от 16 ноября 2021 года Исполнительный совет ВПП назначил Председателя Федеральной счетной палаты Германии внешним аудитором ВПП для проверки отчетности ВПП на шестилетний период с 1 июля 2022 года по 30 июня 2028 года в соответствии с пунктом 14.1 Финансовых положений ВПП.

3. Полномочия Внешнего аудитора изложены в статье XIV Финансовых положений ВПП и приложении к ним. В соответствии с Финансовыми положениями Внешний аудитор выражает мнение о финансовой отчетности и может делать замечания относительно эффективности финансовых процедур, системы учета, механизмов внутреннего финансового контроля и относительно руководства и управления ВПП в целом.

4. В ходе финансового аудита 2022 года Внешний аудитор оценил, насколько точно финансовая отчетность ВПП отражает финансовое положение ВПП по состоянию на 31 декабря 2022 года в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности в государственном секторе (МСУГС), и была ли их подготовка проведена в соответствии с установленной учетной политикой, а принципы учетной политики применялись аналогично предыдущему финансовому периоду.

5. В 2022 году Внешний аудитор провел две проверки эффективности, в ходе которых основное внимание уделялось экономичности, эффективности и результативности в соответствии с Международными стандартами высших органов финансового контроля в отношении системы отпуска и учета топлива и вспомогательных служб. По последнему вопросу Внешний аудитор выпустил отдельное заключение.

6. Деятельность страновых отделений зависит от наличия топлива. Важно обеспечить эффективный процесс учета топлива наряду с соблюдением необходимых правил, руководящих указаний и применением соответствующих ИТ-систем.

7. Внешний аудитор проводил проверку системы учета топлива в соответствии с Международными стандартами высших органов финансового контроля в отношении аудиторских проверок эффективности и соблюдения нормативных положений, Финансовыми положениями ВПП и приложением к ним. Проверка не охватывала все аспекты учета топлива, и поэтому настоящее заключение не является исчерпывающим по данному вопросу.

8. С 11 по 20 октября 2022 г., с 7 по 17 февраля 2023 г. и с августа 2022 г. по январь 2023 г. Внешний аудитор проверял штаб-квартиру и следующие региональные бюро и страновые отделения:

- Региональное бюро по Ближнему Востоку, Северной Африке и Восточной Европе и страновые отделения в Египте, Иордании и Ливане, а также
- Региональное бюро по Южной Африке и страновые отделения в Малави, Мозамбике, Объединенной Республике Танзании и Зимбабве².

Замечания, сделанные в страновых отделениях и региональных бюро, и вынесенные по ним рекомендации, включены в настоящее заключение по мере необходимости. Кроме того, Внешний аудитор запросил информацию об управлении запасами топлива еще в десяти страновых отделениях (Алжир, Конго, Демократическая Республика Конго, Исламская Республика Иран, Лесото, Ливия, Мадагаскар, Государство Палестина, Сирийская Арабская Республика, Йемен).

9. О результатах проверки, выводах и рекомендациях Внешним аудитором опубликованы меморандумы. Достоверность изложенных фактов подтвердили заместитель исполнительного директора департамента управления и финансовый директор, заместитель исполнительного директора департамента цепочек поставок и чрезвычайных ситуаций, они же прокомментировали рекомендации. В этом заключении их комментарии и ответы учтены полностью.

С. Выводы и рекомендации

1. Авиационное топливо

а. Справочная информация

10. В 2004 году ВПП учредила Службу гуманитарных воздушных перевозок Организации Объединенных Наций (СГВПООН) для предоставления общих услуг воздушного транспорта гуманитарному сообществу. ВПП использует авиационные услуги для доставки гуманитарной помощи в регионы, куда ее нельзя доставить другими видами транспорта, например, из-за недостаточной

² Проверка странового отделения в Зимбабве проводилась Внешним аудитором дистанционно.

инфраструктуры или стихийных бедствий. Для обеспечения бесперебойной доставки помощи в труднодоступные районы особенно важна выброска с воздуха³.

11. В финансовой отчетности ВПП указывала «воздушные перевозки» как часть категории расходов на «контрактные и прочие услуги». В 2022 году контрактные и прочие услуги составили 1 202,9 млн долларов США, в том числе 319,6 млн долларов США на воздушные перевозки. В 2021 году расходы на авиаперевозки составили 318,8 млн долларов США.

12. По данным ВПП, в 2021 году СГВПООН использовала 75 самолетов для достижения 496 пунктов назначения, совершения более 46 000 рейсов и перевозки 325 112 пассажиров, а также 5 862 тонн грузов. В 2022 году эти цифры выросли, СГВПООН перевезла 390 780 пассажиров и 7 091 тонну груза.

Таблица 1. Ключевые данные, касающиеся деятельности СГВПООН

	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Перевезено пассажиров	327 934	386 330	414 581	248 026	325 112	390 780
Перевезено груза (в тоннах)	2 708	3 655	3 706	3 975	5 862	7 019
Количество эвакуаций	1 580	1 362	1 784	1 373	3 015	1 547

Источник: Внешний аудитор, данные предоставлены ВПП.

13. Помимо СГВПООН, ВПП предоставляла услуги авиаперевозки внешним клиентам (учреждениям Организации Объединенных Наций, неправительственным организациям, донорам). Эти услуги заключались в основном в грузовых перевозках. Внешние клиенты полностью возместили ВПП расходы за эти услуги. В 2022 году ВПП перевезла 24 825 пассажиров и 19 419 тонн грузов.

³ Выброска с воздуха — это такой тип воздушной перевозки, при котором грузы сбрасываются с самолета без посадки. В определенных обстоятельствах по соображениям безопасности, при нехватке действующих аэродромов, при недоступности других способов доставки или при сочетании этих факторов выброска с воздуха становится лучшим способом доставки продовольствия непосредственно в зону кризиса. Операции по выброске с воздуха предназначены в основном для доставки продовольствия.

Таблица 2. Ключевые данные, касающиеся деятельности Авиационной службы ВПП (не относящиеся к системе СГВПООН)

		2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Воздушные операции	Перевезено пассажиров	2 811	7 506	9 622	37 867	22 456	24 825
	Перевезено груза (в тоннах)	31 097	14 912	31 422	40 806	37 358	19 419
Выброски с воздуха	Количество выбросок с воздуха	3 079	2 299	680	681	710	350
	Перевезено груза (в тоннах)	80 643	60 667	20 496	29 000	25 000	11 400

Источник: Внешний аудитор, данные предоставлены ВПП.

в. Долгосрочные соглашения

14. Закупки авиационного топлива (Jet A-1) в ВПП централизованы на уровне штаб-квартиры. Цель централизованного подхода заключалась в поддержке операций СГВПООН и получении экономических и практических выгод, в том числе:

- приведение закупок топлива Jet A-1 в соответствие с текущей рыночной практикой;
- получение более низких цен за счет агрегирования объемов и более длительных договорных периодов;
- установление общих стандартов во всех регионах;
- улучшение договорных условий посредством типовых контрактов; и
- стимулирование конкуренции путем изучения рынка и расширения списка поставщиков.

15. В соответствии с руководством по закупкам товаров и услуг, ВПП выбирает стратегию закупок для Jet A-1, определяя критические и стратегически важные локации/аэродромы. ВПП может определить группы локаций, что, в частности, обеспечивает более широкий охват, особенно для важных аэродромов. Выгодный для поставщика аэродром может быть объединен в одну группу с нерентабельным аэродромом, для которого в противном случае поставщик не стал бы подавать заявку. Руководство предусматривает, что срок действия долгосрочных соглашений может составлять до пяти лет (три года с ограниченным продлением за один раз на один год, максимум до двух лет).

16. В 2020 году ВПП определила потребность в поставках топлива Jet A-1 на 173 аэродромах в 48 странах. Тендер на поставку ВПП объявила среди 162 поставщиков. Предложение подали 35 поставщиков. ВПП заключила 31 долгосрочное соглашение. По состоянию на февраль 2023 года еще не подписано три долгосрочных соглашения. Девятнадцать аэродромов в восьми странах не охвачены долгосрочными соглашениями. Согласно долгосрочным

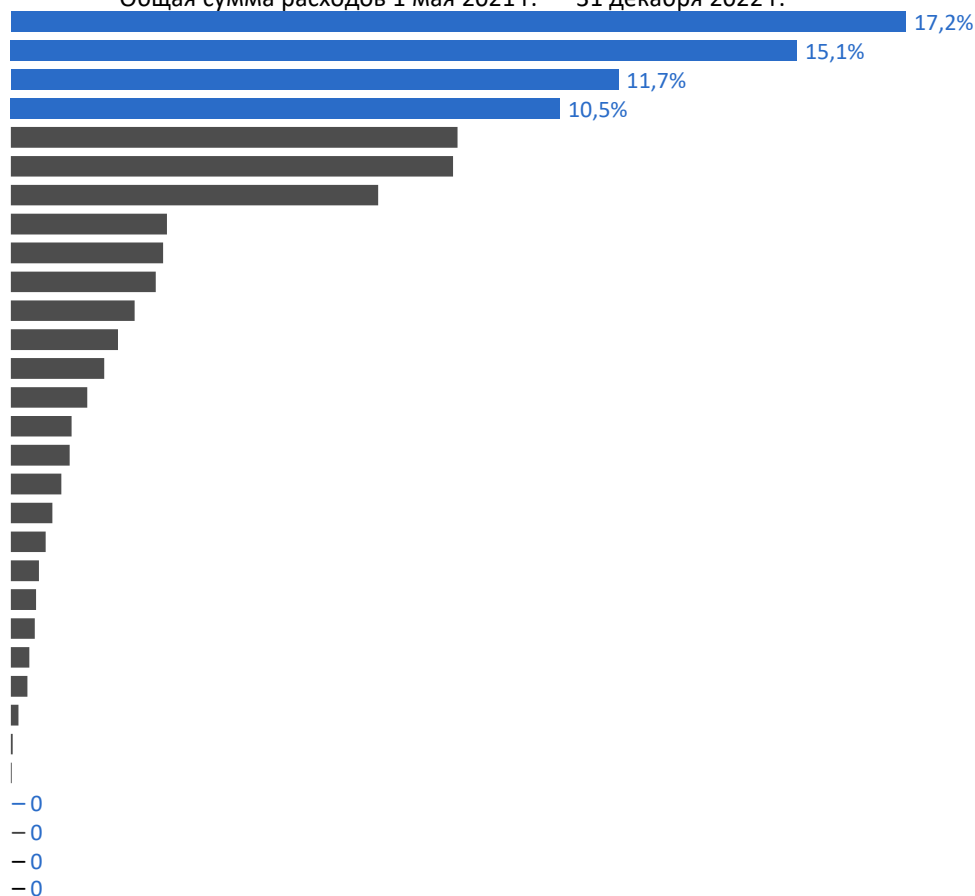
договоренностям, поставщики должны доставлять к самолету топливо Jet A-1 проверенного качества и заправлять его. ВПП заявила, что у нее нет собственных складов для хранения Jet A-1 или собственного оборудования для заправки самолетов (например, автоцистерн).

17. Срок действия для всех 31 долгосрочного соглашения — с мая 2021 года по апрель 2023 года. Относительно более длительного срока действия контракта, который превысил предыдущий срок в один год, ВПП заявила о получении положительных отзывов от поставщиков, с которыми в настоящее время заключены контракты.

18. На рисунке ниже показаны отзывы по 31 долгосрочному соглашению в период с мая 2021 года по декабрь 2022 года. Согласно этим данным, 54,5 процента расходов относились к четырем долгосрочным соглашениям по Южному Судану (два поставщика), Судану и Джибути. По 23 долгосрочным соглашениям ВПП оплатила 45,5% соответствующих расходов. Это не учитывает заявки по четырем долгосрочным соглашениям.

Рисунок 1 Половина расходов на Jet-1 по четырем долгосрочным соглашениям

Общая сумма расходов 1 мая 2021 г. — 31 декабря 2022 г.



Источник: Внешний аудитор, данные предоставлены ВПП.

19. За тот же период ВПП также приобрела топливо Jet A-1 на сумму 643 740 долл. США по заявкам в рамках неподписанных долгосрочных соглашений. ВПП считала, что «контракт считается полностью сформированным, когда стороны обменялись согласием/соглашением по достаточно четко сформулированным вопросам. Это означает, что долгосрочное соглашение, даже если оно не подписано, представляет собой действующий контракт, если после предложения, сделанного поставщиком в ответ на тендер (который обычно уже включает все положения и условия ВПП), был предоставлен заказ в письменном виде». ВПП также уточнила, что «в соответствии с надлежащей практикой по-прежнему рекомендуется обеим сторонам официально подписывать долгосрочные соглашения, поскольку они представляют собой всеобъемлющий документ, подтверждающий все условия, согласованные сторонами, и не оставляют сомнений в существовании каких-либо дальнейших поправок к условиям».

20. В 2021 году ВПП приобрела по долгосрочным соглашениям топливо Jet A-1 на сумму 57,6 млн долларов США. В 2021 г. зарегистрированные расходы ВПП на топливо Jet A-1 составили 63,3 млн долларов США⁴. Это означает, что ВПП приобрела топливо Jet A-1 на 5,7 млн долларов США вне рамок долгосрочных соглашений. ВПП заявила, что было сложно закупать Jet A-1 для СГВПООН, когда не было заключено долгосрочного соглашения. Кроме того, ВПП пояснила, что она решала эту проблему, используя, например, более крупные транспортные самолеты с большей дальностью полета, чем это было бы необходимо в противном случае, перевозя больше топлива Jet A-1 и меньше грузов или покупая топливо Jet A-1 за наличные, как в Йемене.

21. В соответствии с долгосрочными соглашениями ВПП имеет право по своему усмотрению продлить срок действия на дополнительный период в один год до максимальной общей продолжительности в пять лет на тех же условиях. ВПП решила не продлевать срок действия соглашений, а начать в конце 2022 года новый тендер. Во время тендера принято решение отказаться от определения критически важных и стратегических локаций/аэродромов и создания из них соответствующих групп. ВПП намеревалась заключать долгосрочные соглашения сроком на три года.

⁴ Счет 3204000 скорректирован в части резервов 2021 года и сторнирования начислений 2022 года.

22. ВПП заявила, что до сих пор она не согласовывала свою потребность в Jet A-1 для совместного поиска потенциальных подрядчиков с другими подразделениями Организации Объединенных Наций, такими как миссии Организации Объединенных Наций по поддержанию мира. Предварительные идеи высказывались, но пока не принято решение о том, чтобы ВПП и миротворческие миссии Организации Объединенных Наций вышли на рынок вместе для улучшения условий при заключении контрактов с поставщиками Jet A-1.

23. ВПП рассчитывает на адекватное и надежное снабжение своего парка самолетов топливом Jet A-1 для выполнения своей миссии. Внешний аудитор считает, что правильным подходом является покрытие спроса с помощью долгосрочных соглашений, поскольку в таких соглашениях обычно определяются уровни обслуживания, расценки и процесс контроля по всем вопросам. Поскольку ВПП не удалось заключить такие соглашения, охватывающие все локации, Внешний аудитор видит возможности для улучшения. Кроме того, Внешний аудитор считает, что ВПП следует проанализировать причины приобретения топлива Jet A-1 вне рамок долгосрочных соглашений и попытаться сократить количество таких случаев.

24. Внешний аудитор считает, что ВПП могла бы извлечь пользу из возможности продления срока действия своих долгосрочных соглашений. Таким образом, ВПП следует рассмотреть возможность еще большего увеличения продолжительности соглашений для снижения усилий, связанных с проведением торгов и переговоров. Это приведет также к более надежному и предсказуемому снабжению. Для поставщиков увеличенный срок действия контракта может быть более привлекательным, они уже приветствовали продление срока, которое вызывает, таким образом, усиление конкуренции между ними.

25. Кроме того, Внешний аудитор считает, что ВПП следует рассмотреть возможность выхода на рынок вместе с другими организациями системы Организации Объединенных Наций. Консолидация спроса может также привлечь больше поставщиков и обеспечить экономию за счет масштаба, а также улучшение соотношения цены и качества. Кроме того, для увеличения охвата долгосрочными соглашениями в целом ВПП могла бы использовать комплексный подход. Особенно прибыльны аэродромы, обслуживаемые четырьмя поставщиками, получившими половину всех расходов на топливо Jet A-1. ВПП могла бы воспользоваться этим и сформировать группы, объединяющие их с менее прибыльными аэродромами.

26. Внешний аудитор считает, что получение услуг по проекту контракта, который еще не подписан и по которому все еще ведутся переговоры, сопряжено с финансовым и юридическим риском. Тот факт, что ВПП и поставщики вели переговоры об условиях в течение нескольких месяцев, а в некоторых случаях даже лет, свидетельствует о том, что стороны не договорились о существенных

обстоятельствах. ВПП не следует прекращать предоставление услуг до подписания соответствующего контракта.

27. Внешний аудитор рекомендует ВПП оценить срок действия долгосрочных соглашений на поставку авиационного топлива и вместо проведения нового тендера рассмотреть возможность продления их срока действия.

28. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что по возможности продление долгосрочных соглашений более целесообразно, чем объявление новых тендеров. ВПП сообщила, что большинство поставщиков топлива запрашивали пересмотр соглашений до истечения срока их действия. Они выражали обеспокоенность по поводу своей способности поддерживать договорные цены в случае каких-либо рыночных колебаний. ВПП заявила, что она была обязана провести новый тендер в 2022 году. Это было связано с глобальным контекстом и влиянием конфликта в Украине на цены на топливо, продукты питания и транспортные расходы.

29. Внешний аудитор рекомендует ВПП изучить способы привлечения большего числа поставщиков авиационного топлива, например, путем выхода на рынок с другими организациями системы Организации Объединенных Наций или путем создания подходящих групп для охвата как можно большего числа необходимых аэродромов.

30. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что в 2022 году ВПП в рамках Инициативы «Единой ООН»/Реформы ООН инициировала обсуждение с Секретариатом Организации Объединенных Наций сотрудничества по закупке топлива Jet A-1, поскольку Секретариат Организации Объединенных Наций является единственным другим агентством Организации Объединенных Наций, закупающим Jet A-1 в больших количествах. Кроме того, ВПП заявила, что тендер, объявленный в 2022 году, включал объемы топлива и локации, предоставленные Секретариатом Организации Объединенных Наций.

31. Внешний аудитор рекомендует ВПП обеспечить подписание долгосрочного соглашения о поставках авиационного топлива до заказов топлива в соответствии с его условиями.

32. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что сами по себе долгосрочные соглашения ни к чему не обязывают, и что юридические обязательства между ВПП и поставщиком топлива возникают после составления заказа на поставку. В связи с исключительными обстоятельствами в 2022 году для обеспечения непрерывности бизнеса руководство в виде исключения трижды давало разрешение на получение топлива по неподписанным долгосрочным соглашениям.

с. Список поставщиков

33. В Руководстве по закупкам указано, что ВПП должна осуществлять закупки в условиях конкуренции путем запроса предложений от приглашенных поставщиков. Одним из источников выбора поставщиков для приглашения является список поставщиков. Список поставщиков — это список потенциальных поставщиков, отвечающих определенным требованиям. ВПП отвечает за составление и обновление списка на регулярной основе вплоть до объявления нового тендера.

34. В 2020 году ВПП объявила тендер на поставку топлива Jet A-1 162 поставщиками. В 2022 году ВПП объявила новый тендер для 101 поставщика, что на 61 поставщика меньше, чем в тендере 2020 года. ВПП заявила, что большее количество поставщиков в тендере 2020 года было обусловлено дублированиями в списке поставщиков. В некоторых случаях одна и та же компания регистрировалась в системе электронных торгов ВПП In-Tend через разные учетные записи или разные филиалы. По этой причине, прежде чем объявить новый тендер в 2022 году, ВПП провела масштабную очистку от дублированных учетных записей и поставщиков, которые утратили активность в течение предыдущих двух лет.

35. Внешний аудитор попросил ВПП в январе 2023 года предоставить список поставщиков топлива Jet A-1. ВПП предоставила список с именами и адресами электронной почты 99 поставщиков.

36. Внешний аудитор отмечает, что за последние два года ВПП не расширила свой список поставщиков топлива Jet A-1. Расширение списка может принести экономическую и практическую пользу и способствовать развитию конкуренции. Наоборот, на последний тендер ВПП пригласила еще меньше поставщиков. Кроме того, Внешний аудитор отмечает, что ВПП объясняет снижение количества приглашенных поставщиков ошибками в предыдущем списке поставщиков. Дополнительно Внешний аудитор отмечает, что ВПП пригласила как минимум двух поставщиков, не включенных в список. Внешний аудитор считает, что ВПП следует продолжать свои усилия по выявлению новых возможных поставщиков и обеспечению актуальности списка.

37. Кроме того, списка поставщиков, который включает только названия и адреса электронной почты, недостаточно. ВПП следует рассмотреть возможность добавления информации, которая поможет ВПП поддерживать и обновлять список. В частности, дата регистрации в In-Tend и информация об участии в тендерах помогут оценить, заинтересованы ли поставщики в ведении бизнеса с ВПП. Количество таких ошибок, как дублирование, сократят также регулярные обновления соответствующей информации.

38. Внешний аудитор рекомендует ВПП пересматривать и обновлять список поставщиков не реже одного раза в год.

39. ВПП согласна с рекомендацией. Ожидается, что в ближайшие годы ВПП представит цифровое решение, которое поможет составлению обзора. Пока проверки списков будут продолжаться вручную.

2. Автомобильное топливо

а. Справочная информация

40. Автопарк ВПП состоит из легких и бронированных автомобилей, вилочных погрузчиков, прицепов, лодок, мотоциклов и грузовиков. ВПП использует грузовики для доставки нуждающимся продовольствия и предметов первой необходимости. Легкая и бронированная техника необходима для доступа в труднодоступные районы, включая зоны конфликтов, отдаленные сельские районы и районы, пострадавшие от стихийных бедствий.

41. Центр по управлению автопарком Отдела управленческих услуг ВПП уполномочен централизованно управлять приобретением и арендой легких и бронированных автомобилей для отделений ВПП по всему миру. Функция Центра по управлению автопарком заключается в обеспечении эффективного, безопасного и производительного парка транспортных средств для отделений ВПП. Он обеспечивает обучение водителей и поддерживает страновые отделения в оптимизации работы автопарка для максимизации выгоды и минимизации общих затрат на владение транспортным средством в течение его жизненного цикла.

42. Международное отделение управления автопарком в Отделе цепочек поставок использует грузовые автомобили и другой автотранспорт для поддержки транспортных операций страновых отделений. У него есть специальный парк из почти 900 автомобилей, доступных для немедленного развертывания при поддержке во внезапных чрезвычайных ситуациях. Транспортные средства расположены в трех центрах в Аккре, Дубае и Кампале и управляются централизованно Международным отделением управления автопарком, которое отвечает за надзор и управление операциями и активами.

43. По данным Центра по управлению автопарком, по состоянию на февраль 2023 года ВПП располагала 4485 легкими и бронированными машинами.

Таблица 3. Количество транспортных средств

Описание	Количество транспортных средств	Замечания
Транспортные средства в страновых отделениях	3 606	Оперативный и нерабочий транспорт
Транспортные средства в переходном положении	456	В ожидании регистрации, оформления или на пути в страновое отделение
Автомобили на складе Центра по управлению автопарком	423	
Всего	4 485	

Источник: Внешний аудитор, данные предоставлены ВПП в феврале 2023 года.

В реестре активов ВПП зарегистрировано 5 193 автотранспортных средства, 442 бронированных автомобиля и 1 451 грузовик.

44. Страновые отделения и региональные бюро используют систему FMS для регистрации данных и составления отчетов о работе автопарка. По данным ВПП, ежегодно регистрируется 170 000 операций с топливом, из которых 53 процента приходится на легкие и бронированные автомобили, 21 процент на генераторы, 18 процентов на грузовики и 3 процента на мотоциклы, вилочные погрузчики и лодки. Остальные 5 процентов предназначены для топлива, поставляемого другим учреждениям Организации Объединенных Наций и партнерам по сотрудничеству для транспортных средств и генераторов.

в. Долгосрочные соглашения на поставку топлива

45. В Руководстве по службам управления предусмотрено, что страновые отделения несут ответственность за мониторинг, управление и контроль всей топливной деятельности. Если надежное снабжение доступно через широкую сеть коммерческих заправочных станций, то предпочтительным вариантом является их использование, поскольку это обеспечивает эксплуатационную гибкость, не требует инвестиций в инфраструктуру и позволяет избежать риска хранения запасов топлива и управления ими.

46. Согласно Руководству по управленческим услугам, необходимо заключить договор на поставку топлива с конкретным поставщиком и четко определить условия поставки топлива. В таких соглашениях обычно определяют уровни обслуживания, цены и процесс контроля топлива. Для покрытия спроса может потребоваться заключение более одного соглашения. Руководство рекомендует использовать топливные карты. Система топливных карт позволяет менеджерам автопарка получать отчеты в режиме реального времени и устанавливать контроль над покупками. В качестве альтернативы можно использовать талоны

на бензин и топливные талоны. Оплаты топлива наличными по возможности следует избегать.

47. Не все страновые отделения и региональные бюро, проверенные Внешним аудитором, заключили долгосрочные соглашения. Аналогичные результаты показали анкеты, разосланные в дополнительные десять отделений. Внешний аудитор отметил, что четверть этих отделений не заключили долгосрочных договоров на поставку топлива. Вместо этого они использовали следующие варианты:

- выдача заказов на микрозакупки одному поставщику, которые затем оплачивали заранее;
- использование талонов; и
- платежи наличными.

48. Половина указанных отделений заключили долгосрочные соглашения на поставку топлива. В некоторых случаях соглашения не распространялись на широкую сеть заправок, а ограничивались определенными станциями или местами. Когда отделения заправляли автомобили вне этой сети или заправок, они платили наличными. Четверть отделений сотрудничала с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и миротворцами либо на основе общих соглашений, либо на основе долгосрочных соглашений, заключенных учреждениями Организации Объединенных Наций.

49. Небольшие отделения, в частности, сообщали о трудностях в заключении долгосрочных соглашений с поставщиками топлива. Учитывая небольшой автопарк этих отделений и ограниченный спрос на топливо, поставщики не были заинтересованы в заключении соглашения с ВПП и завершении процесса регистрации. Кроме того, в одной стране заправные станции представляли франчайзинговые компании или независимых владельцев. Таким образом, было затруднительно определить поставщика, обладающего заправками по всей стране.

50. Отделения за пределами штаб-квартиры должны регулярно оценивать рынок и рассматривать различные варианты и условия, которые предоставляют поставщики топлива в стране. Они должны также поддерживать связь с другими учреждениями Организации Объединенных Наций в стране, чтобы оценить возможность сотрудничества. Консолидация спроса может привлечь больше поставщиков и обеспечить экономию благодаря эффекту масштаба. Долгосрочные соглашения или альтернативные решения, такие как талоны на топливо, также могут помочь сократить выплаты наличными. Внешний аудитор считает, что оплата топлива наличными должна быть сведена к минимуму.

51. Хотя за мониторинг, управление и контроль всей деятельности в области топлива отвечают подразделения за пределами штаб-квартиры, Внешний аудитор считает, что штаб-квартира могла бы усилить свою поддержку в этой

сфере. Штаб-квартира должна оказывать особую поддержку отделениям, не имеющим соглашений, и способствовать обмену передовым опытом. Кроме того, штаб-квартире следует изучить варианты сокращения платежей наличными.

52. Внешний аудитор рекомендует ВПП отслеживать, каким образом страновые отделения и региональные бюро управляют поставками топлива для транспортных средств, оценивать причины отсутствия долгосрочных договоренностей и поддерживать отделения, делясь передовым опытом.

53. ВПП согласна с рекомендацией об отсутствии долгосрочных соглашений. ВПП заявляет, что она, помимо прочего, рассмотрит указанные случаи и примет их во внимание, чтобы внести улучшения в текущие методы и процедуры управления запасами топлива и закупками, определяя обязанности различных заинтересованных сторон.

54. Внешний аудитор рекомендует ВПП сократить оплату автомобильного топлива наличными.

55. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что рассмотрит и проанализирует покупки за наличные и причины, лежащие в их основе. ВПП согласна с тем, что оплату наличными следует сократить и использовать только в крайнем случае. ВПП заявляет, что использовала наличные платежи за топливо в основном в трех сценариях:

- использование мелкой наличности для миссий на местах, когда контрактные поставщики не ведут бизнес в этих регионах;
- использование оперативного аванса наличными для определенных проектов в удаленных местах или для экстренных операций на временной основе;
- использование наличных денег для покупки топлива, когда правительство или поставщики топлива вводят оплату только наличными из-за нестабильной и волатильной экономической ситуации в стране.

с. Качество данных Системы управления автопарком

56. Становые отделения и региональные бюро используют систему FMS для регистрации данных и составления отчетов о работе автопарка. Цель FMS заключается в достижении оптимального баланса трех приоритетов: безопасности, поставки программы и экономичности. FMS является обязательным инструментом для учета всей автомобильной техники, находящейся в ведении отделений. Эти активы включают легкие и бронированные автомобили, вилочные погрузчики, прицепы, лодки, генераторы, мотоциклы и грузовики. Цель FMS — обеспечить инструмент управления, с помощью которого можно осуществлять оперативный и финансовый надзор за парком транспортных средств ВПП.

57. Страновые отделения несут ответственность за мониторинг, управление и контроль всех операций с топливом, а также за своевременный и точный ввод данных о топливе в FMS. Они должны регулярно регистрировать в FMS эксплуатационные данные (израсходованное топливо, пройденные километры, завершённый ремонт/техническое обслуживание) и данные о затратах по каждому транспортному средству.

58. Во время посещения страновых отделений и региональных бюро Внешний аудитор отметил, что данные в FMS не всегда были точными и полными, например, статус этих активов (в рабочем состоянии/не в рабочем состоянии) был неверным, данные отсутствовали, а результаты по ключевым показателям эффективности не выглядели правдоподобными. Внешним аудитором выявлены следующие причины:

- После заправки водитель передавал квитанцию местному менеджеру автопарка, который вручную добавлял данные, количество топлива, цену, дату и время в FMS. Ручной ввод данных в FMS был громоздким и подверженным ошибкам.
- Обычно за ввод данных в FMS и контроль качества этих данных отвечал один и тот же сотрудник (например, менеджер автопарка). Принцип четырех глаз не применялся.
- Подача документов и ввод данных FMS затягивались.
- Из-за неподготовленности персонала представленные в FMS данные были неверными, неполными или неактуальными.

59. Когда ведомства заключали долгосрочные договоры на поставку топлива, поставщики часто предоставляли доступ к цифровым базам данных и автоматически формируемые отчеты о заправке. Однако вводить данные в FMS страновым отделениям приходилось по-прежнему вручную, поскольку загрузить или передать данные поставщика в FMS было невозможно.

60. Чтобы решить проблему качества данных в FMS, ВПП планировала развернуть в страновых отделениях приложение «FleetWave Fuel App» (приложение по учету расхода топлива) для предотвращения задержек с вводом данных. Приложение должно было позволить водителям собирать и передавать данные о транзакциях по топливу непосредственно в FMS для замены бумажного процесса. Приложение по учету расхода топлива было опробовано страновыми отделениями в Кении и Эфиопии. Цель пилотного испытания заключалась в оценке пригодности этого приложения. ВПП оценила пилотный пуск приложения. Внешний аудитор отметил, что эта оценка на двух с половиной страницах посвящена удобству использования приложения. В ней не рассматривается, пригодно ли приложение для улучшения качества данных FMS в двух страновых отделениях. В любом случае в ВПП решили распространить приложение по учету расхода топлива во всех региональных бюро и страновых отделениях.

61. Управление расходом топлива требует надлежащего контроля. Точные данные в FMS являются основой для эффективного управления расходом топлива. Ручной ввод и смена носителя информации всегда сопряжены с риском и могут привести к ошибкам. Хотя приложение по учету расхода топлива, по-видимому, может сократить задержку между заправкой и передачей данных, ВПП по-прежнему еще предстоит оценить влияние приложения на качество данных FMS. Кроме того, ВПП следует изучить дополнительные варианты автоматизированной передачи данных.

62. ВПП заявляет, что в 2020 году она протестировала автоматизированную передачу данных в FMS в страновом отделении в Уганде. Отмечено, что задержка между датой транзакции и обновлением записи от поставщика составляет в среднем 15-20 дней. Кроме того, охват долгосрочными соглашениями во всех отделениях на местах был ограниченным.

63. Внешний аудитор рекомендует ВПП проконтролировать запуск приложения по учету расхода топлива и оценить его влияние на качество данных в Системе управления парком транспортных средств.

64. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что будет отслеживать запуск приложения по учету расхода топлива. Кроме того, ВПП разработает критерии оценки и методологию для измерения влияния приложения на качество, полноту, точность и своевременность данных.

65. Внешний аудитор рекомендует ВПП изучить дополнительные варианты повышения качества данных в Системе управления парком транспортных средств, например, путем автоматической передачи данных из базы данных поставщика или путем загрузки отчетов с данными.

66. ВПП упомянула о проведенном испытании автоматизированной передачи данных в Уганде и выявленных проблемах. Тем не менее, ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что изучит другие варианты повышения качества данных. Параллельно с этим ВПП ожидает, что развертывание приложения по учету расхода топлива сократит количество ручного ввода в FMS, тем самым повысив качество данных в системе.

d. Измерение эффективности

67. Ключевые показатели эффективности должны поддаваться количественной оценке и измерению и использоваться для мониторинга эффективности с течением времени и принятия обоснованных решений на основе предоставляемых данных. Для анализа работы своего автопарка и учета расхода топлива ВПП использует такие ключевые показатели эффективности, как:

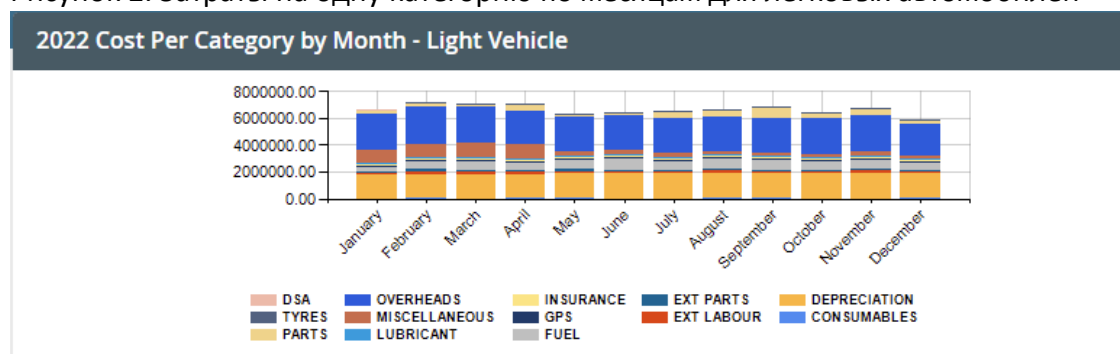
Таблица 4. Показатели расхода топлива

Показатель	Расчет	Целевое значение
Потребление топлива	Общий пройденный километраж / общий расход топлива в литрах	Параметры устанавливаются в соответствии с типом транспортного средства, включая колебания в пределах 20%.
Стоимость топлива на 1 км	Общие затраты на топливо / общее количество пройденных километров	Зависит от местных тарифов

Источник: Внешний аудитор, показатель определен ВПП.

68. Для расчета своих ключевых показателей эффективности ВПП использовала данные FMS. При входе в систему FMS предоставляет панель инструментов. По состоянию на февраль 2023 года панель включала 20 различных графических представлений и таблиц по топливным данным для отдельного отделения, например:

Рисунок 2. Затраты на одну категорию по месяцам для легковых автомобилей



Источник: панель FMS.

69. Штаб-квартира заявила, что информационная панель слишком сложна для персонала и руководства автопарка в страновых отделениях и не подходит для оценки эффективности автопарка. Поэтому в штаб-квартире решили оптимизировать панель, чтобы сделать ее более удобной для принятия управленческих решений.

70. Штаб-квартира представляла страновым отделениям ежеквартальные отчеты об их автопарке и расходе топлива. Ежеквартальные отчеты включали сводку ключевых показателей эффективности, но не содержали каких-либо рекомендаций, например, по оптимизации управления автопарком. Систематической обратной связи от страновых отделений штаб-квартира не запрашивала. ВПП заявляет, что для составления ежеквартальных отчетов одному сотруднику штаб-квартиры требовался примерно один месяц.

71. Кроме того, штаб-квартира на добровольной основе провела отдельные оценки оптимизации автопарка в страновых отделениях («Миссия по оптимизации автопарка»). Цель заключалась в том, чтобы дать страновым отделениям возможность эффективного, безопасного, экономичного и устойчивого использования автопарка. К настоящему времени штаб-квартира завершила 26 оценок. В отчетах об оценке кратко описан текущий профиль автопарка соответствующего странового отделения, тогда как основная часть отчетов состояла из рекомендаций. Например, штаб-квартира рекомендовала отделениям:

- «Увеличить количество водителей и немного уменьшить размер автопарка» и/или
- «Повысить эффективность технического обслуживания и качество данных FMS»

72. Хотя штаб-квартира и страновые отделения отслеживали выполнение рекомендаций по оптимизации автопарка, это не осуществлялось последовательно и систематически. Из-за частых изменений операций и длительного времени, необходимого для выполнения рекомендаций, регулярные последующие действия были проблематичны. Тем не менее, в ноябре 2022 года ВПП опубликовала «Стандартную операционную процедуру по оптимизации автопарка». Эта стандартная операционная процедура предусматривала, среди прочего, что «рекомендации должны реализовываться на практике». Таким образом, в координации со штаб-квартирой региональные бюро будут контролировать ход оптимизации в страновых отделениях. Штаб-квартира будет «готовить ежеквартальный отчет о ходе реализации для руководства страновых отделений».

73. Все проверенные страновые отделения и региональные бюро Внешнего аудитора для управления своим автопарком использовали FMS. Однако они зачастую не использовали ключевые показатели эффективности. Например:

- использование транспортных средств различными отделениями широко варьировалось. Зачастую отделения не считали низкий уровень использования своих транспортных средств как причину для пересмотра размера парка транспортных средств и возможности его сокращения.
- Одно транспортное средство с расчетным комбинированным расходом топлива 16,8 л/100 км показало в 2021 году средний расход топлива 25 л/100 км. Администрация никаких действий по этому поводу не предпринимала. Вместо этого потребление топлива этим автомобилем увеличилось в первой половине 2022 года до 28 литров на 100 км.

74. Систематическое применение ключевых показателей эффективности может помочь ВПП обеспечить эффективность, безопасность, экономичность и устойчивость использования транспортных средств. Внешний аудитор высоко оценивает тот факт, что ВПП для оценки работы автопарков использует ключевые показатели эффективности. Кроме того, Внешний аудитор признает, что штаб-

квартира старается поддерживать страновые отделения, представляя страновым отделениям в сжатой форме данные в ежеквартальных отчетах и проводя «миссии по оптимизации парка».

75. Однако из-за недостатков существующей системы измерение эффективности не может достичь своей цели. Панель FMS не является интуитивно понятной и не представляет данные таким образом, чтобы их было легко понять и проанализировать. Поэтому отделениям сложно использовать ее в качестве основы для принятия управленческих решений. Ежеквартальные отчеты не в полной мере поддерживают страновые отделения, поскольку только представляют данные, но не предлагают каких-либо корректирующих действий. «Миссии по оптимизации автопарка» выполняются только на добровольной основе, и механизма выполнения рекомендаций не существует. Совместная ответственность между региональными бюро и штаб-квартирой может привести к потере эффективности.

76. Ключевые показатели эффективности должны быть представлены руководству страновых отделений в ясной и понятной форме, поскольку это является обязательным условием для поддержки принятия решений. Внешний аудитор высоко оценивает намерение штаб-квартиры пересмотреть панель FMS. Внешний аудитор считает важным, чтобы страновые отделения понимали структуру и содержание панели и обладали достаточными знаниями для анализа ключевых показателей эффективности. Пересмотренная панель может сделать излишними ежеквартальные отчеты.

77. Внешний аудитор считает, что для конкретного странового отделения, могут иметь большое значение рекомендации и передовой опыт, включенные в «Миссии по оптимизации автопарка». Поскольку штаб-квартира дает рекомендации страновым отделениям, она должна также следить за их выполнением. Кроме того, ВПП следует рассмотреть возможность развертывания «Миссий по оптимизации автопарка» во всех страновых отделениях в качестве обязательной, а не добровольной услуги.

78. ВПП согласна развернуть «Миссии по оптимизации парка» во всех отделениях.

79. Внешний аудитор рекомендует ВПП пересмотреть панель Системы управления автопарком, чтобы обеспечить краткое и наглядное изложение ключевой информации таким образом, чтобы ее было легко понять и проанализировать, информировать страновые отделения об изменениях и о том, как использовать панель для принятия решений.

80. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что улучшит текущую форму панели для обеспечения руководителей автопарков страновых отделений важной информацией и ключевыми показателями эффективности, которые легко

понять и проанализировать и которые можно использовать для принятия обоснованных решений. Кроме того, проводимое в настоящее время обучение вводу данных в FMS будет расширено и начнет включать также анализ и интерпретацию данных FMS.

81. Внешний аудитор рекомендует ВПП после пересмотра панели Системы управления автопарком рассмотреть возможность отмены ежеквартальных отчетов.

82. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что более полная и интерактивная информационная панель заменит текущие ежеквартальные отчеты.

83. Внешний аудитор рекомендует штаб-квартире отслеживать ход выполнения его рекомендаций относительно «Миссии по оптимизации автопарка».

84. ВПП согласна с рекомендацией. ВПП в координации с региональными бюро обеспечит осуществление систематических последующих действий и процедур отчетности.

3. Учет расхода топлива

а. Достоверность финансовой отчетности по расходу авиатоплива

85. В 2022 году расходы на воздушные перевозки в размере 319,6 млн долларов США содержали расходы на «авиационное топливо» в размере 70,8 млн долларов США. Внешний аудитор проверил своевременность и корректность учета расходов ВПП на топливо.

86. В соответствии с правилами МСУГС расходы должны отражаться в балансе того периода, к которому они относятся. В случае, если организация получает счет-фактуру за поставленные товары только в следующем году, она должна начислить расходы в текущем году.

87. Внешний аудитор отметил, что ВПП регистрировала начисления на авиационное топливо по другой подкатегории расходов, чем само авиационное топливо. Следовательно, в подкатегории «Воздушные операции» указана неточная сумма, поскольку начисления по авиационному топливу в нее не включены. ВПП пришлось вручную определять проводки по начислениям в таблицах Excel.

88. Принципы финансового учета ценообразования по реальной стоимости и ясность в счетах требуют, чтобы финансовая отчетность облегчала раскрытие информации на более детальном уровне. Раньше ВПП публиковала совокупную сумму статей по большинству категорий расходов и лишь несколько подробных разбивок. Внешний аудитор рекомендовал ВПП представлять разбивку своих расходов в примечаниях к финансовой отчетности в более детальном виде (см. проверенную финансовую отчетность за 2022 год).

89. Детальная разбивка расходов требует, чтобы резервирование и сторнирование начислений отражались на одном и том же расходном счете. Лишь тогда ВПП сможет давать правдивую и объективную информацию о своих расходах.

90. Внешний аудитор рекомендует ВПП внедрить регистрацию резервирования и сторнирования начислений по тем же счетам расходов, что и проводки фактических расходов.

91. ВПП принимает эту рекомендацию и заявляет, что оценит возможность замены ручного распределения начислений в целях представления начислений с проводкой на уровне соответствующей подкатегории, отмечая, что такой подход может привести к увеличению количества счетов главной бухгалтерской книги.

в. Ошибочная отчетность о расходах

92. В 2022 году ВПП зарегистрировала расходы на автомобильное топливо, дизельное топливо и бензин в размере 24,6 млн долларов США. Внешний аудитор обнаружил, что эта сумма включает ошибочную проводку расходов за 2021 год в размере 3,2 млн долл. США. ВПП заявляет, что в целях отчетности перед донорами в финансовой отчетности за 2022 год она переклассифицировала расходы за 2021 год из категории топлива для объектов недвижимости в топливо для транспортных средств. В результате в 2022 году расходы на автомобильное топливо были завышены, а расходы на топливо для объектов недвижимости занижены, а в 2021 году расходы на автомобильное топливо были занижены, а расходы на топливо для объектов недвижимости на эту же сумму завышены.

93. Внешний аудитор считает, что корректировка задним числом расходов за 2021 год в счетах за 2022 год не соответствует правилам МСУГС. Метод начисления требует, чтобы операции и события отражались в финансовой отчетности за те периоды, к которым они относятся. Исправления задним числом в целях отчетности перед донорами недопустимы, их следует вносить своевременно за тот отчетный период, к которому они относятся. В противном случае сопоставимость бухгалтерских записей ухудшается, и пользователи не смогут оценивать тенденции в финансовой информации для оценки и прогнозирования.

94. Внешний аудитор рекомендует ВПП обеспечить, чтобы в последующие финансовые годы исправления для отчетности перед донорами не вносились.

95. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что продолжит информировать пользователей по этому вопросу, попросив обеспечить своевременное выявление необходимых исправлений, чтобы зарегистрировать их в соответствующем финансовом периоде.

с. Прием на баланс автомобильного топлива

96. С учетом ошибочной проводки расходы на автомобильное топливо составляют 21,4 млн долларов США по сравнению с 15,8 млн долларов США в 2021 году, что означает увеличение на 35 процентов. Внешний аудитор обратился к основным странам, участвующим в операциях, с запросом по поводу правдоподобности такого увеличения. Внешний аудитор поинтересовался, потребляли ли соответствующие страновые отделения больше топлива по сравнению с предыдущими годами и принимали ли также страновые отделения определенное количество автомобильного топлива на хранение.

97. Внешний аудитор разослал опросник в 10 страновых отделений и обнаружил, что в 2022 году страновые отделения в Южном Судане и Судане израсходовали больше автомобильного топлива, чем закупили. Это означало, что эти страновые отделения хранили топливо с 2021 года в качестве переходящего остатка. Страновое отделение в Судане подтвердило, что его запасы топлива составляют около 6,2 млн литров. Страновые отделения в Эфиопии, Уганде и Чаде израсходовали меньше топлива, чем закупили в 2022 году. Внешний аудитор установил, что на конец года в этих страновых отделениях остаток автомобильного топлива составлял около 1,0 млн литров. Еще одним свидетельством наличия запасов топлива были долгосрочные соглашения, в которых упоминались складские мощности ВПП, например, в Уганде. Внешний аудитор обнаружил также признаки того, что ВПП арендовала склады топлива, например, в Эфиопии. Кроме того, внешний аудитор отметил, что страновые отделения не использовали данные FMS для проверки правдоподобности расходов на топливо.

98. В соответствии с правилами МСУГС запасы включают материалы и ресурсы, ожидающие использования в процессе производства или распределения. Запасы представляют в финансовой отчетности как актив. Предприятие признает расходы, когда эти материалы потребляются.

99. Внешний аудитор считает, что запасы топлива на конец финансового года являются запасами в соответствии с правилами МСУГС и должны быть представлены в финансовой отчетности в качестве актива. Учетная политика ВПП в отношении расходов на топливо при его приобретении не соответствует

правилам МСУГС. Создается впечатление, что ВПП расходует все закупленное топливо. Неучтенный запас топлива может привести к неконтролируемому расходу топлива и мошенничеству. Чтобы улучшить надзор за потреблением топлива и контролировать риски, связанные с хранением топлива, важно ставить топливо на баланс в качестве актива. ВПП дополнительно улучшила бы контроль и надзор, если бы при операциях сообщалось о физических количествах в рамках проверки инвентарных запасов и соответствующие цифры отражались бы в отчетах в штаб-квартиру. Кроме того, это упростило бы проверку правдоподобности при сверке данных Информационной сети и глобальной системы ВПП (WINGS) и FMS.

100. Для улучшения надзора за управлением расходов топлива Внешний аудитор рекомендует ВПП принимать на баланс топливо, хранящееся на складах.

101. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что в прошлом количество топлива не считалось существенным для принятия его на баланс. Тем не менее, ВПП дополнительно заявляет, что по запросу Отдела цепочек поставок и для улучшения учета расхода топлива в 2023 году будет развернута новая модель учета операций с топливом, которая потребует принятия топлива на баланс при его приобретении.

d. Руководство по учету расхода топлива

102. Внешний аудитор запросил разработать стандартную операционную процедуру, в которой бы четко учитывались процедуры учета топлива для воздушных перевозок, транспортных средств и объектов недвижимости. ВПП предоставила «Руководство по управлению помещениями». Руководство касалось расхода топлива для объектов недвижимости и включало технические инструкции по регистрации топлива для объектов недвижимости в WINGS. Отдельного руководства или инструкции по топливу для воздушных перевозок, транспортных средств и объектов недвижимости не было.

103. Внешний аудитор считает, что ВПП следует разработать общеорганизационное руководство по утверждению расходов, мониторингу и учету топлива для авиации, транспортных средств и объектов недвижимости. Существующее руководство по топливу для помещений носит ограниченный характер и не содержит общих критериев и инструкций. Кроме того, наличие топлива на складе следует включить в инструкции по закрытию года для обеспечения надлежащего баланса. Страновые отделения должны принимать меры для регулярного выявления запасов топлива.

104. Внешний аудитор рекомендует ВПП разработать корпоративное руководство по процессам учета топлива для авиации, транспортных средств и объектов недвижимости, содержащее инструкции по последовательному учету активов и управлению запасами топлива.

105. ВПП не согласна с рекомендацией и заявляет, что установленная политика учета топлива должна распространяться на него после приобретения. ВПП заявила также, что авиационное топливо не закупалось и не поступало непосредственно в распоряжение ВПП, а предоставлялось внешними поставщиками услуг.

106. Комментарии ВПП не соответствуют правилам МСУГС, и при этом ВПП согласилась ставить запасы топлива на баланс. Поэтому Внешний аудитор продолжает придерживаться этой рекомендации. В корпоративном руководстве должен быть отражен весь процесс использования топлива, включая приобретение, учет, мониторинг и надзор.

4. Возобновляемые источники энергии

107. В своей Экологической политике ВПП, среди прочего, обязуется перейти от ископаемого топлива к чистым возобновляемым источникам энергии, таким как энергия ветра и солнца. По данным ВПП, автономные решения на основе солнечной энергии требуют более высоких первоначальных затрат, чем дизельные генераторы, но их текущие эксплуатационные расходы и затраты на техническое обслуживание меньше. Напротив, дизельные генераторы обладают высокими эксплуатационными расходами, вызывают значительное загрязнение окружающей среды и выделяют опасные выхлопные газы.

108. Годовое производство энергии означает, сколько киловатт-часов (кВт*ч) может быть произведено на каждый киловатт-пик (кВт-пик) мощности модуля. Например, по данным ВПП, солнечные проекты в Судане могут производить в среднем 1700 кВт*ч на кВт-пик.

109. ВПП регистрирует данные об энергопотреблении зданий и помещений и соответствующих выбросах парниковых газов в системе ARCHIBUS. Соответствующие значения по выбросам парниковых газов получают путем применения коэффициента пересчета, специфичного для источника энергии и конкретной страны. Страновые отделения несут ответственность за ввод в модуль данных о производстве солнечной энергии для вырабатываемой на местах электроэнергии.

110. В данных ARCHIBUS указано 52 проекта солнечных установок в Африке и Азии. Общая установленная мощность по проектам составляет 1 682 кВт-пик. Если предположить, что эти проекты работают в тех же условиях, что и в Судане (в среднем 1700 кВт*ч на кВт-пик), они могли бы производить 2,85 млн кВт*ч энергии в год.

111. Записи ARCHIBUS были неполными, в частности, они не отражали фактическое производство энергии. По запросу Внешнего аудитора штаб-квартира попыталась собрать данные в страновых отделениях. Штаб-квартира получила данные по 16 проектам, но по остальным 36 проектам получить данные о производстве энергии не смогла.

112. Эти 16 проектов имели мощность 476 кВт-пик и в 2022 году выработали 386 780 кВт*ч. Если бы проекты достигали 1700 кВт-пик на кВт*ч, то они могли бы производить 809 200 кВт*ч. Это означает, что проекты могли бы удвоить производство энергии.

113. ВПП согласна с тем, что производство энергии установленными солнечными панелями не было четко задокументировано. ВПП заявляет, что нынешний децентрализованный характер реализации проектов необходимо упорядочить и включить в процедуры Системы экологического менеджмента, а также привести в соответствие с Программой энергоэффективности.

114. Внешний аудитор признает усилия ВПП по переходу от ископаемых видов топлива к возобновляемым источникам энергии. Однако Внешний аудитор отмечает, что ВПП не располагает достоверными и надежными данными о производстве энергии в рамках своих проектов в области солнечной энергетики. По 36 из 52 солнечных проектов ВПП (69 процентов) никаких данных о производстве энергии не предоставлено. Отсутствие данных затрудняет измерение прогресса в достижении экологических и финансовых целей. Внешний аудитор считает, что ВПП должна регистрировать и регулярно отслеживать данные о производстве энергии.

115. Наиболее важным фактором для выработки солнечной энергии является количество солнечного излучения, которое поступает на модули солнечных установок. Следовательно, дополнительные затраты на солнечные энергетические системы будут компенсироваться только в том случае, если солнечные панели будут должным образом обслуживаться для производства запланированной энергии. Данные по 16 солнечным проектам показывают, что производство энергии ими намного ниже потенциальной мощности. Это может быть признаком того, что солнечные панели находятся в неудовлетворительном состоянии.

116. Внешний аудитор рекомендует, чтобы ВПП регистрировала и регулярно отслеживала данные о производстве энергии своими солнечными энергетическими системами и анализировала причины низкого уровня производства энергии.

117. ВПП согласна с рекомендацией и заявляет, что проведет глобальную инвентаризацию всех систем солнечной энергии. Кроме того, было заявлено, что информация о производстве энергии будет собираться ежемесячно. Помимо этого, ВПП запланировала внедрить панель мониторинга энергии в реальном времени.

118. Внешний аудитор рекомендует ВПП проанализировать причины низкой выработки энергии ее солнечными установками и обеспечить надлежащую эксплуатацию и техническое обслуживание всех систем.

119. ВПП согласна с рекомендацией. Она заявляет, что разработает стандартную процедуру эксплуатации и технического обслуживания фотоэлектрических систем.

Конец заключения

Сокращения

FMS	Система управления автопарком
МСУГС	Международные стандарты учета в государственном секторе
СГВПООН	Служба гуманитарных воздушных перевозок Организации Объединенных Наций
WINGS	Информационная сеть и глобальная система ВПП