

5.1.1. Теоретико-исторические правовые науки (юридические науки)

Научная статья
УДК 347.963
DOI

ЭВОЛЮЦИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОКУРАТУР В РОССИИ В 1991-2001 ГГ

Гавриленко Артем Александрович

Иркутский государственный университет, Иркутск, Российская Федерация
616661@mail.ru

Введение. В статье исследуется эволюция правового регулирования организации и деятельности транспортной прокуратуры в России после распада СССР, акцентируется внимание на трансформации ее структуры и нормативной базы в условиях новых политико-экономических реалий. Основное внимание уделено периоду 1991-2001 гг., когда реформирование правоохранительной системы потребовало адаптации правовых механизмов, к новым реалиям.

Материалы и методы. Материалами исследования послужили нормы законодательства РФ, ведомственные акты прокуратуры РФ, статистические данные, архивные документы, научные статьи исследователей. Методологической основой исследования являются методы познания, в том числе, диалектический, историко-правовой, системный и сравнительный, что позволяет комплексно оценить динамику развития исследуемого института в указанный период. Проведен анализ законодательства, ведомственной документации, статистики.

Результаты исследования. Исследование позволяет заполнить пробел в историографии, фокусируясь на узкоспециализированном институте прокуратуры в контексте системного кризиса, что позволяет глубже понять механизмы адаптации правоохранительной системы к радикальным социальным изменениям.

Выводы и заключения. Проведенное исследование, на основе реконструкции событий, позволяет провести критический анализ успехов и провалов проведенных реформ, что актуально для современного обсуждения роли прокуратуры в России. Выявлены основные факторы, обусловившие развитие и трансформацию транспортных прокуратур в период 1991-2001 гг.

Ключевые слова: история прокуратуры, надзор за исполнением законов на транспорте, специализированные прокуратуры, транспортные прокуратуры, транспорт.

Для цитирования: Гавриленко А.А. Эволюция системы транспортных прокуратур в России в 1991-2001 гг. / А.А. Гавриленко // Вестник Восточно-

Сибирского института МВД России : науч.- практический журн. Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России. 2025. № 2 (). С.

DOI:

5.1.1. Theoretical and historical legal sciences (legal sciences)

Original article

EVOLUTION OF THE SYSTEM OF TRANSPORT PROSECUTOR'S OFFICES IN RUSSIA IN 1991-2001.

Artem A. Gavrilenko¹

¹Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation
616661@mail.ru

Introduction: The article studies the evolution of legal regulation of the organization and activities of transport prosecution in Russia after the collapse of the USSR, focuses on the transformation of its structure and regulatory framework under the new political and economic realities. The main attention is paid to the period of 1991-2001, when the reform of the law enforcement system required the adaptation of legal mechanisms to the new realities.

Materials and Methods: The research materials were the norms of the legislation of the Russian Federation, departmental acts of the Prosecutor's Office of the Russian Federation, statistical data, archival documents, scientific articles of researchers. The methodological basis of the study is the methods of cognition, including dialectical, historical-legal, systemic and comparative, which allows a comprehensive assessment of the dynamics of the development of the institution under study in the specified period. Legislation, departmental documentation, statistics were analysed.

The results of the study: The study fills a gap in historiography by focusing on the highly specialised institution of the prosecutor's office in the context of systemic crisis, which allows for a deeper understanding of the mechanisms of adaptation of the law enforcement system to radical social changes.

Findings and Conclusions: The study, based on the reconstruction of events, allows for a critical analysis of the successes and failures of the reforms carried out, which is relevant for the modern discussion of the role of the prosecutor's office in Russia. The main factors that determined the development and transformation of transport prosecutor's offices in the period 1991-2001 have been identified.

Keywords: history of prosecutor's offices, supervision of law enforcement on transport, specialised prosecutor's offices, transport prosecutor's offices, transport.

For citation: Gavrilenko A.A. Evolyutsia sistemy transportnykh prokuratur v Rossii v 1991-2001. Vestnik Vostochno-Sibirskogo institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2025. № 2 (). С.

DOI:

Ключевая роль транспортной инфраструктуры в нашей стране обусловлена пространственными характеристиками государства. Протяженность транспортных сетей, разнородный и многочисленный кадровый состав лиц, вовлеченных в

транспортные схемы, сложность координации потоков, огромная роль транспорта в формировании политико-экономических связей между регионами и т.п. – все эти факторы требовали налаженной системы контроля как через органы управления в целом, так и посредством специально создаваемых государственных структур. В последнем случае речь идет, прежде всего, о транспортной прокуратуре.

Значение данных структур особенно возрастает в условиях политико-экономической нестабильности общества, в том числе, учитывая их роль для обеспечения национальной безопасности [1]. С другой стороны, сама нестабильность отражается и на их структуре, и на организации и деятельности.

Цель данного исследования состоит в анализе процесса формирования, институционального развития и функциональной эволюции транспортной прокуратуры России в период 1990–2001 гг. в контексте трансформации правовой системы, государственного устройства и социально-экономических условий постсоветского государства. Исследование призвано развить фактологическую базу, обусловленную фокусированием на узкоспециализированном институте прокуратуры в условиях системного кризиса, что позволит глубже понять механизмы адаптации правоохранительной системы России к коренным социальным изменениям.

Для достижения данной цели, поставлены следующие задачи:

- изучить предпосылки реорганизации советской прокуратуры в условиях распада СССР и формирования новой правовой системы РФ;
- определить влияние политических, экономических и законодательных реформ 1990-х гг. на структуру и полномочия транспортной прокуратуры;
- установить взаимосвязи влияния реформирования транспортной системы (прежде всего железных дорог) на организацию транспортных прокуратур; проанализировать архивные материалы, отражающие развитие системы транспортной прокуратуры в Восточной Сибири в период происходящих реформ;
- определить роль транспортной прокуратуры в обеспечении правопорядка на критически важных объектах инфраструктуры в переходный период.

Анализ нормативной базы и организационных мероприятий в 1990–2001 гг.

Реформы периода конца 80-х гг. XX в. отразились на развитии транспорта. С одной стороны, происходили позитивные изменения в сфере организации работы транспорта. Так, внедрялись принципиально новые методы организации функционирования хозяйственного механизма¹. Но были и решения, которые негативно отразились на дальнейшем развитии всей экономики государства, в том числе и на развитии транспорта, прежде всего, в силу отсутствия четкого понимания перспектив происходивших изменений². Министерство путей сообщения СССР указало на необходимость перехода железных дорог на полный хозяйственный расчет, но не этого не произошло, ввиду отсутствия правовых и организационных условий самофинансирования [2, с. 9]. Накануне прекращения существования СССР отсутствие позитивных изменений в деятельности железных дорог, было отмечено высшим руководством страны. Железные дороги хронически не обеспечивали

¹ См.: Белорусский метод маршрутизации. Официальный портал истории Белорусской железной дороги. URL: https://history.rw.by/zheleznnye_dorogi/belorusskij_metod_marshrutizatsii/ (дата обращения: 21.03.2025)

² О государственном предприятии (объединении) : закон СССР от 30 июня 1987 г. № 7284-XI // Ведомости ВС СССР. 1987. № 26. Ст. 385.

потребности грузоотправителей подвижным составом, что приводило к существенным потерям национального дохода, оценивавшего в размерах 10-12 млрд. рублей [3, с. 1]. Как отмечалось, перебои в работе железнодорожного транспорта «лихорадили все народное хозяйство» [4].

Последовавший после распада СССР переход к рыночным отношениям только усугубил имевшиеся в транспортной системе фундаментальные проблемы. Например, в гражданской авиации была ликвидирована сложившаяся еще с 1930-х гг. вполне эффективная система управления гражданским воздушным флотом. В силу новой экономической политики снизился поток грузопассажирских перевозок речными судами, прекратились сквозные морские перевозки по ключевым артериям (например, Северному морскому пути). Таким образом, состояние транспортной системы в целом можно назвать шоковым³.

Процессы общей государственной трансформации, затронувшие транспортную систему, не могли не отразиться и на организации системы транспортных прокуратур.

Современный этап развития системы российской прокуратуры берет свое начало с принятия Декларации о государственном суверенитете РСФСР и последовавшими за ней постановлением Верховного Совета РСФСР от 15 ноября 1991 г. № 1879-1 «Об образовании единой системы органов Прокуратуры РСФСР»⁴ и принятием Закона РСФСР от 15 декабря 1990 г. № 423-1 "Об изменениях и дополнениях Конституции (Основного Закона) РСФСР"⁵, согласно которым была введена должность Генерального Прокурора РСФСР, а вся система органов прокуратуры, была исключена из юрисдикции Генерального Прокурора СССР. В результате, все транспортные прокуратуры, находившиеся на территории РСФСР вышли из подчинения Генерального прокурора СССР, и вошли в эту систему как специализированные прокуратуры в сфере надзора за транспортом.

Как следствие, в итоге формирования системы органов прокуратуры Российской Федерации, четырехзвенная система транспортных прокуратур, трансформировалась в трехзвенную.

Предшествовавшие этим решениям события крайне негативно сказались на текущей деятельности транспортных прокуратур, расположенных на территории СССР. Ввиду несовершенства процессуального законодательства, неразрешенности организационных вопросов взаимодействия территориальных и транспортных прокуратур, было существенно затруднено, если не парализовано, осуществление надзора за исполнением законов при рассмотрении дел в судах⁶. На союзном уровне это было связано и с тем, что в конце 80-х гг. XX в. часть транспортных прокуратур по факту стала межреспубликанской и перешла в подчинение Прокуратуры Союза ССР [5, с. 25-26].

³ Российский статистический ежегодник – 2011 г. // Федеральная служба государственной статистики: официальный сайт. URL: https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/b11_13/IssWWW.exe/Stg/d4/17-08.htm (дата обращения: 21.03.2025).

⁴ Об образовании единой системы органов Прокуратуры РСФСР : постановление ВС РСФСР от 15 нояб. 1991 г. № 1879-1 // Ведомости СНД и ВС РСФСР. 1991. № 48. Ст. 1661.

⁵ Об изменениях и дополнениях Конституции (Основного Закона) РСФСР : закон РСФСР от 15 дек. 1990 г. № 423-1 // Ведомости СНД РСФСР и ВС РСФСР. 1990. № 29. Ст. 395. (утратил силу) .

⁶ Докладная записка Восточно-Сибирского транспортного прокурора по итогам 1989 г. // Государственный архив Иркутской области Ф. Р 3474. Оп. 1.ед. хр. № 164. л.д. 6.

В целях повышения эффективности прокурорского надзора на объектах транспортной инфраструктуры (объекты ВСЖД) происходило развитие базового звена транспортных прокуратур. Так, были учреждены Черемховская⁷, Байкало-Ангарская и Нижнеудинская транспортные прокуратуры⁸. Что скорее было остаточными процессами набранной динамики совершенствования организационной компоненты транспортных прокуратур.

В начальный период становления нового государства и предшествующий ему этап распада СССР обсуждение дальнейшего развития непосредственно транспортных прокуратур практически не велось, так как имела место дискуссия о будущем прокуратуры в целом [6 ; 7]. Так, в конце 80-х – начале 90-х годов XX в. в юридической науке активно велась полемика о дальнейшем местоположении прокуратуры в механизме государственной власти, а с принятием постановления Верховного Совета РСФСР от 24.10.1991 г. № 1801-I «О Концепции судебной реформы в РСФСР», был детерминирован вопрос о модификации прокуратуры. При этом, помимо поддержания обвинения, все остальные функции прокуратуры, в том числе и прокурорский надзор, согласно позиции авторов данного акта, по сути утрачивались⁹.

Конституционно-правовая регламентация статуса органов прокуратуры осталась на достаточно высоком уровне. В обновленной Конституции РСФСР была сохранена посвященная прокуратуре отдельная 22 глава, состоявшая из 4 статей, регламентирующих в том числе вопросы организации системы органов прокуратуры. Но никакие специализированные прокуратуры в конституционных нормах не упоминались¹⁰.

Такой подход свойственен отечественному законодателю, так как и в советский период развития российского государства, в текстах Конституций СССР и РСФСР отсутствовала детализация системы органов прокуратуры.

Еще одной проблемой стала кадровая. Начало 1990-х гг. характеризовалось нестабильностью положения прокурорской системы и социальной защищенности ее работников (низкий уровень и нерегулярные выплаты заработной платы), увольнением состава военного и послевоенного периода, переходом прокурорских работников в частный сектор экономики и иные органы власти и управления, что негативно сказалось на укомплектовании кадров транспортных прокуратур. Да и в целом штатная численность транспортных прокуратур была небольшой в сравнении с территориальными границами. Например, на 1991 г., штат Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры включал прокурора, заместителя прокурора и старших помощников: по организационным вопросам и контролю исполнения, по кадрам, по надзору за рассмотрением уголовных и гражданских дел в судах, по надзору за

⁷ Приказ Генерального прокурора СССР от 25 сент. 1990 г. № 621 // Государственный архив Иркутской области Ф. Р 3474. Оп. 1.ед. хр. № 192. л.д. 22.

⁸ Приказ Генерального прокурора СССР от 29 марта 1990 г. № 621 // Государственный архив Иркутской области Ф. Р 3474. Оп. 1.ед. хр. № 209. л.д. 21-22.

⁹ О концепции судебной реформы в РСФСР : постановление ВС РСФСР от 24 окт. 1991 г. № 1801-I // Ведомости СНД РСФСР и ВС РСФСР. 1991. № 44. Ст. 1435.

¹⁰ Конституция (Основной Закон) Российской Федерации - России: принята ВС РСФСР 12 апр. 1978 г. (ред. от 10. дек. 1992) // Ведомости ВС РФ. 1978. № 29. Ст. 407.

исполнением законов о несовершеннолетних¹¹. Чуть позднее была введена должность старшего помощника по оперативному учету и статистике¹².

Импульс в развитии прокуратуры в целом и транспортной прокуратуры был связан с принятием нового Закона от 17 января 1992 года № 2202-І «О прокуратуре Российской Федерации»¹³.

В этом законе были закреплены новые принципы организации и деятельности российской прокуратуры, связанные с происходившими в то время коренными изменениями в общественной и политической жизни общества. Указанный закон предусматривал возможность создания Генеральным Прокурором РФ специализированных прокуратур, которые приравнивались к прокуратурам областей и районов. Кроме того, статьей 10 Закона о прокуратуре допускалось создание иных органов прокуратуры, не входящих в систему прокуратуры Российской Федерации, но только с согласия Верховного Совета РФ.

Шедшие в этот период дискуссии о будущем прокуратуры, очевидно, сказались на ее конституционной регламентации при принятии Конституции Российской Федерации 1993 г.¹⁴

В отличие от предшествовавшего Основного закона РФ в новом конституционном акте прокуратуре была отведена лишь одна статья в главе «Судебная власть». Такой подход законодателя очевидно свидетельствовал об отсутствии итогового решения о дальнейшей организационной и функциональной модели прокуратуры в России [8, с. 39].

Авторы Концепции развития прокуратуры Российской Федерации на переходный период обоснованно обращали внимание на недостаточность детализации конституционной регламентации прокуратуры [9, с. 76].

Применительно к теме исследования, отметим, что разработчики данной Концепции (в числе которых был и будущий генеральный прокурор РФ Ю.И. Скуратов) отстаивали идею нецелесообразности реформирования сложившейся модели специализированных прокуратур.

Вопросы реформирования прокуратуры и ее роли в борьбе с преступностью стали предметом рассмотрения в высшем представительном органе власти¹⁵.

Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации дал негативную оценку попыткам реформирования прокуратуры РФ при отсутствии «цельной концепции прокурорского надзора», и несоответствующие жизненным реалиям положения концепции судебной реформы.

В целях повышения эффективности борьбы с преступностью активно развивалось внутрисистемное взаимодействие территориальных и транспортных прокуратур. Так, в Уральской транспортной прокуратуре, оно реализовывалось по

¹¹ Штат ВСТП на 1991 г. // Государственный архив Иркутской области Ф. Р 3474. Оп. 1.ед. хр. № 209. л.д. 2-6; Л. 32.

¹² Приказ Генерального прокурора РСФСР от 16 авг. 1991 г. № 595 // Государственный архив Иркутской области Ф. Р 3474. Оп. 1.ед. хр. № 209. л.д. 32.

¹³ О прокуратуре Российской Федерации : федер. закон от 17 янв. 1992 г. № 2202-І // Ведомости СНД РФ и ВС РФ. 1992. № 8. Ст. 366.

¹⁴ Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12 дек. 1993 г. // Рос. газ. 1993. 25 дек.

¹⁵ О парламентских слушаниях "Борьба с преступностью и укрепление правопорядка в Российской Федерации : постановление СФ ФС РФ от 08 апр. 1994 г. № 97-І СФ // Ведомости ФС РФ. 1994. № 4. Ст. 173.

следующим направлениям: совместное участие территориальных и специализированных прокуроров в разработке перспективных программ борьбы с преступностью в субъекте РФ; совместная разработка планов координационных совещаний руководителей правоохранительных органов и их реализация; проведение совместных проверок исполнения законодательства (о состоянии охраны общественного порядка на железнодорожных станциях, о конверсии оборонной промышленности и т.д.); совместное участие прокуроров в планировании следствия по наиболее сложным уголовным делам; обучение работников транспортных прокуратур в региональных учебных центрах при прокуратурах субъектов РФ; стажировки работников транспортных прокуратур в отраслевых отделах прокуратур субъектов РФ; проведение совместных научно-методических конференций, семинаров по различным направлениям прокурорской деятельности [10, с. 23-25].

Работе транспортных прокуратур по обеспечению укрепления законности на транспорте и в таможенных органах придавалось важное значение, что было отражено в актах Генеральной Прокуратуры РФ, об усилении эффективности надзора в отношении закрепленных за специализированными прокуратурами сфер ведения¹⁶.

Интенсивность функционирования транспортной системы существенно снижалась. За период по отношению к 1990 г, в 1995 г. грузооборот (в млрд. тонно-километров) на железных дорогах снизился с 2523 до 1214, на морском транспорте с 508 до 326, на внутреннем водном с 214 до 91, на воздушном с 2,2 до 2,6¹⁷. Данные процессы детерминировали реорганизацию системы транспортных прокуратур. Например, в системе Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры были ликвидированы Ленская и Тиксинская транспортные прокуратуры, с передачей имущества Осетровской транспортной прокуратуре¹⁸. Позднее, ввиду ликвидации Байкало-Амурской железной дороги прекратила свою деятельность Байкало-Амурская транспортная прокуратура. Подчиненные ей транспортные прокуратуры перешли в состав Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры (Байкальская и Чарская транспортные прокуратуры) и Дальневосточной транспортной прокуратуры¹⁹.

В конце 90-х снова обострился вопрос поиска оптимального пути развития прокурорской системы. Предлагалось передать специализированные (в том числе и транспортные) прокуратуры, за исключением военных прокуратур, в подчинение территориальных прокуроров [11]. В обоснование данных предложений приводился довод о том, что структурная специализация должна была быть компенсирована предметным принципом организации надзора.

Такой подход получил поддержку некоторых территориальных прокуроров, по формуле «один субъект-один прокурор» [12, с. 55]. Также в пользу аккумуляции

¹⁶ Об улучшении организации работы транспортных прокуратур и повышении эффективности их деятельности : приказ Генерального прокурора РФ от 31 марта 1998 г. № 19 // Справочно-правовая система «ГАРАНТ».

¹⁷ Российский статистический ежегодник – 2011 г. // Федеральная служба государственной статистики: официальный сайт. URL: https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/b11_13/IssWWW.exe/Stg/d4/17-08.htm (дата обращения: 21.03.2025).

¹⁸ Приказ Генерального прокурора РФ от 13 июня 1996 г. № 177-ш // Государственный архив Иркутской области Ф. Р 3474. Оп. 1.ед. хр. № 302. л.д. 6-8.

¹⁹ Приказ Генерального прокурора РФ от 01 авг. 1997 г. № 121-ш // Государственный архив Иркутской области Ф. Р 3474. Оп. 1.ед. хр. № 335. л.д. 11, 15.

полномочий прокуроров субъектов приводился положительный опыт аналогичной реформы транспортных прокуратур, проведенный на территории Украины [13]. Но были сформулированы, хотя и немногочисленные, аргументы, в пользу существовавшей модели организации деятельности транспортных прокуратур. В качестве доводов за сохранение были приведены негативные результаты практики возложения на территориальных прокуроров надзора за рыбодобывающим флотом, а также выделения помощников прокуроров для надзора за сферами, связанными с золотом. Также обоснованной критике были подвергнуты доводы о меньшей нагрузке транспортных прокуроров по сравнению с территориальными [14, с. 19-20].

Несмотря на объективные данные деятельности транспортных прокуратур подходы реформаторов были реализованы. Возможно, на принятие таких решений повлияли статистические данные деятельности железных дорог. Например, по данным отдела по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенных органах Генеральной прокуратуры РФ, на 1997 г., по сравнению с 1996 г. убытки по всем железным дорогам сократились с 30 до 18 млн. руб., из них от хищений с 13 до 8,6 млн. рублей. За 9 месяцев 1998 г. убытки составили 6,5 млн. неденоминированных рублей (за 9 месяцев 1997 г., 9.7. млн. рублей), из них от хищений 3,2 млн. [15]

Такие показатели в значительной степени были обусловлены существенным снижением грузооборота, распространённостью бартерных отношений, при которых расчеты по грузам между грузополучателями и грузоотправителями осуществлялись без участия железных дорог, изменением практики милиции по возбуждению уголовных дел о хищениях грузов. Транспортные прокуроры широко использовали имевшийся арсенал мер прокурорского реагирования, но эффективность их оставалась достаточно низкой. Это, как представляется было связано с общим состоянием законности и правопорядка в стране, в рассматриваемый период, а также доминированием позиции о избыточности существования отдельной подсистемы транспортных прокуратур.

В результате дискуссий система транспортных прокуратур подверглась коренной реформе: было ликвидировано соответствующее управление в Генеральной прокуратуре РФ, а также 17 транспортных прокуратур на правах областных, а транспортные прокуратуры на правах районных подчинены территориальным прокурорам.

Несмотря на весьма значительные преобразования штатная численность и компетенция транспортных прокуратур, передаваемых в состав прокуратур субъектов Российской Федерации осталась без изменений²⁰.

Заключение и выводы

Подводя итоги исследования организационно-правовых мероприятий государства в отношении транспортных прокуратур в период с 1991 по 2001 гг. можно сформулировать следующие выводы:

1. На организацию деятельности транспортных прокуратур в рассматриваемый период оказывали влияние факторы следующего характера:

– политико-идеологические: государственная трансформация, затронувшая и правоохранительную систему; отрицание возможности сохранения советской репрессивной системы, частью которой традиционно воспринималась прокуратура;

²⁰ Об изменении организации прокурорского надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенных органах и реорганизации транспортных прокуратур: приказ Генерального прокурора РФ от 22 янв. 2001 г. № 2 // Справочно-правовая система «ГАРАНТ».

– экономические: дефицит средств на содержание органов власти в целом и прокуратуры в частности; существенное снижение показателей деятельности в поднадзорной транспортным прокуратурам сфере в силу имевшегося экономического кризиса.

– социально-управленческие: смена поколений кадрового состава, увольнение значительного числа работников прокуратуры, в связи с переходом в иные секторы экономики; низкая социальная защищенность работников прокуратуры.

2. Трансформация транспортных прокуратур в 2001 г. являлась элементом усиления контроля центра над стратегическими отраслями экономики и шла в русле общей политики правительства в направлении масштабного укрепления государственной вертикали.

3. Развитие транспортной прокуратуры происходило под влиянием общего состояния экономического развития государства, и прежде всего такого ее сектора как транспортная система. Снижение интенсивности функционирования транспорта привело к необходимости сокращения, как тогда казалось, «избыточных звеньев» прокурорской системы в целях экономии бюджетных средств.

4. Помимо прочего, на происходящие процессы оказывала влияние идея ликвидации «советского наследия», ведь в СССР контроль за транспортом имел идеологическое значение.

5. Направленность на преобразования системы прокуратуры в условиях идеи отсутствия необходимости и избыточности сложившейся совокупности специализированных прокуратур, и прежде всего транспортных. С учетом опыта отдельных стран постсоветского пространства, а также направление на интеграцию с транспортной системой ЕС (где нет идентичных отечественной транспортной прокуратуре надзорных органов), также оказали негативное влияние на решение о их реорганизации.

В целом, реформирование транспортных прокуратур в Российской Федерации в 1991-2001 гг. было иллюстрацией проблем, свойственных государственным преобразованиям данного периода в целом, прежде всего - это отсутствие четкой программы развития прокуратуры вообще и транспортных прокуратур в частности. Результатом слабо ориентированного и непродуманного реформирования стали неполнота и незавершённость проводимых реформ, отсутствие системы и разнонаправленность принимаемых решений.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте / Л.И. Александрова, С.В. Борисов, Е.В. Великая [и др.]. – Москва : Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования "Университет прокуратуры Российской Федерации", 2019. – 372 с.

2. Зайцев А.А. Хозяйственный механизм управления железной дорогой в условиях формирования рыночных отношений : автореф. дис. ... д-ра эконом. наук / А.А. Зайцев. – Москва, 1993. – 34 с.

3. Выступление председателя Совета министров СССР Н. Рыжкова на Всесоюзном совещании железнодорожников // Гудок. – 1989. – 9 декабря. – С. 1.

4. Шаталин С.С. Экономическая реформа: причины, направления, проблемы / С.С. Шаталин, Е.Т. Гайдар. – Москва : Экономика, 1989. – 110 с.

5. Жуков А. Транспортный прокурор и суд / А. Жуков // Социалистическая законность. – 1991. – № 9. – С. 25-26.
6. Прокуратуре - новую концепцию // Социалистическая законность. – 1990. – № 2. – С. 19-21.
7. Разработка концепций системы правоохранительных органов // Социалистическая законность. – 1991. – № 11. – С. 3-4.
8. Шишкин С. И., Огородов А. Н. К вопросу о месте органов прокуратуры в системе органов публичной власти Российской Федерации // Сибирский юридический вестник. – 2023. – № 4(103). – С. 36-41.
9. Концепции прокуратуры Российской Федерации (Концепция развития на переходный период) // Ястребов В.Б. Избранные труды / [сост. Т.А. Диканова, Т.Ю. Изгагина, О.В. Сизеева; биограф. очерк Т.А. Дикановой; вступ. ст. А. Н. Ларькова, В.П. Рябцева]; Ун-т прокуратуры Рос. Федерации. – Москва, 2019. – С. 76-110.
10. Кукушкин П. Взаимодействие территориальных и специализированных прокуратур / П. Кукушкин // Законность. – 1997. – № 8. – С. 23-25.
11. Мыцыков А.С. Прокуратура. Проблемы развития / А.С. Мыцыков // Законность. – 2001. – № 1. – С. 4-7.
12. Наумов А. Надзор за законностью предварительного расследования преступлений на транспорте / А. Наумов // Законность. – 2007. – № 4. – С. 53-56.
13. Руденко Н. Специализация прокуратуры в Украине / Н. Руденко // Законность. – 2000. – № 8. – С. 50-52.
14. Баляба В. Нужны ли транспортные прокуратуры? / В. Баляба // Законность. – 2000. – № 10. – С. 19-20.
15. Винокуров К. Проверки на дорогах / К. Винокуров // Законность. – 1999. – № 6. – С. 35-37.

REFERENCE

1. Prokurorskiy nadzor za ispolneniem zakonov o bezopasnosti na transporte / L.I. Aleksandrova, S.V. Borisov, E.V. Velikaya [i dr.]. – Moskva : Federal'noe gosudarstvennoe kazennoe obrazovatel'noe uchrezhdenie vysshego obrazovaniya "Universitet prokuratury Rossijskoj Federatsii", 2019. – 372 s.
2. Zajtsev A.A. KHozyajstvennyj mekhanizm upravleniya zheleznoj dorogoj v usloviyakh formirovaniya rynochnykh otnoshenij : avtoref. dis. ... d-ra ehkonom. nauk / A.A. Zajtsev. – Moskva, 1993. – 34 s.
3. Vystuplenie predsdatelya Soveta ministrov SSSR N. Ryzhkova na Vsesoyuznom soveshhanii zheleznodorozhnikov // Gudok. – 1989. – 9 dekabrya. – S. 1.
4. SHatalin S.S. EHkonomicheskaya reforma: prichiny, napravleniya, problemy / S.S. SHatalin, E.T. Gajdar. – Moskva : EHkonomika, 1989. – 110 s.
5. ZHukov A. Transportnyj prokuror i sud / A. ZHukov // Sotsialisticheskaya zakonnost'. – 1991. – № 9. – S. 25-26.
6. Prokurature - novuyu kontseptsiyu // Sotsialisticheskaya zakonnost'. – 1990. – № 2. – S. 19-21.
7. Razrabotka kontseptsij sistemy pravookhranitel'nykh organov // Sotsialisticheskaya zakonnost'. – 1991. – № 11. – S. 3-4.

9. Kukushkin P. Vzaimodejstvie territorial'nykh i spetsializirovannykh prokuratur / P. Kukushkin // Zakonnost'. – 1997. – № 8. – S. 23-25.
10. Mytsykov A.S. Prokuratura. Problemy razvitiya / A.S. Mytsykov // Zakonnost'. – 2001. – № 1. – S. 4-7.
11. Naumov A. Nadzor za zakonnost'yu predvaritel'nogo rassledovaniya prestuplenij na transporte / A. Naumov // Zakonnost'. – 2007. – № 4. – S. 53-56.
12. Rudenko N. Spetsializatsiya prokuratury v Ukraine / N. Rudenko // Zakonnost'. – 2000. – № 8. – S. 50-52.
13. Balyaba V. Nuzhny li transportnye prokuratury? / V. Balyaba // Zakonnost'. – 2000. – № 10. – S. 19-20.
14. Vinokurov K. Proverki na dorogakh / K. Vinokurov // Zakonnost'. – 1999. – № 6. – S. 35-37.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Гавриленко Артем Александрович, старший преподаватель кафедры судебного права, Иркутский государственный университет 664003, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Gavrilenko Artem Alexandrovich –Senior Lecturer of the Department of Judicial Law, Irkutsk State University 664003, Russian Federation, Irkutsk, st. K. Marx, 1.

AuthorID: 525331, ORCID: 0000-0003-2573-488X.

Материалы выверены, утверждены, оформлены, подписаны
сверены с первоисточником. Материал
не содержит сведений о личности
и не содержит сведений о личности



А.А. Гавриленко 13.04.25