

Савин Алексей Викторович
канд. экон. наук, ФГБОУ ВО
«Государственный университет
управления», г. Москва, Российская
Федерация

ORCID: 0000-0001-6434-1822

e-mail: savinguu@yandex.ru

ДОМИНАНТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ С УЧАСТИЕМ ГОСУДАРСТВА В КАПИТАЛЕ: ХРОНИКИ ХОЛДИНГА «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ»

Аннотация. Рассмотрены меры и мероприятия российского государства, направленные на обеспечение экономической безопасности холдинга «Вертолеты России». Представлены проблемные ситуации в деятельности компании, угрожающие ее стабильному функционированию. Рассмотрено развитие модельного ряда «Вертолетов России» в сравнении с ведущими зарубежными конкурентами. Диагностирован технологический паритет холдинга и конкурирующих фирм. Описаны усилия российского государства по обеспечению потребностей российских вертолетостроителей в авиадвигателях и новых материалах. Представлена группа факторов, оказывающих влияние на уровень себестоимости единицы продукции. Приведены производственные итоги работы холдинга. Сделаны выводы о результативности и эффективности действий менеджмента и государства-собственника компании, направленных на защиту ее интересов.

Ключевые слова: вертолеты, госзаказ, «Вертолеты России», российское государство, себестоимость продукции, угрозы, экономическая безопасность, экспорт.

Цитирование: Савин А.В. Доминанты экономической безопасности российских промышленных организаций с участием государства в капитале: хроники холдинга «Вертолеты России» // Вестник университета. 2020. № 9. С. 113–120.

DOMINANTS OF ECONOMIC SECURITY OF RUSSIAN INDUSTRIAL ORGANIZATIONS WITH PARTICIPATION OF STATE IN CAPITAL: CHRONICLES OF “RUSSIAN HELICOPTERS” HOLDING COMPANY

Abstract. Measures and activities of the Russian state aimed at ensuring the economic security of the “Russian Helicopters” holding company have been considered. The problematic situations in the company’s activities that threaten its stable functioning have been presented. The development of the model range of “Russian Helicopters” in comparison with leading foreign competitors has been reviewed. The technological parity of the holding and competing firms has been diagnosed. The efforts of the Russian state to meet the needs of Russian helicopter builders in aircraft engines and new materials have been described. A group of factors influencing the level of unit cost has been presented. The production results of the holding’s work have been given. It has been concluded about the effectiveness and efficiency of the actions of the management and the state-owner of the company, aimed at protecting its interests.

Keywords: economic security, export, government order, helicopters, production costs, “Russian Helicopters”, Russian state, threats.

For citation: Savin A.V. (2020) Dominants of economic security of Russian industrial organizations with participation of state in capital: chronicles of “Russian Helicopters” holding company. *Vestnik universiteta*. I. 9, pp. 113–120. DOI: 10.26425/1816-4277-2020-9-113-120

Savin Alexey
Candidate of Economic Sciences,
State University of Management,
Moscow, Russia

ORCID: 0000-0001-6434-1822

e-mail: savinguu@yandex.ru

Вопросам обеспечения экономической безопасности хозяйствующих субъектов российскими исследователями уделяется большое внимание, начиная с момента старта экономических преобразований в современной России. В фундаментальной работе В. К. Сенчагова с соавторами представлена иерархия различных уровней экономической безопасности, где базисом выступает безопасность хозяйствующих субъектов [11]. Залогом экономической безопасности России в целом является защищенность от угроз

© Савин А.В., 2020. Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

The Author(s), 2020. This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



предприятий промышленности. В рамках исследования проблем обеспечения экономической безопасности предприятий в работах [3; 4] нашли свое отражение подходы к систематизации угроз. В публикациях [2; 5; 8] приводятся теоретические изыскания и практические рекомендации по предотвращению и нейтрализации угроз экономической безопасности посредством мониторинга кризисных ситуаций хозяйствующего субъекта, включая идентификацию и оценку факторов, вызывающих угрозы.

Л. В. Фомченкова предлагает ресурсный подход к применению методологического инструментария управления экономической безопасностью хозяйствующего субъекта, включающий в себя множество методов описания и исследования экономической безопасности на основе достаточности и способности финансирования затрат, необходимых для ведения текущей операционной деятельности, а также извлечения выгоды от вложенных ресурсов, посредством формирования выручки [9]. Таким образом, для обеспечения экономической безопасности российских промышленных организаций необходим все увеличивающийся поток доходов от основной деятельности, который обеспечивает выявленный и удовлетворенный платежеспособный спрос.

Россия получила в наследство от СССР мощную авиастроительную отрасль, которая производила сотни самолетов и вертолетов ежегодно. Инвестиционная пауза 1990-х гг. привела к драматичному спаду как в самолето-, так и вертолетостроении. Для сравнения: в 1992 г. было произведено 337 вертолетов, а в 1998 г. только 26 единиц [6]. К началу 2000-х гг. в России возникла реальная угроза утраты национального авиастроения. Российские органы госвласти и управления активно включились в процесс спасения отрасли. В 2007 г. для оптимизации работы вертолетных заводов был создан холдинг «Вертолеты России». Это интеграционное объединение должно было оптимизировать управление отраслью и ликвидировать конфликт интересов российских вертолетостроительных предприятий как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

Из-за доминирующего положения на российском рынке, так как доля «Вертолетов России» около 90 %, холдинг испытывает слабое конкурентное давление внутри страны и мощнейшее за ее пределами [18]. Бизнес-модель компании выглядит следующим образом: опираясь на устойчивый спрос на национальном рынке, холдинг развивает старые плацдармы и создает новые для завоевания внешних рынков.

Включение «Вертолетов России» в 2014 г. в санкционный список – это, по-видимому, акт недобросовестной конкуренции со стороны правительства США, покровительствующего своим национальным вертолетостроителям. Это решение делает невозможным поставки продукции холдинга в страны, связанные различного рода обязательствами с США. Крупные импортеры в прошлом российских вертолетов – Китай, Индия, страны Северной Африки по различным причинам приостановили закупку российских вертолетов. Африканские страны удовлетворили свои текущие потребности – произошло насыщение рынка, Китай развивает национальное вертолетостроение, а Индия пытается добиться для себя более выгодных условий, сталкиваясь в тендерных сражениях американских, европейских и российских производителей вертолетов. У экспортно-затишья «Вертолетов России» есть и другие, более фундаментальные причины.

Каждое обострение военно-политической обстановки в мире имеет свои последствия в виде интенсификации процессов обеспечения государств продукцией военного назначения. Существует определенный временной лаг между принятием правительственных решений о закупке, например, вертолетной техники и реализацией этого решения. Таким образом, формируются волны спроса на военно-техническую продукцию. Очередная фаза роста достигла максимума в 2017 г. и в последующие годы наблюдался спад. Косвенным индикатором этого является тот факт, что Россия, обладатель второго места в мировом рейтинге экспортеров оружия, уже несколько лет не заключала крупных контрактов на поставку авиатехники на внешние рынки [19].

На внутреннем рынке за последнее десятилетие продукция отечественных авиастроителей пользовалась большим спросом благодаря масштабному перевооружению армии и флота. Пик выполнения «Вертолетами России» российского оборонзаказа пришелся на 2014 г. В этом году было поставлено Министерству обороны России 135 машин [7]. Всего в рамках засекреченных государственных программ вооружений ГПВ-2020 и ГПВ-2027 согласно публикациям в СМИ запланирована поставка соответственно порядка 1 140 и 423-х вертолетов [10; 17]. Эти контракты гарантировали стабильную работу холдинга в прошлом, но, далее, для обеспечения экономической безопасности от «Вертолетов России» требуется существенно нарастить поставки гражданской продукции. В России из-за экономической стагнации сложно найти заказчиков, сделать это на внешних рынках тоже непростая задача. Государство снова приходит на помощь

холдингу и в 2017 г. разворачивает программу обновления вертолетной техники в рамках приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации» [1]. Всего по этой программе за период 2017–2021 гг. «Вертолеты России» должны изготовить 210 машин [14].

Холдинг «Вертолеты России» функционирует в высокотехнологичном секторе экономики, где в рамках одной организации соединяется наука, производство и коммерческая деятельность. Для обеспечения своей экономической безопасности компании необходимо в ежедневном режиме решать научные задачи, производственные проблемы и стремиться к высоким финансовым показателям. Для менеджмента холдинга важным является извлечение уроков из прошлого, эффективная работа в настоящем и грамотная постановка задач на будущее. Для объективной оценки результатов деятельности компании уместно проведение сравнения с ведущими зарубежными конкурентами.

А. М. Бутов указывает в числе слабых сторон «Вертолетов России» технологическое отставание в гражданском секторе от передовых мировых производителей, что является спорным утверждением, принимая во внимание паритет по летно-техническим характеристикам российских и зарубежных вертолетов одного поколения [12]. В таблице 1 представлен сравнительный анализ развития модельного ряда российского холдинга и ведущих иностранных производителей. Для сопоставления использована зарубежная система классификации вертолетной техники. Из приведенных сведений можно сделать вывод, что «Вертолеты России», как минимум, не уступают конкурентам.

Таблица 1

Инновационная активность и восприимчивость холдинга «Вертолеты России» в сравнении с зарубежными конкурентами

Наименование показателя	«Вертолеты России»	Европейский конкурент	Американский конкурент
<i>Боевые (ударные) вертолеты</i>			
Зрелость последней по времени появления серийно изготавливаемой модели	Ка-52 9 лет	Airbus Tiger 17 лет	Bell AH-1Z Viper 10 лет
Темпы обновления модельного ряда компанией-производителем	20 лет	предшественника нет	24 года
Научно-технический задел, период времени с момента первого упоминания в СМИ новой модели/модификации	Ка-52М 3 года	-	BM-360 Invictus 4 года
Основные внедренные инновации	Соосная система винтов, катапультирование обоих пилотов, пилотажный комплекс, не зависящий от погоды, шлемы с лазерными целеуказателями	Уменьшение теплового контраста выхлопных газов, широкое применение композитных материалов, «стеклянная кабина», жидкокристаллический экран бортового компьютера	Толкающий винт, новая роторная система, комбинированная система наведения, подвижные аэродинамические поверхности на хвосте
<i>Военно-транспортные вертолеты (тяжелые)</i>			
Зрелость последней по времени появления серийно изготавливаемой модели	Ми-26 40 лет	Аналог отсутствует	Boeing CH-47 Chinook 58 лет
Темпы обновления модельного ряда компанией-производителем	21 год	-	серийной модели-предшественника нет

Наименование показателя	«Вертолеты России»	Европейский конкурент	Американский конкурент
Научно-технический задел, период времени с момента первого упоминания в СМИ новой модели/модификации	Ми-26Т2В 3 года	-	Boeing Chinook Block II 7 лет
Основные внедренные инновации	Размеры и конструкция несущего винта, применение композитных материалов, уникальный редуктор с многопоточной схемой кинематики, удобство наземного обслуживания, исключение применения специальных трапов и лестниц	-	Продольная схема расположения винтов, турбовальные двигатели, новая система глобального управления воздушным судном, герметичность фюзеляжа, обеспечивающая плавучесть
<i>Гражданские многоцелевые вертолеты (средние)</i>			
Зрелость последней по времени появления серийно изготавливаемой модели	Ми-171А2 2 года	Airbus H225 16 лет	Sikorsky S-92 16 лет
Темпы обновления модельного ряда компанией-производителем	27 лет	24 года	25 лет
Научно-технический задел, период времени с момента первого упоминания в СМИ новой модели/модификации	Ка-62 8 лет активной разработки	Airbus X6 5 лет	Sikorsky VH-92A 3 года
Основные внедренные инновации	Усовершенствованный двигатель с удвоенным ресурсом, позволяющий эксплуатировать вертолет в жарком климате, в условиях высокогорья, а также над водной поверхностью, Х-образный рулевой винт, цифровой комплекс бортового оборудования	Новая роторная технология, усовершенствованные двигатели, а также модернизированная главная коробка передач и интегрированная система отображения полета	Активная система контроля вибрации, дополнительные элементы безопасности, учитывающие возможность столкновения с птицами и взрыва двигателя, уменьшенная вероятность потери давления масла в главной коробке передач

Составлено автором по материалам исследования

За время своего существования холдинг «Вертолеты России» не представил новых моделей вертолетов, которые были бы полностью собственным достижением без использования предшествующего задела. Есть несколько причин такой ситуации. Во-первых, новая модель появляется только тогда, когда исчерпан ресурс модернизации предыдущей. В ряде случаев осуществляемая модернизация оказывается столь глубокой, что при сохранении внешнего облика, внутреннее наполнение у вертолета совершенно иное. Советские авиаконструкторы заложили такие научные основы проектирования и так воспитали кадры, что с момента начала работы над новым проектом уже закладываются возможности для модернизации будущего изделия. Во-вторых, производитель берется за новую модель, если видит очевидный неуспех старой, российские вертолеты абсолютные хиты мирового авиапрома. В-третьих, если говорить о новой военной технике, то из-за ее секретности, общественность узнает что-либо о ней, когда она уже близка к этапу натурных испытаний и то не всегда. Также ни у одного зарубежного конкурента «Вертолетов России» нет такой широкой товарной линейки, и компания прилагает усилия для дальнейшего ее пополнения за счет

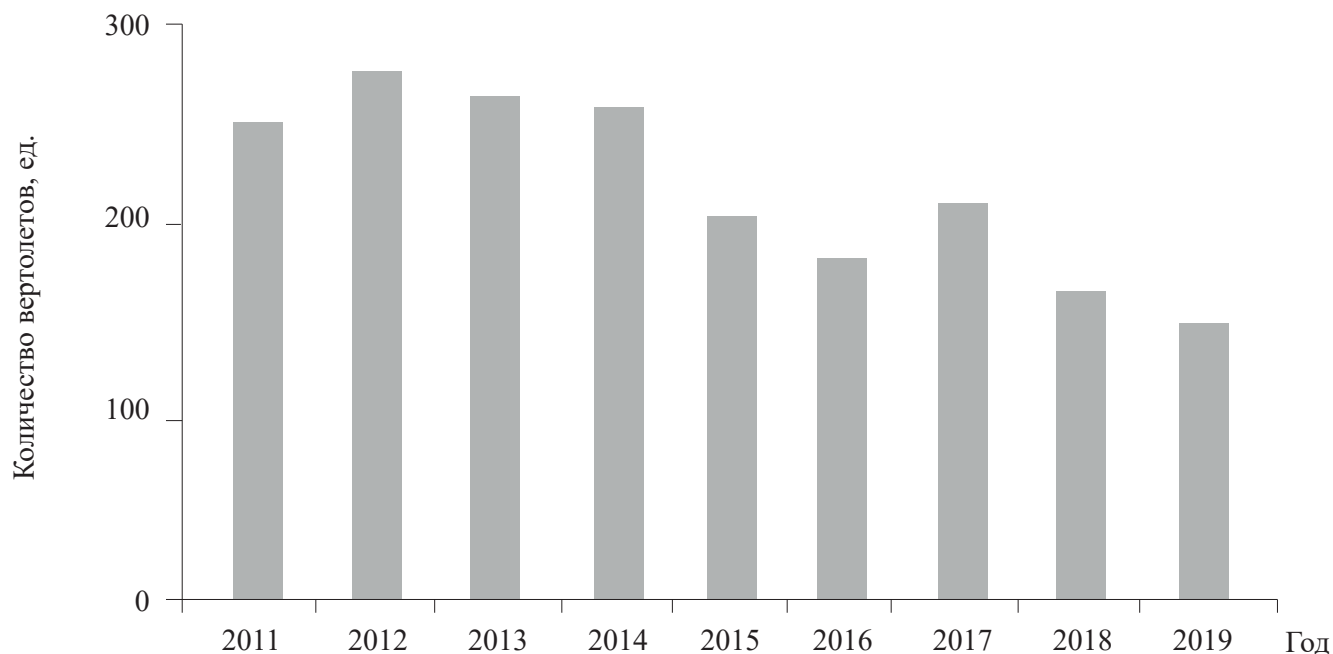
легких вертолетов. Множественность одновременно выполняемых проектов усложняет управление ими. Информационно-коммуникационные технологии сократили цикл проектирования изделия, но из-за того, что требования к вертолетной технике постоянно возрастают, она становится все более сложной и требует увеличенного периода времени на испытания и доводочные работы. В 2020 г. «Вертолетам России» исполняется 13 лет, а цикл разработки модели, как видно из практики, может достигать 20 и более лет. Поэтому время для подведения итогов еще не наступило.

Для эффективного развития «Вертолетов России» необходимо, чтобы совершенствовали свои технологии и продукты ее партнеры по производственной кооперации. Авиастроительная отрасль всегда нуждалась в новых материалах для повышения летно-технических и технико-экономических характеристик летательных аппаратов. Это актуально и для гражданской, и для военной техники. Авиастроители одни из первых стали использовать композиты, так как в этой отрасли идет борьба за каждый килограмм взлетной массы. Более широкое применение композиционных материалов при строительстве вертолетов позволяет существенно снизить его вес, повысить ресурс службы отдельных агрегатов планера, увеличить надежность посредством упрощения конструкции и живучесть машины в силу повышенной малозаметности, наконец, сокращается длительность производственного цикла изготовления вертолета вследствие снижения трудоемкости сборочных работ. Совокупность описанных выше факторов способствует заметному уменьшению производственной себестоимости изделия, что дает возможность сохранить массу прибыли даже при снижении контрактной цены.

Исторически СССР отставал в развитии производства композитных материалов, и Россия была вынуждена их завозить из-за границы. В целях импортозамещения и противодействия экономическим санкциям в структуре госкорпорации «Росатом» был создан специальный дивизион «Композитные материалы», в задачи которого входят исследования и разработки, а также производство композитов для нужд отечественных предприятий, а в перспективе возможна организация производства оборудования для изготовления этих материалов. Российское государство, понимая критичное значение этой тематики для развития отечественной промышленности, намерено активно в нее инвестировать.

Ключевой угрозой экономической безопасности «Вертолетов России» за последнее десятилетие выступила проблема обеспечения холдинга авиамоторами. Разрыв в 2014 г. кооперационных связей по инициативе Киева с украинским предприятием «Мотор Сич», который был основным изготовителем двигателей для компании, вынудил российское государство организовывать их отечественное производство, попутно решая проблемы, связанные с вопросами интеллектуальной собственности. В сжатые сроки Санкт-Петербургским ОАО «Климов» было налажено серийное изготовление необходимых силовых установок [16]. Таким образом, технологическая зависимость от импорта ключевых комплектующих была устранена. Еще одним плюсом такого решения является существенное снижение доли валютных расходов холдинга. В целом благодаря значительной экспортной выручке в иностранной валюте «Вертолетам России» и ранее удавалось хеджировать свои валютные риски, но переход на отечественные двигатели повысил уровень защищенности от волатильности рубля.

Критически важным для эффективной работы любого промышленного предприятия является масштаб деятельности. У «Вертолетов России» наблюдается волнообразное изменение объемов поставок вертолетов (рис. 1). В 2018–2019 гг. начался очередной спад. Снижение объемов производства, предшествующее падению объема поставок, привело к росту себестоимости единицы продукции и уменьшению нормы прибыли. «Вертолеты России», как и вся отечественная оборонная промышленность, является заложником затратного ценообразования, от которого российское государство никак не может отказаться. Вследствие длительных циклов выполнения госконтрактов издержки холдинга возрастают из-за увеличения цен поставщиками, которые зачастую являются монополистами, а контрактная цена вертолета остается без изменений. При расчете плановой себестоимости холдинг исходит из одних объемов производства продукции, а по факту они оказываются значительно меньше и себестоимость единицы изделия увеличивается. Также по экономике холдинга наносит удар особенности финансового цикла деятельности организации. Денежные средства поступают от заказчиков по факту выполнения контракта, а поставщики требуют авансовых выплат за материалы и комплектующие, а, значит, при дефиците финансовых ресурсов необходимо одалживать средства у банков, что еще больше увеличивает затраты. В силу изложенного выше холдинг вынужден добирать прибыль за счет экспортных контрактов.



Источники: [13; 15]

Рис. 1. Поставки вертолетов холдингом «Вертолеты России»

В условиях турбулентной внешней среды системообразующие промышленные организации вправе рассчитывать на помощь государства. Российское правительство и как собственник, и как получатель налогов, в целях сохранения авиастроительных компетенций и обеспечения национальной безопасности, оказывало поддержку холдингу «Вертолеты России» в различных формах. Экономическая безопасность компании была обеспечена государственным финансированием исследований и разработок, прямых госзаказов как гражданской, так и военной техники, защитой национального рынка от экспансии зарубежных производителей инструментами таможенно-тарифной политики, учреждения и финансирования предприятий-смежников и организации новых видов деятельности, ранее в России не существовавших. В целом усилия российского государства оказались весьма действенными, и все насущные проблемы национального вертолетостроения были решены.

Библиографический список

1. Паспорт приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/> (дата обращения: 16.06.2020).
2. Авдийский, В. И., Герасимов, П. А., Лебедев И. А. Анализ и прогнозирование рисков в системе экономической безопасности хозяйствующих субъектов: учебное пособие: [в 2 частях] / ФГОУ ВПО «Финансовая акад. при Правительстве Российской Федерации» (Финакадемия), Каф. анализа рисков и экономической безопасности. – М.: Финакадемия, 2007. – Ч. 1. – 115 с.
3. Азоев, Г. Л. и др. Управление организацией: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Менеджмент организации»; под ред. А. Г. Поршнева, З. П. Румянцевой, Н. А. Саломатиной; М-во образования Российской Федерации, Гос. ун-т управления. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 734 с.
4. Гапоненко, В. Ф. Беспалько, А. А., Власков, А. С. Экономическая безопасность предприятий: подходы и принципы. – М.: Ось-89, 2007. – 206 с.
5. Иванченко, Н. А. Построение системы экономической безопасности предприятия с помощью онтологических моделей // Наука в центральной России. – 2013. – Т. 10. – С. 44-49.
6. История новой России. Очерки, интервью: в 3 т.; под общ. ред. П.С. Филиппова. Т. 3. – СПб.: Норма, 2011. – 600 с.
7. Мау В. и др. Российская экономика в 2014 г. Тенденции и перспективы. (Вып. 36); под ред. С. Г. Синельникова-Мурылева (гл. ред.), А. Д. Радыгина. – Ин-т экон. политики им. Е. Т. Гайдара. – М.: Изд-во Ин-та Гайдара, 2015. – 576 с.

8. Толстых, Т. Н., Крюченков В. А. Построение концептуальной модели экономической безопасности предприятия на основе архитектурного подхода // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2011. – Т. 100, № 8. – С. 49-53.
9. Фомченкова, Л. В. Стратегический анализ как инструмент экономической безопасности промышленного предприятия // Проблемы безопасности российского общества. – 2013. – № 2-3. – С. 13-20.
10. Фролов, А. ГПВ-2020 слаба в области авиационных вооружений // Военно-промышленный курьер. – 2013. – № 35 (503). – С. 3.
11. Сенчагов В. К. и др. Экономическая безопасность России: общий курс: учебник; под ред. В. К. Сенчагова; Российская акад. наук [и др.]. – М.: Бином. Лаб. знаний, 2010. – 815 с.
12. Бутов, А. М. Рынок вертолетов гражданского назначения-2019 / НИУ ВШЭ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dcenter.hse.ru/godovye_obzory_po_otraslyam_i_rynkam (дата обращения: 16.06.2020).
13. Воробьев, А. «Вертолеты России» впервые за пять лет нарастили поставки вертолетов / Ведомости [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/05/21/770091-narastili-postavki-vertoletov> (дата обращения 15.06.2020).
14. Воробьев, А. Для крупнейшего госзаказа на вертолеты нет денег / Ведомости [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/18/794449-dlya-krupneishego-grazhdanskie-net> (дата обращения: 16.06.2020).
15. Годовые отчеты ОАО «Авиапром» за 2018 г. и 2019 г. / Официальный сайт ОАО «Авиапром» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aviaprom.pro/reviews/raskrytie-informacii/> (дата обращения: 16.06.2020).
16. Заквасин, А. «Вопрос закрыт окончательно»: российский ОПК полностью отказался от украинских двигателей для кораблей и вертолетов / RT.com [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://russian.rt.com/russia/article/554497-dvigateli-ukraina-zamena> (дата обращения: 16.06.2020).
17. Минобороны до 2027 года планирует получить 423 современных вертолета / РИА Новости [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ria.ru/20200203/1564179802.html> (дата обращения: 16.06.2020).
18. О холдинге / Официальный сайт «Вертолеты России» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.russianhelicopters.aero/about> (дата обращения 15.06.2020).
19. Sipri Arms Transfers Database. Top list TIV tables / Stockholm International Peace Research Institute [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sipri.org/databases/armstransfers> (дата обращения 15.06.2020).

References

1. Passport prioritetnogo proekta “Obespechenie svoevremennosti okazaniya ekstrennoi meditsinskoi pomoshhi grazhdanam, prozhivayushchim v trudnodostupnykh raionax Rossiiskoi Federatsii” [*Passport of the priority project “Ensuring the timely provision of emergency medical care to citizens living in remote regions of the Russian Federation”*]. Legal reference system “ConsultantPlus”. Available at: <http://www.consultant.ru/cons/> (accessed: 26.06.2020).
2. Avdiiskii V. I., Gerasimov I. A., Lebedev P. A. Analiz i prognozirovaniye riskov v sisteme ekonomicheskoi bezopasnosti khozyajstvuyushchikh sub”ektov: uchebnoe posobie: [v 2 chastyakh] [*Analysis and forecasting of risks in the system of economic security of business entities: tutorial: [in 2 parts]*]. FGOU VPO “Finansovaya akad. pri Pravitel’stve Rossiiskoi Federatsii” (Finakademiya), Kaf. analiza riskov i ekonomicheskoi bezopasnosti. M, Finakademiya, 2007, Part 1. 115 p.
3. Azoev G. L. et al. Upravlenie organizatsiei: uchebnyk dlya studentov vysshikh uchebnykh zavedenii, obuchayushchikhsya po spetsial’nosti “Menedzhment organizatsii” [*Organization management: a textbook for students of higher educational institutions studying in the specialty “Organization Management”*], Eds. A. G. Porshnev, Z. P. Rumyantseva, N. A. Salomatin. M-vo obrazovaniya Rossiiskoi Federatsii, State University of Menegement, 4th edition. Moscow, INFRA-M, 2014. 734 p.
4. Gaponenko V. F. Ekonomicheskaya bezopasnost’ predpriyatii: podkhody i printsipy [*Economic security of enterprises: approaches and principles*]. Moscow, Os’-89, 2007. 206 p.
5. Ivanchenko N. A. Postroenie sistemy ekonomicheskoi bezopasnosti predpriyatiya s pomoshch’yu ontologicheskikh modelei [*Building an enterprise economic security system using ontological models*]. Nauka v tsentral’noi Rossii, 2013, vol. 10, pp. 44-49.
6. Istoriya novoi Rossii. Ocherki, interv’yu: v 3 t [*History of the new Russia. Essays, interviews: in 3 volumes*], Ed. P. S. Filippov. St. Petersburg, Norma, 2011. 600 p.
7. Mau V. et al. Rossiiskaya ekonomika v 2014 godu. Tendentsii i perspektivy (Vyp. 36). [*Russian economy in 2014. Trends and prospects. (Issue 36)*], Eds. Sinel’nikov-Murylev S. G., Radygin A. D. In-t ekon. politiki im. E. T. Gaidara. Moscow, Izd-vo In-ta Gaidara, 2015. 576 p.

8. Tolstykh T. N. Postroenie kontseptual'noi modeli ekonomicheskoi bezopasnosti predpriyatiya na osnove arkhitekturnogo podkhoda [*Building a conceptual model of the economic security of an enterprise based on an architectural approach*]. Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki. [Tambov University Review. Series: Humanities], 2011, vol. 100, no. 8, pp. 49-53.
9. Fomchenkova L. V. Strategicheskii analiz kak instrument ekonomicheskoi bezopasnosti promyshlennogo predpriyatiya. [*Strategic analysis as a tool for the economic security of an industrial enterprise*]. Problemy bezopasnosti rossiiskogo obshchestva, 2013, no. 2-3, pp. 13-20.
10. Frolov A. GPV-2020 slaba v oblasti aviatsionnykh vooruzhenii [*GPV-2020 is weak in the field of aviation weapons*]. Voenno-promyshlennyyi kur'er, 2013, no. 35 (503), 3 p.
11. Senchagov V. K. et al. Ekonomicheskaya bezopasnost' Rossii: obshchii kurs: uchebnyk [*Economic security of Russia: general course: textbook*], Ed. V. K. Senchagov, Rossiiskaya akad. Nauk. Moscow, Binom. Lab. znaniy, 2010. 815 p.
12. Butov A. M. Rynok vertoletov grazhdanskogo naznacheniya-2019. [*Civil helicopter market-2019*]. NIU VShE [National Research University Higher School of Economics]. Available at: https://dcenter.hse.ru/godovye_obzory_po_otraslyam_i_rynkam (accessed 16.06.2020).
13. Vorob'ev A. "Vertolety Rossii" v pervye za pyat' let narastili postavki vertoletov [*"Russian Helicopters" increased deliveries of helicopters for the first time in five years*]. Vedomosti. Available at: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/05/21/770091-narastili-postavki-vertoletov> (accessed 15.06.2020).
14. Vorob'ev A. Dlya krupneishego goszakaza na vertolety net deneg [*No money for the largest government order for helicopters*]. Vedomosti. Available at: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/18/794449-dlya-krupneishego-grazhdanskoe-net> (accessed 16.06.2020).
15. Godovye otchety OAO "Aviaprom" za 2018 g. i 2019 g. [*Annual reports of JSC "Aviaprom" for 2018 and 2019*]. Ofitsial'nyi sait OAO "Aviaprom" [Official website of the PJSC "Aviaprom"]. Available at: <http://www.aviaprom.pro/reviews/raskrytie-informacii/> (accessed 16.06.2020).
16. Zakvasin A. "Vopros zakryt okonchatel'no": rossiiskii OPK polnost'yu otkazalsya ot ukrainskikh dvigatelei dlya korablei i vertoletov [*"The issue is finally closed": the Russian defense industry has completely abandoned Ukrainian engines for ships and helicopters*]. RT. com. Available at: <https://russian.rt.com/russia/article/554497-dvigateli-ukraina-zamena> (accessed 16.06.2020).
17. Minoborony do 2027 goda planiruet poluchit' 423 sovremennykh vertoletov [*The Ministry of Defense plans to receive 423 modern helicopters by 2027*]. RIA Novosti. Available at: <https://ria.ru/20200203/1564179802.html> (accessed 16.06.2020).
18. O kholdinge [*About holding*]. Ofitsialnyi sait "Vertolety Rossii" [Official website of the "Russian Helicopters"]. Available at: <https://www.russianhelicopters.aero/about> (accessed 15.06.2020).
19. Sipri Arms Transfers Database. Top list TIV tables. Stockholm International Peace Research Institute. Available at: <https://www.sipri.org/databases/armstransfers> (accessed 15.06.2020).