
Вопросы теории и истории государства и права

Научная статья

Научная специальность

5.1.1 «Теоретико-исторические правовые науки»

УДК 347.963

DOI <https://doi.org/10.26516/2071-8136.2026.2.3>

ПРОЦЕСС ВОССТАНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ В СОВЕТСКОМ ГОСУДАРСТВЕ (1974–1980 ГГ.)

© Гавриленко А. А., 2026

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Установлено, что институт транспортной прокуратуры в СССР обеспечивал специализированный прокурорский надзор в отношении транспортной сферы. Определено, что после упразднения единой общесоюзной системы транспортной прокуратуры в 1960 г., до середины 1970-х гг., необходимость восстановления данного элемента не была очевидна, но интенсификация строительства железнодорожных магистралей (БАМ), а также необходимость развития транспорта для обеспечения потребностей народного хозяйства, рост числа преступлений на железных дорогах и другие обстоятельства привели руководство страны к принятию решения о восстановлении транспортной прокуратуры. Выяснено, что восстановление системы транспортной прокуратуры происходило в два этапа: первый – 1974–1979 гг., второй – 1980 г. Исследование актуально для восполнения источниковой базы по истории отечественной прокурорской системы советского периода. На основе архивных материалов Иркутской области (Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры) реконструирован организационно-правовой процесс восстановления транспортной прокуратуры в СССР в период 1974–1980 гг. Систематизирован и проанализирован комплекс нормативных и распорядительных актов, определивших сроки, дислокацию и структуру создаваемых транспортных прокуратур. Установлена хронология введения в действие транспортных прокуратур на территории Восточно-Сибирского региона в контексте общесоюзных директив. Выявлены особенности обновленной организационной модели транспортной прокуратуры, по сравнению с существовавшей в СССР до 1960 г. Сделан вывод о том, что обновленная система транспортной прокуратуры Союза ССР имела организационные отличия по сравнению с упраздненной в 1960 г.

Ключевые слова: прокуратура, история прокуратуры России, надзор за исполнением законов на транспорте, специализированные прокуратуры, транспортные прокуратуры, прокуратуры железных дорог, прокуратуры водного транспорта.

THE PROCESS OF RESTORING THE TRANSPORT PROSECUTOR'S OFFICE IN THE SOVIET STATE (1974–1980)

© Gavrilenko A. A., 2026

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

This study establishes that the Institute of Transport Prosecution in the USSR provided specialized prosecutorial supervision over the transport sector. It is determined that following the abolition of the unified all-Union system of transport prosecution in 1960, the necessity of restoring this institution remained unclear until the mid-1970s. However, the intensification of railway construction (the Baikal–Amur Mainline), the growing need for transport development to meet the demands of the national economy, an increase in crime on railways, and other factors prompted the country's leadership to decide on the restoration of the transport prosecution. The reconstruction of the transport prosecution system is shown to have occurred in two stages: the first from 1974 to 1979, and the second in 1980. Through the use of materials housed in the State Archive of the Irkutsk Region, the study reconstructs the practical implementation of all-Union directives at the level of a specific transport region. This research is relevant for expanding the source base on the history of the Soviet prosecutorial system. Drawing on archival materials from the Irkutsk Region (the East Siberian Transport Prosecution), the study reconstructs the organizational and legal process of restoring the transport prosecution in the USSR during the period 1974–1980. A comprehensive set of normative and regulatory acts that determined the timelines, locations, and structure of the newly established transport prosecution offices has been systematized and analyzed. The chronology of the introduction of transport prosecution offices in the East Siberian region is established within the context of all-Union directives. Distinctive features of the renewed organizational

model of the transport prosecution, as compared to the one existing in the USSR prior to 1960, are identified. It is concluded that the renewed system of transport prosecution of the Soviet Union exhibited organizational differences from the one abolished in 1960.

Keywords: prosecutor's office, history of the prosecutor's office of Russia, supervision over the implementation of laws on transport, specialized prosecutors' offices, transport prosecutors' offices, railway prosecutors' offices, water transport prosecutors' offices.

Введение

Восстановление института транспортной прокуратуры в СССР, начавшееся во второй половине 1970-х гг. после полной ликвидации в 1960 г., относится к числу малоизученных сюжетов истории отечественных правоохранительных органов. Основной массив исследований, посвященных организации специализированного надзора на транспорте, сфокусирован на исследовании ее становления в 1930-х гг. и ограничивается анализом причин упразднения в период хрущевских реформ государственного аппарата.

В имеющихся исследованиях советского [3, с. 8] и современного периода [2, с. 20] нет детального рассмотрения процесса восстановления института транспортной прокуратуры в период 1970–1980-х гг.

Немаловажным фактором, оказывающим влияние на неразработанность данного вопроса, является и отсутствие исследований локальных процессов восстановления транспортных прокуратур в пределах отдельных железных дорог. В свою очередь, именно обращение к региональному материалу способно дать эмпирически выверенную картину того, как общесоюзные директивы претворялись в практику. Данная работа призвана восполнить один из пробелов в исследованиях на примере архивных документов об организации прокуратуры Иркутской области и Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры.

Методология

Исследование базируется на частнонаучных методах историко-правового анализа. Формально-юридический метод применен для толкования нормативных правовых актов, определявших порядок создания транспортных прокуратур. Историко-архивный метод обеспечил работу с первичными документальными источниками, хранящимися в региональных архивах. Хронологический метод использован для фиксации восстановительных мероприятий и их привязки к директивным срокам. Использование формально-логического метода позволило сформулировать выводы, основанные на результатах исследования. В соответствии с по-

ставленными задачами исследование ограничено изучением процедурных и организационных аспектов. Причинно-следственные связи и социально-политические предпосылки реформы в работу не включаются [1, с. 3–11].

Результаты и их обсуждение

Как и в 1930-х гг., в середине 1970-х гг. в СССР снова возникла потребность в создании эффективного механизма обеспечения законности и правопорядка на транспорте.

Поэтому Генеральный прокурор СССР стал активно пользоваться предоставленным ему правом в необходимых случаях создавать на железнодорожном и водном транспорте прокуратуры на правах районных с подчинением их соответствующим территориальным прокуратурам. Такие прокуратуры были созданы во многих городах – крупных транспортных узлах Советского Союза.

В связи с возобновлением строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в Иркутской области в 1974 г. была создана Усть-Кутская транспортная прокуратура¹.

По аналогичным причинам, приказом Генерального прокурора СССР № 498-Л от 19 сентября 1974 г. была учреждена Читинская транспортная прокуратура².

Создание таких прокуратур происходило с опережением строительства основного поднадзорного объекта. Поэтому, например, на Читинскую транспортную прокуратуру было возложено осуществление прокурорского надзора на территории БАМа, проходящей по Читинской области, а также расследования преступлений, совершенных в полосе отвода, железной дороги БАМа и подследственных органам прокуратуры. Также данная прокуратура осуществляла полномочия прокуратуры по общему надзору в отношении всех отделений железной дороги, находящихся на территории области, а также непосредственно связанных с ними предприятий, организаций, учреждений. При этом надзор за соблюдением законности вышестоящими органами управления ж\д и связанных с ними

¹ Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Д. 4. Л. 1.

² Там же. Л. 1.

учреждений оставался в компетенции прокуратуры области. Также на Читинскую транспортную прокуратуру были возложены надзор за соблюдением законности деятельности транспортной милиции, расследование уголовных дел, совершенных на железнодорожном транспорте, подследственных прокуратуре, и иные полномочия. На территориях, которые не входили в компетенцию Читинской транспортной прокуратуры, полномочия в отношении Забайкальской железной дороги осуществлялись территориальными прокурорами. Особенности являлись изъятие из полномочий транспортного прокурора надзора за законностью гражданских дел и усеченный надзор за законностью рассмотрения судами уголовных дел¹.

Как видится, данные прокуратуры строились по принципу осуществления надзора исключительно за одним видом транспорта, универсальности компетенции в транспортной сфере не прослеживалось [5].

Приказом Генерального прокурора СССР от 3 января 1975 г. № 14-л была образована Улан-Удэнская транспортная прокуратура (на правах районной) с подчинением прокуратуре Бурятской АССР. В 1976 г. Улан-Удэнская транспортная прокуратура была переименована в Бурятскую транспортную прокуратуру и из нее выделена Байкальская транспортная прокуратура с дислокацией в г. Северобайкальске Бурятской АССР².

На фоне имеющихся проблем в функционировании транспортной системы, Генеральным прокурором СССР было принято решение об образовании транспортных прокуратур районного уровня во всех областях, краях и автономных республиках. Эти транспортные прокуратуры создавались за счет резерва Прокуратуры СССР³.

В развитие приказа Генерального прокурора СССР, на основании приказа прокурора РСФСР № 717-т от 10 сентября 1976 г., приказом прокурора Иркутской области № 145 от 21 сентября 1976 г. была создана Иркутская транспортная прокуратура⁴. В сентябре 1976 г. создана Московская транспортная прокуратура, которую передали в подчинение Прокуратуры г. Москвы

(приказ Генерального прокурора СССР № 416 от 3 сентября 1976 г.)⁵.

В соответствии с приказом Прокурора РСФСР № 706-ш от 10 сентября 1976 г. в составе прокуратуры Амурской области образована Свободненская транспортная прокуратура. В ноябре 1976 г. в составе прокуратуры Якутской АССР образована Якутская транспортная прокуратура⁶.

В дальнейшем, в целях усиления надзора за законностью и борьбы с преступностью на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, прокурорам союзных республик, краев, областей и городов Москвы, Ленинграда и Киева было предписано определить территориальные границы деятельности каждого транспортного прокурора, а также поднадзорные объекты [6]. Таким образом, транспортные прокуратуры стали подчиняться соответствующим территориальным прокурорам и были вновь введены в систему прокуратур Советского Союза⁷.

Указанным актом была определена компетенция транспортных прокуратур. Транспортные прокуроры осуществляли производство предварительного расследования по делам о преступлениях, совершенных:

- на вокзалах, станциях, в депо, на других предприятиях, в учреждениях и организациях железнодорожного транспорта;
- на полотне железной дороги в населенных пунктах и в полосе отвода вне населенных пунктов;
- в морских, речных портах, аэропортах, поездах, на судах и в самолетах.

Транспортным прокурорам также были подследственны дела о преступлениях, совершенных по службе должностными лицами транспорта.

Сотрудниками транспортных прокуратур осуществлялось расследование преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности и эксплуатации транспорта, простоями вагонов и судов, независимо от их ведомственной принадлежности. Расследование преступлений, совершенных на судах, находящихся вне территории СССР, производилось по месту приписки судов.

Основной формой деятельности транспортных прокуратур, естественно, было осуществ-

¹ О функциях Читинского транспортного прокурора: приказ прокурора Читинской области от 21 дек. 1974 г. № 164 // «Государево око» от Сибири до Востока / В. В. Сазонов. Иркутск, 2011. С. 105.

² Там же. С. 104.

³ Об организации транспортных прокуратур: приказ Генерального прокурора СССР от 3 сент. 1976 г. № 480-л // Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 2793. Т. 1. Оп. 3. Л. 1.

⁴ Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 2793. Т. 1. Оп. 3. Л. 2.

⁵ Прокуратура города Москвы: История до 2003 года // Прокуратура города Москвы: офиц. сайт. URL: <http://www.mosproc.ru/istorija/istorija-do-2003-goda/> (дата обращения: 01.03.2026).

⁶ Сазонов В. В. Указ. соч. С. 106.

⁷ Об организации работы транспортных прокуратур: приказ Генерального прокурора СССР от 28 февр. 1977 г. № 9 (Извлечение) // Советская прокуратура: сб. док. / отв. ред. С. А. Шишков, К. С. Павлищев. М., 1981. С. 217.

вление прокурорского надзора. В соответствии с подп. «б» п. 3 приказа Генерального прокурора СССР от 28 февраля 1977 г. «Об организации работы транспортных прокуратур» транспортные прокуратуры получили полномочия по надзору:

1) за исполнением законов организациями, предприятиями, учреждениями Министерства путей сообщения СССР, Министерства гражданской авиации СССР, пароходствами и флотами, подведомственными Министерству морского флота СССР, Министерству речного флота РСФСР, главным управлениям и управлениям речного транспорта при Советах Министров союзных республик, рыбопромысловым флотом и рыбными портами Министерства рыбного хозяйства СССР;

2) соблюдением законности в деятельности органов дознания, предварительного следствия и инспекций по делам несовершеннолетних;

3) исполнением законов в административной деятельности органов транспортной милиции;

4) соблюдением законности при рассмотрении в распорядительных заседаниях судов и в судах первой инстанции дел о хищениях грузов в крупных и особо крупных размерах, нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, правил охраны труда, о простоях вагонов и судов, должностных преступлениях работников транспорта и других дел, имеющих существенное значение для обеспечения законности на транспорте, а также надзор за исполнением судебных постановлений по этим категориям дел;

5) исполнением законов о возмещении материального ущерба, причиненного государству хищениями, недостачами, порчей грузов, бесхозяйственностью, расточительством, повреждениями и простоями транспортных средств и другими правонарушениями на транспорте.

Еще одной группой полномочий транспортных прокуроров являлось участие их в судебном процессе¹.

Также транспортные прокуроры рассматривали материалы о выселении в административном порядке граждан из домов транспортных предприятий и организаций.

В приказе от 28 февраля 1977 г. также была затронута проблема роста числа катастроф и аварий на транспорте. Так, в п. 4 указывалось, что «на места катастроф, крушений, аварий и других тяжких преступлений на транспорте выезжает ближайший прокурор или следователь,

независимо от того, территориальная или транспортная прокуратура обслуживает данный участок, и приступает к производству неотложных следственных действий». Если первым на место происшествия прибывал территориальный прокурор, то он должен был незамедлительно уведомить об этом соответствующего транспортного прокурора, которому предписывалось незамедлительно выехать на место происшествия и принять дело к своему производству.

Прокурорам союзных республик и автономных республик, краев и областей Прокурором СССР было приказано постоянно координировать работу транспортных и территориальных прокуратур. Управлениям и отделам Прокуратуры СССР было необходимо организовать дальнейшую работу с учетом образования транспортных прокуратур, а также всемерно способствовать укреплению законности на транспорте и повышению квалификации прокуроров и следователей транспортных прокуратур².

Одной из мер, направленных на усиление развития транспорта, обеспечение его функционирования, были и положения, внесенные в законодательство, регламентирующее деятельность прокуратуры СССР³.

В соответствии со ст. 12 Закона СССР от 30 ноября 1979 г. № 1162-Х «О прокуратуре СССР» (далее – Закон о Прокуратуре СССР) система органов прокуратуры состояла:

- из прокуратуры Союза ССР,
- прокуратур союзных республик, автономных республик, краев, областей, прокуратур городов, действующих на правах прокуратур областей, прокуратур автономных областей, автономных округов,
- районных, городских прокуратур.

Также в систему органов прокуратуры вошли военные прокуратуры, транспортные и другие прокуратуры, приравненные к прокуратурам областей, районным или городским прокуратурам.

В ст. 12 Закона о Прокуратуре СССР была закреплена система транспортных прокуратур – «транспортные прокуратуры на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и другие прокуратуры, образуемые Генеральным прокурором СССР, организуются и действуют на правах прокуратур областей, районных или городских прокуратур».

Как было отмечено ранее, в рассматриваемый период транспортные прокуратуры действовали

¹ Об утверждении Основ гражданского судопроизводства Союза ССР и союзных республик : Закон СССР от 8 дек. 1961 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1961. № 50. Ст. 526.

² Советская прокуратура : сб. док. / отв. ред. С. А. Шишков, К. С. Павлищев. С. 219.

³ О прокуратуре СССР : Закон СССР от 30 нояб. 1979 г. № 1162-Х // Ведомости Верховного Совета СССР. 1979. № 49. Ст. 843.

на правах прокуратур областей, районных или городских прокуратур. Следовательно, транспортные прокуратуры обладали всеми характеристиками, присущими в соответствии со ст. 16 Закона о Прокуратуре СССР прокуратурам автономных республик, краев, областей, городов, автономных областей, автономных округов, а также районным и городским прокуратурам.

Так, транспортные прокуратуры возглавлялись соответствующими прокурорами, которые имели первых заместителей и заместителей. В транспортных прокуратурах образовывались коллегии в составе прокурора, возглавлявшего прокуратуру, и других руководящих работников органов прокуратуры, персональный состав которых утверждался прокурором союзной республики по представлению транспортного прокурора. Также в транспортных прокуратурах образовывались управления и отделы, в которых имелись прокуроры управлений и отделов.

Это означает, что транспортные прокуроры обладали всем комплексом полномочий, который соответствовал областным, районным и городским прокурорам. Из этого положения следует, что, как правило, надзор за исполнением законов транспортными организациями союзного и республиканского подчинения – министерствами Союза ССР, министерствами и ведомствами союзных республик – относился к ведению прокуратур союзных республик или прокуратуры Союза ССР.

Данный Закон создал мощную правовую основу, на которой и была восстановлена централизованная система транспортных прокуратур Советского Союза.

В соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета СССР от 29 мая 1980 г. «О структуре Прокуратуры Союза ССР»¹ и изданным во исполнение этого постановления приказом Генерального прокурора СССР № 223 от 4 июля 1980 г. в составе Прокуратуры СССР был образован Отдел по надзору за исполнением законов на транспорте, который осуществлял свою деятельность в соответствии с Законом о Прокуратуре СССР, иными законодательными актами, а также Положением об Отделе, утвержденным приказом Генерального прокурора СССР от 3 апреля 1983 г.²

На Отдел были возложены следующие задачи:

1) организация и осуществление общего надзора за исполнением законов всеми орга-

низациями, предприятиями, учреждениями и должностными лицами Министерства путей сообщения, Министерства морского флота, Министерства гражданской авиации, Министерства речного флота РСФСР, главных управлений и управлений речного транспорта Советов министров союзных республик, Министерства транспортного строительства СССР при осуществлении ими строительства транспортных объектов, рыбопромыслового флота и портов, находящихся в ведении Министерства рыбного хозяйства СССР, иных ведомств по рыбному хозяйству, а также рыболовецких колхозов;

2) участие совместно с другими отделами и управлениями Прокуратуры СССР, государственными органами в разработке мер предупреждения преступлений и иных правонарушений на железнодорожном, водном и воздушном транспорте;

3) непосредственное обеспечение надзора за исполнением законов на транспорте;

4) организация и осуществление надзора за исполнением законов при производстве предварительного следствия всеми транспортными прокуратурами.

В целях выполнения возложенных на него задач Отдел проводил и участвовал в проверках работы прокуратур союзных республик и транспортных прокуратур, а также органов внутренних дел на транспорте, проверял исполнение приказов и указаний Генерального прокурора СССР, относящихся к надзору на транспорте. Также Отдел анализировал прокурорскую статистику о надзоре за следствием и дознанием, рассматривал и разрешал жалобы и заявления граждан в пределах своей компетенции.

Следовательно, снова была сформирована единая союзная система транспортных прокуратур со строгим подчинением нижестоящих прокуроров вышестоящим. Отличительной чертой, по сравнению с прежней моделью построения подсистемы транспортных прокуратур, становится возложение полномочий по руководству их деятельностью на соответствующий отдел Прокуратуры СССР, а не Главную транспортную прокуратуру, как это было до 1960 г.

Процесс специализации государственного аппарата для обеспечения безопасности и правопорядка на транспорте был системным³. В це-

¹ О структуре Прокуратуры Союза ССР: утв. Постановлением Президиума Верховного Совета СССР от 29 мая 1980 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1980. № 23. Ст. 438; 1986. № 13. Ст. 217.

² Компетенция транспортного прокурора: метод. пособие / И. Л. Шрага [и др.]. С. 9.

³ О задачах органов внутренних дел по выполнению постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 января 1980 г. № 78 «О мерах по обеспечению сохранности народнохозяйственных грузов и усилению борьбы с хищениями на железнодорожном и водном транспорте»: приказ МВД СССР от 26 марта 1980 г. № 0250 // История транспортной полиции: хронологический справочник памятных дат: справочное пособие / И. А. Потемкин, А. Ю. Климов, Т. В. Слепцова. М., 2021. С. 147–148.

лях борьбы с преступностью на транспорте была проведена реорганизация специализированных подразделений милиции. Управления транспортной милиции были преобразованы в УВД на транспорте, а линейные отделы и отделения – в линейные отделы и отделения внутренних дел на транспорте. Непосредственное руководство деятельностью этих подразделений стало осуществлять Главное управление внутренних дел на транспорте (ГУВДТ) МВД СССР [4].

Отметим, что процесс создания транспортных прокуратур на правах областных шел активно, в сжатые сроки.

Например, Средневолжская транспортная прокуратура, на правах областной, была создана на основании приказов Генерального прокурора СССР от 1 октября 1980 г. № 549-Л и приказа прокурора РСФСР от 10 октября 1980 г. № 1101-К. В ее подчинении находились 8 транспортных прокуратур на правах районных: Куйбышевская, Сызранская, Ульяновская, Пензенская, Рузаевская, Камская, Уфимская, Стерлитамакская¹.

Также, на основании указанного приказа Генерального прокурора СССР от 1 октября 1980 г. № 549-Л «Об организации прокуратуры», на правах областной была создана Восточно-Сибирская транспортная прокуратура, с подчинением ей на правах районных Иркутской (г. Иркутск), Тайшетской (г. Тайшет), Бурятской транспортных прокуратур (г. Улан-Удэ)². Аналогичный по содержанию приказ был издан и прокуратурой РСФСР³. К концу 1980 г. в ведении Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры было уже четыре районных транспортных прокуратуры (добавилась Братская транспортная прокуратура).

Как видим, количество подчиненных областным районных транспортных прокуратур было разным.

Областные транспортные прокуратуры были образованы в соответствии со структурой общесоюзной железнодорожной сети (включавшей 32 железные дороги), за исключением Молдавской железной дороги. На БАМе надзор стала осуществлять соответствующая областная транспортная прокуратура БАМа.

Численность работников областных транспортных прокуратур была небольшой. Так,

штат Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры был утвержден в количестве 18 единиц и состоял:

- из прокурора, заместителя прокурора;
- старшего помощника прокурора и помощника прокурора по общему надзору;
- начальника следственного отдела, прокурора отдела, следователя по особо важным делам и старшего следователя;
- старшего помощника по надзору за рассмотрением уголовных и гражданских дел в судах;
- старшего помощника по кадрам и контролю исполнения;
- начальника особого и общего сектора⁴.

Усматривается четкое выделение трех основных направлений деятельности транспортной прокуратуры: общий надзор, уголовное преследование, надзор за рассмотрением уголовных и гражданских дел в судах.

Численность транспортных прокуратур на правах районных увеличивалась за счет оптимизации имеющихся и создания новых подразделений.

В мае 1981 г. была упразднена Усть-Кутская транспортная прокуратура и образована Осетровская транспортная прокуратура (г. Усть-Кут)⁵. В январе 1982 г. была организована Тиксинская транспортная прокуратура (пос. Тикси, Якутская АССР)⁶.

В силу реализации линейного принципа организации деятельности, проводились мероприятия по переподчинению транспортных прокуратур на правах районных. Так, приказом Генерального прокурора СССР от 2 июля 1982 г. № 583-л Якутская транспортная прокуратура перешла из ведения Байкало-Амурской транспортной прокуратуры в подчинение Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры⁷.

Этот процесс интересен тем, что он наглядно демонстрирует необходимость решения коллизионных вопросов разграничения компетенции областных транспортных прокуратур. Это было связано с экстерриториальным (линейным) принципом организации деятельности поднад-

¹ Центральный государственный архив Самарской области. Ф. Р-3576, 1980. Оп. 3. Л. 3.

² Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

³ Приказ Прокуратуры РСФСР от 30 октября 1980 г. № 1205-Ш // Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Д. 1. Л. 3.

⁴ Приказ прокурора РСФСР от 10 октября 1980 г. № 1090-ш // Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Т. 1. Оп. 1. Л. 1.

⁵ Об организации прокуратуры : приказ прокурора СССР от 5 мая 1981 г. № 336-л // Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Д. 4. Л. 1.

⁶ Об организации прокуратуры : приказ прокурора СССР от 25 янв. 1982 г. № 43-л // Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Д. 4. Л. 2.

⁷ Приказ Генерального прокурора СССР от 2 июля 1982 г. № 583-л // Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Д. 4. Л. 3.

зорных им предприятий и организаций транспортной сферы¹.

Отметим, что в союзных республиках, на территории которых отсутствовали областные транспортные прокуратуры, районные транспортные прокуратуры подчинялись прокурорам соответствующих республик (Литовской, Киргизской, Таджикской, Армянской, Туркменской и Эстонской)².

Поэтому особенностью организации деятельности общесоюзной системы транспортной прокуратуры в этот период являлось наличие районных транспортных прокуратур, подчиненных прокурорам республик Союза ССР.

Выводы

Восстановление транспортной прокуратуры осуществлялось на основе директивных актов высших органов государственной власти СССР. Правовым основанием для возрождения единой общесоюзной системы транспортных прокуратур стал Закон СССР от 30 ноября 1979 г. № 1162-Х «О прокуратуре СССР».

Процесс восстановления единой централизованной системы транспортных прокуратур в СССР в период 1970–1980 гг. не был одномоментным и имел поэтапный характер.

1-й этап – 1974–1979 гг. Активное восстановление транспортных прокуратур на правах районных. Транспортные прокуратуры первоначально начали воссоздаваться в связи с интенсификацией строительства БАМа. С 1976 г., за счет резерва Прокуратуры СССР, транспортные прокуратуры основного звена на правах районных начали функционировать в целом по Союзу СССР.

2-й этап – 1980 г. Воссоздание единой централизованной системы транспортных прокуратур, что получило закрепление в Законе о Прокуратуре СССР. Формирование двухзвенной системы транспортных прокуратур: на правах районных и областных. Процесс оформления единой системы транспортных прокуратур завершился учреждением Отдела по надзору за исполнением законов на транспорте Прокуратуры СССР.

Существенным фактором, влиявшим на темпы развертывания органов специализированного надзора, являлась не столько нормативная неопределенность, сколько инфраструктур-

но-логистическая разобщенность поднадзорных объектов. Непросто шел процесс размежевания компетенции с территориальными прокурорами, что следует из архивных документов.

Воссозданная модель организации специализированного прокурорского надзора на транспорте не являлась механическим повторением системы, существовавшей в СССР до 1960 г. ■

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гавриленко А. А., Юсовских Е. О. К вопросу о восстановлении транспортной прокуратуры в СССР // Сибирский юридический вестник. 2012. № 1(56). С. 3–11.
2. Диканова Т. А., Изгагина Т. Ю. Транспортные прокуратуры в доперестроечное время // Законность. 2022. № 2(1048). С. 16–21.
3. Компетенция транспортного прокурора : метод. пособие / И. Л. Шрага [и др.] ; Всесоюзный институт по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности. М. : [б. и.], 1986. 82 с.
4. Потемкин И. А., Климов А. Ю., Слепцова Т. В. История транспортной полиции: хронологический справочник памятных дат : справ. пособие. М. : Проспект, 2021. 224 с.
5. Сазонов В. В. «Государево око» от Сибири до Востока. Иркутск, 2011. 360 с.
6. Советская прокуратура : сб. док. / отв. ред. С. А. Шишков, К. С. Павлищев. М. : Юрид. лит., 1981. 288 с.

REFERENCES

1. Gavrilenko A.A., Yusovskikh E.O. K voprosu o vosstanovlenii transportnoy prokuratury v SSSR [On the issue of restoration of the transport prosecutor's office in the USSR]. *Sibirskiy yuridicheskiy vestnik* [Siberian Law Herald], 2012, no. 1 (56), pp. 3-11. (in Russian).
2. Dikanova T.A., Izgagina T.Yu. Transportnye prokuratury v doperestroichnoe vremya [Transport prosecutor's offices in the pre-perestroika period]. *Zakonnost'* [Legality], 2022, no. 2 (1048), pp. 16-21. (in Russian).
3. Shraga I. L. [et al.]. *Kompetentsiya transportnogo prokurora : metodicheskoe posobie* [Competence of the transport prosecutor]. Methodological manual. Moscow, 1986, 82 p. (in Russian).
4. Potemkin I.A., Klimov A.Yu., Sleptsova T. V. *Istoriya transportnoy politsii: khronologicheskii spravochnik pamyatnykh dat* [History of transport police: chronological reference book of memorable dates]. Reference manual. Moscow, Prospekt, 2021, 224 p. (in Russian).
5. Sazonov V.V. «Gosudarevo oko» ot Sibiri do Vostoka [The "Sovereign's Eye" from Siberia to the East]. Irkutsk, 2011, 360 p. (in Russian).
6. *Sovetskaya prokuratura* [Soviet prosecutor's office]. Collection of documents. Eds. S.A. Shishkov, K.S. Pavlishchev. Moscow, Yurid. lit. Publ., 1981, 288 p. (in Russian).

Статья поступила в редакцию 14.04.2026; одобрена после рецензирования 24.04.2026; принята к публикации 08.05.2026

Received on 14.04.2026; approved on 24.04.2026; accepted for publication on 08.05.2026

Гавриленко Артем Александрович – старший преподаватель кафедры судебного права, Юридический институт, Иркутский государственный университет (Россия, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1), ORCID: 0009-0002-6210-3155, РИНЦ Author ID: 525331, e-mail: veritas777@yandex.ru
Gavrilenko Artem Alexandrovich – Senior Lecturer of the Department of Judicial Law, Law Institute, Irkutsk State University (1, K. Marx st., Irkutsk, 664003, Russian Federation), ORCID: 0009-0002-6210-3155, RSCI Author ID: 525331, e-mail: veritas777@yandex.ru

¹ Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Ед. хр. 4. Л. 4.

² О некотором изменении приказа Генерального прокурора СССР № 46 от 5 ноября 1980 г. : приказ Генерального прокурора СССР от 13 апр. 1982 г. № 46 // Государственный архив Иркутской области. Ф. Р 3474. Оп. 1. Д. 5. Л. 9.