

строительства на Донбассе в период с 1943 г. До 1964 г. На основе привлечения широкого круга источников, в статье выявлена степень качества жилья, сделан анализ социально-экономических процессов и факторов, которые на это влияли.

Ключевые слова: *качество жилья, жилстрой, строительные материалы, Донбасс.*

Summary. *Krasnopyorova L. The quality of house-building in the Donbas 1943–1964: historical aspect. The author examines the problem of quality house-building in the Donbas (1943–1964). The research is based on a broad base of sources. The published testimonies of the witnesses and archival materials were involved. This approach allows providing the investigation objectively and fairly. The author accents on the importance of clear selection criterion to analyze the quality of house-building. The policy of the government is described in the article on the issue of quality indicators of changes in house construction. The questions of control over the quality of construction are studied. In exploring this aspect, the author gives concrete examples of quality inspection of construction. The factors that influenced on the quality of construction are discovered and characterized. The author reveals the lack of good quality housing. The problem can be studied by the scientists for further exploring the social aspects of history and development of specialized courses. The article may be useful in studying the history of the building and architecture.*

Key words: *quality of house-building, house-building, building materials, the Donbas.*

УДК 94(477)«1945/1960»:332.81:625.1

С. М. Лесик

ЖИТЛОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ (1945–1960-ті рр.)

Досліджено різнобічні аспекти специфічної проблеми із забезпеченням житлом залізничників у повоєнний період, показано темпи зростання житлового будівництва та шляхи й особливості вирішення житлового питання на залізничному транспорті.

Ключові слова: *залізничний транспорт, житлове будівництво, індивідуальне будівництво, поліпшення побутових умов, житлове забезпечення, транспортна мережа, руйнування соціальної сфери.*

Постановка проблеми. Житлове забезпечення залізничників завжди було важливою складовою налагодження ефективної роботи залізничного транспорту. В радянські часи його вирішення сприяло формуванню соціального та культурного середовища життя значних верств населення країни. Часто воно носило елементи адміністративно-комуністичного розподілу, проте і виступало ефективним засобом поліпшення потрібних умов працівників транспорту. Особливість вирішення житлового питання на залізниці полягала в тому, що на транспорті існувала традиційна турбота виробництва про умови життя робітників, членів їх родин, а це торкалось доволі чисельної категорії працівників. Поступово цей процес настільки міцно увійшов у колективну пам'ять, що почав усвідомлюватись, як щось природне. З іншого боку, симбіоз виробництва, у нашому випадку – залізничного транспорту, з домашнім прижитком (житлом) давав відчутні результати, і не тільки чисто людські, але й суто економічні. Адже своєчасне забезпечення працівників якісним житлом було важливою формою закріплення кадрів, знижувало рівень їх плинності, скорочувало нераціональні витрати як робочого, так і вільного часу працівників. Фактично, житлове питання було доволі потужним механізмом стимулювання сумлінного, відповідального ставлення до праці. Тому цілком доцільним є вивчення всіх аспектів, специфічної проблеми забезпечення житлом працівників залізничного транспорту.

Мета. На сучасному етапі трансформаційних перетворень життя суспільства спостерігаються поступові зміни у пріоритетах дослідження розвитку виробничої сфери господарського комплексу, у тому числі й розвитку транспортної мережі в другій половині ХХ ст. Поряд з техніко-економічними проблемами все більшу увагу дослідників привертає сама людина, працівник галузі, з усіма її матеріальними та духовними потребами. Тому важливим стає неупереджене, вільне від ідеологічного забарвлення, вивчення питань реального рівня життя залізничників, визначальним фактором якого виступають саме житлові умови. Тому метою даної статті є вивчення шляхів вирішення житлового питання на залізничному транспорті через дослідження всієї сукупності чинників, що впливали на темпи та характер поліпшення

розгортання житлового будівництва у повоєнні десятиріччя та з'ясування житлових умов залізничників, загального рівня забезпеченості житлом працівників галузі.

Аналіз досліджень і публікацій. У радянській історіографії проблему вирішення житлового питання працівників виробничої сфери в цілому та, зокрема залізничного транспорту, досліджувалась під традиційним кутом зору – схвалення політики партійно-державного керівництва [1; 2]. Своєрідний відбиток на історіографію даного питання наклали також і усталена класова заданість та обмеженість доступу до архівних джерел.

Лише в останні десятиліття ХХ ст. почали з'являтися монографії та публікації, написані на повноцінній базі архівних джерел, раніше не доступних для дослідників. З'явилась можливість більш детального вивчення соціального розвитку трудового потенціалу залізничного транспорту, переглядаючи на чітко документальній основі всі основні успіхи та виявляючи ряд значних недоліків та прорахунків, про які у радянську добу було прийнято мовчати. Серед них, зокрема, слід відмітити дослідження А. Хахлюка, в якому автор аналізує розвиток виробничої сфери залізничного комплексу [3]. У його змістовній роботі яскраво втілена сучасна тенденція до звільнення від стереотипів та «олюднення історії».

Проте і зараз відсутні спеціальні дослідження та наукові розвідки, присвячені питанням житлового забезпечення працівників залізничного транспорту. Тому є потреба дати виважену, неупереджену оцінку «завоюванням» соціалістичного залізничного транспорту України в даній сфері.

Виклад основного матеріалу. У роки окупації України німецькі загарбники зруйнували не лише шляхове господарство, але й соціально-побутову сферу залізничного транспорту. Так лише на основних магістралях: Донецькій, Південно-Західній і Південній було знищено 953 капітальні житлові будинки. При цьому лише на Донеччині залізничники втратили більше 250 тис. кв. м. житлової площі. Руйнування соціальної сфери, труднощі відбудови зумовили досить скрутне житлове становище працівників залізничного транспорту, які в силу специфіки своєї роботи не могли мати житло далеко від залізниці. На умови праці та матеріальне становище залізничників впливали й недоліки в роботі підприємств робітничого забезпечення, їх обмежене юридичне становище, брак власних коштів та державних житлових кредитів.

У силу цього забезпеченість житлом було одним з основних компонентів, що визначав рівень матеріально-побутових умов життя робітників. Проте повоєнні руйнування, масова демобілізація, значне збільшення кількості робітників та міського населення в зонах промислового будівництва, яке поглинало всі ресурси, а звідси і повільні темпи житлового будівництва, не дозволяли суттєво покращити житлове становище залізничників, що тягло за собою безліч інших побутових проблем і незручностей. Та й сам благоустрій багатьох робітничих поселень, де проживали залізничники, перебував на вкрай низькому рівні.

Все це обумовило те, що побутові умови залізничників у перші повоєнні роки були вкрай важкими. Так, навіть керівні інженерно-технічні працівники 3-ї дільниці УБВР Ковельської залізниці мешкали в основному в невідремонтованих гуртожитках. На тапчанах замість матраців лежав мокрий очерет, який вже неодноразово використовувався, тому спати на ньому доводилось в одязі, не кажучи вже про відсутність простирадл і ковдр. Штукатурка в приміщеннях відставала, вікна були без скла.

Не можна стверджувати, що партійно-державне керівництво та адміністрація доріг не розуміли, що подібна антисоціальна житлова практика є джерелом конфліктів, сприяє загостренню інших соціальних бід (різних захворювань, антисанітарними умовами життя та відсутністю мінімально необхідних побутових зручностей, ускладнення криміногенної ситуації). Це вже не кажучи про те, що людина погано відпочивала після дванадцятигодинної нічної зміни, а саме так працювали залізничники потенційне джерело аварій, а то і катастрофи. Фактично, вирішення житлової проблеми залізничників було першочерговим завданням для налагодження безперебійної роботи залізничного транспорту.

З урахуванням усіх цих обставин до її розв'язання приступили вже у перші повоєнні роки, однак без особливого успіху. Про це свідчить наступне, відновлення житлового фонду приводилося по двох напрямках: шляхом ремонту частково зруйнованих будівель і, в меншій мірі, шляхом нового будівництва. Так, у 1947 р. на Північно-Донецькій магістралі колективним договором було передбачено відновлення житла в кількості 14000 кв. м, про-

те відбудували лише 8140 кв. м або 58,1%. У 1947 р. на житлове будівництво Донецького залізничного округу було передбачено кошторисом 26 млн крб., із вводом в експлуатацію 40,1 тис. кв. м площ. Проте на перше листопада освоїли 13,8 млн крб., 53% річного плану, і здали в експлуатацію 19,2 тис. кв. м, що становило лише 48% до запланованого.

Отже, плани житлового будівництва у 1947–1948 рр. виконувались лише наполовину, а у 1949–1950 рр. й того менше – на 30–40%. Незабезпеченість житлом залишалася найболючішою проблемою для працівників залізничного комплексу [3, 147].

Лише поступово, вже на кінець 1940-х рр. намітився ряд позитивних тенденцій, так розпочалось будівництво нових будинків, облаштованих каналізацією, опаленням, водопостачанням. Щоправда, їх частка в загальній структурі житлового фонду була незначною, тому, як правило, можливість отримання квартир в таких будинках була лише у керівного складу залізниць. Щоправда, суттєво поліпшилось облаштування гуртожитків: у кімнатах проживали не більше 5 чол., покращилось меблювання кімнат ліжками, столами, тумбочками, стільцями. Більш суворим став контроль над санітарним станом гуртожитків. Практично всі гуртожитки були забезпечені необхідними комплектами білизни: простирадлами, наволочками, ковдрами. Щоправда матраци, подушки набивались виключно соломою і все ще залишалось проблемою поміняти в них стару солому на свіжу.

В цілому можна відмітити той факт, що по мірі повоєнної відбудови санітарні вимоги до стану житла зростали, що поступово знаходило відображення як в обсягах будівництва, так і якості нових житлових приміщень. Проте незважаючи на певний поступ, житлові умови залізничників у повоєнний період все ще залишались далекими від нормальних. Так, у 1952 р. на Донецькій залізниці було 261,3 тис. кв. м житлової площі, з них у будинках, що належали дистанціям будинків та споруд 183,6 тис. кв. м. У них проживало 13 тис. залізничників, з них – 10 тис. чол., безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів. Але все ще гостро потребували житла 8 тис. чол., з них – 5 тис. чол., безпосередньо пов'язаних з рухом [4, 131]. Більше того, навіть за офіційними даними на середину 1950-х рр. на Донецькій залізниці гостро потребували житла вже понад 9 тис. працівників [5, 40]. Тобто і через 10 років після закінчення війни проблема не тільки не була вирішена, а навіть загострилась.

Проте у 1956 р. «Південтрансбуд» план введення в експлуатацію нового житла виконав лише на 26% – і то в основному за рахунок об'єктів, які підлягали до здачі у 1955 р. [6, 58]. Таке незадовільне становище з виконанням планів житлового будівництва для залізничників пояснювалось тим, що ці об'єкти не вважались першочерговими, тому їх часто не забезпечували у достатній мірі ні будматеріалами, ні робочою силою [7, 54–55].

Проблеми із забезпеченням робітників залізничного транспорту житловою площею були пов'язані також і з існуючою системою розподілу квартир у новобудовах. Незважаючи на велику кількість житлової площі, яка щорічно вводилась в експлуатацію за рахунок власних коштів залізниць, для робітників самих залізниць її лишалося мало. Так, відповідно до існуючих постанов уряду, із загальної кількості житла, що вводилось в експлуатацію, залізниця віддавала до 60% різним нетранспортним установам: 10% міськрадам, 10% будівельникам, 10% КЕЧ, 30% демобілізованим офіцерам. Крім цього частину квартир доводилось віддавати на відселення жителів, будинки яких зносили для вивільнення будівельних майданчиків. Таким чином, при здачі в експлуатацію приміром 80-квартирного будинку для розподілення серед залізничників залишалось лише 20–22 квартири. Таке становище було очевидно ненормальним і суттєво впливало на закріплення на залізничному транспорті кваліфікованих спеціалістів [8, 31].

Так, приміром молоді інженери і техніки, які поселялися в гуртожитках та залишалися в них на 5–6 років, не просто виказували незадоволення такими житлово-побутовими умовами, але й шукали різних способів залишити роботу на транспорті. Для покращення ситуації керівництво залізниць навіть зверталось до уряду з проханнями про звільнення на 5–6 років залізничного транспорту від виділення житла у новобудовах нетранспортним організаціям [8, 32]. Проте ця пропозиція не була прийнята і надалі. Вирішення житлової проблеми і надалі здійснювалось вкрай повільно. Незважаючи на виділення великих фінансових і матеріальних ресурсів, вжиття різних заходів направлених на поліпшення становища в цій сфері, відчутних змін не настало. Ще раз слід зазначити, що труднощі спричинялися не лише наслідками повоєнної розрухи, але часто й залишковим принципом фінансуван-

ня, яке було попередньо виділене на житлове будівництво, кошти поволі різними відомчими рішеннями «розмивались», тобто перенацілювались на виробничі потреби. Байдуже ставленням властей до потреб людей, яке інколи набувало просто злочинного характеру, в значній мірі було обумовлено самою ситуацією існуючої адміністративно-командної системи. Все це дуже негативно позначалося на умовах життя залізничників та їх сімей.

Звичайно, що така ситуація у стратегічній галузі економіки України, в якій працювало понад 400 тис. осіб, не могла не турбувати партійно-державне керівництво УРСР (у 1955 р. на залізничному транспорті УРСР працювало 409 тис. чол.) [9, 154]. Необхідність корінних змін у підходах до вирішення житлового питання відчувалась гранично гостро. Вже з другої половини 1950-х рр. намітились тенденції, які свідчили про покращення загальної ситуації. Так, зокрема значно активізувалися заходи з поліпшення житлово-побутових умов працівників залізниці (в тому числі сімейних), які проживали у гуртожитках. У переважній більшості гуртожитків було проведено суттєві ремонтні роботи. Вони були поповнені значною кількістю м'якого і жорсткого інвентарю [10, 55; 11, 9]. Більше того, до 1960 р. 95% всіх будинків, які були в розпорядженні дистанцій будівель і споруд, було перебудовано з казарменого типу на квартирний [12, 83]. Посилився і контроль. Так, у 1962 р. широка комісійна перевірка стану залізничних гуртожитків, кімнат відпочинку, бригад потягів, їдалень та хлібопекарень встановили, що подолання недоліків не залежить лише від керівництва залізниць, а є наслідком хронічної нестачі коштів, що стримує належне поповнення постільної білизни, кухонного інвентарю та інших речей [13, 96]. Подібні перевірки стали нормою. На всіх відділеннях залізниць за участю громадськості здійснювалась перевірка стану гуртожитків та кімнат відпочинку бригад потягів, в яких їх члени відпочивали після досягнення кінцевого пункту маршруту, перед тим як прийняти паровоз і потяг для слідування у зворотному напрямку [14, 89].

Наступний етап роботи з поліпшення житлово-побутових умов залізничників припадав на другу половину 1960-х рр. На виконання рішення Колегії Міністерства шляхів сполучення від 26 січня 1967 р. на залізницях були проведені заходи з покращення умов проживання залізничників та їх культурно-побутового обслуговування [15, 126].

В усіх вагонних депо було організовано прання та ремонт спецодягу та взуття, був створений оборотний спецодяг для його своєчасного прання та ремонту. Так, на Донецькій залізниці, де діяли 32 гуртожитки, їх приміщення були забезпечені телебаченням, радіо, пересувними бібліотеками, були обладнані спеціальні кімнати для тих, хто навчався [16, 82]. Лише на Південно-Західній залізниці у 1966–1967 рр. для цих цілей було витрачено понад 100 тис. крб. [15, 127]. Тут діяло 25 стаціонарних робочих гуртожитків, в яких проживали 2644 чол., у тому числі 1047 чол. молоді віком до 25 років [15, 126].

Проте реальний стан багатьох з них лишався незадовільним. Наприклад, на Львівському вузлі у 1967 р. було 189 переобладнаних під житло вагонів, в яких проживало 1476 чол. [15, 127]. А гуртожиток дистанції шляху Підзамче, Львівської залізниці, як вказувалося в офіційному звіті, розташовувався у «ветхому будинку», там не створено навіть найнеобхідніших побутових умов – немає кухні, їдальні, «душових» [15, 127].

Слід зазначити, що вже на початку 1960-х рр. різко зросли темпи житлового будівництва. Так, коли у 1956 р. на Південно-Західній залізниці було введено в експлуатацію 9113 кв. м. житлової площі, 2 гуртожитки на 100 чол. кожен [10, 55], то в 1965 р. на цій же залізниці було побудовано та введено в експлуатацію 224 тис. кв. м. житлової площі та на 2065 місць розширена мережа дошкільних закладів [17, 90]. Лише на одному Коростенському відділенні Південно-Західної залізниці було введено в експлуатацію 3848 кв. м. житлової площі, надано 124 квартири родинам залізничників [17, 90].

Цей процес відбувався повсюдно. Вже на межі 1950-х – 1960-х рр. житлове будівництво активізувалося на всіх залізницях республіки. Так, у 1961 р. лише на Одесько-Кишинівській залізниці було введено в експлуатацію понад 26 тис. кв. м, зведено ряд гуртожитків для самотніх робітників. Так, приміром у депо Миколаєва та Херсона – на 60 чол., в ПГЧ-4 – на 50 чол. [8, 43].

По Придніпровській залізниці у 1962 р. здано в експлуатацію понад 32 тис. кв. м. житла для працівників. Лише за рахунок фондів відділень дороги було побудовано ще 23 будинки на 140 квартир площею понад 4,5 тис. кв. м. Слід також зазначити, що паралельно було

капітально відремонтовано ще понад 30 тис. кв. м. житлової площі. Проводивсь ремонт гуртожитків, бригадних будинків, побутових закладів. Допомога матеріалами, технікою надавалась індивідуальними забудовниками, які звели 323 будинки площею понад 14 тис. кв. м. В цілому, протягом цього року, було надано житлову площу у залізничних будинках 1598 працівникам дороги, у тому числі 135 інженерам та технікам, з них – 46 молодих спеціалістів.

Про позитивні зрушення свідчить і стан справ із забезпечення залізничників житлом. Це можна розглянути на прикладі Донецької залізниці. У 1967 р. житловий фонд цієї залізниці складав 800 тис. кв. м., середня площа на 1 мешканця становила 7,6 кв. м., що перевищувало мінімальну житлову площу Донецької обл. на 1,6 кв. м [16, 81]. Це свідчило про значні зрушення у даній сфері.

Отже, становище поліпшилось, але до нового вирішення було ще дуже далеко. Так, на тій же Придніпровській залізниці у 1962 р. ще потребували житла 5238 робітників, з них особливо гостро – 1978 чол., у тому числі 135 інженерів та техніків [18, 87].

Не було належно вирішене житлове питання. Так, на Південно-Західній залізниці у 1962 р. було забезпечено житлом 1598 робітників, проте ще понад 5 тис. потребували житла [18, 87]. Серед 5 тис. робітників Придніпровської залізниці, які потребували житла на початку 1960-х рр., 2294 з них проживали в аварійних будинках та бараках [19, 125]. На початку 1962 р. лише на Одеському вузлі 1563 родини залізничників потребували житла [8, 43].

У таких умовах керівництво галузі змушене було шукати додаткові можливості. Одним з варіантів вирішення житлової проблеми стало заохочення індивідуального будівництва. З цією метою активізувалась практика підтримки залізничників, які самостійно бралися до будівництва житла. Робітникам надавалась допомога у придбанні будівельних матеріалів для індивідуального будівництва та ремонту [15, 126]. Підприємствами та відділами робочого постачання залізниці індивідуальним забудовникам, виготовлялись будівельні деталі, виділявся транспорт. Це давало відчутні результати.

Виділялись і кредити на будівництво. Так, на Придніпровській залізниці індивідуальним забудовникам у 1961 р. було видано понад 237 тис. крб. позик, за їх допомогою було збудовано 358 будинків площею 15070 кв. м. [19, 124].

Велось також і будівництво господарським способом. Так, у 1967 р. робітники вагонного депо ст. Львів власними силами господарським способом побудували 129-квартирний житловий будинок [15, 129].

Загалом обсяги робіт з індивідуального будівництва та ремонту на залізничному транспорті в 1960-х рр. значно зросли. Так, вже в 1960 р. на Південній залізниці було введено в експлуатацію житла:

- за рахунок капітального будівництва – 24487 кв. м.
- господарським способом – 10671 кв. км.
- методом індивідуального будівництва – 22110 [12, 7].

Висновки. Отже, в цілому процес поліпшення житлових умов працівників залізничного транспорту, який в кінці 1950-х рр. отримав ряд нових імпульсів, в тому числі і за рахунок курсу на типізацію та індустріалізацію, процес домобудівництва за фінансової підтримки галузі прискорився. Покращення житлових умов стало в свою чергу ефективним підґрунтям до зростання продуктивності праці. Щоправда, це відбувалося за умов, коли галузь зіткнулася з проблемою неможливості, в силу недостатності фінансових та матеріальних ресурсів, в стислі строки та повсюдно забезпечити всім своїм працівникам однаковий доступ до якісного житла, а тому процес вирішення житлового питання працівників залізничного транспорту ще на довгі роки законсервував ефект випереджаючого зростання потреб по відношенню до темпів їх задоволення.

Список використаної літератури

1. Ангелейко В. І. Залізничний транспорт України в 1959–1965 рр. / В. І. Ангелейко. – К. : Держтехвидав УРСР, 1960. – 63 с.
2. Кудлай О. С. Робочий клас УРСР у боротьбі за відбудову і розвиток промисловості в післявоєнний період / О. С. Кудлай. – К. : Наукова думка, 1965. – 296 с.
3. Хахлюк А. М. Залізничний комплекс України : генезис, функціонування, перспективи / А. М. Хахлюк. –

- К. : Кондор, 2009. – 299 с.
4. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО України), ф. 1, оп. 24, спр. 3310, 162 арк.
 5. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 672, арк. 15–51.
 6. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 666, арк. 58.
 7. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 666, 75 арк.
 8. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 762, арк. 31–50.
 9. Народне господарство УРСР в 1957 р. – К. : Держстатвидав, 1957. – 535 с.
 10. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 664, арк. 56–57.
 11. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 492, арк. 5–9.
 12. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 693, 7 арк.
 13. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 707, арк. 96.
 14. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 719, арк. 73–89.
 15. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 740, арк. 126–140.
 16. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 742, арк. 81.
 17. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 725, арк. 87–102.
 18. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 711, арк. 85–87.
 19. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 77, спр. 704, арк. 3, 125–126, 168.

Одержано редакцією 22.05.2014
 Прийнято до публікації 23.06.2014

Аннотація. *Лесик С. Н. Жилищное обеспечение работников железнодорожного транспорта (1945–1960 гг.) Исследованы разносторонние аспекты специфической проблемы с обеспечением жильем железнодорожников в послевоенный период, показано темпы роста жилищного строительства, пути и особенности решения жилищного вопроса на железнодорожном транспорте.*

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, жилищное строительство, индивидуальное строительство, улучшение бытовых условий, жилищное обеспечение, транспортная сеть, разрушение социальной сферы.*

Summary. *Lesyk S. Railway workers housing insuring in 1945–1960. The author researches different aspects of the specific problem of the housing ensuring of railway workers in the post war period. It is shown the rate of growth of housing construction, the ways and peculiarities of this problem solution on railways. The author explores that improving living conditions became an effective basis to increase productivity. The purpose of the research is to study housing problem of the railways through the analysis of the factors that influenced on the pace and nature of improvement housing in the postwar decades and clarifying the living conditions of railway men, the level of housing workers in this sphere. The attention is paid to the encouraging of private construction of the housing problem. The author comes to the conclusion that qualities of the improvement of the living conditions were stimulated by complex of impulses and financial support. The complex of innovations was created on the base of the raising of the working efficiency.*

Key words: *railway transport, housing construction, individual housing construction, improvement of housing construction, housing, transportation network, the destruction of the social sphere.*

УДК 323.1(470+571).001.11

М. Б. Парахіна

ВИРІШЕННЯ ЗАВДАНЬ НАЦІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ І РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАЦІОНАЛЬНИХ ВІДНОСИН НА ПРИКЛАДІ «КОНЦЕПЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ»

Автор поставила собі за мету проаналізувати основний документ, що стосується забезпечення прав національних меншин у Російській Федерації. А саме «Концепції державної національної політики Російської Федерації», яка повинна визначити розвиток не тільки правової системи в країні стосовно національного питання, але й забезпечити поступове вирішення всіх нагальних питань у сфері розвитку та регулювання міжнаціональних відносин.

Ключові слова: *Російська Федерація, національні меншини, міжнаціональні відносини, національно-культурна автономія.*