



Топ-теми:

- Арешт Ермака
- Корупційна мафія Міндча в Енергоатомі
- Напад Росії на Україну



Пошук...



НОВИНИ | КОНФЛІКТИ | ПОЗИЦІЯ | ДУМКА | ПОДІЇ | ВІЙНА | ВІДЕО | БЛОГИ

Головна | Статті | Конфлікти | Кримінал

33 мільйони гривень авансу без підтвердження: Роман Лісневський отримав підозру у розтраті 2,1 мільйона на дорожі до Жулян

Читати на розсуд

Додати як бажану джерело в Google



33 мільйонів гривень авансу без підтвердження: Роман Лісневський отримав підозру у розтраті 2,1 мільйона на дорожі до Жулян

Столична Нацполіція розслідує можливе привласнення та розтрату бюджетних коштів під час будівництва під'їзної дороги від проспекту Валерія Лобановського до аеропорту «Київ» у Жулянах. За даними слідства, через зазначення вартості матеріалів і робіт міський бюджет має втратити близько 7,6 млн гривень із загальної вартості будівництва у 134 млн гривень.

Про це повідомляє «КиївВлада» з посиланням на матеріали кримінальних проваджень та судові ухвали.

Столична Нацполіція розслідує факти можливих розтрат і привласнення бюджетних коштів при будівництві під'їзної автомобільної дороги від просп. Валерія Лобановського до аеропорту в Жулянах. За інформацією слідства, на цих роботах міський бюджет імовірно втратить близько 7,6 млн гривень (загальна вартість – 134 млн). Це сталося в результаті зазначення вартості матеріалів та робіт. При цьому, правоохоронці за допомогою "прослуховування" встановили, що працівники компанії-підрядника знають про те, що асфальтове покриття мало дефекти через низьку якість робіт. За останні півтора місяця підозри в рамках відповідного кримінального провадження отримали 4 посадовці КП "ДБШТС" (замовник будівництва), серед яких – керівник цього підприємства Роман Лісневський (на колажці). За версією слідства, останній, серед іншого, посприяв тому, щоб ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест", яке й було підрядником, отримало авансовий платіж з міської скарбниці, навіть особливо не обгрунтовуючи, навіщо це потрібно.



Відповідні факти розслідуються Печерським управлінням Нацполіції Києва в рамках кримінального провадження №42023102060000240 від 20 жовтня 2023 року.

Фігурантами цієї справи попередньо ініціюється вчинення злочину, передбаченого ч. 5 ст. 191 Кримінального кодексу (ККУ) України – привласнення, розтрати майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем, вчинені в особливо великих розмірах або організованою групою.

9 жовтня 2023 року між КП "ДБШТС" і ТОВ «КП «Шляхбуд Інвест» було укладено договір на виконання другої черги будівництва під'їзної автомобільної дороги від просп. Валерія Лобановського (поблизу примикання вул. Володимира Бронжа) до міжнародного аеропорту "Київ" (Жуляни) у Солон'янському районі. Загальна вартість робіт за цією угодою мала скласти 135,9 млн гривень (усього ж у результаті компанія отримала 134 млн).

Наступного дня, 10 жовтня, ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест" направило до КП "ДБШТС" лист, який клопотало про здійснення попередньої оплати за вказаним договором в розмірі 30% від річного обсягу робіт, а саме 33 млн гривень. Необхідність переукладання такого авансу у компанії-підряднику обгрунтовували потребою у придбанні матеріалів, виробів і конструкцій, виплаті заробітної плати, оплаті робіт машин і механізмів, енергоносіїв, паливно-мастильних матеріалів, податків, зборів та інших витрат, пов'язаних із виконанням договору. Крім того, у листі зазначалося, що в умовах воєнного стану постачальники нібито погоджуються на придбання матеріалів виключно на умовах стовідсоткової попередньої оплати.

Водночас, як встановили слідчі, жодних конкретних договорів із постачальниками, комерційних пропозицій, рахунків на оплату або інших документів, які підтверджували б необхідність здійснення такого авансу, до вказаного листа не було додано. Натомість у додатку до цього листу було наведено перелік основних матеріалів, нібито необхідних для реалізації проєкту у 2023 році, та їх орієнтовну загальну вартість, яка повністю відповідала сумі попередньої оплати, яку ТОВ «КП «Шляхбуд Інвест» просило переухвалити за договором. При цьому, правоохоронці встановили, що цей перелік не містить відомостей про необхідну кількість кожного виду матеріалу, одиниці його виміру, ціну за одиницю, конкретного виробника або постачальника, технічні характеристики товару, отримані комерційні пропозиції, результати моніторингу ринку чи будь-які інші розрахунки, які підтверджували б обгрунтованість визначеної вартості матеріалів у загальній сумі 33 млн гривень.

13 жовтня 2023 року директор КП "ДБШТС" Роман Лісневський підписав і направило до Департаменту транспортної інфраструктури Київської міської державної адміністрації (КМДА) лист щодо надання попередньої оплати за вищезгаданим договором підряду. За інформацією правоохоронців, у вказаному документі посадовець зазначив, що річний обсяг робіт за договором на 2023 рік становить 110 млн гривень, та попросив надати розпорядження головного розпорядника бюджетних коштів про здійснення попередньої оплати коштами місцевого бюджету на суму 33 млн гривень. Як зазначують слідчі, до згаданого листа Роман Лісневський додав копію звернення ТОВ «КП «Шляхбуд Інвест», використавши наведені підрядником відомості як формальне обгрунтування необхідності надання попередньої оплати.

Надалі вказана компанія отримала кошти з бюджету Києва (чи всю суму 33 млн гривень, чи частину – у судових ухвалах по цій справі не уточнюється). І вже в ході цього слідства правоохоронці встановили, що вартість матеріалів та виробів, які були закуплені ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест" за вказаний аванс, була завищеною на 2,1 млн гривень – це було підтверджено висновком проведеної в рамках вказаного кримінального провадження судової товарознавчої експертизи.

Крім того, у Нацполіції з'ясували, що службові особи КП "ДБШТС" та підрядної організації "забезпечували документальне оформлення прийняття будівельних робіт із завідомо неправдивими відомостями щодо їхніх фактичних обсягів, завищення їх вартості та використання матеріалів нена належної якості". Слідчі зазначають, що будівельні матеріали за завищеними цінами начебто постачалися через ТОВ "Форден ЛТД" – за версією правоохоронців, використання цього суб'єкта господарювання надавало можливість безпідставного збільшення вартості виконаних робіт та подальшого привласнення частини бюджетних коштів.

В рамках цієї справи правоохоронці здійснили негласні слідчі (розшукові дії), які частково підтвердили таку версію. Так, у судових ухвалах зазначалося, що в матеріалах справи є розшифровані діалоги – найімовірніше, телефонні – між начальником ділянки ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест", керівником цієї компанії та ще однією нествановленою особою – під час таких розмов вказані громадяни обговорювали низьку якість асфальтового покриття через надмірну кількість щебеню та домішок, що спричинило утворення дзудтя покриття в окремих місцях.

"Аналіз зазначеної розмови свідчить про неналежне використання матеріалів забудовниками та прагнення до власного збагачення шляхом здешевлення якості використаних ресурсів. Водночас вартість закуплених матеріалів значно перевищує фактичну вартість виконаних робіт із використанням таких матеріалів. Крім того, у розмові зазначено, що асфальтове покриття має не лише дефекти у вигляді дзудтя, але й присутність різнокольорової плитки, що є додатковим свідченням низької якості виконаних робіт", – зазначається в судових ухвалах по вказаному провадженню.

Врешті-решт, за результатами проведення комісійної судової будівельно-технічної експертизи, встановлено, що розмір збитків, завданих територіальній громаді Києва внаслідок завищення вартості сумішей, використаних під час виконання вказаних робіт становить 5,6 млн гривень.

30 червня 2026 року правоохоронці повідомили про підозри трьом посадовцям КП "ДБШТС" – заступник директора з підготовки будівництва, заступнику головного інженера (він же – начальник виробничого відділу будівництва об'єктів інфраструктури) та провідному інженеру відділу технічного нагляду за будівництвом об'єктів інфраструктури (імена та прізвища цих осіб у судових ухвалах по цій справі не уточнюються через презумпцію невинуватості). Ім усім інкримінується вчинення злочину, передбаченого ч. 5 ст. 191 ККУ України (з приміткою "розтрата"). За версією слідства, саме через цих посадовців міський бюджет втратить кошти через "занадто дорогі нежкісні матеріали".

Надалі, 28 липня підозру в розтраті за тією ж статтею було вручено і Роману Лісневському. При цьому, йому інкримінується ажраз порушення через втрату столичною скарбниці 2,1 млн гривень авансу – мовляв, саме цей посадовець посприяв тому, щоб компанія-підрядник отримала попередню оплату без належного обгрунтування її необхідності.

Наразі в судових ухвалах по цій справі немає інформації стосовно того, чи було повідомлено про підозри службовим особам ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест", однак, вочевидь, це лише справа часу, бо згідно з законами збереження корупційних грошей, якщо десь бюджетні кошти були розтрачені, в іншому місці вони мають бути привласнені. Також можна припустити, що це кримінальне провадження буде "розділено на дві справи", в одній будуть розслідуватися обставини витрачання авансу, а в іншій – неналежну якість робіт. Зазвичай правоохоронці так розділяють справи, щоб "було зручніше їх розслідувати".

Що відомо про дорогу до аеропорту

Нагадаємо, історія нової дороги до аеропорту "Жуляни", який, нагадаємо вже давно не функціонує, триває щонайменше з січня 2010 року – тоді столична влада збиралася побудувати цю транспортну артерію в рамках підготовки до "Євро-2012": у лютому 2011 року Київська міська державна адміністрація (КМДА) затвердила проєкт вказаного будівництва, відповідно до якого нова дорога повинна була мати довжину 4,3 км (2 черги). Загальну вартість робіт тоді оцінювали у 224,07 млн гривень. Однак після цього загальну кошторисну вартість змінювали у бік збільшення трічі. Так, у 2016 році загальна вартість будівництва зроста більше ніж вдвічі – до 531,54 млн гривень, у 2017-му – до 737,23 млн гривень, а у 2023-му цей показник стрімко зріс вже до 2,34 млрд гривень.

До "Євро-2012" збудувати дорогу, яка повинна була розвантажати Севастопольську площу та проспект Валерія Лобановського, не встигли. Після того від столичної влади звучали різні версії щодо термінів закінчення робіт. Так, у 2016 році у КМДА заявляли, що дорогу завершать будувати до кінця 2017 року, додавши, що будівництву перешкоджають гаражі товариства автолюбителів "Стомнка-17", які займали частину ділянки під будівництво дороги. Згодом у столичній мерії пообіцяли нову дорогу вже до кінця 2018 року.

При цьому, раніше столична громадськість мала низку претензій до темпів та якості відповідних робіт. Так, навесні 2019 року столичний активіст Павло Авадокушин повідомив, що виявив одну ділянку з чорновим варіантом, на який ще мали покласти асфальт, а по решті ділянок – ґрунтову дорогу, де взагалі жодних робіт не відбувалося. А у лютому 2022 року активісти виявили, що на ділянках цієї дороги, де раніше уклали асфальт, з'явилося чимало ям, які фактично поглинули виділені на вказане будівництво бюджетні мільйони.

Що цікаво, ще у 2019 році голова ради директорів міжнародного аеропорту "Київ" Денис Костржевський висловив думку, що якщо будівництво дороги не закінчити, через опади, вітер і перепади температури, вкладені гроші – на той момент було освоєно 60% передбаченого фінансування – просто пропадуть.

Під кінець 2024 року столиця замовила продовження будівництва цієї дороги. Ціна питання склала 1,47 млрд гривень за 2,8 кілометра шляху, а виконавцем робіт обрали молодий консорціум «Мостадор Груп», який створили добре відомі в столиці підрядники. Найцікавіше сталося після тендеру: після критики щодо доцільності такого будівництва зараз, в столичній владі від такої ідеї відхрестилися і заявили, що в поточному році на цей проєкт коштів немає і не буде, бо більше – ця дорога взагалі йтиме не до аеропорту, а повз нього.

При цьому, правоохоронці й раніше звертали увагу на можливі порушення при реалізації другої черги будівництва вказаної дороги – наприклад, в рамках кримінального провадження №42024102090000044. Тоді в Нацполіції також попередньо встановили, що в ході виконання відповідного договору підрядку використовувалися товарно-матеріальні цінності, придбані за завищеною вартістю. Однак у результаті ця справа, схоже, "заглухла" – остання судова ухвала по ній датована листопадом 2024-го.

Що відомо про фігурантів

За даними аналітичної системи Youcontrol, столичне ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест" було зареєстроване у січні 2018 року в Києві. Його керівником, засновником та кінцевим бенефіціаром зазначено Сергія Лямаренка, який зареєстрований у селі Мирівичі Черкаської області. ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест" до жовтня 2025 року входило до консорціуму "Мостадор Груп", до якого входять компанії, які займаються ремонтом і будівництвом доріг та інших інфраструктурних об'єктів на замовлення комунальних і державних структур зі всієї України (наразі таких компаній у консорціумі залишилося три).

"КП "Шляхбуд Інвест" є активним учасником тендерів, які проводять різні комунальні структури. Так, за інформацією аналітичної платформи Clarify Project, усього на рахунок ТОВ "КП "Шляхбуд Інвест" 25 договорів на загальну суму 772,1 млн гривень, із яких 24 угоди було укладено з різними столичними комунальними підприємствами, підпорядкованими Київраді та КМДА (у тому числі КП "Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд" та різні районні ШЕУ).

Правоохоронці і раніше звертали увагу на можливі "бюджетні розпили" за участі посадовців КП "ДБШТС" та його підрядників.

Так, з вересня 2023 року в Нацполіції вивчають факти можливих розкрадань бюджетних коштів при реконструкції Шувальського шляхопроводу, замовником якої виступає КП "ДБШТС". Правоохоронці попередньо встановили, що підрядник – ТОВ "Північно-український будівельний альянс" – переухвалував 67,9 млн гривень, отриманих в червні 2023 року, на рахунок "фіктивних" і "транзитних" підприємств. Ці кошти офіційно призначаєся, зокрема, для оплати матеріалів, але їхні отримувачі, за даними слідства, не мали можливостей "для вчинення задекларованих господарських операцій".

При цьому, паралельно столична прокуратура намагається в судовому порядку добитися розірвання договору підряду на ці роботи і стягнення з вищезгаданої ТОВки 1,1 млрд гривень – через те, що її конкурентом була пов'язана з нею компанія, що порушувало умови економічної конкуренції.

Але найбільше скандалів навколо КП "ДБШТС" виникло навколо будівництва Подільсько-Воскресенського мостопереходу, замовником якого виступав саме вказане підприємство. Його зведення стартувало у 1993 році, але незабаром було припинено через брак грошей. Відновили його будівництво у грудні 2003 року: тоді підрядником виступало ПАТ "Мостобуд", і в жовтні 2010 року в експлуатацію було здано першу чергу цього об'єкта. Втім, у 2014 році роботи знову були заморожені – у тому числі через фінансові проблеми підрядника. Через три роки, у 2017 році, за будівництвом цього об'єкту взявся новий підрядник – ТОВ "Еко-Буд-Трейд", у грудні 2024-го по цьому мостопереходу відкрили рух автомобільним транспортом, а у серпні 2025-го – ухвалили усіма смугами в обох напрямках.

Реалізація даного проєкту вказаною компанією неодноразово звертала на себе увагу правоохоронних органів – протягом 2018-2021 років було відкрито як мінімум три кримінальних провадження за фактами можливих "бюджетних розпилів" при проведенні цих робіт. Утім, схоже, жоден з фігурантів справ так і не отримав обвинувальний вирок суду. Крім того, свої претензії до темпів будівництва та бюджетних видатків на нього неодноразово виражали депутати Київради – зокрема, через те, що КМДА регулярно "протягувала" внесення до бюджету міста "додаткових" витрат на цей проєкт.

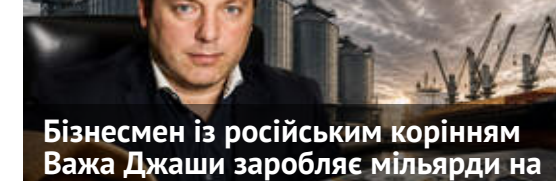
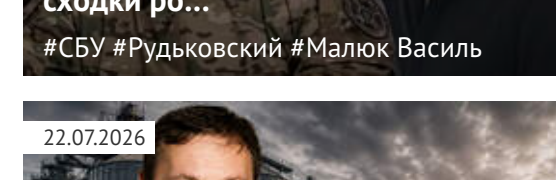
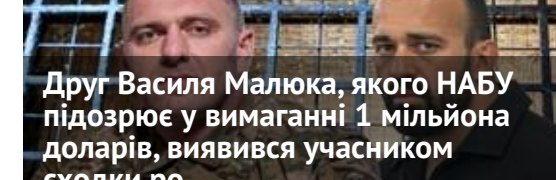
Роман Лісневський керує КП "ДБШТС" з жовтня 2022 року. Він же на правах "в.о.", будучи першим заступником директора, очолював це підприємство з квітня по листопад 2020 року.

Вказане КП підпорядковане Департаменту транспортної інфраструктури КМДА, який з 4 листопада 2025 року очолює Сергій Підгайний. Його попередником на цій посаді були Руслан Кандибор (очолював департамент з 1 січня 2021 року по 10 вересня 2025 року, наразі є підозрюваним як мінімум у двох справах (щодо обставин аварії в тунелі метро між станціями "Деміївська" та "Либівська" і щодо можливих порушень законодавства при ремонті дорожнього покриття на вул. Кирилівській) та Роман Ленюк (екстерівалний члс керував департаментом після звільнення Кандибора, Ленюк є ексдиректором Департаменту суспільних комунікацій КМДА – у 2019-2023 роках).

Діяльність Департаменту транспортної інфраструктури КМДА наразі контролює заступник голови КМДА з питань здійснення самоврядних повноважень Олег Куявський, а раніше тривалий час, з листопада 2021 року, таким контролем займався особисто очільник Києва Віталій Кличко.

Автор: Олександр Глазунов

Важливі новини



Останні новини

