

6. Николаева, С. А. Учет затрат в условиях рынка С.А. Николаева. – М.: Аналитика-Пресс, 2013. – 138с.

7. Соколов, Ю.А. Формирование себестоимости продукции в бухгалтерском и налоговом учетах / Ю.А. Соколов. – М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2013. – 128с.

COST OF PRODUCTS: ITS COMPOSITION AND TYPES

Mikhailova E.A., Klimushkina N.E.

Keyword: *cost, cost, cost of the guild, total cost, production cost.*

The paper studies the essence of the cost of production, its species and the composition.

УДК 334:723-06

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВИАСТРОЕНИЕ: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Михайлюк А.В., магистрант

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

Современные реалии с каждым днем диктуют субъектам экономической деятельности новые, более жесткие правила ведения бизнеса. В свете последних событий перед российской экономикой стоит одна из главных проблем, заключающаяся в обеспечении экономической безопасности.

Настоящая статья раскрывает проблему обеспечения экономической безопасности на макро- и микроуровне в отдельно взятой отрасли (авиастроение).

К сожалению, для многих жителей других городов России, г. Ульяновск малоизвестен в качестве авиационной столицы РФ. А ведь ульяновский завод «Авиастар-СП» – авиастроительное предприятие в составе Объединенной авиастроительной корпорации (далее по тексту ОАК), является главным поставщиком парка транспортных воздушных судов серии Ил-76 для Министерства Обороны РФ (далее по тексту МО 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 (в том числе и Авиастару) необходимость достижения целевых индикаторов, заявленных в Государственной программе «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы» [1].

Достижение указанной выше цели осуществляется путем разработки и внедрения различного рода мероприятий по восстановлению и модернизации действующих мощностей предприятий отечественного авиастроения. Однако этого становится недостаточно. Следуя принципам организации взаимодействия высоко интегрированных структур – эталонов в авиастроительной отрасли (таких как Boeing, например), деятельность российских авиастроительных предприятий нуждается в повсеместной интеграции и кооперации, которые на данный момент носят лишь фрагментарный характер. Необходимо объединяться для решения логистических проблем, что в современных реалиях особенно актуально. Политическая ситуация на Украине, и, как следствие, «антироссийские» санкции подорвали налаженные за долгие годы сотрудничества связи (по поставке комплектующих, а также разработке конструкторской документации).

В свою очередь создание высоко интегрированной структуры невозможно без выявления проблемных зон внутри предприятий.

Так, сложная экономическая ситуация на Авиастаре связана с низкими конкурентными преимуществами выпускаемой продукции. Из-за низкого спроса на воздушные суда отечественного производства со стороны, подчеркнем, не только зарубежных, но, в первую очередь, российских авиакомпаний, государство вынуждено поддерживать отечественный авиапром. Соответственно, основным заказчиком выступает МО РФ, в лице которого государство диктует цену производимой ульяновским заводом продукции, устанавливая лимиты отдельных

калькуляционных статей. При этом действующий на предприятии по-казанный метод учета затрат и котловой способ распределения накладных расходов приводят к ситуации, когда цена продуктовых программ, отличных от производимых для нужд МО РФ, необъяснимо высока, и, как следствие, данная продукция становится неконкурентоспособной. Как результат – замкнутый круг, из которого Авиаостару невозможно вырваться без пересмотра действующей ценовой политики.

Следуя логике проводимого исследования, необходимо сделать акцент на изучении вопросов, касающихся макро- и микросреды обеспечения экономической безопасности авиастроительных предприятий:

1) проблема обеспечения кадровой безопасности предприятий отечественного авиастроения 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 [2].

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 предприятиях.

В этой связи возникает необходимость организации взаимодействия трех основных сторон: соответствующих органов исполнительной власти; промышленности (ОАК) и вузов, имеющих лицензии на подготовку специалистов по соответствующим специальностям.

2) проблема обеспечения экономической безопасности предприятий отечественного авиастроения – 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 «Авиаостар-СП». При этом в качестве основы выделения сегментов должны стать проекты.

Среди преимуществ предложенных рекомендаций – определение выручки, себестоимости, валовой прибыли и рентабельности по про-

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*