

10. Бахрах Д.Н. Юридическая ответственность по административному праву. *Административное право и процесс*. 2010. № 1. С. 2.
11. Подкопаев С.В. Дисциплінарна відповідальність суддів : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2003. 185 с.
12. Василенко В.М. Дисциплінарна відповідальність суддів України: підстави, порядки та особливості дисциплінарного провадження. *Право і безпека*. 2011. № 3. С. 88–92.
13. Селіванов А.О. Дотримання принципів незалежності та дисциплінарної відповідальності суддів: питання законодавства та практики. *Етичні та правові проблеми забезпечення незалежності суддів* : матеріали міжнар. наук.-практ. семінару (м. Харків 30-31 берез. 2005 р.) / редкол. : В.В. Сташис (голов. ред.) та ін. Харків – Київ : ЦНТ «Гопак», 2006. С. 34–50.
14. Новак О.Д. Особливості дисциплінарної відповідальності суддів. *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2012. Вип. 23. С. 334–343.

ІЖЕВСЬКИЙ Р. П.,
аспірант кафедри кримінології
та кримінально-виконавчого права
(Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого)

УДК 343.973

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736-2019-3-2-27>

СТАН ЗЛОЧИННОСТІ У СФЕРІ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

У статті розглянуто кількісні та якісні показники злочинів, пов'язаних із незаконним використанням бюджетних коштів, що вчиняються у сфері будівництва автомобільних доріг. За результатами дослідження сформульовано ключові висновки, які характеризують злочини, що вчиняються у сфері будівництва автомобільних доріг.

Ключові слова: рівень злочинів, структура злочинності, злочини у сфері економіки, білокомірцева злочинність, корупція.

В статье рассмотрены количественные и качественные показатели преступлений, связанных с незаконным использованием бюджетных средств, которые совершаются в сфере строительства автомобильных дорог. По результатам исследования сформулированы ключевые выводы, которые характеризуют преступления, совершаемые в сфере строительства автомобильных дорог.

Ключевые слова: уровень преступлений, структура преступности, преступления в сфере экономики, беловоротничковая преступность, коррупция.

The article discusses the quantitative and qualitative indicators of crimes related to the illegal use of budget funds committed in the construction of roads. According to the results of the study, key provisions have been formulated that characterize crimes committed in the construction of highways.

Key words: level of crimes, structure of crime, crimes in the sphere of economy, white-collar crime, corruption.



Вступ. Останнім часом дедалі більшого резонансу й розголосу набувають корупційні та інші правопорушення, що виявляються під час виконання дорожньо-будівельних робіт. Мільйони бюджетних коштів проходять повз решето зруйнованих українських доріг та осідають у кишенях чиновників центральних і місцевих органів влади, а також у підприємствах, що їм підпорядковані, та на банківських рахунках пов'язаних осіб. Відсутність суттєвих зрушень у розбудові транспортної інфраструктури зумовлена не лише неефективністю реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства, а й руйнуючим впливом різноманітних проявів злочинної діяльності в цій галузі. Водночас ні органи статистики, ні профільне міністерство не повідомляють суспільству про реальні обсяги криміналізації сфери будівництва автомобільних доріг.

У кримінологічній літературі є чимала кількість робіт, що присвячені кримінологічній характеристиці злочинів, пов'язаних із незаконним використанням бюджетних коштів у різних галузях економіки. Свого часу цією проблематикою займалися В.М. Руфанова, О.О. Титаренко, В.В. Кулаков, В.В. Лень, С.С. Мірошниченко, О.М. Олійник та інші вчені. Проте їхні роботи або взагалі не стосувалися предмета нашого дослідження, або зачіпали його опосередковано, без приділення цьому питанню належної уваги.

Постановка завдання. В умовах підвищеної криміналізації економічних відносин постає нагальна потреба в проведенні комплексного дослідження злочинів у сфері будівництва автомобільних доріг. Мета статті полягає в спробі проаналізувати стан злочинності у сфері будівництва автомобільних доріг.

Результати дослідження. Вимірювання злочинності за основними її параметрами здійснюється насамперед через збір та накопичення офіційних статистичних показників за формами державної статистики [4, с. 156]. На підставі статистичного аналізу кількісних і якісних показників певного виду злочинності встановлюються загальні тенденції їх поширення в просторі й часі, а також надається кримінологічна характеристика. Варто брати до уваги те, що статистична інформація враховує лише кримінальні правопорушення, які правоохоронним органам вдалося облікувати, та не враховує низку інших, що залишилися поза увагою правоохоронців.

Для того щоб проаналізувати стан злочинності у сфері будівництва автомобільних доріг, необхідно вдатися до аналізу показників рівня, структури й динаміки злочинності.

На думку А.П. Закалюка, під рівнем злочинності (злочинів) необхідно розуміти визначену в абсолютних числах загальну кількість злочинів та осіб, які їх вчинили, на певній території за певний проміжок часу [4, с. 156]. За відомостями, надісланими Генеральною прокуратурою України, щодо кількості облікованих кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним використанням бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг, а також згідно з даними про загальну кількість виявлених осіб, які вчинили зазначені кримінальні правопорушення у 2015–2018 рр., нами було окреслено таку ситуацію.

Рівень злочинів, пов'язаних із незаконним використанням бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг за 2015–2018 рр., становить 41 злочин у 2015 р., 73 злочини у 2016 р., 80 злочинів у 2017 р. та 188 злочинів у 2018 р. Як вбачається з наведених показників, кількість зареєстрованих злочинів у сфері будівництва автомобільних доріг за останні чотири роки значно зросла. Наведені дані свідчать про об'єктивне збільшення рівня злочинів, що вчиняються у сфері будівництва автомобільних доріг. Такі тенденції та різкий щорічний приріст досліджуваної категорії злочинів із 2016 р. можна пояснити декількома чинниками.

Насамперед це збільшення обсягу фінансування дорожньо-будівельних робіт. Дорожнє господарство з 2016 р. отримало значні фінансові асигнування. Так, у 2015 р. рівень фінансування дорожньо-будівельних робіт становив 4 млрд грн, а в 2016 р. – 7 млрд грн, ще на 1 млрд грн більше було виділено в 2017 р. Рекордним за обсягом бюджетних видатків на дорожньо-будівельні роботи став 2018 р., у якому розмір асигнувань сягнув приблизно 40 млрд грн¹. Збільшення обсягу бюджетного фінансування дорожнього господарства пов'язаний із запровадженням роботи спеціального Дорожнього фонду, кошти якого спрямовуються виключно на потреби галузі.

¹ Розмір бюджетних асигнувань наведений на підставі даних, що містяться в додатку № 3 до Закону України «Про державний бюджет України» на відповідний рік, та не враховує бюджетні кошти, які, відповідно до коду програмної класифікації видатків і кредитування державного бюджету, спрямовані на виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі доріг загального користування.



Крім цього, варто взяти до уваги той факт, що виявлення, облік і розслідування цієї категорії злочинів стало, імовірно, одним із пріоритетних напрямів роботи правоохоронних органів України. Є висока вірогідність того, що це пов'язано з фактом, що відновлення дорожнього господарства України залишається пріоритетом роботи уряду України в останні роки [7]. Не виключається при цьому також підвищення заявницької активності членів громадських об'єднань та організацій у питаннях запобігання розкраданню бюджетних коштів у дорожній галузі. Вона реалізується переважно через активну позицію громадських антикорупційних організацій, численні журналістські розслідування, діяльність активістів та посилення ролі засобів масової інформації в суспільстві.

Варто зазначити, що оцінити фактичний рівень злочинів, які вчиняються під час будівництва автомобільних доріг, виключно за статистичними даними правоохоронних органів цілком неможливо. Наведені показники лише створюють загальне уявлення про стан реєстрації досліджуваних злочинів. Для більш детального вивчення цього показника необхідно додатково проаналізувати рівень латентності досліджуваної категорії злочинів.

Окрім кількісних показників незаконного використання бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг, увагу необхідно приділити також якісним показникам. Одним із них є структура злочинності. Під структурою прийнято розуміти співвідношення частини й цілого та вираження результатів такого відношення у відсотковому значенні. Варто зауважити, що з огляду на обсяг публікації ми розглянемо структуру злочинності без аналізу її кримінально-правових ознак.

Структура досліджуваної злочинності є неоднорідною, що пояснюється характером і способом вчинення таких злочинів. При цьому чітко виділяються чотири основні групи злочинів, що належать до різних розділів Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – КК України). Відтак злочинність у сфері будівництва автомобільних доріг представлена злочинами, що розташовані в таких розділах кодифікованого акта: «Злочини проти власності» (65%), «Злочини у сфері господарської діяльності» (3%), «Злочини проти авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування, об'єднань громадян та злочини проти журналістів» (2%), «Злочини у сфері службової діяльності та професійної діяльності, пов'язаної з наданням публічних послуг» (30%).

Як постає з даних, що наведені вище, у структурі досліджуваної злочинності переважають злочини проти власності. Найбільшу частку серед них становить привласнення, розтрата або заволодіння чужим майном шляхом зловживання службовою особою своїм службовим становищем (ст. 191 КК України). Цей вид злочинів становить лівову частку всіх складів злочинів, що належать до злочинності у сфері будівництва автомобільних доріг. Під час кваліфікації злочинних дій ст. 191 КК України, як правило, інкримінується в сукупності з іншими складами злочинів, що передбачають підроблення офіційних документів, печаток, актів податкової й фінансової звітності тощо.

Варто враховувати також високий ступінь латентності привласнення, розтрата або заволодіння чужим майном шляхом зловживання службовою особою своїм службовим становищем. Зокрема, А.Ф. Зелінський та М.Й. Коржанський зазначають, що рівень латентності злочинів, передбачених ст. 191 КК України, становить більше 95% [5, с. 103]. Якщо дотримуватися цієї позиції, наведені статистичні показники відображають лише близько 5% зареєстрованих кримінальних правопорушень, що знайшли відображення в матеріалах статистичної звітності правоохоронних органів.

Наступними за поширеністю в структурі досліджуваної злочинності є злочини у сфері службової діяльності. Найбільш поширеними складами злочинів цієї групи є службове підроблення (ст. 366 КК України) (29%) і службова недбалість (ст. 367 КК України) (50%). Менш поширеними серед злочинів у сфері службової діяльності є зловживання владою або службовим становищем (ст. 364 КК України) (20%) та зловживання повноваженнями службовою особою юридичної особи приватного права (ст. 3641 КК України) (1%).

Злочини у сфері господарської діяльності, згідно зі статистичною інформацією, становлять відносно невелику частку в структурі досліджуваної злочинності. До них належать



такі складні злочинів, як фіктивне підприємництво (ст. 205 КК України) та нецільове використання бюджетних коштів (ст. 210 КК України). Що стосується групи злочинів проти авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування, то до них належать злочини, які полягають у підробленні документів, печаток, штампів і бланків, а також їх використанні (ст. 358 КК України). Вказана стаття, як правило, інкримінується особам, які не належать до категорії службових (зокрема, це фізичні особи – підприємці).

Дослідження частки злочинів у сфері будівництва автомобільних доріг у загальній кількості злочинів, пов'язаних із незаконним використанням бюджетних коштів, показало зростання питомої ваги цих злочинів: 2015 р. – 2,31%, 2016 р. – 3,43%, 2017 р. – 2,62%, 2018 р. – 6,77%.

Як і будь-яка людська діяльність, злочинність характеризується такою ознакою, як мінливість. Щоб урахувати динамічні процеси зміни кількості облікованих злочинів на території України за досліджуваний період, розглянемо такий показник, як динаміка злочинності. Під динамікою злочинності прийнято розуміти показник, що відбиває зміни рівня, інтенсивності, структури, структурних елементів останньої та будь-яких інших її ознак упродовж певного часу [4, с. 169]. Традиційно для відображення динаміки злочинності за певний період використовують різноманітні підходи. Найбільш популярними є базисний і ланцюговий способи визначення динаміки злочинності. Для цілей нашого дослідження застосуємо базисний спосіб. Для більш зручного предметного відображення та візуалізації результатів дослідження цей показник наведено нижче у вигляді графіка (див. рис. 1).

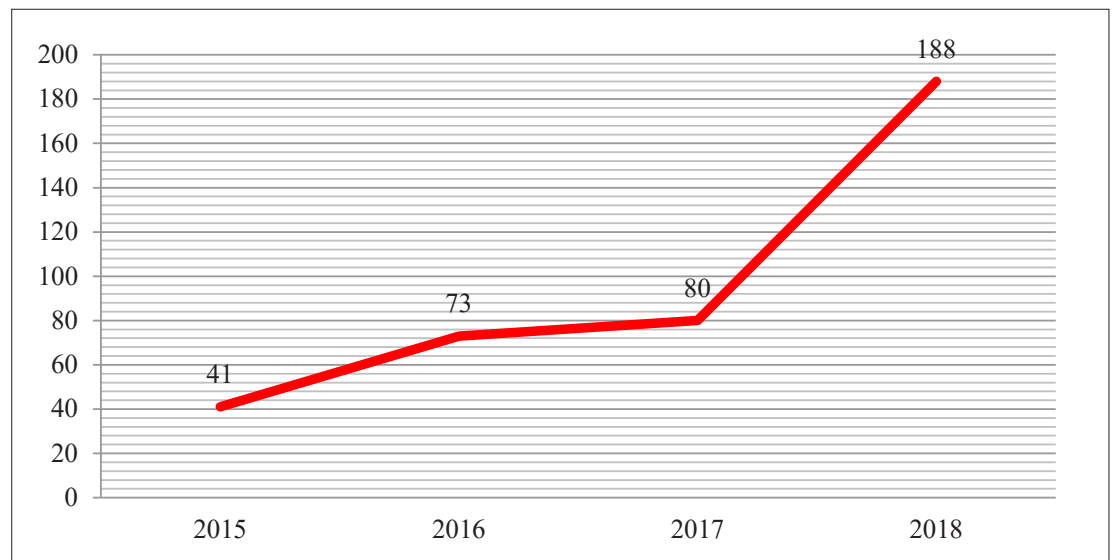


Рис. 1. Динаміка злочинів у сфері будівництва автомобільних доріг за 2015–2018 рр.

За даними наведеного графіка спостерігається стійка тенденція до збільшення кількості облікованих кримінальних правопорушень у сфері будівництва автомобільних доріг. Динаміка досліджуваного виду злочинності в 2016 р. становила 78%. У 2017 р. приріст злочинності у сфері будівництва автомобільних доріг становив 95%. Загалом якщо порівнювати базисний 2015 р. та 2018 р., то сукупний приріст злочинності у сфері будівництва автомобільних доріг становить 358,5%.

Пояснюється це насамперед тими соціально-економічними чинниками, які були описані вище, а також відсутністю належного механізму контролю за законністю використання бюджетних коштів під час виконання дорожньо-будівельних робіт. Крім того, реформи галузі дорожнього господарства, які були анонсовані після Революції гідності, на нашу думку,



не знайшли своєї позитивної реалізації на практиці. Децентралізація управління та запровадження нового механізму фінансування сфери дорожнього господарства не вирішили проблему «відкатів» бюджетних коштів.

Іноземні менеджери, запрошені для здійснення керівництва Укравтодором, не демонструють на своїй посаді позитивні зрушення в напрямі подолання корумпованості галузі та зміни «правил гри» на дорожньому ринку. Більше того, на відповідальні посади заступників профільного органу призначаються люди із сумнівною репутацією, а також такі, які підозрюються в незаконному використанні бюджетних коштів. Наприклад, у травні 2019 р. новим заступником Голови Укравтодору було призначено колишнього очільника Служби автомобільних доріг Тернопільської області, який на попередній посаді запам'ятався тим, що сприяв проведенню так званої 40-метрової схеми [8], завдяки якій вдалося уникнути проведення публічних закупівель на суму в 28,6 млн грн.

З огляду на відображену динаміку злочинності у сфері будівництва автомобільних доріг можна припустити, що в найближчому майбутньому таку тенденцію буде збережено, а рівень злочинності надалі зростатиме. Сприятимуть цьому насамперед щорічне збільшення обсягів бюджетних асигнувань на дорожнє господарство, закритість дорожнього ринку для нових учасників, висока корумпованість галузі, а найголовніше – відсутність інвестиційної привабливості в нашій країні для іноземних підприємців та інвесторів.

Такі тенденції, на думку Б.М. Головкина, є вкрай негативними для економічного добробуту країни та в підсумку руйнують ринковий механізм господарювання й систему економічних відносин, призводять до криміналізації економіки та привласнення національного багатства криміналітетом [2, с. 81]. Усе це дає підстави говорити, що ми маємо справу не просто з фінансово-господарськими злочинами всередині галузі дорожнього господарства, а з існуванням стійкого виду економічної злочинності – корисливої злочинної діяльності службових осіб та інших учасників економічних відносин, яка спрямована на заподіяння матеріальної шкоди підприємствам, установам, організаціям різних форм власності або суб'єктам господарювання [3, с. 130]. Така злочинна активність, крок за кроком здійснюючи руйнівний вплив на економіку, імовірно, може призвести до остаточного знищення транспортної інфраструктури нашої країни.

На підставі наведених відомостей можна зробити певні висновки, які характеризують стан зареєстрованої злочинності у сфері будівництва автомобільних доріг. Злочини, що вчиняються під час виконання дорожньо-будівельних робіт, належать до економічної злочинності. Головним критерієм для віднесення їх до цього виду злочинності є сфера злочинних проявів [1, с. 17]. Незаконне використання бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг, як правило, відбувається під час здійснення фінансово-господарської діяльності розпорядників та одержувачів бюджетних коштів, що дає підстави віднести досліджувану злочинність до особливого виду – «білокомірцевої» злочинності. Це своєю чергою пояснює складність вивчення та збору інформації щодо розглядуваної групи злочинів, а також відсутність досліджень цього питання раніше.

Варто взяти до уваги й те, що незаконне використання бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг являє собою складну сукупність декількох складів злочинів, передбачених різними розділами Особливої частини КК України. Переважаючим складом правопорушень при цьому є або злочини проти власності, або злочини у сфері службової діяльності. Припускаємо, що рівень латентності досліджуваної категорії злочинів, найімовірніше, є надзвичайно високим, що значно ускладнює можливості для реальної оцінки їх стану.

Висновки. За результатами аналізу матеріалів офіційної статистичної звітності правоохоронних органів наведено основні кількісні та якісні показники незаконного використання бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг за 2015–2018 рр. Встановлено різке зростання рівня злочинності за останні чотири роки (більше ніж у 3,5 раза). Подальше вивчення кримінологічних показників злочинів, пов'язаних із незаконним використанням бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг, має важливе значення для пошуку шляхів запобігання таким проявам злочинної діяльності.



Список використаних джерел:

1. Головкін Б.М. Види злочинності. *Журнал східноєвропейського права*. 2015. № 18. С. 14–21.
2. Головкін Б.М. Кримінологічний аналіз злочинності у паливно-енергетичній сфері. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2012. Вип. 24. С. 66–81.
3. Головкін Б.М. Поняття злочинності в сфері економіки. *Форум права*. 2013. № 3. С. 128–133. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2013_3_24 (дата звернення: 14.05.2019 р.).
4. Закалюк А.П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : в 3 кн. Київ : ВД «ІнЮре», 2007. Кн. 1. 424 с.
5. Зелінський А.Ф., Коржанський М.Й. Корислива злочинна діяльність : монографія. Київ : Генеза, 1998. 144 с.
6. Кулаков В.В., Ленъ В.В., Мірошніченко С.С. Запобігання злочинам, пов'язаним з незаконним використанням бюджетних коштів : монографія. Запоріжжя : Дніпровський металург, 2011. 289 с.
7. Відновлення дорожнього господарства залишається пріоритетом роботи уряду. *Урядовий портал: єдиний вебпортал органів виконавчої влади України*. URL: http://old.kmu.gov.ua/kmu/control/publish/article?art_id=250423234 (дата звернення: 11.05.2019 р.).
8. «40-метрова схема»: Нефьодов розповів про «нахабне» призначення в Укравтодорі. *Економічна правда*. 2019. 5 травня. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2019/05/5/647553/> (дата звернення: 14.05.2019 р.).

КОСИНСЬКА Є. В.,аспірант кафедри кримінально-правових
дисциплін
(Харківський національний університет
внутрішніх справ)

УДК 343

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736-2019-3-2-28>**ВТЕЧА З МІСЦЯ ПОЗБАВЛЕННЯ ВОЛІ АБО З-ПІД ВАРТИ:
ОСНОВНІ ДЕТЕРМІНАНТИ**

У статті розкрито поняття та зміст детермінантів злочинності у кримінально-виконавчих установах. Встановлено основні різновиди детермінант втеч із місць позбавлення волі або з-під варті: соціально-правові, соціально-економічні, організаційно-управлінські, соціально-психологічні та технічні. Проведено аналіз головних причин та умов, що спонукають засуджених (ув'язнених) до вчинення втеч.

Ключові слова: детермінація злочинності, причини й умови вчинення втеч, детермінанти втеч із місць позбавлення волі або з-під варті, соціально-правові, соціально-економічні, організаційно-управлінські, соціально-психологічні та технічні чинники.

В статье раскрыто понятие и содержание детерминант преступности в уголовно-исполнительных учреждениях. Установлены основные разновидности детерминант побегов из мест лишения свободы или из-под стражи: социаль-

