

# **НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ 2020 ГОДА**

Материалы международного  
научно-исследовательского конкурса

(27 февраля 2020)

УДК 004.02:004.5:004.9  
ББК 73+65.9+60.5  
НЗ4

*Редакционная коллегия:*

**Доктор экономических наук, профессор Ю.В. Федорова**  
**Доктор филологических наук, профессор А.А. Зарайский**  
**Доктор социологических наук, доцент Т.В. Смирнова**

**НЗ4** НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ 2020 ГОДА: материалы международного научно-исследовательского конкурса (27 февраля 2020г., Саратов) Отв. ред. Зарайский А.А. – Издательство ЦПМ «Академия Бизнеса», Саратов 2020. - 36с.

978-5-907199-60-6

Сборник содержит научные статьи и тезисы ученых Российской Федерации и других стран. Излагается теория, методология и практика научных исследований в области информационных технологий, экономики, образования, социологии.

Для специалистов в сфере управления, научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов вузов и всех лиц, интересующихся рассматриваемыми проблемами.

Материалы сборника размещаются в научной электронной библиотеке с постатейной разметкой на основании договора № 1412-11/2013К от 14.11.2013.

ISBN 978-5-907199-60-6

УДК 004.02:004.5:004.9  
ББК 73+65.9+60.5

© *Институт управления и социально-экономического развития, 2020*  
© *Саратовский государственный технический университет, 2020*  
© *Richland College (Даллас, США), 2020*

**УДК 94 (470)**

*Демченко О.Н., к.филос.н.*

*доцент*

*кафедра философии, истории и иностранных языков*

*Самосенко И.В.*

*студент специалитета*

*Норильский государственный индустриальный институт*

*Россия, г. Норильск*

## **ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В АРКТИКЕ**

*Аннотация. В статье рассматривается ход боевых действий на северном фронте Великой Отечественной войны, героические действия советской армии и флота, сорвавшие планы германского командования по захвату Заполярья, обеспечившие проводку арктических конвоев с западной военной помощью.*

*Ключевые слова: оборона Заполярья, Мурманск, Северный флот, авиация, подводная лодка, армия, ленд-лиз, северные караваны.*

*Demchenko O.N.*

*Ph.D. (Philosophy), Associate Professor, assistant professor of the  
Department of Philosophy, History and Foreign Languages, Norilsk State  
Industrial Institute*

*Samosenko I.V.*

*Student speciality*

*Norilsk State Industrial Institute*

*Russia, Norilsk*

## **THE GREAT PATRIOTIC WAR IN THE ARCTIC**

*Annotation. The article deals with the course of hostilities on the Northern front of the great Patriotic war, the heroic actions of the Soviet army and fleet, which broken the plans of the German command to capture the Arctic, provided*

*the wiring of the Arctic convoys with Western military assistance.*

*Keywords: defense of the Arctic, Murmansk, Northern fleet, aviation, submarine, army, lend-lease, northern caravans.*

Героическая оборона Заполярья вошла в историю нашего народа как одна из самых ярких страниц, стала ярким символом стойкости и мужества советских людей в борьбе с фашистскими захватчиками. Три года жестоких боев на земле, в воздухе и на море, ежедневного подвига на фронте и в тылу. Битва за Советскую Арктику является важной частью летописи Великой Отечественной войны, частью нашей истории, о которой необходимо всегда помнить. Это крайне актуально в наше время, когда в ряде европейских государств возрождается нацистская идеология, осуществляются попытки пересмотра итогов второй мировой войны, отрицания решающего вклада советского народа в победу над фашизмом. Изучение боевых действий в районах Крайнего Севера выступает необходимым условием сохранения исторической памяти, преемственности поколений, патриотического воспитания молодежи.

Большое значение для обороны советского Заполярья имело научное изучение и хозяйственное освоение арктической зоны СССР в предвоенный период, создание в ней производственной и транспортной инфраструктуры. Ведущие позиции в экономическом отношении в этот период занимал район реки Енисей. Быстро развивался расположенный в низовьях Енисея лесопильный комбинат, город и порт Игарка. В 1940 году вступил в строй Норильский полиметаллический комбинат. В связи со строительством Норильского комбината в ближайшем населенном пункте на реке Енисей – поселке Дудинка – построили морской и речной порты, через которые шли все грузы на стройку. В 1938 году Норильский промышленный узел с Дудинкой связала узкоколейная железная дорога протяженностью 115 километров. Несмотря на удаленность Дудинки от моря (около 300

километров от устья Енисея), наличие здесь промышленных предприятий (судостроительные мощности и железнодорожные мастерские) позволяло при необходимости использовать ее как ремонтную базу для кораблей, действующих в Карском море.

Рост экономики арктического региона и грузовых перевозок в полярных морях требовали строительства и оборудования портов, увеличения числа ледоколов и самолетов ледовой разведки, организации новых полярных радио - и гидрометеорологических станций на побережье и островах. С развитием судоходства сибирские реки Обь, Енисей, Лена вместе с Северным морским путем составили комплексную водную систему, основу внутренних и внешних транспортных связей. Другие реки, впадающие в полярные моря (Пясины, Оленек, Яна, Индигирка, Колыма), соединяли глубинные районы с Северным морским путем и были для этих регионов основным видом транспортной коммуникации. Однако к началу Великой Отечественной войны строительство портов на трассе Севморпути еще только начиналось. На 22 июня 1941 года в Арктике Советский Союз располагал следующими портами и угольными базами: одноименный порт на острове Диксон (Карское море), порт Тикси (море Лаптевых), порт в бухте Амбарчик и порт Певек (Восточно-Сибирское море) и порт Провидения (Берингово море) [1: с.35-36]. Но только два последних (входивших в систему ГУЛАГ) соответствовали необходимым требованиям. В остальных имелись только авральные возведенные причалы для подхода океанских судов.

Ледокольный флот Главсевморпути в предвоенные годы активно пополнялся новыми линейными ледоколами, построенными на отечественных верфях, и ледокольными пароходами. К началу войны в западном секторе Арктики действовало два линейных ледокола (старой и новой постройки), один ледорез, шесть ледокольных пароходов (в том числе – два в ремонте) [1: с. 44]. В восточном секторе находился один линейный

ледокол новой постройки. Один линейный ледокол достраивался в Николаеве. Начиная с 1929 года для обеспечения вначале Карских экспедиций в устье рек Обь и Енисей, а затем и плаваний на всей трассе Севморпути привлекалась авиация. С развитием судоходства и увеличением числа самолетов воздушная ледовая разведка распространилась и на самые отдаленные районы Крайнего Севера.

Тем не менее, строительство арктической аэродромной сети находилось перед войной в зачаточном состоянии. Так, до 1938 года на побережье не было построено ни одного сухопутного аэродрома. Самолеты базировались исключительно на естественные, почти совершенно необорудованные, не имеющие ремонтных средств посадочные площадки в районе Нарьян-Мара, на песчаной косе у поселка Амдерма и в Усть-Каре (площадка с галечным покрытием). Летающие лодки базировались в бухтах и лагунах при полярных станциях. В конце навигации, когда образовывался молодой лед, пользоваться естественными гидроаэродромами было нельзя, и ледовая разведка прекращалась. В полярную ночь, а также в периоды весенней и осенней распутицы полеты в арктической зоне не велись.

Готовясь к войне с Советским Союзом, в военно-морском штабе Германии тщательно изучали не только архивные материалы, касавшиеся боевых действий в Ледовитом океане и на Северном море в прежних войнах, но и всю информацию, собранную немецкой разведкой во время многочисленных «исследовательских» плаваний в Советской Арктике. Вместе с тем, Крайний Север до самого начала войны с СССР оставался для руководства вермахта второстепенным театром военных действий [2: с. 53]. По плану «Барбаросса» Мурманск и Архангельск должны были захватить полки только двух горных дивизий. Германскому флоту здесь отводилась вспомогательная роль. Первые боевые корабли и подводные лодки германского военного флота появились здесь только в июле 1941 года. И это несмотря на то, что немецкие военные аналитики, изучив состав советского

Северного флота, пришли к выводу, что сил, имевшихся в распоряжении группы «Север», будет недостаточно для успешной морской войны в Советском Заполярье.

Планируя войну против Советского Союза, гитлеровское командование рассчитывало быстро захватить Кольский полуостров, порт Мурманск, Кировскую железную дорогу, а затем овладеть Архангельском. Достичь этой цели должна была армейская группировка «Норвегия» во взаимодействии с финскими войсками и 5-м Воздушным Флотом. Непосредственно против СССР была нацелена группировка, получившая название «Авиационное командование Киркенес», а с февраля 1942 г. – «Авиационное командование Норд-Ост». Она насчитывала 10 бомбардировщиков Ю-88 и 33 Ю-87, 11 истребителей Ме-109, 6 Ме-110, 7 ближних и 10 дальних разведчиков. 24 июня эта группировка была усилена отрядом истребителей и отрядом бомбардировщиков Ю-88. Следует отметить, что немцы сосредоточили на Севере почти весь наличный состав торпедоносной авиации Люфтваффе [3: с. 22]. Война в Заполярье началась с массированных бомбардировок городов, населённых пунктов, промышленных предприятий, пограничных застав, военно-морских баз. Первые авианалёты фашистская авиация провела уже в ночь на 22 июня 1941 г.

Активные боевые действия на Кольском полуострове начались 29 июня 1941 г. Главный удар противник наносил на Мурманском направлении. В течение 1-й половины июля войска 14-й армии, ведя тяжёлые бои, остановили врага в 20-30 км от границы. Большую помощь оказали подразделения морской пехоты Северного Флота. Удары морских десантов во фланг противнику 7 и 14 июля сыграли значительную роль в срыве планов фашистского командования. Не удалось фашистам захватить и полуостров Рыбачий – стратегический пункт, откуда контролировался вход в Кольский, Мотовский и Печенгский заливы. Полуостров Рыбачий стал

надежным плацдармом обороны Заполярья. 8 сентября 1941 г. гитлеровцы возобновили наступления на Мурманском направлении, но войска 14-й армии заставили противника перейти к обороне, а 23 сентября нанесли контрудар и отбросили врага за реку Большая Западная Лица [4: с. 61-62]. В этих боях приняла боевое крещение сформированная в Мурманске Полярная дивизия. Когда противнику удалось продвинуться вперед и создать прямую угрозу захвата Мурманска, полки Полярной дивизии с ходу вступили в бой с прорвавшейся группировкой и отбросили врага на прежние позиции. На рубеже реки Западная Лица линия фронта проходила до октября 1944 г.

Ударами по морским коммуникациям противника Северный флот срывал воинские перевозки. В результате Германия стала испытывать острую нехватку железа и никеля, вывозимых из Северной Норвегии, а войска, действовавшие на мурманском направлении, зачастую лишались подкрепления, недополучали различные виды снабжения. Нарушение морских сообщений противника в отдельные периоды войны становилось одной из главных задач Северного флота. В 1941 г. для действий на морских коммуникациях флот мог выделить лишь подводные лодки. Надводные корабли и авиация использовались главным образом для содействия сухопутным войскам. Действия подводных лодок Северного флота на морских сообщениях противника в 1941 г. были весьма успешными. Подводные лодки, находясь в море, не ждали, когда вражеские корабли пройдут через их позиции, а сами выходили на поиск и уничтожали их.

Так, 12 сентября 1941г. большая подводная лодка К-2 (командир капитан 3 ранга В.П. Уткин) впервые на Севере успешно применила для атаки артиллерийское оружие. Поставив минное заграждение у входа в один из фьордов, К-2 осталась на позиции для обнаружения и уничтожения транспортов противника. 12 сентября подводная лодка обнаружила транспорт водоизмещением 5-6 тыс. тонн. Всплыв в надводное положение, лодка с дистанции 45 кабельтовых открыла по судну огонь из 100-мм



орудия. Атака была предпринята в непосредственной близости от вражеского берега в видимости его наблюдательных постов. Но риск был обоснованным – береговых батарей в этом районе не замечено, боевых кораблей поблизости не было. Получив несколько прямых попаданий, транспорт потерял управление и, погружаясь кормой в воду, резко повернул в сторону берега. В то же время появился гидросамолет, идущий курсом на подводную лодку. Через минуту, когда она была уже на перископной глубине, около нее раздался взрыв бомб, сброшенных самолетом, но никаких повреждений лодка не получила. Когда К-2 входила в базу, командир минно-артиллерийской боевой части лодки лейтенант З.М. Арванов произвел холостой выстрел из орудия – салют в честь победы над врагом. Так было положено начало традиции подводников Северного флота при входе в базу количеством орудийных выстрелов извещать о числе потопленных транспортов и кораблей [2: с. 78-79]. Так же эффективно действовали почти все подводные лодки Северного флота, многие из них впоследствии получили почетное звание гвардейских

С наступлением темных ночей на поиски транспортов противника к его берегам начали выходить торпедные катера. В сентябре торпедный катер ТКА-12 под командованием лейтенанта А.О. Шабалина прорвался к охраняемому транспорту противника и потопил его. Уклоняясь от преследования кораблей охранения, катер не пошел в море, а, уменьшив ход, чтобы большой белый бурун не демаскировал его, отошел к вражескому берегу. Хладнокровный и расчетливый в бою, А.О. Шабалин и в дальнейшем неоднократно применял подобный прием. Обнаружив вражеский конвой, он не устремлялся немедленно в атаку, а, сближаясь с противником, изучал, где меньше кораблей охранения, в каком направлении лучше выйти для атаки на дистанцию залпа. Нередко он атаковал со стороны вражеского берега и почти всегда добивался успеха. Этот эффективный тактический прием нашел широкое применение на Северном флоте.

Успешно в борьбе с немецким агрессором действовали и военно-воздушные силы Северного флота. В конце 1943 г. они окончательно завоевали господство в воздухе. Это дало возможность командованию флота одновременно с защитой своих морских сообщений выделить значительные силы авиации для нанесения удара по морским коммуникациям фашистов. В отдельные периоды (полярный день) действиям авиации отводилась главная роль в разгроме противника. В 1943 г. авиация Северного флота потопила и повредила 61 транспорт общим тоннажем 186 тыс. тонн, 2 вспомогательных судна и 5 боевых кораблей (2 сторожевых корабля, тральщик, минный заградитель и сторожевой катер) [3: с. 110].

Мужественно и самоотверженно действовали экипажи торпедоносцев. 14 января 1943 г. в районе Вардё был обнаружен вражеский конвой в составе пяти транспортов и нескольких кораблей охранения. В воздух поднялись самолеты, ведомые капитанами В.Н. Киселевым и А.А. Баштырковым. У Баштыркова это был 106-й вылет. Обнаружив конвой, самолеты легли на боевой курс. Когда до транспортов оставалось 400-500 м, торпеды отделились от самолетов и устремились к цели. В этот момент машина Баштыркова загорелась. Советский летчик пошел на таран вражеского судна. В результате атаки гитлеровцы потеряли два транспорта. Капитану А.А. Баштыркову и стрелку-радисту сержанту В.Н. Гаврилову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Составной частью обороны Заполярья являлась задача обеспечения проводки транспортных караванов с западной военной помощью Северным морским путем. Экономическая и военно-техническая помощь Советскому Союзу со стороны союзников по антигитлеровской коалиции – США и Великобритании оказала существенное влияние на развитие военных действий на советско-германском фронте. Это было связано с тяжелым началом Великой Отечественной войны и необходимостью выигрывать время для осуществления перебазирования внутрь страны

промышленности. Западные поставки стали решающим фактором в способности СССР продолжить войну и противостоять германскому вторжению в силу невозможности произвести достаточное количество вооружения и боевой техники, горючего и боеприпасов, сырья (алюминий, сталь и т.д.).

Размер англо-американских военных поставок был определён на Московской конференции представителей трёх держав 29 сентября - 1 октября 1941 г. Московский протокол предусматривал отправку в Советский Союз ежемесячно 400 самолётов, 500 танков, 30 тысяч тонн алюминия и других видов вооружения и материалов [5: с. 17]. Советский Союз выразил готовность поставлять союзникам некоторые виды сырья. В конце июля 1941 года было определено основное направление морского грузопотока в 1941 г. из Англии и США – порт Архангельск. В город-порт стали прибывать первые иностранные суда.

29 августа 1941 г. на рейде Северодвинского плавучего маяка встали пассажирский пароход и сопровождающие его английский крейсер «Нигерия» и три эсминца. На этих кораблях прибыли советские работники, вывезенные с острова Шпицберген. 31 августа 1941 г. в Архангельск пришёл первый караван союзных судов в составе шести транспортов (этот первый конвой получил впоследствии кодовое обозначение «PQ-00», или «Дервиш»). Из пяти участков Архангельского порта – Левый берег, Правый берег, Мосеев остров, Бакарица, Экономия – только два последних предназначались для импортно-экспортных операций. Остальные обслуживали грузовые каботажные и пассажирские суда и обеспечивали их бункером. Вместе с тем, осенью 1941 г. принимать крупнотоннажные суда могла только Бакарица, причалы которой соединялись с железной дорогой, хотя и здесь требовалось произвести серьёзные работы по совершенствованию всего портового хозяйства. В этих условиях Архангельский порт был способен обрабатывать одновременно только пять

судов, что совершенно не обеспечивало решения поставленных задач [5: с. 33].

Эти обстоятельства заставили специальную комиссию, созданную в конце сентября 1941 г. по указанию заместителя Председателя Совнаркома СССР А.И.Микояна и ответственного за все поставки в СССР из-за границы, обратить своё внимание на Никольское устье и город Молотовск. Главное преимущество этого района заключалось в его доступности для навигации в течении всего зимнего периода благодаря устойчивому разводью. Глубины морского канала хотя и требовали увеличения, но позволяли проводить суда со значительно большей осадкой, чем через Берёзовый бар. К концу года предполагалось закончить строительство штатной железной ветки на Исакогорку, что обеспечивало отправку грузов прямо на фронт. 26 ноября 1941 г. Молотовский порт принял первое судно союзников. Им стал британский танкер «Сан-Амброзио» из каравана PQ-3. Начиная с конвоя PQ-3 (середина ноября 1941 г.) все операции по вводу и выводу судов в портах Архангельск и Молотовск осуществлялись с помощью ледоколов.

В Белом море работали ледоколы «Ленин», «И.Сталин», «Красин», «Ф.Литке», «Микоян» и др. Так, ледокол «Ленин» участвовал в проводке 778 транспортов, в том числе 343 союзных. При этом практиковалась частичная разгрузка судов с большой осадкой в Молотовске с последующей проводкой их в Архангельск. Из-за исключительно суровой зимы ледовая обстановка в конце года усложнилась настолько, что все судна конвоя PQ-6, пришедшего 23 декабря 1941 г., пришлось разгружать в Молотовске. Всего за 1941 г. из Англии и Исландии в порты Белого моря прибыло семь союзных конвоев общим составом в 53 транспорта (из них восемь советских). Более десяти транспортов этих конвоев было обработано в Молотовске. В обратном направлении ушло четыре конвоя из 47 судов, в числе которых 15 советских [6: с. 68].

2 марта 1942 г. Государственный Комитет Обороны принимает новое

постановление о реконструкции Архангельского порта. Оно предусматривало проведение больших работ в Молотовске (как участке Архангельского порта). По официальным данным Министерства морского флота СССР, через Архангельский порт за годы войны прошло 2 млн. тонн импортных и 0,7 млн. тонн экспортных грузов. Не менее 1 млн. тонн, преимущественно импортных грузов, приходится на долю Молотовского участка порта [6: с. 90]. Конвой шли через Атлантику, а потом северными морями в Мурманск, Архангельск, Молотовск. Как правило, американцы вели караваны до Исландии, там их под охрану брали корабли британского флота, советские корабли встречали их у острова Медвежий или в других точках северных морей.

Группы германских подводных лодок рыскали повсюду, особенно на последнем этапе. Путь кораблей по арктическим морям был настолько рискован, что моряки называли его «коридором смерти». Для борьбы с союзными конвоями привлекались значительные силы германской авиации, подводные лодки и крупные надводные корабли, находившиеся в норвежских базах. Обеспечение проводки караванов было возложено на военно-морские силы Великобритании и советский Северный флот. Для охраны союзных конвоев корабли Северного флота совершили 838 выходов в море [3: с. 84]. Морская авиация вела разведку, прикрывала конвой с воздуха, наносила удары по вражеским базам и аэродромам, кораблям противника в открытом море. Советские подводные лодки несли боевую вахту у вражеских военно-морских баз и на вероятных путях перехода крупных надводных кораблей ВМС фашистской Германии. Совместными усилиями союзных и советских сил прикрытия было потоплено 27 вражеских подводных лодок, 2 линкора и 3 эсминца.

Действия моряков-североморцев и британского королевского флота позволили караванам совершать переходы без больших потерь (по пути следования противником было потоплено 85 транспортов, дошли до порта

назначения более 1400). Плотность кругового охранения стала такой, что подводные лодки не рисковали прорываться к транспортам. В свою очередь, Северный флот старался сорвать морские перевозки противника вдоль побережья Северной Норвегии. В течение первых двух лет войны в этих операциях были задействованы в основном подводные лодки, а начиная со второй половины 1943 года на передний план вышли части морской авиации. Всего за годы Великой Отечественной войны Северный флот уничтожил свыше 200 боевых кораблей и вспомогательных судов противника, более 400 транспортов общим тоннажем свыше 1 млн. тонн, около 1300 самолетов [4: с. 122].

Начиная с 1941 года и до середины 1942-го более 43% всех поставок в Советский Союз шли северными конвоями, самым коротким маршрутом, который занимал 10-12 дней, что в четыре-пять раз быстрее, чем персидский (открытый осенью 1942 года) или дальневосточный (начал действовать осенью 1942 года) коридоры. В последующие 1942-1943 годы объем поставок грузов северными конвоями по сравнению с другими маршрутами сокращается приблизительно до 30%. В 1944-1945 годах, когда начали нормально функционировать иные маршруты, помимо северного, роль последнего снижается приблизительно до 22%. В общей сложности северными конвоями было перевезено порядка 4 млн. тонн грузов или примерно 25% общих поставок [5: с. 154].

Сражение за Заполярье продолжалось долгих три года. К осени 1944 года Красная Армия прочно удерживала стратегическую инициативу на советско-германском фронте. В начале сентября на Кандалакшском направлении войска 19-й армии перешли в наступление и к концу месяца вышли на советско-финляндскую границу. 19 сентября 1944 года Финляндия вышла из войны. 7 октября 1944 года части 14-й армии и корабли Северного флота при поддержке авиации 7-й воздушной армии и ВВС флота начали Петсамо-Киркенесскую наступательную операцию, имевшую целью полное

изгнание немецко-фашистских захватчиков из Советского Заполярья. Главный удар наносился левым флангом 14-й армии в направлении на Луостари и Петсамо. В ходе трехдневных ожесточенных боев советские войска прорвали вражескую оборону на главном направлении, создали угрозу окружения противника в районе Луостари и вынудили его к отходу.

В ночь на 10 октября корабли Северного флота высадили на южном берегу губы Малая Волоковая 63-ю бригаду морской пехоты, которая вышла во фланг и тыл немецко-фашистским войскам, оборонявшимся на перешейке полуострова Средний, и во взаимодействии с 12-й бригадой морской пехоты, наступавшей с полуострова, сломили сопротивление врага в этом районе. 12 октября был высажен десант в порт Лиинахамари. 15 октября войска 14-й армии во взаимодействии с силами Северного флота освободили Петсамо, к 21 октября вышли на границу с Норвегией, 22-го - овладели поселком Никель. Одновременно вдоль побережья залива Варангер-фьорд развернули наступательные действия морские десанты, высаженные кораблями Северного флота. В ходе Петсамо-Киркенесской операции территория Советского Заполярья была полностью очищена от немецко-фашистских захватчиков [2: с. 176]. В целях завершения разгрома противника советские войска 22 октября 1944 года перешли норвежскую границу и начали освобождение Северной Норвегии.

Победа Красной Армии над немецко-фашистскими войсками в Заполярье имела важное военное и политическое значение. Она приблизила окончательное поражение нацистской Германии. Была разгромлена крупная группировка вражеских войск в Северной Европе. Промышленность Германии лишилась значительной доли стратегического сырья – никеля, а немецко-фашистский флот потерял места базирования в Норвегии. Основным итогом первого периода войны на северном крыле советско-германского фронта явился срыв гитлеровского плана молниеносного захвата Мурманска и Кольского полуострова, блокирования советских судов

в Белом море. Этот успех был достигнут совместными усилиями войск 14-й армии и моряков Северного флота, которые добились перелома в борьбе и прочно удерживали свои позиции.

В период обороны Заполярья североморцам пришлось решать сложные задачи, располагая сравнительно небольшими силами и незначительным боевым опытом. Но моряки флота с честью выдержали это труднейшее испытание. Они надежно прикрывали стратегический фланг сухопутных войск на Севере, успешно обеспечивали проводку союзных конвоев и безопасность судоходства по внутренним коммуникациям, активно действовали на вражеских морских сообщениях, срывая перевозки гитлеровцев. Своими активными действиями Северный флот сковывал значительные силы врага и не позволял ему использовать их на других военных театрах.

Во имя подвига войск, героизма и мужества населения Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 декабря 1944 года была учреждена медаль «За оборону Советского Заполярья». Медалью было награждено свыше 350 тыс. воинов и тружеников тыла. Многие части и соединения удостоены звания гвардейских, почётных наименований Печенгских, награждены орденами СССР. В 1982 г. город Мурманск, а в 1984 г. город Кандалакша награждены орденами Отечественной войны I степени. За мужество и стойкость, проявленную в годы Великой Отечественной войны городу Мурманску в 1985 г. было присвоено звание «Город-герой». В 2009 г. звания «Город воинской славы» был удостоен город Архангельск.



### **Использованные источники:**

1. Кисилев А.А. Война в Заполярье. – Мурманск: МГПУ, 1995.
2. Корякин В.С. Война в Арктике. – М.: изд-во «Вече», 2013.
3. Жирохов М.А. Ассы над тундрой. Воздушная война в Заполярье. 1941-1944. – М.: Центрполиграф, 2011.
4. Заполярный плацдарм /Под ред. С.А. Керонен. – СПб: КиН-принт, 2005.
5. Голубович Р.П. Война на Севере. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. – М.: Наука, 1994.
6. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои. 1941-1945 гг. – М.: Андреевский флаг, 1997.

УДК 338.2

*Плохотникова Г.В., к.э.н.*

*доцент*

*Нигматов Х.Н.*

*студент*

*Новочеркасский инженерно – мелиоративный*

*институт им. А.К. Кортунова*

*ФГБОУ ВО Донской ГАУ*

*Россия, г. Новочеркасск*

## **БЛАГОСОСТОЯНИЕ И КАЧЕСТВО ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ:**

### **РЕТРОСПЕКТИВА ЭКОНОМИЧЕСКИХ УЧЕНИЙ**

*Аннотация: Социально-экономические реформы способствуют кардинальным переменам во всех сферах общества. Индикатором экономического развития становится показатель «качество жизни». В статье освещаются подходы к роли и сущности данного понятия, а также параметров, его характеризующих.*

*Ключевые слова: благосостояние, доход, распределение, уровень и качество жизни, индексы*

*Plotnikova G.V., candidate of Economics, Assoc.*

*Nigmatov H.N., student*

*Novocherkassk engineering – meliorative Institute. A. K. Kortunov of the*

*Donskoy state agricultural UNIVERSITY, Russia, Novocherkassk*

## **WELFARE AND QUALITY OF LIFE: A RETROSPECTIVE OF**

### **ECONOMIC STUDIES**

*Abstract: Socio-economic reforms contribute to fundamental changes in all spheres of society. The indicator of economic development is the "quality of life" indicator. The article highlights approaches to the role and essence of this concept, as well as the parameters that characterize it.*

*Keywords: wealth, income, distribution, level and quality of life, indices*

Проблема качества жизни населения, влияющая на социальную стратификацию в обществе – одна из основных всего периода существования человечества. Вопросы социального неравенства, различий в уровне доходов существовали всегда [13]. Проведённое исследование показало, что теоретические истоки проблемы уходят в древность.

Философ Д. Парфит разделил все подходы к благосостоянию на три группы. Согласно первого подхода, благосостояние индивида — это удовлетворение его потребностей или предпочтений. Второй подход предполагает, что благосостояние — это состояние субъективной удовлетворенности жизнью. Третий подход — благосостояние объективно.

В древних трактатах подчёркивалась необходимость соблюдения принципа справедливости в удовлетворении потребностей общества, при ведущей роли государства. Так, по мнению Аристотеля, «цель государства – это совместное продвижение к высокому качеству жизни» [2]. Д. Локк писал о равенстве людей и о том, что «...благосостояние – основа качества жизни...». Аналогичная точка зрения у философа Э. Канта: «государственное благо есть счастье и благополучие народа...» [8].

Определённый вклад в формирование научных представлений о качестве жизни внесли классики политической экономики. А. Смит утверждал, что «общество живёт бедно не из-за расточительности и неблагоразумия частных лиц, они нередко беднеют в результате расточительности и неблагоразумия государственной власти» [11].

Согласно высказываниям философа И. Бентама, счастье для наибольшего числа людей – это «стремление к личному преуспеянию с подсчетом наслаждений и страданий».

Определённый вклад в разработку вопросов благосостояния населения внёс английский экономист А. Пигу. Следует подчеркнуть, что именно он

обратил внимание на не денежную оценку многих составляющих качества жизни.

В работе «Экономическая теория благосостояния» автор исследует качество жизни с помощью понятия «благосостояние», при этом различает общее и индивидуальное благосостояние. Общий уровень благосостояния зависит от величины национального дохода и от принципов его распределения, причём передача части дохода от богатых к бедным увеличивает общее благосостояние. Индивидуальное благосостояние выражается в форме удовлетворенности условиями жизнедеятельности.

В целом, качество жизни, по А. Пигу, – это степень удовлетворенности человека различными аспектами своей жизни, которые зависят от вида и сферы деятельности, состояния окружающей среды [12].

Рассматривая трансформацию представлений об уровне и качестве жизни людей, можно отметить, что концептуальные интерпретации терминов представляют смесь различных теорий и идей - экономических, социальных, философских, политических и др. Ряд исследователей отождествляет эти понятия, другие – рассматривают понятия в широком и узком смыслах слова. Так, уровень жизни в широком смысле слова включает в себя весь комплекс социально-экономических условий жизни общества, а в узком - достигнутый уровень потребления населением материальных благ и услуг. При этом выделяют четыре уровня жизни:

1. Достаток, при котором потребление благ обеспечивает всестороннее развитие человека.

2. Нормальный уровень жизни, обеспечивающий человеку восстановление его физических и интеллектуальных сил.

3. Бедность – потребление благ на уровне сохранения работоспособности.

4. Нищета - минимально допустимый по биологическим критериям набор благ и услуг, потребление которых лишь позволяет поддерживать

лишь жизнеспособность человека [6].

Важно подчеркнуть: уровень жизни - один из показателей качества жизни. Согласно с точкой зрения Г. Беккера и Дж. Гэлбрэйта, что показателями качества жизни выступают также качество образования человека, охрана здоровья, мобильность, семейное положение, уровень преступности и др.

Следует отметить, что в Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ одной из приоритетных целей выступает создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека. Уровень жизни населения выступает критерием оценки эффективности реализации обозначенной цели. При этом под уровнем жизни российские исследователи понимают степень удовлетворения потребностей населения, влияющих на благосостояние людей, а качество жизни связывают с условиями, в которых люди осуществляют жизнедеятельность [1]. Так, по мнению Е.В. Фахрутдиновой, качество жизни представляет собой «совокупность определенных жизненных ценностей, характеризующих виды деятельности, структуру потребностей, удовлетворенность индивида жизнью, социальными отношениями и состоянием окружающей среды» [5]. П.С. Мстиславский при этом подчеркивает, что следует иметь в виду только удовлетворение объективно-разумных потребностей и интересов людей.

На наш взгляд, следует согласиться с точкой зрения Е.В. Балацкого, что качество жизни неотделимо от многих факторов - личной безопасности, благополучия, творческой самореализации, стабильности, уверенности в будущем, комфортной среды обитания, здоровья и пр. Обращает на себя внимание список индикаторов качества жизни ОЭСР (табл.1).

Таблица 1 – Социальные индикаторы уровня и качества жизни[4]

Проблема	Показатель
<b>Здоровье</b>	
Продолжительность жизни	Продолжительность жизни, уровень смертности
Состояние здоровья	Нетрудоспособность
<b>Образование и обучение</b>	
Возможности системы образования	Непрерывное образование, обучение взрослых
Обучение	Уровень грамотности
<b>Занятость и качество трудовой жизни</b>	
Доступность занятости	Уровень безработицы, неполная занятость
Качество трудовой жизни	Продолжительность рабочего времени, время на дорогу на работу, социальные гарантии
<b>Время и отдых</b>	
Использование времени	Свободное время
<b>Доступность товаров и услуг</b>	
Доход	Распределение дохода и богатства, материальная обеспеченность
<b>Физическое окружение</b>	
Жилищные условия	Жилая площадь, удобства
Доступность услуг	Доступность определенных видов услуг
Нарушения в окружающей среде	Воздействие загрязнения атмосферы и шума
<b>Личная безопасность</b>	
Подверженность риску	Смертельные случаи, серьезные травмы
Явная угроза	Страх за личную безопасность

Качество жизни в значительной степени определяется доходами населения. Определяющим видом дохода при характеристике уровня жизни является реальный доход - количество товаров и услуг, которые можно приобрести на сумму располагаемого дохода.

Изучение статистических данных позволило провести анализ доходов

населения в странах СНГ (табл. 2).

Таблица 2 - Основные источники денежных доходов домашних хозяйств (в % к денежному доходу), 2018 г.

Страна	Оплата труда работающих по найму	Доход от самозанятости, предпринимательства	Поступления от продажи сельхозпродукции и	Социальные выплаты	
					в т.ч. пенсии
Азербайджан	33,5	25,4	13,1	16,1	13,7
Армения	52,9	11,2	7,4	16,3	14,6
Беларусь	65,03	...	0,4	27,6	23,7
Россия	57,5	6,4	...	19,1	14,1
Украина	60,5	6,6	2,7	22,2	19,5
Таджикистан	24,6	28,3	6,0	7,2	7,0
Кыргызстан	40,4	16,0	11,2	15,8	15,1

Источник: Население, занятость и условия жизни в странах Содружества Независимых Государств, 2018: статистический сборник / Межгосударственный статистический комитет СНГ/. – М.2019. –290с.

Данные таблицы 2 позволяют сделать вывод: в процентном отношении Беларусь и Украина отличаются по оплате труда работающих по найму и социальным выплатам, Таджикистан – по доходам от предпринимательской деятельности.

Анализ литературных источников показал, что в механизме формирования доходов населения изначально заложена возможность их неравенства, причинами которого являются различное состояние здоровья и способностей; различия в образовании и профессиональной подготовки; наличие/отсутствие собственности; везение, случай и пр.

Более того, изменения в области благосостояния граждан и их уровне жизни обусловлены противоречивыми трансформационными процессами. Согласно с мнением Т.И. Поликарповой о ненормальности положения,

«когда сверхбогатые граждане позволяют себе неоправданные излишества в потреблении, тогда как огромное число граждан живет за чертой бедности» [9]. Расслоение общества, на наш взгляд, - риск для дальнейшего развития и процветания страны. Дифференциация населения стран СНГ отражена в таблице 3.

Таблица 3 - Отдельные показатели неравенства доходов (расходов) населения, 2018 г.

Страна	Доля населения со среднедушевыми денежными доходами (расходами) ниже прожиточного минимума, %	Коэффициент дифференциации доходов, в раз	Коэффициент Джини
Азербайджан	5,1	3,3	...
Армения	23,5	15,4	0,360
Беларусь	5,6	6,0	0,275
Россия	12,6	15,5	0,411
Украина	1,34	5,4	0,261
Казахстан	4,32	6,0	0,289
Кыргызстан	22,4	11,7	0,378

Источник: Население, занятость и условия жизни в странах Содружества Независимых Государств, 2018: статистический сборник / Межгосударственный статистический комитет СНГ/. – М.2019. –290 с.

Данные таблицы свидетельствуют о том, что процент людей, находящихся за чертой бедности, выше всего в Кыргызстане (22,4%).

Подводя итоги, можно отметить следующее.

Вопросы повышения качества жизни населения являются приоритетными в политике многих стран. Отличия заключаются только в выборе критериев оценки качества жизни.

Качество жизни имеет множество составляющих и является следствием действия внешних и внутренних факторов. Поэтому необходим комплексный подход в решении проблемы повышения и качества жизни



населения.

Обращает на себя внимание особая значимость субъективной оценки качества жизни. Интересны исследования Е.Ю.Рубанова. По мнению автора, «измерение аффективных компонент качества жизни обычно дополняется измерением счастья» [10]. Неслучайно, в последние годы для оценки качества жизни используются «индекс счастья» и «индекс процветания страны».

При подсчёте индекса счастья во внимание берутся показатели благополучия (уровень ВВП на душу населения, ожидаемая продолжительность жизни, наличие гражданских свобод, чувство безопасности и уверенности в завтрашнем дне, стабильность семей, гарантии занятости, уровень коррупции) и косвенные показатели состояния общества - уровень доверия, великодушие и щедрость.

Так, если в 2016 году Россия в рейтинге стран по этому индексу занимала 116 место из 140 (18,7), то в 2019 году из 156 стран – 68 место с индексом 5,65.

Индекс процветания стран мира составляется на основе показателей, отражающих развитие экономики, предпринимательства, управления, образования, здравоохранения, а также безопасность, личные свободы, социальный капитал, экологию. На 2019 год из 167 стран Россия занимала 74 место (индекс - 57,72) [3].

На наш взгляд, создавать благоприятные условия для безопасной и благополучной жизни людей — это обязанность государства. Обзор научной литературы позволил выделить следующие концепции распределения доходов в обществе: уравнительное; на основе полезности фактора; с учётом накопленной собственности; привилегированное: перераспределение общественных благ в пользу отдельных лиц [14]. На наш взгляд, население не должно оставаться в стороне, так как речь идёт об его собственной жизни.

Для сравнения. В Республике Узбекистан все экономические реформы

также направлены на повышение и улучшение благосостояния людей. В стране человеческий фактор является высшей ценностью. По мнению Президента страны, «люди не завтра, не в далеком будущем, а именно сегодня хотят видеть позитивные изменения в своей жизни». Поэтому в целях повышения качества и комфортности жизни в центре постоянного внимания находятся вопросы содействия обеспечению занятости населения, особенно женщин и молодежи, повышения грамотности населения, улучшения обеспеченности медицинскими услугами, снижения уровня дифференциации населения и др.

Обзор статистических данных показал: коэффициент дифференциации населения по 10% группам за 2013 – 2018гг. снизился с 7,9 до 6,0. По индексу процветания стран Узбекистан на 103 позиции с индексом 53,53; 44-е место во Всемирном докладе о счастье; 101-е место среди 152 стран в Индексе благополучия и устойчивого экономического развития; 105-е место из 189 в Индексе человеческого развития [3].

Среди целевых ориентиров социального развития Республики Узбекистан до 2030 года названы снижение уровня малообеспеченности в два раза к 2030 году, повышение уровня продолжительности жизни до 78-80 лет, полное удовлетворение потребности населения в жилье (20 кв.м. на человека), качественной питьевой воде, электроэнергии, представление международных стандартов образовательных и медицинских услуг, обеспечение социальных гарантий граждан, независимо от места проживания, с учетом разработанных минимальных социальных стандартов [7].

### Использованные источники:

1. Айвазян С. А. Анализ качества и образа жизни населения / А.С. Айвазян. - М.: Наука, 2012. С. 99.
2. Баженов С.А. Качество жизни населения: теория и практика / С.А. Баженов. – М.: ЭКОС, 2012. С. 129.
3. Всемирный индекс счастья NewEconomicFoundation [Электронный ресурс] // Центр гуманитарных технологий, 2006 - 2019. URL: <https://gtmarket.ru/ratings/happy-planet-index>
4. Калижанова С. К. Методологические аспекты изучения и оценки уровня жизни населения [Электронный ресурс] // Актуальные вопросы экономики и управления: материал. III междунар. науч. конф. (г. Москва, июнь 2015 г.). — М.: Буки-Веди, 2015. С. 4-10. URL <https://moluch.ru/conf/econ/archive/134/8287/>
5. Качество жизни населения и экология: монография / Под общ. ред. Л.Н. Семерковой / МНИЦ ПГСХА. – Пенза: РИО ПГСХА, 2015. 140 с.
6. Кыдырбаева Э.О., Шомшекова Б.К. Концептуальные подходы к определению понятий «благополучие», «качество жизни», «уровень жизни» [Электронный ресурс] // Вестник КРСУ. 2017 . Т. 17. №11. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/>
7. Минэкономпром Узбекистана озвучил социальные ориентиры по повышению качества жизни до 2030 года [Электронный ресурс]. URL: <https://nuz.uz/ekonomika-i-finansy/43887-minekonomprom-uzbekistana-ozvuchil-socialnye-orientiry-po-povysheniyu-kachestva-zhizni-do-2030-goda.html>
8. Николаева П.С. Генезис научных идей о качестве жизни населения [Электронный ресурс] // Вестник НГИЭИ. 2016. №1 (56). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/genezis-nauchnyh-idey-o-kachestve-zhizni-naseleniya>
9. Поликарпова Т.И. Социальное расслоение как фактор, сдерживающий рост российской экономики // Экономика и управление: проблемы,

тенденции, перспективы развития: материал. VIII междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 19 апр. 2018 г.) / редкол.: Б.К. Мейманов [и др.] – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2018. С. 52-59.

10. Рубанова Е. Ю. Теоретические аспекты качества жизни в контексте психологии здоровья [Электронный ресурс] // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ» 2014. Т. 5. № 3. С. 108 – 115. URL: <https://docplayer.ru/213947-E-j-rubanova-theoretical-aspects-of-quality-of-life-in-the-context-of-health-psychology.html>

11. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов [Электронный ресурс]. URL: <https://litlife.club/books/104906/read?page=213>

12. Талалушкина Ю.Н. Историко-экономические аспекты формирования понятия «качество жизни» [Электронный ресурс] // История и современность. 2015. №2 (22). URL: <https://www.socionauki.ru/journal/articles/364721>

13. Тужилина С.В. Особенности неравенства распределения доходов в Российской Федерации [Электронный ресурс] // Современные научные исследования и инновации. 2016. №1. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/01/>

14. Янилова И.Д. Причины неравенства доходов населения, проблемы в распределении доходов граждан в России, способы их решения / И.Д. Янилова, Е.С. Джой // Инновационные технологии в образовании и науке : материал. междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 7 мая 2017 г.). В 2 т. Т. 2 / редкол.: О.Н. Широков [и др.] – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2017. С. 185-188.

УДК 336.7

*Шиманюк Е.А.*

*студент 3 курса*

*Институт экономики и управления*

*ФГБОУ ВО «Курский государственный университет»*

*научный руководитель: Меркулова Н.С., к.э.н.*

*Российская Федерация, г. Курск*

## **СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ КРЕДИТОВАНИЯ КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТОВ**

*Аннотация: В сегодняшних условиях функционирования экономики чрезвычайную актуальность приобретают вопросы кредитования реального сектора. Корпоративное кредитование выступает стимулом для развития не только отраслевой экономики регионов, но и социальным фактором благополучия населения.*

*Ключевые слова: банковский сектор, корпоративное кредитование, кредитные активы, просроченная кредитная задолженность.*

*Shimanyuk E.A.*

*3rd year student of the Institute of Economics and management*

*Kursk state University*

*Kursk, Russian Federation*

## **CURRENT TRENDS IN CORPORATE LENDING**

*Abstract: in today's economic conditions, the issues of lending to the real sector are becoming extremely relevant. Corporate lending acts as an incentive for the development of not only the sectoral economy of the regions, but also a social factor for the well-being of the population.*

*Keywords: banking sector, corporate lending, credit assets, overdue credit debt.*

Реальный сектор является основой национальной экономики, определяющей ее уровень и специализацию, а его кредитование – приоритетное направление деятельности банковской системы страны. Однако на современном этапе в связи со сложной геополитической ситуацией, продолжающимися действиями санкций стран Запада в отношении нашей страны, в сфере банковского кредитования реального сектора экономики возникают многочисленные проблемы, что оказывает отрицательное воздействие как на деятельность банков при ведении кредитного бизнеса, так и на их заемщиков.

Рассмотрим тенденции развития российского кредитного рынка за последние годы 2016-2018гг. [3] Объемы кредитования возросли за исследуемый период (таблица 1).

Таблица 1 – Величина кредитования в банковской системе РФ, млрд. руб.

	01.01.2017г.	01.01.2018г.	01.01.2019г.
Активы российских коммерческих банков	80063,3	85191,8	94083,7
Величина кредитования в банковской системе	55622,0	58122,3	65123,9
Доля кредитования в активах российских коммерческих банков, %	69,5	68,2	69,2

Объемы кредитования банковской системы РФ за 2016-2018 годы возросли на 14,0 трлн. руб. Доля кредитования в активах банковской системы составила 69,5% в 2016г., 68,2% в 2017г., 69,2% в 2018г.

Рассмотрим объемы кредитования по группам клиентов коммерческих банков (таблица 2).

За исследуемый период наибольшую долю составили кредиты предприятиям и организациям – 54,2% в 2016г., 51,9% в 2017г., 51,2% в 2018г. На втором месте по значению находятся кредиты финансовым организациям – 26,4% в 2016г., 27,1% в 2017г., 26,0% в 2018г. Кредиты населению составили 19,4% в 2016г., 21,0% в 2017г., 22,8% в 2018г.

Таблица 2 – Кредитная задолженность банковской системы РФ

	01.01.2017г.		01.01.2018г.		01.01.2019г.	
	млрд. руб.	%	млрд. руб.	%	млрд. руб.	%
Кредиты населению	10803,9	19,4	12173,7	21,0	14901,4	22,8
Кредиты предприятиям	30134,7	54,2	30192,5	51,9	33371,8	51,2
Кредиты финансовым организациям и прочим	14683,4	26,4	15756,1	27,1	16850,7	26,0
Объемы кредитования	55622,0	100,0	58122,3	100,0	65123,9	100,0

Рассмотрим величину просроченной кредитной задолженности по группам клиентов (таблица 3).

Таблица 3 – Просроченная кредитная задолженность по группам клиентов в коммерческих банках РФ

	01.01.2017г.	01.01.2018г.	01.01.2019г.
Кредиты населению, млрд. руб.	10803,9	12173,7	14901,4
Кредиты предприятиям, млрд. руб.	30134,7	30192,5	33371,8
Кредиты финансовым организациям, млрд. руб.	9091,5	9804,6	16850,7
Просроченная кредитная задолженность населения, млрд. руб.	857,9	848,9	760,4
Просроченная кредитная задолженность предприятий, млрд. руб.	1892,0	1942,4	2093,3
Просроченная кредитная задолженность финансовых организаций, млрд. руб.	95,2	146,0	119,3
Доля просроченной кредитной задолженности населения, %	7,9	6,9	5,1
Доля просроченной кредитной задолженности предприятий, %	6,3	6,4	6,3
Доля просроченной кредитной задолженности финансовых организаций, %	1,0	1,5	0,7

По банковской системе РФ большее значение просроченной задолженности в составе кредитного портфеля имеет задолженность предприятий и организаций – 7,9% в 2016г., 6,9% в 2017г., 5,1% в 2018г. Доля просроченной кредитной задолженности населения изменилась незначительно – 6,3% в 2016г., 6,4% в 2017г., 6,3% в 2018г. Доля просроченной кредитной задолженности финансовых организаций невысока – не более 1,5% в исследуемом периоде.

Таким образом, значительную долю активов коммерческих банков РФ составляют кредитные активы, что говорит о том, что банковская система выполняет свою функцию финансового посредничества.

В целом следует сказать, что деятельность банковских институтов объективно подвержена различным категориям рыночных и финансовых рисков. Это обусловлено, с одной стороны, спецификой банковской деятельности, а с другой – общей нестабильностью финансового рынка, которая проявляется в кризисах, в том числе глобального масштаба. В этой связи проблемы управления рисками занимают центральное место в системе обеспечения экономической безопасности банковских институтов. Экономическая безопасность банков, в том числе в сегменте кредитных продуктов и услуг, является залогом стабильного функционирования всего финансового рынка и обеспечения эффективного перераспределения инвестиционных ресурсов в реальный сектор экономики.

Рассмотрим деятельность лидеров рынка корпоративного кредитования, первых 10 банков из рейтинга, построенного на основании информации информационного портала Банки.ру (таблица 4).



Таблица 4 – Рейтинг российских коммерческих банков по масштабам корпоративного кредитования по состоянию на 01.01.2020г.

№ в рейтинге	Банк	Корпоративный кредитный портфель, млрд. руб.	Просроченная задолженность по кредитам корпоративных клиентов, млрд. руб.	Доля просроченной задолженности по кредитам корпоративных клиентов, %
1	Сбербанк России	12227,9	278,7	2,3
2	ВТБ	6967,8	116,4	1,6
3	Газпромбанк	3849,7	98,3	2,5
4	Россельхозбанк	1881,8	174,8	9,2
5	Московский кредитный банк	1785,1	28,3	1,6
6	Альфа-Банк	1626,5	128,6	7,8
7	Банк ФК Открытие	989,8	188,9	19,0
8	Национальный банк Траст	865,9	597,6	69,0
9	ЮниКредит Банк	553,3	15,8	2,7
10	Райффайзенбанк	484,4	9,7	1,9

Судя по данным о доле просроченной задолженности по кредитам корпоративных клиентов, четыре банка из первой десятки испытывают значительные трудности при проведении кредитных операций. Одним из вариантов решения данной проблемы может стать рефинансирование кредитной задолженности.

Во-первых, заемщики, обращающиеся в банк за услугой рефинансирования, отличаются, как правило, высоким качеством: у них уже сформирован опыт работы с банком, они четко понимают, какие условия нужно обсудить, какие продукты и сервисы им нужны, по каким критериям сравнивать предложения разных банков, выбирая оптимальный для себя и своего бизнеса вариант.

Во-вторых, переманивая у конкурентов новых клиентов, которым в

результате снижения ключевой ставки платить банку по старым кредитам стало просто невыгодно, кредитные организации получают возможность не только нарастить свой кредитный портфель, но и укрепить и развить долгосрочные взаимовыгодные отношения с компаниями, а также увеличить объемы кросс-продаж, предлагая помимо кредитов и другие свои продукты и услуги.

В-третьих, собственники бизнеса восприняли изменение ключевой ставки как сигнал для пересмотра своих кредитных портфелей и возможности найти способы снижения кредитной нагрузки.

#### **Использованные источники:**

1. Меркулова Н.С., Шаптала А.Р. Подходы к обоснованию выбора стратегических направлений кредитования региональной экономики // Финансовая экономика. – 2019. – №6. – С.480-485.
2. Попов М.В., Трифонов Д.А. Актуальные проблемы банковского кредитования реального сектора экономики // Вестник СГСЭУ. – 2018. – №2(71). – С.156-161.
3. Официальный сайт Банка России [Электронный ресурс] URL: <https://www.cbr.ru/> (дата обращения 28.01.2020).
4. Официальный сайт Информационного портала Банки.ру [Электронный ресурс] URL: <https://www.banki.ru/> (дата обращения 28.01.2020).

## Оглавление

Демченко О.Н., Самосенко И.В., ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В АРКТИКЕ.....	3
Плохотникова Г.В., Нигматов Х.Н., БЛАГОСОСТОЯНИЕ И КАЧЕСТВО ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ: РЕТРОСПЕКТИВА ЭКОНОМИЧЕСКИХ УЧЕНИЙ .....	18
Шиманюк Е.А., СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ КРЕДИТОВАНИЯ КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТОВ .....	29

Научное издание

# **НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ 2020 ГОДА**

Материалы международного  
научно-исследовательского конкурса  
27 февраля 2020 г.

Статьи публикуются в авторской редакции  
Ответственный редактор Зарайский А.А.  
Компьютерная верстка Чернышова О.А.