

ектам, и, как следствие совершенствование политики ценообразования.

Таким образом, поддержка развития кадрового потенциала со стороны государства, а также обоснованная политика ценообразования авиастроительных предприятий должны способствовать росту конкурентных преимуществ, и в результате – целевых индикаторов экономической безопасности отечественного авиастроения.

#### **Библиографический список:**

1. Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы», утвержденная Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 № 303 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

2. Прогноз научно-технологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденный Правительством РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

#### **DOMESTIC AIRCRAFT BUILDING INDUSTRY: PROBLEMS OF SAFEGUARDING OF ECONOMIC SECURITY**

**Mikhailyuk A.V., Brykin I.A.**

**Keywords:** *Economic security, aircraft building industry, segmental accounting, employment security, pricing policy*

*In this article we deal with a problem of safeguarding of Economic security for domestic manufacturing of aircraft building industry. The pivots of organization of production and sales promoting safeguarding of Economic security for domestic manufacturing of aircraft building industry, are revealed by authors.*

УДК 334:723-06

#### **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ**

**Михайлюк А.В., магистрант 2 курса факультета экономики  
Научный руководитель – Брыкин И.А.,  
кандидат экономических наук, доцент  
ФГБОУ ВПО Ульяновский государственный университет**

**Ключевые слова:** *экономическая безопасность, авиастроение, сегментарный учет, кадровая безопасность, ценовая политика*

*Работа освещает основные проблемы обеспечения экономической безопасности предприятий отечественного авиастроения. Авторами выделены ключевые моменты в необходимой с целью обеспечения экономической безопасности организации производства и реализации продукции авиастроительных предприятий*

В свете последних событий перед российской экономикой стоит одна из главнейших проблем, заключающаяся в обеспечении экономической безопасности, в частности в отдельно взятой отрасли авиастроения [1].

За счет функционирования крупного авиастроительного предприятия АО «Авиастар-СП» в составе Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) г. Ульяновск признан авиационной столицей РФ.

С целью создания в России высококонкурентной авиационной промышленности и закрепления ее на мировом рынке в качестве третьего производителя по объемам выпуска авиационной техники государство диктует ОАК необходимость достижения целевых индикаторов, заявленных в Госпрограмме «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы» [2].

Однако достижение указанной выше цели ставится под сомнение из-за сложной экономической ситуации на Авиастаре, связанной с низкими конкурентными преимуществами выпускаемой заводом продукции.

Выход из такой ситуации, на наш взгляд, возможен в случае успешного решения проблем по обеспечению:

1) кадровой безопасности – в контексте подготовки и последующего развития кадрового потенциала авиастроительной отрасли (макросреда).

В соответствии с прогнозом научно-технологического развития РФ на период до 2030 г., подготовленного Министерством образования и науки РФ, сфера авиационных транспортных систем сталкивается с проблемой дефицита квалифицированных кадров в авиастроении и эксплуатации авиационной техники [3].

Ликвидацию проблемы дефицита квалифицированных кадров целесообразно осуществлять за счет различных стипендиальных и грантовых программ, стимулирования создания крупными предприятиями центров подготовки и переподготовки кадров, а также за счет государственной поддержки подготовки кадров на авиазаводе.

В этой связи возникает необходимость организации взаимодействия трех основных сторон: соответствующих органов исполнительной власти; промышленности (ОАК, в частности АО «Авиастар-СП»)

и вузов, имеющих лицензии на подготовку специалистов по соответствующим специальностям;

2) экономической безопасности – в контексте управления рисками и совершенствования ценовой политики (микросреда).

Необходимость постепенного отказа от котлового порядка распределения накладных расходов, возможность определения фактических затрат по конкретному проекту, а также строение действующего на предприятии плана счетов (при его незначительной модификации) является предпосылкой создания системы сегментарного учета в АО «Авиастар-СП». При этом в качестве основы выделения сегментов должны стать проекты.

Среди преимуществ предложенных рекомендаций – определение выручки, себестоимости, валовой прибыли и рентабельности по проектам, и, как следствие совершенствование политики ценообразования.

Таким образом, поддержка развития кадрового потенциала со стороны государства, а также обоснованная политика ценообразования авиастроительных предприятий должны способствовать росту конкурентных преимуществ, и в результате – целевых индикаторов экономической безопасности отечественного авиастроения.

#### **Библиографический список:**

1. Указ Президента РФ «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» № 683 от 31.12.2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

2. Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы», утвержденная Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 № 303 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

3. Прогноз научно-технологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденный Правительством РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

## **ECONOMIC SECURITY OF DOMESTIC AIRCRAFT BUILDING INDUSTRY**

**Mikhailyuk A.V., Brykin I.A.**

**Keywords:** *Economic security, aircraft building industry, segmental accounting, employment security, pricing policy*

*In this article we deal with a problem of safeguarding of Economic security for domestic manufacturing of aircraft building industry. The pivots of organization of production and sales promoting safeguarding of Eco-*

*nomics security for domestic manufacturing of aircraft building industry, are revealed by authors.*

УДК 004.056.55

## **ЭЛЕКТРОННАЯ ЦИФРОВАЯ ПОДПИСЬ**

**Морозова А.А., студент 4 курса экономического факультета  
Научный руководитель – Голубев С.В.,  
кандидат экономических наук, доцент  
ФГБОУ ВО Ульяновская ГСХА**

**Ключевые слова:** *электронная цифровая подпись, открытый и секретный ключ, подписант, отправитель*

*Данная работа посвящена краткой характеристике электронной цифровой подписи.*

Электронная подпись – это информация в электронном виде, которая присоединена к другой информации в таком же виде или как то связана с такой информацией и используется для определения подписывающего информацию.

Используется для подтверждения авторства и организации документооборота на предприятии, но не дает ему юридическую значимость и не обеспечивает неизменность документа после его подписания.

В Федеральном законе от 02.07.2013 № 171-ФЗ (ред. от 12.03.2014) «Об электронной подписи» есть 3 вида подписи – простая электронная подпись – ПЭП, усиленная неквалифицированная электронная подпись – НЭП, усиленная квалифицированная электронная подпись – КЭП.

ПЭП предназначена для документооборота, она позволяет подтвердить авторство, но в тоже время не гарантирует, что документ не изменится после его подписания и так же не обеспечивают юридическую значимость.

НЭП идентифицирует отправителя и доказывает, что с момента подписания данный документ не изменялся.

КЭП совпадает со всеми свойствами НЭП. Для создания и проверки ЭП используют средства криптозащиты, которые сертифицированы ФСБ РФ [1].

Согласно Федеральному закону от 02.07.2013 № 171-ФЗ (ред. от