

УДК 343.985

DOI 10.17150/2500-4255.2018.12(3).358-365

## НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРОФИЛАКТИКИ И РАССЛЕДОВАНИЯ ПОВРЕЖДЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

И.Н. Озеров, О.В. Катаева, Д.Н. Рудов, Е.А. Черкасова, А.В. Волченко, Е.Ю. Домрачёва,  
О.Ю. Иляхина

*Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация*

### Информация о статье

Дата поступления

3 апреля 2017 г.

Дата принятия в печать

25 мая 2018 г.

Дата онлайн-размещения

18 июня 2018 г.

### Ключевые слова

Железнодорожный транспорт;  
профилактика преступлений;  
умышленное повреждение;  
методика расследования;  
объекты электросвязи; объекты  
жизнеобеспечения

**Аннотация.** Рассматривая вопросы профилактики повреждения объектов электросвязи железнодорожного транспорта, авторы анализируют действующее уголовно-процессуальное, уголовное законодательство и криминалистику в части выработки методов и средств противодействия преступлениям, предусмотренным ст. 215.2 УК РФ. Авторы приводят алгоритм действий сотрудников правоохранительных органов и сотрудников, которые обслуживают объекты железнодорожного транспорта, при выявлении фактов совершения указанных преступлений. При этом анализируется проведение процессуальных следственных действий в отношении сотрудников организаций, обслуживающих объекты железнодорожного транспорта. Обращается внимание на то, что требуется владеть необходимыми познаниями в области обслуживания железнодорожного транспорта при проведении следственных действий по фактам совершения преступлений, предусмотренных ст. 215.2 УК РФ. Отдельно авторы рассматривают ряд доказательств, полученных при производстве предварительного расследования, а также методику проведения некоторых следственных действий (допроса свидетелей, представителей потерпевшего, проведение осмотра места происшествия). Анализируется порядок оценки причиненного организациям при повреждении сложных объектов электросвязи ущерба. Авторы также выделяют ряд специфических особенностей методики расследования преступлений, предусмотренных ст. 215.2 УК РФ, в части привлечения специалистов для дачи показаний по обслуживанию сложных объектов электросвязи. Отмечается, что государства, граничащие с Российской Федерацией и входящие в Таможенный союз, постепенно координируют свое уголовное и уголовно-процессуальное законодательство с законодательством Российской Федерации. В статье указывается, что на сегодняшний день в Российской Федерации имеется достаточная правовая база для формирования системы предупреждения и профилактики преступлений, совершенных в отношении объектов электросвязи железнодорожного транспорта. В заключение статьи приводится ряд мер по противодействию совершению преступлений, предусмотренных ст. 215.2 УК РФ, при этом дается краткое описание данных мер с рекомендациями по применению. Отмечается необходимость взаимодействия собственников объектов железнодорожного транспорта с правоохранительными органами и средствами массовой информации.

## SOME ASPECTS OF PREVENTION AND INVESTIGATION OF DAMAGE TO THE RAILWAY TELECOMMUNICATIONS FACILITIES

Igor N. Ozerov, Olga V. Katayeva, Denis N. Rudov, Elena A. Cherkasova, Anastasia V. Volchenko,  
Ekaterina Yu. Domracheva, Oksana Yu. Ilyakhina

*Belgorod Law Institute of the Russia's Ministry of Internal Affairs named after I.D. Putilin, Belgorod, the Russian Federation*

### Article info

Received

2017 April 3

Accepted

2018 May 25

Available online

2018 June 18

**Abstract.** The authors study the issues of preventing the damage to the railway telecommunications infrastructure by analyzing the current criminal procedure legislation, criminal legislation and criminalistics' views on the methods and means of counteracting crimes under Art. 215.2 of the Criminal Code of the Russian Federation. They present the algorithm of actions of the law enforcement employees and the specialists servicing the railway facilities when such offences take place. The authors analyze the procedural investigative activities regarding the employees of the organizations that service the railway infrastructure. The investigation of crimes under Art. 215.2 of the Criminal Code of the Russian Federation requires expert knowledge in the sphere of servicing railway transport. The authors specifically examine some evidence acquired during the prelimi-

**Keywords**

Railway transport; prevention of crimes; deliberate damage; investigative techniques; telecommunication facilities; objects of life-support

nary investigation and the methodology of some investigative actions (interrogation of witnesses, representatives of the aggrieved party, inspection of the crime scene). They analyze the procedure of evaluating the damage inflicted on sophisticated telecommunication facilities. They also single out a number of special characteristics of the investigative methodology for crimes under Art. 215.2 of the Criminal Code of the Russian Federation when specialists in servicing complex telecommunications facilities are called to give testimony. It is noted that countries bordering on the Russian Federation and members of the Customs Union are gradually harmonizing their criminal and criminal procedure legislation with the legislation of the Russian Federation. The paper states that today the Russian Federation has sufficient legislative base to form a system of preventing crimes against railway telecommunications infrastructure. In conclusion the authors present a number of measures to counteract crimes under Art. 215.2 of the Criminal Code of the Russian Federation, offer their brief description and the recommendations for using them. They stress the necessity of cooperation between the owners of the railway facilities, the law enforcement bodies and the mass media.

Объекты железнодорожной инфраструктуры являются важным элементом жизнеобеспечения деятельности граждан и находятся под особой защитой как собственников данных объектов, так и государства. Повреждение и уничтожение указанных объектов ставят под угрозу жизнь населения и приносят значительные убытки предприятиям, вовлеченным в сферу деятельности железнодорожного транспорта. Особенно актуальны вопросы защиты железнодорожной инфраструктуры объектов электросвязи в ряде регионов Российской Федерации, по которым проходит таможенная граница Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). В первую очередь данная позиция определяется особенностями экономического сотрудничества государств, входящих в ЕврАзЭС. При этом необходимо отметить, что задержки поставок любых товаров и грузов влекут за собой вместе с экономическими проблемами и репутационные потери ряда субъектов внешнеэкономической деятельности.

Действующая конструкция УК РФ предусматривает специальный состав преступления (ст. 215.2 УК РФ), закрепляющий уголовную ответственность за повреждение объектов жизнеобеспечения, и в частности объектов электросвязи. Аналогичные составы преступления закреплены и в уголовных кодексах других государств, входящих в ЕврАзЭС. Так, указанный состав преступления закреплен в уголовных кодексах Республики Казахстан (ст. 269), Республики Армения (ст. 246), Республики Кыргызстан (ст. 307.1), Республики Беларусь (ст. 292). В данном случае мы имеем различные формулировки составов преступлений, однако всегда объектами преступного посягательства являются объекты транспортной инфраструктуры (объекты электросвязи). В связи с этим мы можем го-

ворить о постепенном формировании не только финансово-экономического, но и уголовно-правового пространства, общего для ЕврАзЭС. При этом необходимо отметить, что в мире уже давно сформировались различные традиционные системы уголовного права [1–4].

Объекты электросвязи широко применяются именно в железнодорожной инфраструктуре, и в их состав входят различные элементы, содержащие ценные компоненты в виде цветных металлов. При этом указанные объекты ввиду их ценности зачастую становятся объектами преступного посягательства. А значительная протяженность (свыше 43,4 тыс. км<sup>1</sup>) и загруженность именно электрифицированных железных дорог делают их наиболее значимым объектом риска преступного посягательства. Объекты железнодорожной электросвязи — это части системы инфраструктуры железнодорожного транспорта, которые включают в себя систему технических сооружений и приборов, обеспечивающих функционирование элементов электросвязи в процессе организации и выполнения технологических процессов железнодорожного транспорта.

Необходимо отметить, что преступления, посягающие на объекты железнодорожной инфраструктуры и на объекты электросвязи, в первую очередь затрагивают интересы как общественной безопасности, так и собственников, что роднит их с преступлениями против собственности. Поэтому они отнесены законодателями стран, входящих в состав ЕврАзЭС, в соответствующие главы уголовных кодексов.

Говоря о методике расследования преступлений в отношении объектов железнодорожного транспорта (объектов электросвязи) и о

<sup>1</sup> Российские железные дороги : офиц. сайт. URL: [http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=628](http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628).

противодействию их совершению, предлагаем рассмотреть указанную позицию на примере расследования преступлений, предусмотренных ст. 215.2 УК РФ, где объектом преступного посягательства являются элементы электросвязи железнодорожной инфраструктуры.

Рассматривая методику расследования преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта (ст. 215.2 УК РФ), необходимо отметить, что она сходна с методикой расследования кражи (ст. 158 УК РФ) и умышленного уничтожения или повреждения чужого имущества (ст. 167 УК РФ). Также имеется сходство с некоторыми изъятиями в части особой важности объектов преступного посягательства и возможностью наступления значительных последствий.

Необходимо отметить, что, как показывает практика расследования преступлений, предусмотренных ст. 215.2 УК РФ, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, о совершенном преступлении (происшествии) первым узнает дежурный по станции (другим объектам железнодорожной инфраструктуры), в ведении которого находится соответствующий объект, на который направлены преступные действия. Дежурный по станции (другим объектам) заступает на дежурство, согласно графику, как правило, на срок не более 12 часов. Большой срок дежурства, по нашему мнению, не целесообразен, так как не способствует надлежащему несению службы дежурным. Практически все объекты железнодорожного транспорта оборудованы соответствующими датчиками, при этом при повреждении (уничтожении) какого-либо из объектов железнодорожного транспорта дежурный узнает об этом посредством срабатывания соответствующих датчиков на его пульте. Получив информацию о происшествии, дежурный должен незамедлительно сообщить об этом другим дежурным на сопредельных станциях с целью координации действий и предупреждения различных последствий. Также о происшествии информируется и дежурный соответствующего линейного подразделения МВД на транспорте. Аналогичным образом складывается ситуация и в других государствах, входящих в состав и ЕврАзЭС, и СНГ. Так, действующие в них правила безопасности обычно в большей мере соответствуют требованиям безопасности, которые были в СССР. При этом на территории государств, входящих в состав ЕврАзЭС, действует единый технический регламент Таможенного союза ЕврАзЭС, регла-

ментирующий меры безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Так, в частности, при повреждении магистрального кабеля, используемого для подключения средств связи, а также для передачи электропитания для средств управления станцией и контроля ее перегонов, возможно выключение различных контрольных датчиков (установленных, как правило, параллельно железнодорожному полотну). Данное повреждение приведет к тому, что индикатор железнодорожного перегона на конкретной станции может показывать «ложную занятость», т.е. сигнализировать о том, что указанный путь занят и по нему следует поезд, хотя в это время по данному участку никаких поездов следовать не должно. В данном случае дежурный обязан проверить наличие телефонной связи с целью определения возможности повреждения кабеля или других объектов железнодорожной инфраструктуры.

В результате проверки систем обеспечения станции и управления ею и железнодорожных коммуникаций необходимо установить место отключения средств связи и сигнализации, средств автоматики и управления станцией. Для этого дежурный обеспечивает вызов бригады работников железной дороги, которые обнаруживают причину неисправности и проводят ремонтные работы. В случае установления в ходе проводимых работ криминального факта повреждения объектов железнодорожного транспорта дежурный по станции обеспечивает незамедлительное информирование о происшествии соответствующего линейного подразделения МВД на транспорте. В дальнейшем дежурный по станции обязан координировать проводимые ремонтные работы по объектам инфраструктуры электросвязи железнодорожного транспорта.

В случае подтверждения факта совершения преступления и возбуждения уголовного дела дежурный по соответствующей станции должен быть допрошен в качестве свидетеля по обстоятельствам произошедшего. Ему необходимо подробно описать поврежденные объекты (их марки и размер), а также указать точное место происшествия (со слов рабочих бригады) с обозначением пикетов и перегонов (при их наличии).

Также в рамках допроса необходимо уточнить, какие последствия повлекло за собой повреждение (уничтожение) объектов железнодорожного транспорта в связи с обнаружением неисправности, указать время полного восста-

новления работы системы. Так, в результате повреждения различных элементов электросвязи (объектов железнодорожного транспорта), как правило, невозможна нормальная работа транспорта, и это вызывает сбой в движении поездов по поврежденному участку железной дороги, т.е. нарушается движение поездов. При этом в протоколе допроса дежурного необходимо отразить, какие именно поезда (с указанием номера) и на сколько были задержаны по времени движения. Данная позиция необходима для последующего заявления представителем потерпевшего (транспортной компании) гражданского иска в рамках расследуемого уголовного дела или проходящего судебного разбирательства.

Важное место в системе предупреждения, документирования и расследования преступной деятельности лиц, совершивших преступления в отношении объектов электросвязи, занимает допрос (опрос) сотрудников, непосредственно ликвидирующих последствия совершенного преступления. Как правило, объекты электросвязи восстанавливают электромеханики соответствующего регионального центра связи транспортной организации. В процессе их допроса необходимо устанавливать обстоятельства, при которых им стало известно о произошедшем, дату и время их прибытия на место происшествия, а также фактическое расположение поврежденного (уничтоженного) объекта электросвязи. Необходимо отметить, что указанные объекты преступного посягательства могут включать в себя комплекс технических сооружений и устройств сигнализации, централизации и блокировки, обеспечивающих управление движением поездов на станциях и перегонах конкретной железнодорожной ветки. При допросе необходимо обратить отдельное внимание на выяснение обстоятельств прибытия на место происшествия с указанием деталей произошедшего. В частности, следует устанавливать наличие или отсутствие видимых повреждений (к примеру, в виде земляных работ), размер повреждений (размер вырытой траншеи, размер отсутствующего кабеля и т.д.), наличие следов автомобильного транспорта, следов обуви человека, их направление, а также наличие объектов поврежденного элемента электросвязи (обмотка кабеля и т.д.). Возможно, недалеко от места происшествия находится участок местности, на котором злоумышленники осуществляли первичную обработку поврежденных (как правило,

похищенных) объектов, например присутствует оплетка кабеля, фрагменты жил кабеля и т.д.

Также очень важно мнение электромонтеров и о механизме слепообразования, так как они являются специалистами в данной области и могут высказать свое мнение об этом. Так, при осмотре траншеи могут быть обнаружены выходящие из земли концы кабеля со следами механического воздействия. При этом электромонтеры могут высказать предположение и о способе повреждения объекта (к примеру, перерублен с помощью топора). Очень важен и объем похищенного в части размеров и состава. Электромонтеры могут дать пояснения и о составе кабеля (виде используемого в нем металла), а также о количестве жил в конкретном кабеле. Как правило, кабель электросвязи состоит из медных проводов (жил) в различном количестве. В свою очередь, они изолированы общей полиэтиленовой оболочкой с алюминиевым контуром, поверх которого находится внешняя полиэтиленовая изоляция, обычно черного цвета.

Необходимо учесть мнение электромонтеров и о том, что именно это повреждение указанного объекта привело в негодное для эксплуатации состояние объекты электросвязи на конкретном участке железной дороги. Соответственно, данное происшествие повлияло на нормальную работу транспорта и вызвало сбой в движении поездов. Также требуется выяснить, проведены ли работы по полноценной замене поврежденного участка (элемента транспортной инфраструктуры).

Не вызывает сомнения и необходимость привлечения к документированию и расследованию преступной деятельности лиц, совершивших преступления в отношении объектов железнодорожного транспорта, специалистов по обслуживанию объектов электросвязи, занимающихся вопросами инжиниринга данных объектов. Как правило, указанную деятельность осуществляет руководящий состав регионального центра связи соответствующего транспортного предприятия, обслуживающего конкретный участок железнодорожного пути. Особенность деятельности данных специалистов заключается в том, что они обладают специальным образованием и необходимыми знаниями для раскрытия технической составляющей поврежденного оборудования. Проводя процессуальные действия (как правило, допросы или опросы) с такими лицами, необходимо устанавливать обстоятельства, при которых им

стало известно о совершенном преступлении, а также об объекте преступного посягательства, с указанием места (километра, пикета, перегона и станции, где было совершено преступление. Рассматривая вопрос об объекте преступного посягательства, необходимо подробно описывать похищенное имущество с указанием наименования, марки, длины похищенных предметов. Важно отметить и предназначение похищенного (поврежденного) объекта. Так, кабели электросвязи, как правило, служат для передачи электропитания для средств управления станцией и контроля ее перегонов. Поэтому повреждение указанных кабелей может привести в негодное для эксплуатации состояние объекты электросвязи и вызвать полное отсутствие контрольной сигнализации, автоматики и управления на всем обслуживаемом участке. В допросе необходимо обозначить сведения о лице, совершившем преступление, а также отметить наличие у него специального образования. То есть необходимо установить, было ли вовлечено в деятельность по обслуживанию указанных объектов электросвязи задержанное лицо, а также позволяло ли наличие специального образования (например, технического) совершить данное преступление. Существенным является и описание порядка монтажа поврежденного (похищенного) оборудования с использованием специальной терминологии. Объекты электросвязи (кабели) укладываются в грунт в полосе отвода непосредственно около железнодорожного пути на всем его протяжении. Также в допросе специалиста необходимо отражать дату монтажа оборудования и организацию, на балансе которой оно состоит. В обязательном порядке необходимо устанавливать предельный срок эксплуатации поврежденного оборудования с указанием срока эксплуатации конкретного объекта электросвязи железнодорожного транспорта. Специалистам известны формулы, которые применяются при расчете амортизации конкретного объекта. При этом порядок расчета амортизации также необходимо отражать в протоколе допроса. Если мы говорим о кабеле связи, то его стоимость определяется в метрах, после производится расчет стоимости конкретного поврежденного участка. У специалиста необходимо также выяснить и состав конкретного объекта, чтобы определить места его возможной реализации (применения). Так, объекты электросвязи железнодорожного транспорта (как правило, это кабели) состоят из большого

количества мягких медных проволок (жил) и являются высокочастотным симметричным кабелем с высокими техническими характеристиками. Данный кабель состоит из жил — мягких медных проволок, некоторые из которых (необходимо устанавливать точное количество жил) предназначены для основных цепей связи. При этом часть жил может быть специальной (сигнальной). Данные жилы имеют алюминиевую изоляцию и пластмассовую оболочку.

При допросе необходимо указывать причину укладки двойного кабеля. Также обозначается и период времени, в течение которого шли восстановительные работы, и данные лиц, руководивших восстановительными работами. В заключение указываются те негативные последствия, которые могли наступить в результате повреждения объектов электросвязи железнодорожного транспорта. Например, данные действия могли привести к нарушению безопасности движения поездов и выразиться в крушении поезда, нанесении вреда здоровью пассажиров. Отдельно нужно отметить и то, что в результате повреждения оборудования электросвязи могла не работать сигнализация автопереездов, что могло привести к столкновению автомобилей с поездом с соответствующими негативными последствиями. При этом необходимо указывать точное количество автопереездов, расположенных на поврежденных участках.

Важным блоком доказательственной базы по факту повреждения объектов электросвязи железнодорожного транспорта необходимо считать и показания представителей организации, пострадавшей от действий злоумышленников. Так, на территории Российской Федерации при повреждении объектов электросвязи ОАО «РЖД» в качестве представителей указанной организации выступают сотрудники сектора правового обеспечения юридической службы соответствующей железной дороги — филиала ОАО «РЖД». Представители организации в связи со своими должностными обязанностями представляют интересы организации по возбужденным уголовным делам в связи с причинением имущественного ущерба. При этом необходимо установить обстоятельства, при которых представителю потерпевшего стало известно о происшествии, а также обстоятельства произошедшего (время, место, способ, лицо совершившее преступление, и т.д.). Безусловно важным является определение причиненного ущерба. Необходимо установить точный по-

врежденный объект (к примеру, совершено хищение двух фрагментов кабеля магистральной связи марки МКПАШП 77 × 4 × 1,05 + 5 × 2 × 0,7 длиной по 5 м каждый). Обращаем внимание и на то, что в большинстве государств, входящих в ЕврАзЭС, используются комплектующие одного типа. В протоколе допроса представителя потерпевшего необходимо указать дату монтажа поврежденного оборудования (укладки кабеля) и фактическую организацию (подразделение), на балансе которой стоит поврежденный объект. Обозначается и срок службы объекта в соответствии с локальными актами. Определяя стоимость поврежденного (уничтоженного) объекта электросвязи, необходимо установить стоимость без учета НДС с учетом естественного износа на момент хищения (повреждения). При этом принимаются во внимание и затраты на восстановление участка связи с учетом оплаты труда и топливно-энергетических ресурсов. Необходимо отметить и те негативные последствия, которые повлекли за собой факт повреждения элементов электросвязи. Также представителю потерпевшего должно быть разъяснено право на заявление гражданского иска в рамках расследуемого уголовного дела в интересах представляемой организации.

В настоящей публикации мы не рассматриваем вопросы, связанные с проведением следственных действий в отношении лица, совершившего преступление в отношении объектов электросвязи железнодорожного транспорта. По нашему мнению, данная позиция нуждается в отдельном комплексном исследовании (криминологическом, криминалистическом, уголовно-процессуальном и уголовно-правовом). При этом актуальным остается вопрос профилактики преступлений, совершенных в отношении объектов электросвязи железнодорожного транспорта, и противодействия им. Необходимо отметить, что проблема профилактики преступности и противодействия ей вызывает широкую заинтересованность у наших зарубежных коллег [5–13]. При этом, опираясь на зарубежный опыт, мы можем отметить, что особенности предупреждения и

профилактики преступлений, предусмотренных ст. 215.2 УК РФ, возникают как на стадии возбуждения уголовного дела [14, с. 33], так и при производстве предварительного расследования и следственных действий [15–17].

Подводя итог, мы можем сделать ряд предложений по противодействию совершению преступлений в отношении объектов электросвязи железнодорожного транспорта:

1. Повышать уровень взаимодействия сотрудников правоохранительных органов и специальных служб с представителями организаций, осуществляющих эксплуатацию железнодорожного транспорта, не только путем участия в документировании и расследовании преступной деятельности, но и путем проведения систематических тренировок и отработок алгоритмов действий при совершении преступлений в отношении объектов железнодорожного транспорта (объектов электросвязи).

2. В целях профилактики совершения указанных преступлений привлечение средств массовой информации в части доведения до граждан сведений о мерах ответственности за совершенные преступления в сфере железнодорожного транспорта [18, с. 194]. При этом важно проводить разъяснительную работу с целью приведения конкретных примеров расследования и практики рассмотрения судами уголовных дел.

3. Установка в местах возможного повреждения объектов связи железнодорожного транспорта соответствующих информационных щитов, предупреждающих о существующей опасности для здоровья при совершении преступлений в отношении объектов железнодорожного транспорта, а также о мерах ответственности.

4. Проведение профилактических мероприятий по пресечению деятельности нелегальных скупок цветных металлов, находящихся в местах наибольшей сосредоточенности объектов электросвязи. Кроме того, проведение профилактических мероприятий, направленных на недопущение скупки похищенного электрооборудования, с легально действующими организациями и частными лицами.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. International Perspectives on Violence / ed. L. Adler, F. Denmark. — Westport (CT) : Praeger, 2004. — 195 p.
2. Albanese J. Myths and Realities of Crime and Justice / J. Albanese. — 3<sup>rd</sup> ed. — N.Y. : Apocalypse Publishing, Co, 1990. — 310 p.
3. Garland D. The Culture of High Crime Societies. Some Preconditions of Recent «Law and Order» Policies / D. Garland // The British Journal of Criminology. — 2000. — Vol. 40, № 3. — P. 347–375.
4. Fishbein D. Biobehavioral Perspectives on Criminology / D. Fishbein. — Wadsworth : Thomson Learning, 2001. — 250 p.

5. Firestone J. Russia's Crime of the Century [Electronic resource] / J. Firestone. — Mode of access: <http://foreignpolicy.com/2011/04/20/russias-crime-of-the-century>.
6. Alexandrova A. Russia: new criminal process code promises a more tolerant incarceration policy / A. Alexandrova // *Canadian HIV/AIDS Policy & Law Review*. — 2003. — Vol. 8, iss. 1. — P. 54.
7. Krus D.J. Changes in crime rates and family-related values in selected East European countries / D.J. Krus, E.A. Nelsen, J.M. Webb // *Psychological Reports*. — 1997. — Vol. 81, iss. 3. — P. 747–751.
8. Rutherford A. Criminal policy and the eliminative ideal / A. Rutherford // *Social Policy and Administration*. — 1997. — Vol. 31, iss. 5. — P. 116–135.
9. Criminal victimisation and health: Examining the relation in nine countries of the former Soviet Union / A. Stickley [et al.] // *Social Science and Medicine*. — 2013. — Vol. 91. — P. 76–83.
10. Welsh B.C. Value for money? A review of the costs and benefits of situational crime prevention / B.C. Welsh, D.P. Farrington // *British Journal of Criminology*. — 1999. — Vol. 39, № 3. — P. 345–368.
11. Van Dijk J. A Two-Dimensional Typology of Crime Prevention Projects: with a bibliography / J. Van Dijk, J. de Waard // *Criminal Justice Abstracts*. — 1991. — Vol. 23. — P. 483–503.
12. Brantingham P.J. A Conceptual Model of Crime Prevention / P.J. Brantingham, F.L. Faust // *Crime and Delinquency*. — 1976. — Vol. 22. — P. 284–295.
13. White R. The Business of Youth Crime Prevention / R. White // *Crime Prevention in Australia: Issues in Policy and Research* / ed. P. O'Malley, A. Sutton — Sydney : The Federation Press, 1997. — 166 p.
14. Кузьменко Е.С. Некоторые аспекты формирования системы поводов к возбуждению уголовного дела в российском уголовном процессе / Е.С. Кузьменко // *Следователь*. — 2008. — № 7 (123). — С. 33–35.
15. Стельмах В.Ю. Система следственных действий в российском уголовном процессе / В.Ю. Стельмах // *Вестник Московского университета МВД России*. — 2015. — № 11. — С. 161–166.
16. Алексеев И.М. К вопросу о понятии уголовно-процессуальной формы / И.М. Алексеев // *Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России*. — 2014. — № 1 (35). — С. 67–70.
17. Алексеев И.М. К вопросу о единстве уголовно-процессуальной формы / И.М. Алексеев // *Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России*. — 2014. — № 4 (64). — С. 28–30.
18. Лозовский Д.Н. Актуальные вопросы взаимодействия средств массовой информации с правоохранительными органами в процессе расследования преступлений / Д.Н. Лозовский // *Общество и право*. — 2015. — № 2 (52). — С. 194–196.

#### REFERENCES

1. Adler L., Denmark F. (eds.). *International Perspectives on Violence*. Westport (CT), Praeger, 2004. 195 p.
2. Albanese J. *Myths and Realities of Crime and Justice*. 3<sup>rd</sup> ed. N.Y., Apocalypse Publishing, Co, 1990. 310 p.
3. Garland D. The Culture of High Crime Societies. Some Preconditions of Recent «Law and Order» Policies. *The British Journal of Criminology*, 2000, vol. 40, no. 3, pp. 347–375.
4. Fishbein D. *Biobehavioral Perspectives on Criminology*. Wadsworth, Thomson Learning, 2001. 250 p.
5. Firestone J. *Russia's Crime of the Century*. Available at: <http://foreignpolicy.com/2011/04/20/russias-crime-of-the-century>.
6. Alexandrova A. Russia: new criminal process code promises a more tolerant incarceration policy. *Canadian HIV/AIDS Policy & Law Review*, 2003, vol. 8, iss. 1, pp. 54.
7. Krus D.J., Nelsen E.A., Webb J.M. Changes in crime rates and family-related values in selected East European countries. *Psychological Reports*, 1997, vol. 81, iss. 3, pp. 747–751.
8. Rutherford A. Criminal policy and the eliminative ideal. *Social Policy and Administration*, 1997, vol. 31, iss. 5, pp. 116–135.
9. Stickley A., Koyanagi A., Roberts B., Rotman D., McKee M. Criminal victimisation and health: Examining the relation in nine countries of the former Soviet Union. *Social Science and Medicine*, 2013, vol. 91, pp. 76–83.
10. Welsh B.C., Farrington D.P. Value for money? A review of the costs and benefits of situational crime prevention. *British Journal of Criminology*, 1999, vol. 39, no. 3, pp. 345–368.
11. Van Dijk J., Waard J. A Two-Dimensional Typology of Crime Prevention Projects: with a bibliography. *Criminal Justice Abstracts*, 1991, vol. 23, pp. 483–503.
12. Brantingham P.J., Faust F.L. A Conceptual Model of Crime Prevention. *Crime and Delinquency*, 1976, vol. 22, pp. 284–295.
13. White R.; O'Malley P., Sutton A. (eds.). *The Business of Youth Crime Prevention. Crime Prevention in Australia: Issues in Policy and Research*. Sydney, The Federation Press, 1997. 166 p.
14. Kuzmenko E.S. Some aspects of forming the system of causes for the initiation of criminal proceedings in Russian criminal process. *Sledovatel = Investigator*, 2008, no. 7 (123), pp. 33–35. (In Russian).
15. Stelmakh V.Yu. The system of investigatory actions in Russian criminal process. *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii = Bulletin of Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2015, no. 11, pp. 161–166. (In Russian).
16. Alekseev I.M. To the concept of the criminal process form. *Vestnik Kaliningradskogo filiala Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii = Bulletin of the Kaliningrad branch of the St. Petersburg University of the Ministry of Interior Affairs of Russia*, 2014, no. 1 (35), pp. 67–70. (In Russian).
17. Alekseev I.M. To the issue of the unity of the criminal process form. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii = Saint-Petersburg University of Ministry of Internal Affairs of Russia Bulletin*, 2014, no. 4 (64), pp. 28–30. (In Russian).
18. Lozovsky D.N. Topical issues of the cooperation between mass media and law enforcement in crime investigations. *Obshchestvo i pravo = Society and Law*, 2015, no. 2 (52), pp. 194–196. (In Russian).

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ**

*Озеров Игорь Николаевич* — заместитель начальника Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина по научной работе, кандидат юридических наук, доцент, г. Белгород, Российская Федерация; e-mail: rio.belui@mail.ru.

*Катаева Ольга Владимировна* — начальник кафедры управления и административной деятельности ОВД Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент, г. Белгород, Российская Федерация; e-mail: kataeva\_70@mail.ru.

*Рудов Денис Николаевич* — заместитель начальника кафедры уголовного процесса Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, г. Белгород, Российская Федерация; e-mail: den.rudov2013@yandex.ru.

*Черкасова Елена Анатольевна* — старший преподаватель кафедры уголовного процесса Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, г. Белгород, Российская Федерация; e-mail: espy929@mail.ru.

*Волченко Анастасия Владимировна* — старший преподаватель кафедры уголовного процесса Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, г. Белгород, Российская Федерация; e-mail: espy929@mail.ru.

*Домрачёва Екатерина Юрьевна* — преподаватель кафедры огневой подготовки Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация; e-mail: katya260688@mail.ru.

*Иляхина Оксана Юрьевна* — преподаватель кафедры огневой подготовки Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация; e-mail: danileska@mail.ru.

**ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ**

Озеров И.Н. Некоторые аспекты профилактики и расследования повреждения объектов электросвязи железнодорожного транспорта / И.Н. Озеров, О.В. Катаева, Д.Н. Рудов, Е.А. Черкасова, А.В. Волченко, Е.Ю. Домрачёва, О.Ю. Иляхина // Всероссийский криминологический журнал. — 2018. — Т. 12, № 3. — С. 358–365. — DOI: 10.17150/2500-4255.2018.12(3).358-365.

**INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

*Ozerov, Igor N.* — Deputy Head for Research, Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after I.D. Putilin, Ph.D. in Law, Ass. Professor, Belgorod, the Russian Federation; e-mail: rio.belui@mail.ru.

*Katayeva, Olga V.* — Head, Chair of Management and Administration of Internal Affairs' Bodies, Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after I.D. Putilin, Ph.D. in Law, Ass. Professor, Belgorod, the Russian Federation; e-mail: kataeva\_70@mail.ru.

*Rudov, Denis N.* — Deputy Head, Chair of Criminal Procedure, Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after I.D. Putilin, Ph.D. in Law, Belgorod, the Russian Federation; e-mail: den.rudov2013@yandex.ru.

*Cherkasova, Elena A.* — Senior Lecturer, Chair of Criminal Procedure, Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after I.D. Putilin, Ph.D. in Law, Belgorod, the Russian Federation; e-mail: espy929@mail.ru.

*Volchenko, Anastasia V.* — Senior Lecturer, Chair of Criminal Procedure, Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after I.D. Putilin, Ph.D. in Law, Belgorod, the Russian Federation; e-mail: espy929@mail.ru.

*Domracheva, Ekaterina Yu.* — Instructor, Chair of Fire Training, Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after I.D. Putilin, Belgorod, the Russian Federation; e-mail: katya260688@mail.ru.

*Ilyakina, Oksana Yu.* — Instructor, Chair of Fire Training, Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after I.D. Putilin, Belgorod, the Russian Federation; e-mail: danileska@mail.ru.

**FOR CITATION**

Ozerov I.N., Katayeva O.V., Rudov D.N., Cherkasova E.A., Volchenko A.V., Domracheva E.Yu., Ilyakhina O.Yu. Some aspects of prevention and investigation of damage to the railway telecommunications facilities. *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal = Russian Journal of Criminology*, 2018, vol. 12, no. 3, pp. 358–365. DOI: 10.17150/2500-4255.2018.12(3).358-365. (In Russian).