



оригинальная статья

<https://elibrary.ru/wzchrt>

История становления системы народных прокуратур железных дорог КНР

Гавриленко Артем Александрович

Иркутский государственный университет, Россия, Иркутск

eLibrary Author SPIN: 2791-2299

<https://orcid.org/0009-0002-6210-3155>

616661@mail.ru

Аннотация: В статье рассмотрена проблема становления и развития системы народных прокуратур железных дорог КНР. Цель – провести анализ истории учреждения развития народных прокуратур железных дорог (транспортных прокуратур) в КНР в период 1949–1987 гг. Актуальность темы обусловлена отсутствием исследований на данную тематику в юридической литературе, а также тем, что этот институт был создан при непосредственном восприятии опыта его организации в СССР. Специализированные прокуратуры КНР для надзора за транспортной сферой были учреждены в 1953 г. в целях обеспечения соблюдения законности на транспорте и привлечения нарушителей к ответственности. Народные прокуратуры железных дорог были призваны обеспечить реализацию первого пятилетнего плана развития народного хозяйства КНР, процесс индустриализации, в котором транспорту отводилась значительная роль. Их последующее упразднение и восстановление было связано с общими процессами государственного строительства, на которые в значительной мере оказывало влияние восприятие / невосприятие опыта СССР, а также внутренние политические процессы, результаты восстановления и развития транспортной сферы. Сделан вывод о том, что учет и использование исторического опыта развития института народных прокуратур железных дорог КНР представляет существенный интерес для нашей страны, прежде всего, как пример развития оригинального советского органа прокуратуры, воспринятого за рубежом. Изучение динамики развития специализированного органа прокуратуры в транспортной сфере (с учетом единой исходной модели) может быть использовано при принятии решений о развитии и совершенствовании деятельности транспортных прокуратур в России.

Ключевые слова: история КНР, надзор за транспортом в КНР, прокуратура, народная прокуратура КНР, транспортная прокуратура, народные прокуратуры железных дорог КНР

Цитирование: Гавриленко А. А. История становления системы народных прокуратур железных дорог КНР. *Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Гуманитарные и общественные науки.* 2025. Т. 9. № 3. С. 442–452. <https://doi.org/10.21603/2542-1840-2025-9-3-442-452>

Поступила в редакцию 16.05.2025. Принята после рецензирования 18.06.2025. Принята в печать 30.06.2025.

full article

History of Railway Transport Procuratorates in China

Artem A. Gavrilenko

Irkutsk State University, Russia, Irkutsk

eLibrary Author SPIN: 2791-2299

<https://orcid.org/0009-0002-6210-3155>

616661@mail.ru

Abstract: Chinese railways are controlled by a system of People's Procuratorates. The article describes its development in 1949–1987. The People's Procuratorate for railway transport was based on the Soviet experience. It was established in 1953 in order to prevent violations on transport and ensure the implementation of the first five-year plan since railroads played a major role in the national economy and industrialization. Its subsequent abolition and re-establishment were related to the internal political processes, as well as to China's relations with the USSR. The history of Railway Transport Procuratorates is an interesting example of interpreting the original Soviet system of procuratorates. The Chinese model of a specialized transport procuratorate may be used to develop and improve the current system of railway transport in Russia.

Keywords: Chinese history, transportation supervision in China, people's procuratorates, people's procuratorates in China, transport people's procuratorates, railway transport people's procuratorates in China

Citation: Gavrilenko A. A. History of Railway Transport Procuratorates in China. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki*, 2025, 9(3): 442–452. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/2542-1840-2025-9-3-442-452>

Received 16 May 2025. Accepted after review 18 Jun 2025. Accepted for publication 30 Jun 2025.

Введение

Проблема становления и развития системы народных прокуратур железных дорог в Китайской Народной Республике (КНР) в отечественной литературе освещения не получила. Важность исторического анализа эволюции народных прокуратур железных дорог КНР обусловлена тем, что они формировались, как и иные органы власти и управления КНР, при непосредственном участии советских специалистов [1, с. 323]. Очень точно отмечено, что организация высших органов государственной власти и управления КНР осуществлялась по единым началам с аналогичными государственными органами СССР [2, с. 103]. Поэтому, как и в СССР, принятие решения об учреждении народных прокуратур железных дорог в КНР, также как и их дальнейшее развитие, было обусловлено двумя ключевыми факторами: формированием народной прокуратуры КНР и ролью транспорта.

Наравне с Россией железнодорожный транспорт в КНР имеет важнейшее значение как опора народного хозяйства и базовая отрасль экономики. Железные дороги выступают связующим элементом всего экономического пространства государства. Они соединяют административные единицы провинциального уровня, кроме того, являются артериями, посредством которых осуществляется активное внешнеэкономическое взаимодействие в целях интеграции в глобальную экономическую систему.

История развития железнодорожного транспорта КНР представляет значительный интерес, т. к. именно эта сфера экономики предопределила экономическое и пространственное развитие КНР, стала фактором укрепления его территориальной целостности и способствовала формированию международного влияния. Установлено, что железнодорожный транспорт Китая выступил в качестве важнейшего экономического драйвера экономики КНР с момента ее образования [3, с. 6].

Как отмечалось выше, становление и развитие системы органов народной прокуратуры в КНР осуществлялось в значительной степени под влиянием модели построения прокуратуры в Советском Союзе [4, с. 16–24]. В то же время это не исключало изначального наличия специфики организации и функций, а с распадом СССР эти особенности начали проявляться более значимо.

Цель работы – провести анализ истории учреждения развития народных прокуратур железных дорог (транспортных прокуратур) в КНР в период 1949–1987 гг. Задачи исследования:

1) изучение предпосылок создания специализированных прокуратур в транспортной сфере, влияние образования КНР и потребности в централизованном правовом надзоре;

2) исследование основных нормативных источников, регламентировавших деятельность специализированных прокуратур и ее трансформацию в контексте происшедших государственных преобразований в рассматриваемый период;

3) установление корреляционных связей между реорганизацией специализированных прокуратур и изменениями в организации народной прокуратуры и транспортной системы.

Методы и материалы

Методологической основой исследования являются методы познания, в том числе диалектический, историко-правовой, системный и сравнительно-правовой методы, что дает возможность провести анализ становления и развития народных прокуратур железных дорог КНР в рассматриваемый период. Материал исследования – нормы законодательства КНР, научные работы и статьи исследователей.

Результаты

В настоящей работе рассмотрена проблема становления и развития системы народных прокуратур железных дорог КНР. Выявлены закономерности процесса создания и эволюции народных прокуратур железных дорог КНР в период 1949–1987 гг., в том числе в контексте рецепции опыта советской организационной модели транспортных прокуратур; определены роли народных прокуратур железных дорог в обеспечении законности, укреплении государственного контроля над стратегической транспортной отраслью и адаптации к политико-экономическим изменениям в Китае; выявлены ключевые этапы развития народных прокуратур железных дорог и связь с процессами, происходящими в государстве, а также вклад народных прокуратур железных дорог в стабилизацию железнодорожной системы и их роль в формировании сложившейся правовой инфраструктуры КНР.

Предпосылки организации и становления народных прокуратур железных дорог в КНР (1949–1953 гг.)

Длительное время в китайских исследованиях отсчет учреждения прокуратуры велся с момента создания КНР в 1949 г. Но в настоящее время распространенной стала точка зрения, согласно которой на территории Китая исходным пунктом для прокуратуры стало принятие в 1906 г. Закона об организации суда Дали "大理院审判编制法", который предусматривал учреждение прокуратур при каждом уровне судебной системы. Существовала четырехзвенная система органов прокуратуры, включавшая центральную, высшую местную, местную и низшую прокуратуры, процесс формирования которых на местном уровне завершился к апрелю 1911 г.¹

Помимо этого, имеется точка зрения, согласно которой прообразом прокуроров были цензоры, должности которых существовали со времен династии Западная Чжоу (1045–770 гг. до н.э.).

В начале XX в. в отношениях СССР и Китая транспорт играл ключевую роль. Конфликты на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) были одной из важнейших причин последовавшего разрыва дипломатических отношений между странами, равно как и их восстановления [5, с. 81].

Единая (для будущей КНР) система прокуроров начала формироваться, как официально признано, в Китайской Советской Республике в Жуйцзине (Ruijin, 瑞金)². Прокуроры должны были осуществлять деятельность при судебных отделах уровня провинции (главный прокурор) и уезда (прокурор), но на районном уровне эти должности не были предусмотрены³.

Одной из первых предпосылок для создания специализированных прокуратур стало учреждение в 1932 г. военных прокуратур, но единая их система в тот период создана не была, что было связано с внутренними противоречиями на территории Китая и начавшейся войной с Японией.

Использование советского опыта государственного строительства в КНР было связано с тем, что в июне 1949 г. Мао Цзэдун сформулировал ключевой тезис выстраивания взаимоотношений с СССР

на ближайшие годы: «держаться одной стороны..., т.е. объединившись с Советским Союзом... образовать международный единый фронт»⁴.

Во вступительной речи на первой сессии Народного политического консультативного совета Китая Мао Цзэдун, говоря о стоящих перед Китайской Народной Республикой задачах, в том числе указал на необходимость интенсивного развития экономики «твердо отстаивать демократическую диктатуру народа и спланироваться с нашими международными друзьями, и мы сможем быстро одержать победу на экономическом фронте» [6, с. 4], а также бескомпромиссную борьбу с оппозицией: «Пусть содрогаются перед нами внутренние и внешние реакционеры» [Там же, с. 5].

В принятом по результатам данной сессии первом конституционном документе КНР – Общей программе Народного политического консультативного совета Китая – отражалась направленность на централизацию власти (ст. 33), важность восстановления и развития экономики (ст. 26). Предшествовавшие войны нанесли существенный ущерб одному из важнейших драйверов грядущего роста экономики – транспорту. Учитывая роль железных дорог в восстановлении и последующем развитии экономики, государство сосредоточилось на выделении всех необходимых для железнодорожного строительства ресурсов (ст. 36). Происходящие процессы должны были реализовываться при строгом выполнении возложенных на государственные органы и их должностных лиц обязанностей. В противном случае народные судебные и подконтрольно-надзорные органы должны были привлекать нарушителей к ответственности (ст. 19) [7, с. 88–90]. Важнейшая роль в обеспечении законности отводилась народной прокуратуре.

На этой сессии был принят Закон от 27 сентября 1949 г. об организации Центрального Народного Правительства Китайской Народной Республики, который сыграл важную роль в становлении прокуратуры КНР⁵. В законе было предусмотрено, что прокуратура, наряду с судом и другими органами государственной власти и управления, является самостоятельным органом государства. Согласно

¹ 朱丽欣 "中国检察事业发展史". (Лисинь Чжу. История развития прокуратуры Китая). URL: <https://cn.ambafrance.org/IMG/docx/-4.docx> (accessed 13 Apr 2025).

² 刘志成人民检察职权的历史演进 (Лю Чжичэн. Историческая эволюция народной прокуратуры). URL: http://www.spp.gov.cn/spp/zd gz/201111/t20111121_24135.shtml (accessed 13 Apr 2025).

³ Временные правила об организации судебных отделов и судопроизводства от 9 июня 1932 г. Справочные материалы по истории государства и права Китая. Раздел новейшей истории. Вып. 2, Пекин, 1954. *Советские районы Китая. Законодательство Китайской Советской Республики, 1931–1934*, ред. Л. М. Гудошников. М.: Наука, 1977. С. 118.

⁴ Мао Цзэдун. О демократической диктатуре народа К 28-й годовщине основания Коммунистической партии Китая (30 июня 1949 г.). URL: <http://library.maoism.ru/demdic.htm> (дата обращения: 13.04.2025).

⁵ Закон об организации Центрального народного правительства Китайской Народной Республики от 27.09.1949. URL: <https://law.pkulaw.com/chinalaw/7dd64bed613518abdbf.html> (accessed 13 Apr 2025).

ст. 5 этого Закона, Управление Верховной народной прокуратуры образовывалось Центральным Народным правительственным Советом в качестве высшего органа прокуратуры в государстве. Также Центральному Народному Правительственному Совету принадлежали полномочия по назначению и смещению Генерального прокурора Управления Верховной народной прокуратуры, его заместителей и членов⁶.

Впоследствии происходило развитие организационной структуры народной прокуратуры. 22 октября 1949 г. Управление Верховной Народной Прокуратуры было преобразовано в Верховную Народную Прокуратуру [8, с. 45]. Верховной народной прокуратурой осуществлялся высший прокурорский надзор за строгим соблюдением законов как правительственными органами, так и государственными служащими, а также гражданами всей страны.

Таким образом, с момента своего образования прокуратура КНР была наделена достаточно широкими полномочиями в сфере обеспечения законности и борьбе с преступлениями врагов «диктатуры народной демократии».

Далее последовало уточнение организационных основ деятельности Верховной народной прокуратуры. В 1951 г. было принято Временное положение о Верховной народной прокуратуре Центрального народного правительства (обнародованы Центральным народным правительством КНР 4 сентября 1951 г.). В статьях 2 и 3 этого акта было установлено, что Верховная народная прокуратура состоит в прямом подчинении Центрального народного правительственного совета, является высшим органом прокуратуры, ответственным за осуществление высшего прокурорского надзора за строгим соблюдением законов, и непосредственно осуществляет руководство деятельностью нижестоящих народных прокуратур.

Положение устанавливало, что во главе Верховной народной прокуратуры стоит Председатель или Генеральный прокурор, назначаемый Центральным Народным Правительственным Советом. У Генерального прокурора имелось от двух до трех заместителей, назначаемых тем же Советом. Кроме того, в состав Верховной народной прокуратуры входило 11–17 членов, также назначаемых Центральным Народным Правительственным Советом.

Генеральный прокурор, его заместители и члены прокуратуры составляли Коллегию Верховной народной прокуратуры, которая, заседа под председательством Генерального прокурора один раз в месяц, определяла политическое направление деятельности прокуратуры и разрешала другие важные вопросы.

Следовательно, Генеральный прокурор осуществлял свое руководство коллегиально. В то же время при отсутствии единства мнений в коллегии решение Генерального прокурора имело определяющее значение. Аналогично было организовано функционирование территориальных прокуратур⁷.

В то же время процесс формирования прокурорской системы был очень медленным, что было связано с кадровыми проблемами, отсутствием опыта организации прокурорской деятельности, сложной внутренней обстановкой [9, с. 208]. В районах, где органы прокуратуры еще не были созданы, их полномочия выполнялись органами общественной безопасности под руководством вышестоящего прокурора [10, с. 57].

Становление народных прокуратур железных дорог в КНР и их ликвидация (1953–1957 гг.)

К 1953 г. был разработан и принят План развития народного хозяйства КНР 1953–1957 гг. (Первый пятилетний план развития национальной экономики)⁸. В ходе реализации плана первой пятилетки была выполнена основная работа по социалистическому преобразованию экономики государства. Данным актом предусматривалось форсированное промышленное развитие, в том числе включавшее создание развитой транспортной системы, а также как восстановление старых, так и создание новых транспортных артерий. Например, железной дороги «Баоцзи-Чэнду», которая стала линией, обеспечившей сообщение между северо-западной и юго-западной частями КНР. Данный проект, наряду с иными, реализовывался при непосредственном участии СССР⁹.

Ранее уже упоминалось о негативной роли проблемы управления КВЖД в выстраивании взаимоотношений между СССР и Китаем. Еще в 1945 г. было подписано соглашение, согласно которому за счет объединения КВЖД и Южно-Маньчжурской железной дороги была образована Китайская Чанчуньская железная дорога, находившаяся в совместном

⁶ Заметим, что в первые годы существования КНР органы прокуратуры именовались управлениями народной прокуратуры.

⁷ 中央人民政府最高人民檢察署暫行組織條例 (Временное положение о Верховной народной прокуратуре Центрального народного правительства (обнародованы Центральным народным правительством КНР 4 сентября 1951 г.) (утратило силу)). URL: <https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/> (accessed 13 Apr 2025).

⁸ 一五计划 (1953–1957年) (План развития народного хозяйства КНР (1953–1957 гг.)). URL: <https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjfgzh/202112/P020211214370085847910.pdf> (accessed 13 Apr 2025).

⁹ 李富春 关于发展国民经济的第一个五年计划的报告 (Ли Фучунь. Доклад о первом пятилетнем плане развития народного хозяйства). URL: http://www.hprc.org.cn/wxzl/wxysl/wnj/diuyigewnjh/200907/t20090728_3954113_1.html (accessed 13 Apr 2025).

управлении обоих государств¹⁰. Роль данной транспортной артерии такова, что одновременно с заключением Договора о дружбе, союзе и взаимной помощи между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Народной Республикой 14 февраля 1950 г. было подписано соглашение, позволившее в дальнейшем окончательно разрешить проблему по одному из наиболее спорных вопросов между государствами – управлению Китайской Чанчуньской железной дорогой¹¹. Окончательно она перешла китайскому правительству в 1952 г.¹²

После длительных военных действий страна переходила на мирное строительство. Необходимо было как восстановление разрушенных железных дорог, так и активное строительство новых [11, с. 25], создание необходимой им инфраструктуры. Все эти мероприятия происходили при непосредственном участии советских специалистов [12, с. 179]. Железнодорожный транспорт должен был стать одним из драйверов развития экономики КНР. Исходя из советского положительного опыта и были приняты решения по организации деятельности специализированных прокуратур в транспортной сфере. Ведь, как и в СССР 1930-х гг., когда было принято решение о создании специализированных прокуратур в области транспорта, перед КНР стояли задачи существенной интенсификации развития экономики государства, что требовало обеспечения бесперебойного функционирования, прежде всего, железных дорог, а также их интенсивного развития.

Первый пятилетний план развития национальной экономики являлся выражением идеи создания «Нового Китая», согласно которой страна вступила в социалистическую трансформацию, для чего предусматривалось интенсивное экономическое строительство.

Руководствуясь опытом СССР как государства с развитой системой управления и контроля за железными дорогами, с учетом национальной специфики, понимая важность транспортных артерий для становления нового государства, в 1953 г. Верховная народная прокуратура приступила к планированию создания специализированных органов правосудия и прокурорского надзора за транспортной сферой, которые были призваны обеспечить как безопасность на транспорте, так и выполнение плана первой пятилетки.

Учреждение специализированных прокуратур железных дорог, как и в Советском Союзе, следовало за созданием системы специализированных транспортных судов. Так в мае 1953 г. в целях обеспечения развития промышленных и горнодобывающих районов решением Второй национальной конференции по судебной работе был создан опытный транспортный суд в системе железнодорожного и водного транспорта. Как следствие, в «Отчете о прокурорской работе и текущих руководящих принципах и задачах прокурорской работы», представленном партийной группой Верховной народной прокуратуры в ЦК КПК, содержалось предложение о постепенном создании специальной прокуратуры промышленного и горнодобывающего районов и железнодорожного и водного транспорта, получившее одобрение ЦК КПК [13, с. 178].

16 октября 1953 г. в КНР одновременно были созданы специализированный суд на железной дороге и специализированная прокуратура «вдоль железной дороги Тяньцзинь».

Учреждение специализированных народных прокуратур в транспортной сфере должно было способствовать окончательному закреплению общегосударственной централизации управления, как следствие, минимизировать влияние местных региональных элит и учитывать особенности организации построения системы управления железных дорог (линейность).

Важнейшей вехой для развития специализированных прокуратур можно считать вторую Национальную конференцию прокурорских работников, прошедшую в Пекине 17 марта – 10 апреля 1954 г.

Конференция сыграла большую роль в деле дальнейшего развития народной прокуратуры КНР, т. к. ее итогом была разработка важнейших принципов прокурорской работы для нового этапа развития страны. В результате была принята «Резолюция второй Национальной конференции прокурорских работников», в которой содержались предложения в сфере совершенствования организации народной прокуратуры на всех уровнях развития прокуратуры провинций и выше. Отдельное внимание было уделено развитию народных прокуратур в городах, промышленных и горнодобывающих районах. Также содержалось предложение о создании системы специализированных органов народной прокуратуры железнодорожного и водного транспорта.

¹⁰ Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой о Китайской Чанчуньской железной дороге от 14.08.1945. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/247850-soglashenie-mezhdu-soyuzom-sovetskih-sotsialisticheskikh-respublik-i-kitayskoy-respublikoy-o-kitayskoy-chanchunskoy-zheleznoy-doroge-14-avgusta-1945-g> (дата обращения: 13.04.2025).

¹¹ Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Народной Республикой о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем от 14.02.1950. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901757481> (дата обращения: 13.04.2025).

¹² Советско-китайское коммюнике о передаче Китайской Чанчуньской железной дороги правительству Китайской Народной Республики. 15 сентября 1952 г. URL: <https://istmat.org/node/54252> (дата обращения: 13.04.2025).

Положения Резолюции были учтены при принятии Конституции КНР 1954 г.¹⁵

20 сентября 1954 г. прошла первая сессия Всекитайского Собрания Народных Представителей (ВСНП) Китайской Народной Республики, на которой была принята Конституция КНР. Суду и прокуратуре был посвящен раздел 6 главы II Основного закона, детально регламентировавший организационные основы деятельности прокуратуры. В данном разделе Конституции 1954 г. была предусмотрена система как местных, так и специализированных прокуратур. Статья 81 Конституции КНР 1954 г. закрепляла полномочия местных народных прокуратур и специальных народных прокуратур, осуществлявших надзор в пределах, установленных законом. При этом устанавливалась и вертикаль подчинения местных и специализированных прокуратур вышестоящим народным прокуратурам и Верховной народной прокуратуре¹⁴.

Прокуратуре была отведена существенная роль в обеспечении построения «Нового Китая», т. к. на следующий день после принятия Конституции КНР (21 сентября 1954 г.) первой сессией ВСНП был принят «Закон об организации Народной прокуратуры». Согласно этому закону, в КНР была учреждена Верховная народная прокуратура, местные и народные прокуратуры различных ступеней и специальные народные прокуратуры¹⁵. В ст. 1 данного закона указывалось, что основы организации специализированной народной прокуратуры должны определяться соответствующим актом Всекитайского собрания народных представителей. Необходимо отметить, что поиск в доступных источниках акта, к которому отсылает «Закон об организации Народной прокуратуры», результатов не дал.

Несмотря на данный факт, в целом итоги Конференции, воспринятые законодателем в Конституции КНР 1954 г. и органическом законе 1954 г., стали отправной точкой для учреждения и динамичного развития специализированных прокуратур.

В отечественной литературе 1954 г. называют исходным для начала функционирования прокуратуры в КНР [14, с. 204]. С учетом приведенных выше фактов это не в полной мере соответствует действительности. Органы прокуратуры в КНР зарождаются раньше. Если говорить более точно, то с 1954 г. начинает действовать общегосударственная национальная система органов прокуратуры КНР.

К концу 1954 г. при управлениях (бюро) железных дорог было создано в общей сложности девять специализированных прокуратур, а ввиду реорганизации Верховной народной прокуратуры (исключение наименования Управление) было изменено наименование и народных прокуратур железных дорог (ранее именовавшихся управления народных прокуратур железных дорог).

Базовыми для дальнейшего развития народных прокуратур железных дорог стали Пекинское (бывшее Тяньцзиньское), Шанхайское и Харбинское бюро железных дорог. В январе 1955 г. Верховная народная прокуратура учредила народные прокуратуры водного транспорта, а в некоторых местностях были одновременно созданы народные прокуратуры железных дорог и водного транспорта. В 1955 г. в 16 управлениях железной дороги (например, Пекин) были созданы народные прокуратуры железных дорог (управлений железных дорог), а в 20 отделениях железнодорожных дорог организованы народные прокуратуры железных дорог низшего звена¹⁶.

Позднее начинает функционировать трехуровневая система народных прокуратур железных дорог: народные прокуратуры железных дорог и водного транспорта на уровне управлений железных дорог в Пекине, Тайюане, Шэньяне, Харбине, Цзилине, Цзиньчжоу, Цицикаре, Цзинане, Шанхае, Гуанчжоу, Лючжоу, Чэнду, Ланьчжоу, в 15 железнодорожных бюро, таких как Чжэнчжоу и Куньмин, народные прокуратуры железных дорог этих бюро, а в 50 железнодорожных отделениях низовые народные прокуратуры железных дорог. К концу 1956 г. общее число прокуратур железнодорожного и водного транспорта достигло 101 [15].

Существенное значение для дальнейшего развития правовой науки имел VIII Всекитайский съезд Коммунистической партии Китая, на котором первоначально было подтверждено дальнейшее использование советского опыта социалистического строительства и советских специалистов [16, с. 8].

Характерной особенностью организации прокуратуры в КНР являлась ее коллегиальность, т. к. основные вопросы деятельности органов прокуратуры обсуждались на их комитетах и советах. Сотрудниками прокуратуры могли быть исключительно члены партии. В прокуратурах действовали партийные группы. Также обратим внимание

¹⁵ 徐向春：铁路运输检察体制改革（Сюй Сянчунь：Реформа системы надзора за железнодорожным транспортом）. URL: http://www.spp.gov.cn/flyj/201506/t20150626_100302.shtml (accessed 13 Apr 2025)

¹⁴ Конституция КНР 1954 г. In: Зеленов М. В. *Китай 1946–2011*. СПб.: ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2012. С. 55.

¹⁵ 中华人民共和国人民检察院组织法[失效]（Закон об организации Народной прокуратуры КНР от 21.09.1954）（утратил силу）. URL: http://www.pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Gid=176635 (accessed 13 Apr 2025).

¹⁶ 徐向春：铁路运输检察体制改革（Сюй Сянчунь....

на то, что надзор за гражданским судопроизводством прокуратура не осуществляла¹⁷.

Однако функционировала система специализированных прокуратур КНР на транспорте недолго. В 1957 г. в КНР начался очередной этап обострения внутривластной борьбы. Он привел к существенному изменению политических установок и политической практики КПК КНР в сфере государственно-правового строительства.

Начало данного курса было положено в период «необычной весны», когда было продемонстрировано движение к безбоязненной критике в работе государственного и партийного аппарата [17, с. 30]. Летом – осенью 1957 г. произошло существенное изменение курса, получившее окончательное оформление в решениях III пленума ЦК КПК КНР, окончательно отраженное в лозунге Мао Цзэдуна *Покончить с суевериями* в отношении советского опыта [18, с. 297]. В конце 1957 г. были сняты с постов и отнесены к числу «пролезших в партию правых элементов» руководящие работники Верховного народного суда и Верховной народной прокуратуры, Министерства контроля КНР [17, с. 32]. Аналогичные процессы прошли и на уровне ниже в отношении работников судебных и прокурорских органов провинций и автономных областей, Пекина и Шанхая. В результате сформировался дефицит юридических кадров, с которым боролись посредством подготовки «народных юристов» на краткосрочных курсах, которые правильно понимали «политическую линию и курс» [19, с. 34–35].

Помимо этого, на принятие последующих решений очевидно сказались и процессы, произошедшие в СССР. Ввиду значительного сокращения числа преступлений на транспорте в феврале 1957 г. была ликвидирована система транспортных судов¹⁸.

Позитивно оценивались и результаты реализации задач первой пятилетки в транспортной сфере, т.к. требования к развитию железных дорог в совокупности удовлетворялись [20, р. 36].

Как следствие описанных предшествовавших событий, постановлением Государственного Совета КНР «О ликвидации особых судов на транспорте» от 9 августа 1957 г. специализированные суды на железнодорожном и водном транспорте были упразднены. В постановлении говорилось,

что Государственный совет утверждает доклад Министерства юстиции о ликвидации судов на железнодорожном и водном транспорте и соглашается ликвидировать уже образованные 19 судов на железнодорожном и водном транспорте и, кроме того, постановляет: «После ликвидации транспортных судов обычные уголовные дела, относящиеся к транспорту, рассматриваются низовыми судами в зависимости от места возникновения дела. Уголовные дела, представляющие непосредственную угрозу для транспорта, рассматриваются теми народными судами средней ступени, в районе которых находятся управления или отделения управлений транспортной системы»¹⁹ (*прим.* – перевод автора статьи).

В связи с этим обратим внимание на непосредственную взаимосвязь процессов реорганизации системы специализированных транспортных судов в СССР и КНР, во многом обусловленную влиянием представителей советской правовой школы на построение системы государственного аппарата КНР, а также на формирование системы органов прокуратуры [21].

Позднее Верховная народная прокуратура представила в Центральный комитет КПК предложения об упразднении прокуратуры железнодорожного и водного транспорта²⁰. С 15 сентября 1957 г. система специализированных железнодорожных прокуратур КНР была ликвидирована. К числу причин упразднения прокуратур железнодорожного и водного транспорта были указаны следующие:

- 1) небольшая средняя нагрузка специализированных прокуратур, в сравнении с местными прокуратурами;
- 2) незначительная специфика дел, вытекающих из транспортной сферы, и, следовательно, возможность их рассмотрения в местных судах;
- 3) усиление роли местного политического руководства и местных прокуратур.

В отличие от СССР, решение о ликвидации специализированных прокуратур железных дорог и водного транспорта в КНР было принято одновременно с ликвидацией соответствующих судебных органов. В СССР этот процесс произошел с некоторой отсрочкой. Период 1957–1960 гг. стал для СССР точкой отсчета для прекращения существовавшей до этого момента общей системы специализированных судебных и правоохранительных органов на транспорте.

¹⁷ Отчет заместителя Генерального прокурора СССР А. Н. Мишутина о пребывании делегации советских юристов в КНР. *Китайская Народная Республика в 1950-е годы. Друг и союзник нового Китая*, сост. Е. Р. Курапова, В. С. Мясников, А. А. Чернобаев. М.: Памятники исторической мысли, 2010. Т. 2. С. 377.

¹⁸ Об упразднении транспортных судов. Закон СССР от 12.02.1957. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901874552> (дата обращения: 13.04.2025).

¹⁹ Китайская Народная Республика: Постановление о ликвидации особых судов на транспорте, 1957 г. Иностранное законодательство: Бюллетень № 4. Всесоюзный Институт юридических наук. Информационное бюро по зарубежному законодательству. М., 1958. С. 26. URL: <https://naukaprava.ru/catalog/435/708/38547> (accessed 13 Apr 2025).

²⁰ 徐向春：铁路运输检察体制改革（Сюй Сянчунь....

На принятие данных решений определенно сказалось начавшееся ухудшение взаимоотношений между СССР и КНР, связанное с «осуждением культуры Сталина» на XX съезде КПСС [22, с. 158–159].

Новая власть в целях упрочнения своих позиций активно боролась с контрреволюцией, сопротивлением отдельных социальных групп, преступностью. Решение данных задач осуществлялось широко-масштабными радикальными методами [23, с. 61]. Народная прокуратура в этой борьбе играла ключевую роль [24, с. 203], что стало определяющим для ее судьбы в последовавших в КНР событиях.

Периоды «большого скачка», «культурной революции» и восстановление народных прокуратур железных дорог (1958–1987 гг.)

В 1958 г. прошла 2-я сессия VIII Всекитайского съезда Коммунистической партии Китая, на которой был провозглашен отказ от использования советского опыта социалистического строительства [25, с. 134]. Был разработан новый вариант пятилетнего плана на 1958–1962 гг., согласно которому предполагалось резкое ускорение темпов экономического развития [26, с. 657–658]. Существенное место в его реализации отводилось развитию железных дорог как основной артерии развития экономики. Но итоги реализации данного плана крайне негативно сказались на состоянии и развитии железных дорог, существенно возросло количество аварий. Вследствие этого объемы перевозимых грузов существенно снизились к 1962 г.²¹ Эти проблемы существовали во всех секторах экономики, что привело к принятию решений о ликвидации кризиса «большого скачка» (1961–1962 гг. – «урегулирование», 1963–1965 гг. – «социалистическое воспитание») [27, с. 9].

С началом «культурной революции» (1966–1975 гг.) роль прокуратуры существенно снижается. В результате в ст. 25 Конституции КНР 1975 г. устанавливалось, что функции прокуратуры выполняются органами общественной безопасности различных ступеней [7, с. 105]. Следовательно, в тексте Основного закона было закреплено прекращение деятельности прокуратуры в Китае.

Главный идеолог «культурной революции» супруга Мао Цзэдуна – Цзян Цин, выступая перед «красной молодежью», заявляла, что «войска общественной безопасности, прокуратура, Верховный народный суд – все это органы, пришедшие к нам от капиталистических государств. Они стоят над

партией, над правительством; все они, в конечном счете, устанавливают надзор над нами, поставляют о нас черные материалы, все они являются бюрократическими органами» [28, с. 70].

В период «культурной революции» правоохранительные органы были полностью заменены революционными комитетами. Наметилась тенденция слияния практически уничтоженных органов общественной безопасности, суда и прокуратуры в единую организацию, находящуюся под военным контролем [29, с. 54].

Восстановление прокуратуры КНР началось в 1979 г., когда на второй сессии Пятого Всекитайского собрания народных представителей был принят новый Закон о народной прокуратуре, вступивший в силу в 1980 г. Согласно ст. 2 Закона о народной прокуратуре, предусматривалось создание специальной народной прокуратуры наряду с территориальными народными прокуратурами. В п. 4. ст. 2 данного Закона было предусмотрено, что к специализированным народным прокуратурам относятся: военная прокуратура, прокуратура железных дорог, прокуратура водного транспорта и другие специализированные прокуратуры²².

К 1982 г. в стране была создана трехуровневая система специализированных прокуратур железных дорог, возглавляемая Национальной прокуратурой железных дорог, нижестоящими были прокуратуры железных дорог среднего звена (бюро железных дорог) и основные прокуратуры железных дорог (железнодорожных веток). Согласно решению Верховной народной прокуратуры от 23 апреля 1982 г., прокуратуры железных дорог на всех уровнях официально приступили к осуществлению своих функций с 1 мая 1982 г.

Существенной особенностью являлось то, что прокуратуры и суды железных дорог весь этот период были встроены в национальную систему управления железнодорожным транспортом.

В 1983 г. в Закон Об организации народной прокуратуры КНР были внесены изменения, отражавшие желание законодателя провести реформирование прокуратур железных дорог. В новой редакции ст. 2 Закона Об организации народной прокуратуры КНР п. 4 был отменен, конкретизированное указание о наличии военной прокуратуры, прокуратуры железных дорог и водного транспорта было заменено на общее упоминание о военных и иных специализированных народных

²¹ Пространство БРИКС. Исторические хроники Создание и развитие железных дорог в Китае (1876 – н в). РЖД. URL: <https://1520international.com/content/2024/dekabr-2024/the-brics-space-china/> (дата обращения: 13.04.2025).

²² 中华人民共和国人民检察院组织法 (1979) (Закон об организации Народной прокуратуры КНР). URL: <https://law.pkulaw.com/chinalaw/9fa4afb39e3e6756bdfb.html> (accessed 13 Apr 2025).

прокуратурах²³. Учитывая изложенное, обратим внимание, что в отечественной литературе данные обстоятельства ошибочно трактуются в обратном значении [30, с. 14].

В апреле 1987 г. Верховный народный суд и Верховная народная прокуратура приняли совместный акт «О прекращении деятельности Высшего суда железных дорог и Национальной прокуратуры железных дорог»²⁴, что привело к созданию Управления прокуратуры железных дорог в структуре Верховной народной прокуратуры КНР. Нижестоящие звенья изменений не претерпели, следовательно, трехзвенная система прокуратур железных дорог была трансформирована в двухзвенную под непосредственным подчинением соответствующего управления Верховной народной прокуратуры.

Заключение

Подводя итоги исследования становления и развития народных прокуратур железных дорог КНР в период 1949–1987 гг., можно сформулировать следующие выводы:

1. Учреждение народных прокуратур железных дорог являлось следствием стремления правительства КНР к установлению контроля за стратегическими отраслями экономики, одной из которых выступает железнодорожный транспорт. Железные дороги выступали символом единства и модернизации, требовали повышенного внимания, учитывая их значение для экономики, а также необходимость устранения «контрреволюционных элементов».

2. Прокуратура в целом и специализированные прокуратуры на транспорте в частности стали инструментом внедрения марксистско-ленинской правовой модели «социалистической законности». Их учреждение являлось следствием централизации и идеологизации права.

3. При создании народных прокуратур железных дорог в основе была использована существовавшая в этот период послевоенная модель организации транспортных прокуратур СССР²⁵. Это было связано

с участием в формировании системы органов государственной власти и управления КНР представителей Советского Союза.

4. Учреждение специализированных народных прокуратур КНР в транспортной сфере было направлено на установление контроля за железными дорогами и водными путями сообщения правительства КНР. Деятельность данных прокуратур была направлена на централизацию управления транспортными артериями, учитывая специфичный линейный принцип построения последних.

5. Упразднение специализированных прокуратур КНР в транспортной сфере было связано в меньшей степени с новой политикой выстраивания взаимоотношений с СССР, а в большей степени – с низкими показателями их деятельности в сравнении с территориальными прокуратурами. В отличие от причин ликвидации транспортных прокуратур в СССР 1960-х гг., где такое решение имело преимущественно политическое значение.

6. Восстановление народных прокуратур железных дорог после «культурной революции» было обусловлено стремлением Дэн Сяопина к восстановлению контроля за транспортной сферой и обеспечению ее динамичного развития, провозглашением стратегии «социалистической модернизации с китайской спецификой»²⁶.

Народные прокуратуры железных дорог стали продуктом синтеза партийной диктатуры, экономического прагматизма и управленческой необходимости. Их эволюция отражает ход трансформации КНР и происходившие в связи с этим в государстве изменения.

Конфликт интересов: Автор заявил об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и / или публикации данной статьи.

Conflict of interests: The author declared no potential conflict of interests regarding the research, authorship, and / or publication of this article.

Литература / References

1. Трошинский П. В. Высшие органы государственной власти и управления в начальный период существования КНР (1949–1954 гг.) (историко-правовой аспект). *70 лет современному китайскому государству: науч. конф.* (Москва, 20–22 марта 2019 г.) М.: ИДВ РАН, 2019. С. 323–335. [Troshchinskiy P. V. Supreme

²³ 全国人民代表大会常务委员会关于修改“中华人民共和国人民检察院组织法”的决定 (Решение Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей о пересмотре Закона об организации Народной прокуратуры Китайской Народной Республики от 02.09.1983). URL: http://pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Db=chl&Gid=1750 (accessed 13 Apr 2025).

²⁴ 最高人民法院 最高人民检察院关于撤销铁路运输高级法院和全国铁路运输检察院有关问题的通知 (Уведомление Верховного народного суда и Верховной народной прокуратуры о решении вопросов, относящихся к Высокому суду по железнодорожному транспорту и Национальной прокуратуре железнодорожного транспорта от 15.04.1987). URL: http://www.law-lib.com/law/law_view.asp?id=4235/ (accessed 13 Apr 2025).

²⁵ Подробнее см. [31].

²⁶ О причинах восстановления транспортных прокуратур в СССР подробнее см. [32].

- public control and administration authorities during initial period of PRC'S existence (1949–1954) (historical legal aspect). *70 years of modern China: Proc. Intern. Sci. Conf., Moscow, 20–22 Mar 2019*. Moscow: IFES RAS, 2019, 323–335. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/xhckeo>
2. Гудошников Л. М. Высшие органы государственной власти и государственного управления Китайской Народной Республики. М.: АН СССР, 1960. 110 с. [Gudoshnikov L. M. *Higher organs of state power and public administration of the People's Republic of China*. Moscow: AS USSR, 1960, 110. (In Russ.)]
 3. Сазонов С. Л., Цзы У. Железнодорожный транспорт КНР: императивы развития. М.: ИДВ РАН, 2019. 408 с. [Sazonov S. L., Tzu U. *China railway transport: Development imperatives*. Moscow: IFES RAS, 2019, 408. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/yfutdd>
 4. Чжан Цзюэ. Прокурор в современном уголовном процессе. Сравнительный анализ законодательства Российской Федерации и Китайской Народной Республики: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. 234 с. [Zhang Jue. *Prosecutor in modern criminal proceedings. Comparative analysis of the legislation of the Russian Federation and the People's Republic of China*. Cand. Law. Sci. Diss. Moscow, 2007, 234. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/nonmtx>
 5. Лю Т. Восстановление китайско-советских дипломатических отношений в 1931–1932 годах: процесс и условия. *Вестник Московского университета. Серия 13: Востоковедение*. 2024. Т. 68. № 4. С. 81–94. [Liu T. Restoration of Sino-Soviet diplomatic relations in 1931–1932: Process and conditions. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seria 13: Vostokovedenie*, 2024, 68(4): 81–94. (In Russ.)] <https://doi.org/10.55959/MSU0320-8095-13-68-4-6>
 6. Мао Цзэдун. Революция и строительство в Китае. М.: Палея-Мишин, 2000. 472 с. [Mao Zedong. *Revolution and construction in China*. Moscow: Paleya-Mishin, 2000, 472. (In Russ.)]
 7. Конституционные акты Китая, сост. Д. В. Кузнецов. Благовещенск: БГПУ, 2014. 190 с. [Constitutional acts of China, comp. Kuznetsov D. V. Blagoveshchensk: BSPU, 2014, 190. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/jphawb>
 8. Трошинский П. В. Особенности правового регулирования деятельности органов прокуратуры в современном Китае. *Журнал научных и прикладных исследований*. 2016. № 7. С. 44–46. [Troshchinsky P. V. Features of the legal regulation of the prosecutor's office in modern China. *Journal of Applied Research*, 2016, (7): 44–46. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/woqkxt>
 9. Воеводин Л. Д. Государственный строй Китайской Народной Республики. М.: Госюризат, 1956. 271 с. [Voevodin L. D. *The state system of the People's Republic of China*. Moscow: Gosyurizat, 1956, 271. (In Russ.)]
 10. Судариков Н. Организация суда и прокуратуры Китайской Народной Республики. *Социалистическая законность*. 1952. № 5. С. 50–57. [Sudarikov N. Organization of the court and procuratorate in the People's Republic of China. *Socialist legality*, 1952, (5): 50–57. (In Russ.)]
 - 11.郝瀛. 中国铁路建设概论. 北京: 中国铁道出版社, 1998, 329. [Hao Ying. *Overview of China's Railway construction*. Beijing: Chinese Railways, 1998, 329. (In Chin.)]
 12. Страницы истории сотрудничества железнодорожников СССР и КНР (Из неопубликованной работы Г. И. Мордвинова о КЧЖД). *Проблемы Дальнего Востока*. 1986. № 2. С. 177–184. [Pages of the history of cooperation between railway workers of the USSR and China (From the unpublished work by G. I. Mordvinov on the Chinese Eastern Railway). *Far Eastern Studies*, 1986, (2): 177–184. (In Russ.)]
 13. 李士英主编·王桂五、梁国庆副主编. 当代中国的检察制度[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 1988, 386. [The procuratorate system in modern China, ed. Lee Shiying. Beijing: Chinese Publishing House of Social Sciences, 1988, 386. (In Chin.)]
 14. Корешникова Н. Р. Правовые статусы прокуратур Российской Федерации и Китайской Народной Республики (сравнительно-правовой анализ). *Сибирское юридическое обозрение*. 2019. Т. 16. № 2. С. 203–208. [Koreschnikova N. R. The legal statuses of the Prosecutor's Offices of the Russian Federation and the People's Republic of China (comparative legal analysis). *Siberian Law Review*, 2019, 16(2): 203–208. (In Russ.)] <https://doi.org/10.19073/2658-7602-2019-16-2-203-208>
 15. Гавриленко А. А. Становление народных прокуратур железных дорог в КНР. *Проблемы совершенствования прокурорской деятельности и правоприменительной практики*: конф. (Иркутск, 16–19 ноября 2021 г.) Иркутск: Иркутский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2021, 71–74. [Gavrilenko A. A. The formation of the People's Prosecutor's offices of railways in China. *Problems of improving prosecutorial activity and law enforcement practice*: Proc. Conf., Irkutsk, 16–19 Nov 2021. Irkutsk: Irkutsk Law Institute (branch) University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation, 2021, 71–74. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/ecwyr>
 16. Чугунов В. Е. Уголовный процесс Китайской Народной Республики: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Л., 1959. 39 с. [Chugunov V. E. *Criminal procedure of the People's Republic of China*. Cand. Law. Sci. Diss. Abstr. Leningrad, 1959, 39. (In Russ.)]

17. Куманин Е. В. Юридическая политика и правовая система Китайской Народной Республики. М.: Наука, 1990. 160 с. [Kumanin E. V. *Legal policy and the legal system of the People's Republic of China*. Moscow: Nauka, 1990, 160. (In Russ.)]
18. Новейшая история Китая (1917–1970), отв. ред. М. И. Сладковский. М.: Мысль, 1972. 437 с. [*The modern history of China (1917–1970)*, ed. Sladkovsky M. I. Moscow: Mysl, 1972, 437. (In Russ.)]
19. Гудошников Л., Егоров К. Отказ от социалистической законности в Китае. *Социалистическая законность*. 1975. № 11. С. 34–36. [Gudoshnikov L., Egorov K. Rejection of socialist legality in China. *Socialist legality*, 1975, (11): 34–36. (In Russ.)]
20. Pritchard R. *Industrial locomotives of the People's Republic of China: Second edition*. Melton Mowbray: Industrial Railway Society, 2008, 252.
21. Тань Шичунь. Советские юристы в Китае (1949–1960). *Проблемы Дальнего Востока*. 2019. № 6. С. 142–149. [Tan Shichun. Soviet lawyers in China (1949–1960). *Far Eastern Studies*, 2019, (6): 142–149. (In Russ.)] <https://doi.org/10.31857/S013128120008001-2>
22. Тихвинский С. Л. Избранные произведения. Кн. 6. дополнительная. М.: Наука, 2012. 376 с. [Tikhvinsky S. L. *Selected works. Book 6. Miscellaneous*. Moscow: Nauka, 2012, 376. (In Russ.)]
23. Остроумов Г. С. Политико-правовая идеология и кризис политической власти в Китае. *Советское государство и право*. 1967. № 6. С. 59–66. [Ostroumov G. S. Political and legal ideology and the crisis of political power in China. *The Soviet State and law*, 1967, (6): 59–66. (In Russ.)]
24. Чжоу Фан. Государственные органы Китайской Народной Республики, пер. с кит. Л. М. Гудошников, С. Г. Остроумов. М.: Изд-во иностранной литературы, 1958. 223 с. [Zhou Fan. *State bodies of the People's Republic of China*, tr. Gudoshnikov L. M., Ostroumov S. G. Moscow: Izd-vo inostrannoj literatury, 1958, 223. (In Russ.)]
25. Смирнов Д. А. Идеино-политические аспекты модернизации КНР: от Мао Цзэдуна к Дэн Сяопину. М.: Институт Дальнего Востока РАН, 2005. 324 с. [Smirnov D. A. *Ideological and political aspects of China's modernization: From Mao Zedong to Deng Xiaoping*. Moscow: Institute of the Far East of the RAS, 2005, 324. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/qpcayh>
26. История Китая, ред. А. В. Меликсетов. 2-е изд., испр. и доп. М.: МГУ, 2002. 736 с. [*The history of China*, ed. A. V. Meliksetov. 2nd ed. Moscow: MSU, 2002, 736. (In Russ.)]
27. Молодцова Л. И. Экономика КНР: возможности и реальность. М.: Наука, 1976. 235 с. [Molodtsova L. I. *China's economy: Opportunities and reality*. Moscow: Nauka, 1976, 235. (In Russ.)]
28. Гудошников Л. М. Произвол и насилие – основа политики маоистов. *Проблемы Дальнего Востока*. 1974. № 3. С. 64–72. [Gudoshnikov L. M. Arbitrariness and violence as the basis of Maoist policy. *Far Eastern Studies*, 1974, (3): 64–72. (In Russ.)]
29. Гудошников Л. М., Трошинский П. В. Функционирование правоохранительных органов КНР в период крупных политических кампаний (1957–1976 гг.). *Журнал научных и прикладных исследований*. 2016. № 6. С. 53–55. [Gudoshnikov L. M., Troshchinsky P. V. The functioning of law enforcement agencies of the PRC during major political campaigns (1957–1976). *Journal of Applied Research*, 2016, (6): 53–55. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/whsfkr>
30. Антонов В. И., Аршавский Г. А., Гудошников Л. М. и др. Современное право Китайской Народной Республики (обзор законодательства). М.: ИДВ РАН, 2012. Т. 1. 392 с. [Antonov V. I., Arshavsky G. A., Gudoshnikov L. M. et al. *Modern law in the People's Republic of China: A legislative overview*. Moscow: IFES RAS, 2012, vol. 1, 392. (In Russ.)]
31. Гавриленко А. А. Некоторые аспекты развития модели советской транспортной прокуратуры в Китайской Народной Республике (КНР) и странах постсоветского пространства. *Федеративное государство: историко-правовой опыт и современные практики (к 100-летию образования СССР)*: Междунар. науч.-практ. конф. (Омск, 20–22 октября 2022 г.) Омск: ОмГУ, 2022. С. 457–462. [Gavrilenko A. A. Some aspects of the development of the model of the soviet transport prosecutor's office in the countries of the post-soviet space and the PRC. *The Federal State: Historical and legal experience and modern practices (on the occasion of the 100th anniversary of the formation of the USSR)*: Proc. Intern. Sci.-Prac. Conf., Omsk, 20–22 Oct 2022. Omsk: OmSU, 2022, 457–462. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/pdtehk>
32. Гавриленко А. А., Юсовских Е. О. К вопросу о восстановлении транспортной прокуратуры в СССР. *Сибирский юридический вестник*. 2012. № 1. С. 3–11. [Gavrilenko A. A., Yusovskikh E. O. To a question about the restoration of transport procuratorship in the USSR. *Siberian law herald*, 2012, (1): 3–11. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/opwilj>