УДК 94 (477)

А.Є. Шевченко
Донецький інститут внутрішніх справ МВС України

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СРСР І ФОРМУВАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ У 20 – 40-і РОКИ XX ст.

У пропонованій статті на основі вивчення нормативно-правової бази й огляду літератури автор досліджує проблему створення транспортної інфраструктури в СРСР, формування спеціальних органів внутрішніх справ, що були так необхідні для встановлення належного порядку роботи транспорту.

Однією з малодосліджених проблем є історія розвитку транспортної інфраструктури в СРСР у 20 – 40-і роки XX ст. і формування спеціальних органів внутрішніх справ як об'єктивної основи встановлення належного порядку роботи транспорту. Закономірність їх зв'язку взаємообумовлена та взаємозалежна. Особливу увагу було приділено такому ефективному напрямку діяльності, як убезпечення транспортних магістралей від проникнення ворожих елементів і наведення ладу на транспорті.

Вивчення поставленої проблеми допоможе краще розібратися в об'єктивних процесах становлення залізничного й водного транспорту, а також адекватно зрозуміти необхідність створення специфічних органів внутрішніх справ на транспорті. Крім цього, надані матеріали можуть представляти не тільки історико-теоретичний, але й практичний інтерес для широкого кола вчених, співробітників транспорту, органів внутрішніх справ та інших фахівців.

Таким чином, усе сказане свідчить про те, що дана проблема актуальна й потребує подальшого вивчення.

Безпосередні дослідження розвитку транспорту здійснювалися в роботах В.М. Образцова, Т.С. Хачатурова, В.Я. Нейгольдберга, Б.П. Орлова, Г.О. Куманєва, О. Верта й інших [1-6]. Автори сконцентрували свою увагу на аналізі документів становлення залізничного, водного, автомобільного та морського транспорту в СРСР. Разом з тим хоч і порушено цілий ряд питань, але вони потребують подальшого вивчення. Що ж стосується власне спеціальних органів внутрішніх справ на транспорті та їх боротьби з кримінальною злочинністю, то в літературі ця проблема не знайшла належної уваги.

У пропонованій статті на основі вивчення нормативно-правової бази й огляду літератури автор досліджує проблему створення транспортної інфраструктури в СРСР, формування спеціальних органів внутрішніх справ, що були так необхідні для встановлення належного порядку роботи транспорту.

Біографія розвитку залізничного транспорту починається з другої половини XIX століття, за так званого післяреформеного періоду, що дав зелене світло буржуазній модернізації відсталої Російської імперії. На зміну патріархальному гужовому транспорту прийшли нові засоби пересування.

До 1913 року Росія посідала друге місце у світі й перше місце в Європі за протяжністю мережі залізниць. Проте за кількістю кілометрів залізничної колії на одиницю площі й на одиницю населення Росія посідала останнє місце серед країн Європи.

Водні шляхи й дорожнє господарство – одна з найважливіших ланок у системі водного транспорту. У Росії цей вид транспорту був технічно відсталим. Мережа експлуатованих водних шляхів складала 64,6 тис. кілометрів. Що ж до автомобільного транспорту, то в усій величезній країні було трохи більше 1500 вантажних автомобілів. Тому на частку річкового флоту припадало близько третини всіх перевезень усередині країни [7].

З жовтня 1917 року починається новий етап розвитку дорожньо-транспортного будівництва. Більшовики, вчинивши державний переворот, звалили на народ тягар неймовірних труднощів, що доводилося долати форсовано, незважаючи ні на що, з метою утримати владу. Попри труднощі, викликані громадянською війною, радянський уряд здійснював будівництво нових залізниць, річкових і автомобільних магістралей.

За років першої п'ятирічки (1928 – 1932 рр.) за даними НКШС (Народного комісаріату шляхів сполучення) у постійну експлуатацію були введені залізничні лінії загальною протяжністю 5,420 км [7].

У другій п'ятирічці був здійснений комплекс заходів з реконструкції найважливіших вантажонапружених ліній, перш за все ліній, що з'єднували Центр з Півднем і Кавказом, Донбас з Північчю, Сходом і Криворіжжям, Урал з Кузбасом, Сибір і Урал з Центром і Україною, Центр з Далеким Сходом і Середньою Азією, а також ліній внутрішньої мережі Донбасу, Уралу й Кузбасу [7].

За років третьої п'ятирічки ставилася задача побудувати та здати в експлуатацію 11 тис. км залізниць і укласти інші шляхи протяжністю 8 тис. км, електрифікувати 1840 км залізниць, перш за все гірських доріг, ліній з напруженими розмірами вантажообігу, а також найбільші вузли з інтенсивним приміським рухом. Велика увага приділялася розвитку залізничних станцій і вузлів, у першу чергу на напрямах, що з'єднували Донбас з Кривим Рогом, Ленінградом і Москвою, східні райони Уралу, Північний край, Мурманську область з центральною частиною СРСР, Західний Сибір із Середньою Азією, а також на Південно-Західних, Західних і Східних дорогах [7]. Для посилення зв'язку між найважливішими економічними районами здійснювалося будівництво нових залізниць. Була прокладена могутня магістраль Москва – Донбас.

Здійснювалася й технічна реконструкція мережі. Використання могутніх паровозів і великовантажних вагонів викликало необхідність реконструювати залізничну колію та споруди, ішов процес заміни рейок легкого типу на важкі. Була виконана значна робота з метою розвитку матеріально-технічної бази транспорту в СРСР. І не тільки зросла кількість перевезень, але й було здійснено якісне перетворення транспортної системи. Збільшивши протяжність мережі та швидкість руху потягів, транспорт збільшив число потягів на кожний кілометр залізниць у 1,7 разу порівняно з 1913 р., середньодобовий пробіг паровозів і вагонів підвищився вдвічі, середня вага товарних потягів – у 2,3 разу. У результаті густина руху потягів досягла європейського рівня, а вантажонапруженість стала найвищою у світі [7].

До кінця 1940 р. експлуатаційна довжина залізниць СРСР склала 137 тис. км, у тому числі НКПС – 106,1 тис. км проти 58 тис. км у 1913 р. Залізниці піддали реконструкції, зросла їх пропускна спроможність. Проте обслуговуваність СРСР залізницями ще не досягла необхідних розмірів. Вантажообіг залізничного транспорту до 1941 року збільшився порівняно з 1913 р. у 6 разів, на 81 % зросла мережа залізниць [7].

Таким чином, за роки довоєнних п'ятирічок була виконана велика робота з метою розширення пропускної спроможності основних залізничних ліній, розвитку й реконструкції вузлів і сортувальних станцій. Пропускна спроможність основних магістралей зросла до 72 і навіть до 96 пар потягів на добу. Багато вузлів, що знаходяться

на комунікаціях і рокадах, підвищили пропускну спроможність на 50 – 100 %. Було споруджено багато нових сортувальних станцій з механізованими гірками [7].

Провідна роль у забезпеченні транспортних потреб належала водному транспорту. Загальна протяжність експлуатованих водних шляхів за першу п'ятирічку збільшилася не набагато (з урахуванням усіх відомств) – з 71,6 тис. км до 84 тис. км [7]. У жовтні 1932 р. закінчилося спорудження дамби Дніпровського гідровузла, і тим самим були перекриті всі дніпровські пороги, що являли собою до цього непереборні перешкоди для крізного судноплавства Дніпром.

Найвідсталішою ланкою річкового транспорту було портово-пристанське господарство. Річкові порти в сучасному значенні цього терміна почали створюватися лише за років першої п'ятирічки. Основним засобом устаткування пристаней тоді був дебаркадер. Пристанський пункт частіше за все був природним берегом. Перевалювання вантажів здійснювалося вручну.

Були побудовані найбільші важливі порти: Горьківський, Московський, Київський і Запорізький. Портами стали Гомельська, Дніпропетровська та деякі інші пристані.

На початку другої п'ятирічки розпочалися масштабні роботи зі створення єдиної воднотранспортної мережі в європейській частині СРСР.

Загальна довжина шляхів, що експлуатувалися, досягла 1937 року 101,1 тис. км. Протяжність штучних внутрішніх водних шляхів збільшилася з 2346 км 1932 року до 3099 км 1938 року [7].

До 1 листопада 1933 р. будівники закінчили спорудження правобережних причалів Дніпропетровського порту.

Загальна протяжність удосконалених причальних ліній (залізобетонних і кам'яних стінок), споруджених за роки радвлади до кінця 1933 р., досягла 2670 погонних метрів. У багатьох містах зводилися річкові вокзали й адміністративні будівлі. Порти та пристані оснащувалися й засобами механізації [7].

Третій п'ятирічний план передбачав збільшити вантажообіг залізничного транспорту в 1,5 разу, а річкового – у 1,76 разу. Це, у свою чергу, викликало потребу в поліпшенні експлуатованих та освоєнні нових судноплавних шляхів, а також у розвитку портово-пристанського господарства [7].

Велику роль у розвитку річкового транспорту відіграло зведення ряду великих гідротехнічних споруд, що дозволило ефективно вирішити проблему поглиблення судноплавних трас і підвищення осідання судів, а також збільшити їх вантажопідйомність. Так, були вирішені задачі поглиблення Волхова, Дніпра, Волги, були створені нові крізні шляхи для судів з великим осіданням: Київ – Херсон, Москва – Ока – Горький –Волга – Щербаков. Це скоротило пробіг вантажів на 1,169 км [1].

Таким чином, річковий транспорт СРСР у цілому за передвоєнного періоду вийшов на шлях технічного прогресу. За роки п'ятирічок внутрішня водна мережа країни була докорінним чином реорганізована. Загальна протяжність тільки експлуатованих для судноплавства шляхів збільшилася з 64,6 тис. км 1913 року, до 108,9 тис. км на кінець 1940 р. Протяжність же штучних водних шляхів зросла в 9 разів [7].

СРСР посів перше місце у світі за протяжністю водних шляхів, що використовувалися для судноплавства, і перше місце в Європі за об'ємом перевезень. За довоєнного часу на річковому транспорті країни діяло близько 1600 різних перевантажувальних машин, за допомогою яких у портах і на пристанях виконувалася майже половина навантажувально-розвантажувальних робіт [7].

Значно зміцнилася промислова база річкового транспорту. До 1940 року річковий флот мав 211 промислових підприємств, у тому числі 65 суднобудівельно-

судноремонтних заводів і 29 верфей дерев'яного суднобудування [7]. Були споруджені або повністю реконструйовані такі великі підприємства, як заводи «Теплохід», Городецький, Московський, Лімендський, група астраханських заводів та ін. Проте повне використання перевізної здатності річкового флоту гальмувалося недостатнім розвитком портово-пристанського господарства: браком механізованих причалів, складів, незакінченістю механізації процесів перевантаження. Зростання річкових перевезень стримувалося відсутністю водних виходів із центральних, промислово найрозвиненіших районів СРСР до Азовського й Чорного морів і поганим станом шляху на Балтійське й Біле моря (Маріїнська система).

Оновлення флоту за років п'ятирічок викликало реконструкцію пристаней і портів з метою перетворення невпорядкованих і немеханізованих пристаней на порти з високою інтенсивністю переробки вантажів, зі зручностями для пасажирів, з можливістю подальшого розширення їх пропускної спроможності. 1940 року річковий флот перевіз 73,1 млн т вантажів. Загальний вантажообіг склав 36,1 млрд тонно-кілометрів, або 7,4 % загального вантажообігу країни. Водними магістралями було перевезено 1913 року 11,5 млн людей, 1917 року – 9,5 і 1940 року – 73 млн людей. Пасажирообіг 1940 року склав 3,8 млрд пасажиро-кілометрів [7].

Постійне зростання об'ємів пасажирських і вантажних перевезень обумовлювало не тільки підвищення їх ролі в економічному житті країни. Значна концентрація величезної кількості людей і матеріальних цінностей на залізничних об'єктах, їх мобільність, мінливість об'єктивно викликали підвищений інтерес з боку злочинних елементів як до самої залізниці, так і до транспортного процесу. Приваблювала злочинний світ до залізниць, станцій, вокзалів також специфіка їх функціонування, велика протяжність ліній, оперативність і динамізм, постійно змінний пасажирський і вантажний потік, різне територіально-адміністративне підпорядкування.

Створена 29 червня 1919 року Постановою Ради Народних Комісарів залізнична й водна міліція постійно зазнавала змін і реорганізації залежно від обстановки, що складалася як на залізницях, так і в країні в цілому. Найбільш вдала реорганізація була здійснена в червні 1937 року, коли з'явився спільний наказ НКВС і НКШС, що поклав початок створенню нової спеціалізованої системи транспортної міліції, яка частково збереглася й до наших днів [8].

Вищезгаданим наказом були визначені її основні функції, штатна чисельність, терміни комплектування, структура, права й пільги співробітників. Наркомам внутрішніх справ республік, начальникам УНКВС країв і областей доручалося «організувати дорожні відділи залізничної міліції за числом доріг у місцях перебування керування відповідних доріг...» [9].

Для керівництва місцевими органами залізничної міліції в Головному управлінні робочо-селянської міліції НКВС СРСР організувався спеціальний відділ.

В Україні було створено 5 дорожніх відділів міліції (Південно-Західний, Південний, Придніпровський, Донецький і Одеський), що складались з лінійних відділень та оперативних пунктів, які мали свою структуру [10].

На залізничну міліцію покладалися: охорона громадського порядку на залізничних станціях, боротьба з бандитизмом, крадіжками, грабежами, розкраданнями державного та суспільного майна й іншими злочинами на залізничному транспорті, здійснення паспортного режиму в смузі залізничної зони тощо.

Особливої організації вимагали охорона громадського порядку, боротьба зі злочинністю на території та в акваторії портів, пристаней і на судах, а також з розкраданнями соціалістичної власності на водному транспорті. З цією метою 1937 року на річкових, морських портах і на пристанях утворили підрозділи водної міліції.

1 листопада 1939 року Верховна Рада СРСР прийняла Закон «Про включення Західної України до складу СРСР» із возз'єднанням з УРСР. 15 листопада 1939 року

Верховна Рада УРСР прийняла Закон про входження Західної України до складу УРСР. 28 червня 1940 року до складу України ввійшли Північна Буковина та Бессарабія. Зі встановленням радвлади в західних областях України, Бессарабії та відповідно до Конституцій СРСР 1936 року й УРСР 1937 року, а також на підставі наказу НКВС СРСР від 6 листопада 1939 р. «Про організацію територіальної і залізничної міліції Західної України» в цих областях була організована радянська міліція [11].

Таким чином, за років перших п'ятирічок Радянський Союз зумів створити розгалужену транспортну інфраструктуру, зв'язати регіони й периферію країни з центром, а також сформувати спеціальні органи внутрішніх справ. Процес становлення цього підрозділу, як свідчать документи й матеріали, постійно піддавався змінам і реорганізації залежно від обстановки, що складалася як на залізницях, так і в країні в цілому. Однак співробітники органів внутрішніх справ зуміли подолати труднощі та створити дорожні відділи, лінійні відділення й оперативні пункти для забезпечення безпеки магістралей і встановлення належного порядку роботи транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Образцов В.Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. – М., 1943.
2. Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне. – М., 1943.
3. Нейгольдберг В.Я. Речной транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны. – М., 1966.
4. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР 1917 – 1962. Историко-экономический очерк. – М., 1963.
5. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945). – М., 1963.
6. Верт А. Россия в войне 1941 – 1945. – М., 1967.
7. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР 1941 – 1945 гг. – М., 1997.
8. Державний архів УМВС України. – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 9.
9. Милиция Южной УКраины: от истоков до наших дней. – Харьков, 1997.
10. Дорогою честі. – К., 1999.
11. Державний архів УМВС України. – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 51.

А.Е. Шевченко

Развитие транспортной инфраструктуры в СССР и формирование специальных органов внутренних дел в 20 – 40-е годы XX в.

В предложенной статье на основе изучения нормативно-правовой базы и обозрения литературы автор исследует проблему создания транспортной инфраструктуры в СССР, формирования специальных органов внутренних дел, которые были так необходимы для установления должного порядка работы транспорта.

A.Ye. Shevchenko

Development of Transport Infrastructure in USSR and Forming of the Special Organs of Internal Affairs in 20-40 Years of XX Century

The article speaks about the process of development of transport infrastructure in the USSR and formation of the special organs of militia bodies, which provided safety and public law enforcement of transport; the fight was conducted against criminality.

Стаття надійшла 21.10.03.

НАУКА РЕЛІГІЯ СУСПІЛЬСТВО



3'2003

ISSN 1728-3671

Донецький державний інститут штучного інтелекту
Відділ у справах релігій
Донецької обласної державної адміністрації

НАУКА
РЕЛІГІЯ
СУСПІЛЬСТВО

№ 3'2003

ІПШІ «НАУКА І ОСВІТА»
2003

Головний редактор

Шевченко А.І., Заслужений діяч науки і техніки України, професор, д.т.н., доктор богослов'я, ректор Донецького державного інституту штучного інтелекту

Заступник головного редактора

Костенко Г.В., начальник відділу у справах релігій Донецької обласної державної адміністрації

Відповідальний секретар

Кузьменко М.М., к.і.н., доцент, завідувач кафедри релігієзнавства, декан факультету філософії та релігієзнавства Донецького державного інституту штучного інтелекту

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

ФІЛОСОФІЯ

Морозов М.М., д.філос.н., професор
Нікітін Л.М., д.філос.н., професор
Ялі І.О., д.філос.н., професор
Альохін В.В., д.філос.н., професор
Гребєньков Г.В., д.філос.н., професор
Заблоцький В.П., д.філос.н., професор
Пасько І.Т., к.філос.н., доцент
Бобкова Н.П., к.філос.н., доцент

ІСТОРІЯ

Липинський В.В., д.і.н., професор
Бєловолов Ю.Г., д.і.н., професор
Беспалов М.Є., д.і.н., професор
Лихолобова З.Г., д.і.н., професор
Розкошний А.П., д.і.н., професор
Грішин В.С., к.і.н., доцент
Казакова М.С., к.і.н., доцент
Бєлікова Н.Ю., к.і.н., доцент

Свідоцтво про державну реєстрацію: серія КВ № 3982 від 28.01.2000 р., ISSN 1728-3671

Рекомендовано до друку вченою радою Донецького державного інституту штучного інтелекту Міністерства освіти і науки України.
Протокол № 3 від 10 листопада 2003 р.
Постановою президії ВАК України від 11.04.2001 р. № 5-05/4 журнал «Наука. Релігія. Суспільство» внесено до переліку фахових наукових видань України з ***філософських наук.***
Постановою президії ВАК України від 12.06.2002 р. № 1-05/6 журнал «Наука. Релігія. Суспільство» внесено до переліку фахових наукових видань України з ***історичних наук.***
Електронна версія знаходиться на web-сервері інституту (м. Донецьк): http://www.iai.donetsk.ua

ЗМІСТ

РЕЛІГІЄЗНАВСТВО

Беликова Н.Ю. Экуменическое движение в современном мире 3
Дерев'янко І.С. Естетичне та релігійне сприйняття внутрішнього простору православних храмів Слобожанщини 14
Докаш В.І. Тисячолітнє царство як прототип суспільного ідеалу (протестантська інтерпретація) 17
Лубська М.В. Співвідношення між доктринами шаріату та звичаєвим правом 21
Никульчев Н.А. Сакральная педагогика: проблемы реализации 27
Предко О.І. Г.С. Сковорода про психологічно-етичний потенціал релігійності 32
Решетніков Ю. Роль релігійних організацій у структурі громадянського суспільства 38
Федь І.А. Ікона як портрет, ікона як образ, ікона як ідея в духовно-комунікативній системі християнства 45
Хримли П.Е. Агиография как конституирующий элемент традиции Армянской апостольской церкви 51
Борисова О.В. Проблеми методології дослідження релігійних систем 59

ІСТОРІЯ

Абдуллін А.А. Боротьба з кримінальною злочинністю в Донбасі у другій половині 50-х – першій половині 60-х років 64
Бєліков О.В. Вивчення циган України в дореволюційній і радянській вітчизняній історіографії 71
Болбат Т.В. Виникнення перших осередків народного руху України за перебудову на сході України 79
Бочаров В.В. Переселення селян з Катеринославської губернії (1906 – 1914 рр.) 86
Гончаренко А.В. Боснійські мусульмани (друга половина XV – 50-і рр. XIX ст.) 90
Донченко С.П. Проблема свободи віросповідання в програмах політичних партій України початку XX століття 95
Єгорова О.В. Теорія природного права людини в системі юридичної освіти й науки Харківського університету 101
Згинник Е.Б. Исторические портреты основателей Филики Этерии (Н. Скуфас, А. Цакалов, Э. Ксантос) 107
Красноносов Ю.М. Становлення залізничної міліції в системі правоохоронних органів України за початкового періоду радянського будівництва (1919 – 1941 рр.) 117
Кузьменко М.М. Українська науково-педагогічна інтелігенція в опозиційному русі за збереження незалежності УСРР на початку 20-х років XX століття 121
Міхеєва О.К. Декілька листів з України 1919-го року (фрагменти оцінок безпосередніми учасниками подій початкового періоду радянської влади в Україні) 127
Наконечний А.Р. Розвиток національної ідеї за козацько-гетьманського періоду 133

Нікольський В.М. Документи «Окремої папки» Сталінського обкому КП(б)У про політичні репресії в регіоні в 1943 – 1945 рр. 139
Новгородська А.В. Жінка у громадсько-політичному житті радянської України (середина 50-х – перша половина 60-х років XX століття) 143
Папазова А.В. Утворення інститутів ордену єзуїтів у східнослов'янському регіоні в останній третині XVI – першій половині XVII ст. 150
Пекарев И.М. Влияние молодежного фактора на внешнюю политику Болгарии (1919 – 1923 гг.) 157
Ситник О.М. Формування ідеології козацтва як визначальний чинник політико-правового розвитку середньовічної України 160
Цвигун О.А. Вивчення новогрецької мови на Донеччині наприкінці 80-х років XX ст. – на початку XXI ст. 163
Шевченко А.Є. Розвиток транспортної інфраструктури в СРСР і формування спеціальних органів внутрішніх справ у 20 – 40-і роки XX ст. 172
Яровицкая Н.А. История: лик игровой коммуникативной практики 177

СОЦІАЛЬНО-ФІЛОСОФСЬКІ ПРОБЛЕМИ ЛЮДИНИ, СУСПІЛЬСТВА, ДЕРЖАВИ

Алієва О.Г. До проблем онтології техніки 183
Аносов І.П. Гуманістичні фактори особливостей і принципів християнської педагогіки 190
Воловенко О.С. Пласт: 90-річний досвід національного та громадянського виховання 197
Гітун Н.І. Проблема вибору у філософії освіти 206
Горлинський В.В. Інтеграція релігійних етичних цінностей до ціннісної системи військової служби 212
Дубінін В.В. Пошуки механізму взаємної адаптації інтересів народу й інтересів політичної системи 219
Дюжев Д.В. Виртуальная реальность: проблема концептуального потенциала 226
Кірєєва О.Г. Художньо-світоглядні традиції Г. Генделя й А. Веделя в контексті європейської культури 232
Козакова В.С. Герої В. Стефаника в контексті проблеми людини та природи 236
Козаченко Н.П. Изменение убеждений с точки зрения морали и логики 241
Кориневська І.В. Актуальність пошуку істини в сучасних умовах через морально-етичні, освітні, релігійні, особистісні аспекти 248
Куница А.В. Слово и механика 256
Мельник В.В., Левченко Э.Н. Человек и его общение с собой 261
Моргун В.А. Психоісторичні проблеми розбудови громадянського суспільства в незалежній Україні 267
Нечитайло В.Н., Клевец Л.Н. Естественно-научный характер информационных и интеграционных процессов и синергетическая картина мира 278
Пишна О.Б. Проблеми мотивації високопродуктивної праці в системі внутрішнього контролю промислового підприємства 284

Скловський І.З. Національна ідея як чинник поступових етноконфесійних зрушень українського суспільства: методологічний аналіз 295
Смеричевский Э.Ф. Информационно-компьютерная революция: аксиологические аспекты виртуального феномена 307
Стоцький Я.В. Конфесійність Польщі на початку ІІІ тисячоліття: статистика й порівняльний аналіз 314
Стоян А.В. Экология духа в социальной и экономической сферах: параллель безопасности жизнедеятельности и богословия 320

ФІЛОСОФІЯ

Бойченко Н.М. Буття як основоположна категорія релігійної метафізики Іоанна Дунса Скота 324
Гудзенко О.Г. Шлях до істини та досконалості у філософській культурі Київської Русі 333
Долга О.Д. Проблема комунікації у філософії Карла Ясперса 339
Дуйкін В.Р. «Теологія праці» в ідеології сучасного католицизму 347
Кубухова Н.В. Философия любви Платона: проблема сущности Эрота 354
Макарова А.О. Справедливість як категорія української філософії 360
Олейников В.В. Вплив конфуціанства на сучасну ідеологію Китаю 367
Осипов А.О. Людина духовна в контексті методології філософсько-антропологічного аналізу 371
Радченко О.Б. Спроба осмислення постмодернізму в сучасній філософії (етичний аспект) 379
Саржан А.О. Використання організаційних чинників прискорення науково-технічного прогресу в промисловості Донбасу в 50 – 80-і роки XX ст. 385
Ступак Ф.Я. З історії добродійно-меценатської діяльності епохи козаччини та гетьманщини 391
Харьковщенко Є.А. Софіологія й сучасне православне богослов'я 397
Цымбал С.Н. Синергетическая парадигма и общественно-гуманитарные процессы 403

АВТОРИ НОМЕРА 409

РЕЦЕНЗЕНТИ НОМЕРА 411

ДО ВІДОМА АВТОРІВ 415