

Довгошия Микола Григорович,
аспірант наукової лабораторії з проблем
протидії злочинності навчально-наукового
інституту № 1 Національної академії
внутрішніх справ

ПРОТИДІЯ ПРИВЛАСНЕННЮ, РОЗТРАТІ МАЙНА АБО ЗАВОЛОДІННЮ НИМ ШЛЯХОМ ЗЛОВЖИВАННЯ СЛУЖБОВИМ СТАНОВИЩЕМ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Повномасштабна збройна агресія Російської федерації проти України стали детермінантами динаміки змін як злочинності загалом, так і злочинів у вигляді привласнення, розтрати майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем. В останні роки рівень злочинів досліджуваного виду має тенденцію до збільшення кількості вчинених кримінальних правопорушень [1, с. 4].

Крім того, існують масштабні зловживання з бюджетними коштами, прояви корупції, виведення капіталів в іноземні юрисдикції, діяльності конвертаційних центрів («скруток»), шахрайства, ухилення від сплати податків та зборів, приховування реальних власників інвестиційних проєктів, які інвестують в найбільш прибуткові галузі економіки тощо.

Поширення тіньової економіки та зростання організованої злочинності значною мірою підриває національну економічну безпеку України [2, с. 11].

Корупційні прояви на об'єктах транспортної інфраструктури виражаються через:

– нецільове та неефективне використання коштів, в тому числі бюджетних, передбачених на потреби об'єктів критичної інфраструктури (наприклад: закупівля недоброякісних паливно-мастильних матеріалів, харчів, обмундирування, обладнання, використання для ремонтновідновлювальних і регламентних робіт контрафактних запчастин, вузлів та механізмів, створення різного «надбудови» у вигляді додаткових керівних ланок з завищеним бюджетом їх фінансування і т.д. ін.);

– сумнівні дії посадових осіб об'єктів критичної інфраструктури в здійсненні господарської та фінансово-економічної діяльності (наприклад: закупівля відновленої та модернізованої, вживаної техніки і обладнання з послідуною передачею користувачам під виглядом нової чи новоствореної);

– маніпуляції з вибором вибіркових напрямків розвитку чи розбудови об'єктів транспортної інфраструктури (наприклад: закупівля, в тому числі наявність надлишкової техніки, або її окремих типів);

– лобювання інтересами особами розробки і виробництва недосконалої техніки, застарілими технологіями, втілення другорядних проєктів як пріоритетних;

– жорстка централізація управлінських, фінансових, адміністративних, кадрових важелів в «руках» менеджменту вищої ланки акціонерного товариства, що позбавляє можливість оперативного водіння підприємствами на місцях;

– призначення на керівні, управлінські ланки некомпетентних осіб, шлюб професіоналів та мотивованих спеціалістів, викликаний впливом таких факторів як «кумівство», «політ доцільність», «квотний принцип» і т.д. ін.;

– прийняття рішення під впливом та в інтересах представників окремих фінансово-промислових груп, в тому числі іноземних, які негативно впливають на розбудова та функціонування об'єктів критичної інфраструктури;

– популізм, прийняття програми, стратегій, концепцій, які неможливо реалізувати на практиці, а їх складові не впливають позитивно на діяльність транспортного комплексу [с. 207].

Отже, підсумовуючи викладене слід зазначити, що в умовах воєнного стану, значно зросла суспільна небезпечність кримінальних правопорушень, цієї категорії. Тому, особливої актуальності набуває питання щодо удосконалення організації і тактики виявлення та розслідування розтрати майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем у сфері транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Осадчий Б.В. Привласнення, розтрата майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем: кримінологічна характеристика та протидія: дис. ... д-ра філос.: 081. Одеса, 2023. 226 с.

2. Типологічне дослідження «Актуальні методи, способи, інструменти легалізації (відмивання) злочинних доходів та фінансування тероризму (сепаратизму)». URL: <https://www.ipay.ua/media/files/Typology2021.pdf>.

3. Чередниченко О.Ю. Вплив корупційних проявів на стан захищеності об'єктів критичної інфраструктури держави від зовнішніх загроз (на прикладі залізничного транспорту України). Вісник економіки транспорту і промисловості. 2019. № 65. С. 203 – 211. DOI 10.18664/338.47:338.45.v0vi65i.157238.