

Ivan REKUN¹

МОДЕЛЬ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Развитие экономики Украины в условиях рыночных преобразований выделило в качестве самостоятельной функцию государства по формированию экономической безопасности национальной экономики, ее отраслей и хозяйствующих субъектов.

Исследуются задачи комплексного определения набора составляющих экономической безопасности предприятия, выявление и классификация факторов риска, оказывающих влияние на экономическую безопасность предприятий в современных экономических условиях. Представлен ряд признаков, которые фиксируют актуальность нового проектного подхода к формированию экономической безопасности предприятия, определяют необходимость поиска способа интеграции теоретических разработок экономической науки с практическими результатами исследования состояния экономической безопасности предприятий Украины.

Представлено теоретическое проектирование модели экономической безопасности предприятия. Продемонстрировано, что реформа предприятий «Укрзалізниця» призвана модернизировать отрасль и вывести ее на уровень прибыльности. Подчеркивается, что «Укрзалізниця» и Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKPSA) имеют главную общую проблему: это глубокий износ основных фондов железных дорог, требующие немедленного обновления. Как следствием особенностей украинской ситуации может стать повышенный интерес потенциальных операторов к грузовой составляющей железнодорожного бизнеса.

Ключевые слова: экономической безопасности предприятия, разработка аналитического инструментария, проектирование, модель, реформирование экономики, «Укрзалізниця», Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKPSA).

1. ВВЕДЕНИЕ

Современное социально-экономическое положение Украины поднимает ряд новых дилемм развития страны и во многом является производной трудно предпологаемых изменений в экономических и политических условиях развития. Тенденции таких изменений приводят к выявлению во многих производственных сферах нового смысла политики безопасности. В стратегии развития предприятия должны учитываться многие аспекты безопасности - социальный, политический, военный, религиозный, а также фактор экономической безопасности. Понятие «безопасность» для современного предприятия стало актуальным в связи с неустойчивым состоянием его функционирования. Поэтому развитие экономики Украины в условиях рыночных преобразований выделило в качестве самостоятельной функцию государства по формированию экономической

¹ Dr Ivan Rekun, Katedra finansów i bezpieczeństwa ekonomicznego, Narodowy Uniwersytet w Dniepropietrowsku, e-mail: rekun_i@mail.ru

безопасности как условия стабильного функционирования, защиты и ускорения темпов развития национальной экономики, ее отраслей и хозяйствующих субъектов. Одним из таких субъектов является комплекс железных дорог Украины, устойчивое функционирование которого способствует совершенствованию и развитию всей системы транспортного обеспечения Украины. Роль и значение железной дороги в развитии государства, в обеспечении его экономической безопасности возрастает в условиях реформирования экономики, расширения самостоятельности регионов, формирования новых хозяйственных связей.

2. СОВРЕМЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

На сегодня дестабилизирующие факторы (политические, военные, психологические) для развития экономики Украины создали угрозу экономической безопасности и сохранения целостности ее экономического пространства. Вызваны они, во-первых, тяжелыми экономическими потрясениями, спровоцированными глобальным кризисом, на фоне которого обострилась существенная неопределенность состояний в общественно-экономических системах. Это затрудняет процесс моделирования основных экономических процессов в любой стране, а значит и их исследование и прогнозирование. Особенностью глобализационных процессов является их масштабность: трансформационное влияние глобализации касается не только отдельных стран, регионов, но и деятельности конкретных предприятий. Глобализация не только генерирует количественные и качественные трансформации экономических систем государства, но и сама является их результатом. Во-вторых, существует высокая конкуренция продукции на европейском и мировом рынке. Украина, переживающая затяжной социально-экономический кризис, пытается решать проблемы стабилизации, и, вместе с тем, очертить основные направления развития экономики. Ведь усиление национальной конкурентоспособности Украины напрямую связано с интенсивным развитием предприятий. В третьих, предприятия Украины столкнулись с естественным стремлением промышленно развитых стран, крупных иностранных корпораций использовать ситуацию в Украине в своих экономических и политических интересах. Поэтому для экономики Украины чрезвычайно актуальными стали вопросы экономической интеграции. Все это обострило проблему экономической безопасности предприятий Украины.

За последние несколько десятилетий сочетание развития технологии и достижений в области экономики поставило под сомнение некоторые фундаментальные предпосылки, на которых основывалась традиционная (неоклассическая) структура анализа. В экономической теории поведение экономических агентов – это действия, нацеленные на рациональное использование ограниченных ресурсов. В соответствии с неоклассическим подходом рациональность экономических агентов является полной и независимой. Как условие поведения экономических агентов следует выделить следующее: выбор варианта использования ресурсов имеет сознательный характер, то есть допускает знание цели своих действий и возможностей использования ресурсов. Знание может быть достоверным, а может включать лишь некоторой достоверности и потому без наличия информации о цели и ресурсных ограничениях выбор варианта действия

(использования ресурсов) невозможен².

Поэтому актуальной в деятельности предприятий стала проблема разработки нового подхода к обеспечению экономической безопасности предприятия. Для определения основных угроз экономической безопасности предприятия необходима разработка аналитического инструментария, критериев оценки, определение факторов, которые влияют на эффективную деятельность предприятий, а именно их экономическую безопасность.

Таким образом становятся актуальными определение задач комплексного определения набора составляющих экономической безопасности предприятия, выявление и классификация факторов риска, оказывающих влияние на экономическую безопасность предприятий в современных экономических условия подтверждает актуальность нового проектного подхода к формированию экономической безопасности предприятия, определяет необходимость поиска способа интеграции теоретических разработок экономической науки с практическими результатами исследования состояния экономической безопасности предприятий Украины. Существует злободневная проблема в построении проектных моделей оценки экономической безопасности, в разработке методики оценки и прогноза экономической безопасности предприятий.

3. ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

Способность к абстрагированию присуща человеческому разуму. Она позволяет ему предоставить относительно точной формы своему мышлению, сформулировать принципы и инструментарий проектирования и моделирования и, таким образом, выработать методологию – систему знаний, которая характеризуется логично взаимосогласованными утверждениями и гармоничной взаимосвязью отдельных экономических дисциплин. В сфере экономической деятельности неблагоприятные условия и факторы влияют на снижение безопасности и становятся причинами потерь, которые могут понести предприятия при реализации производственных проектов. Одним из направлений решения этой задачи является совершенствование управления эффективностью крупных производственных проектов предприятий: организационно-экономических, производственно-технологических и инновационно-технических.

Модели реформ железных дорог рассмотрены в исследованиях таких зарубежных ученых как Д. Битцман («Последствия внедрения конкуренции в сфере железнодорожного транспорта», США; 2003 г.), Ф. Батисс, Дж. Дальтон, П. Телльер, В. Шеферд, Дж. Шорт и др. В последние годы появились работы, в которых сделаны попытки выявить общие закономерности экономических реформ, и начиная с 70-х годов прошлого века эти вопросы получили дальнейшее развитие в рамках неинституционального направления экономической науки в трудах И. Александрова, В.Вишневого, В. Дементьева, Д. Норты, В.Полтеровича.

Проблемы реформирования «Укрзалізниця» изучали такие украинские ученые как Л.Головкова (развитие финансового потенциала как основа финансовой безопасности транспортных систем), Е.Сыч (законы экономики транспорта), А.Ткач (формирование теории финансового институционализма), И.Рекун (проблемы

² А.А.Ткач А.А., Г.Осташ, *Ключевые институты экономики и новая экономическая история: монография*, Rzeszów, 2014, с. 41.

экономической безопасности). Важное значение для исследования механизмов государственного регулирования развития отечественного железнодорожного транспорта, повышения эффективности существующих механизмов государственного регулирования этого процесса имеют исследования Г.Эйтутиса, Е.Зориной, Н.Макаренко, Е.Сыча, Ю.Цветова и др.

Указанные тенденции соответствуют современным преобразованиям на железнодорожном транспорте в условиях общей интеграции хозяйственных связей, глобализации мировой экономической системы и требуют научного анализа проблем управления корпорациями и разработки методов оценки эффективности корпоративных трансформаций на железнодорожном транспорте Украины. Опережающий процесс теоретико-методических разработок по сравнению с процессом запланированных реформ в отрасли актуален, так как повышает научную обоснованность принятия организационно-экономических и управленческих решений.

4. ОБСУЖДЕНИЕ И КРИТИЧЕСКИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

В отличие от неоклассической доктрины, которая рассматривает экономическую систему как механическую общность изолированных друг от друга индивидов (атомизм) и выводит свойства системы из свойств составляющих ее элементов (индивидов), институционалисты подчеркивают важность связей между элементами для формирования свойств как самих элементов, так и системы в целом. Этот подход, который отражается понятием «холизм» и провозглашает преобладание социальных отношений над психофизическими качествами индивидов, определяет сущностные свойства экономической системы. Органический подход разделяли и некоторые представители классической школы, но ни у кого из них эта идея не занимала центрального места. Современная наука все в большей мере сосредоточивается на изучении взаимодействия между элементами системы³.

Наряду с многими проанализированными теоретическими и методическими экономико-управленческими аспектами управления эффективностью крупных производственных проектов, которые относятся к факторам экономической безопасности предприятия, традиционные исследования по экономической безопасности сфокусированы на режимных, криминогенных, технических, информационных, производственных и экологических аспектах. Учитывая необходимость формирования экономической безопасности предприятия, актуальной становится проектная парадигма, которая характеризуется разработкой, формированием и созданием еще отсутствующей в практике системы безопасности.

Исходя из этого, возникает необходимость обеспечения научного описания и конструктивной разработки принципиально новых проектов экономической безопасности предприятия и ее фрагментов, которые отличаются от предыдущих.

³ І.І. Рекун, *Моделі реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки*/І.І.Рекун, Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development : збірник наукових праць МІДМУ „КПУ”. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип.7(1), с. 65.

5. ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Предприятия «Укрзалізниця» - железной дороги Украины, развиваются в условиях глобализационных процессов мировой хозяйственной системы. Это характеризуется открытостью всех видов рынков, сильными интеграционными процессами, усилением влияния мирового финансового рынка, взаимозависимостью национальных экономик и высоким динамизмом экономических, социально-политических, экологических, психологических, культурных процессов. Но вместе с этим, железная дорога Украины испытывает серьезные проблемы, связанные с ее неэффективностью и убыточностью. Вследствие этого правительство Украины вознамерилось реорганизовать «Укрзалізницю», превратив ее в акционерное общество. Новую юридическую и организационную структуру представят уже в сентябре этого года. Успех реформы будет напрямую зависеть от ее непосредственных исполнителей, в частности руководства «Укрзалізниця». Но у них, как показывает практика, к сожалению, свое видение реорганизации, диаметрально противоположное интересам государства в этом вопросе.

Мировой опыт реформирования железных дорог насчитывает несколько десятков лет. Реформы на железных дорогах, проводимые по инициативе ЕС, тоже продвигаются недостаточно быстро. Но железные дороги Украины многие годы оставались в нереформированном виде. Начало реформ было положено только в 2012 году. Достижения властей в плане реформирования монополиста железнодорожных перевозок за последние несколько лет можно сводить к очередному повышению тарифов и проведение «конкурса» на должность гендиректора. Единственной реальной и эффективной реформой «Укрзалізниця» стало внедрение системы «Электронный билет». Если в 2012 году через Интернет продавалось около 3,5% билетов, а в 2013 году – около 9%, то в 2014 году этот показатель достиг 13%. С начала текущего года уже каждый пятый билет был куплен в он-лайне⁴. Но вместе с тем руководство «Укрзалізниця» разрабатывает схему по переводу «Электронного билета» в некий «Расчетный центр», лишь формально являющийся государственным предприятием, по сути своей предполагает возврат к старому коррупционному механизму, при котором агентами становятся одна или несколько аффилированных компаний, через которые и реализуются билеты другим контрагентам и населению. Частные фирмы собирают «сливки» в виде чистой прибыли, а «Укрзалізниця» в этом случае лишается контроля над продажей билетов – как технологически, так и финансово, и несет миллионные убытки.

Последние годы активно обсуждается вариант приватизации «Укрзалізниця». Но практика доказала, что приватизация крупных и средних предприятий в условиях отсутствия государственного контроля, квалифицированных менеджеров, несовершенства системы менеджмента, маркетинга оказалась ошибочной. Руководство таких компаний направляло прибыли не на развитие, а на выплату заработной платы и т.д. или на свое личное обогащение. Поэтому на предприятиях не происходило нужных реструктуризационных изменений, что повлекло ускорение упадка из-за роста высокой энерго- и материалоемкости продукции, сокращение

⁴ <http://kp.ua/economics/499437-reforma-ukrzalyznytsy-shah-vpered-y-dva-nazad>

объемов капитальных вложений, отсутствие контроля качества, пренебрежение нуждами потребителей, отсутствие долгосрочных хозяйственных связей⁵.

Вследствии подобных мер Международное рейтинговое агентство Standard&Poor'sRatingsServices снизило долгосрочный кредитный рейтинг Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» до суверенного уровня «СС» на фоне переговоров по реструктуризации бондов «Укрзалізниця». Прогноз по рейтингу - негативный, что означает: рейтинг госхолдинга будет понижен и далее до уровня ограниченного дефолта «SD», а рейтинг бондов – до уровня «D» по мере завершения реструктуризации⁶. Поэтому основным вопросом остается выбор модели реформы железной дороги Украины, что предусматривает проведение прогностической оценки проводимых реформ на железной дороге Украины, анализ тенденций ее развития, проектирование моделей экономической безопасности «Укрзалізниця».

6. АВТОРСКАЯ РАЗРАБОТКА МОДЕЛИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Для обоснования авторской трактовки модели проектирования экономической безопасности железнодорожного предприятия была разработана модель проектирования экономической безопасности предприятия.

Для начала следует определиться с алгоритмом процесса проектирования. Этот алгоритм состоит из нескольких позиций.

Во-первых, определяются структурные и процессуальные характеристики проектной деятельности, которые способствуют решению проблем экономической безопасности предприятий. Во-вторых, выбирается объект: система экономической безопасности в целом или ее структурные компоненты. В-третьих, организовывается продуктивная деятельность, результатом которой есть проект, внедряемый в практику в процессе реализации.

Конкретизируем модель, которая изображена на рис.1. Целеполагание проектирования модели экономической безопасности предприятия связано с неудовлетворением имеющейся ситуацией – выявление негативного влияния на социально-экономическую устойчивость предприятия. Поэтому возникает потребность в идентификации наиболее вероятных внешних и внутренних угроз экономической безопасности предприятия в виде анализа состояние экономики отрасли.

Эти процессы возбуждают мыследеятельность участников проектирования, которые начинают теоретическое моделирование проекта с определения ведущих целей деятельности предприятия, его места и статуса. Но определение цели - это только представление о результате. Чтобы его реально получить, цель должна проблематизироваться в контексте средств ее реализации - это методы и процедуры научного познания. Цель достигается путем решения отдельных задач, связанных с прогнозированием, разработкой, комбинированием идей и принятием решений, моделированием, а также технологическим обеспечением

⁵ Головкова Л.С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: монографія / Л.С. Головкова. – Запоріжжя: КПУ, 2009, с.67.

⁶ <http://kp.ua/economics/499437-reforma-ukrzalzyntsy-shah-vpered-y-dva-nazad>

Рис.1. Модель проектирования экономической безопасности предприятия.



Далее происходит эмпирическое комбинирование идей и принятия решений по практическому их воплощению.

Создание теоретического представления об экономической безопасности предприятия, перспектив функционирования предприятия, выявления угроз и противоречий способствует формированию ее теоретической модели в виде желаемого результата в деятельности предприятия. Результатом такого проектирования становится определенный проект, функциональная специфика которого зависит от определенных условий: состояния среды, в которой функционирует предприятие, особенностей субъектов хозяйствования, функциональных связей между структурами предприятия, возможностей реализации проекта, ожидаемых результатов. Актуализация и проблематизация

этих требований формирует важную миссию в теоретическом проектировании модели экономической безопасности предприятия, а именно продвижение идей и ратификацию нового знания. На этом этапе проектирования происходит выход за пределы традиционных подходов, приобретение новой нормы (опыта), формирование гипотезы проекта безопасности предприятия.

На завершающей стадии проектирования модели экономической безопасности предприятия осуществляется рефлексивная оценка функционирования экономической безопасности предприятия, что предусматривает трансформацию модели экономической деятельности предприятия. Этот процесс предполагает осмысление задач проектирования, ведь любое решение нельзя считать окончательным. После завершения проектного цикла в процессе функционирования предприятия происходят изменения, которые требуют новых проектных исследований и разработок. Таким образом, процесс проектирования модели безопасности предприятия превращается в перманентный. Это предусматривает необходимость постоянного исследования рефлексивных связей между процессом проектирования и состоянием экономической безопасности на предприятии, а их результаты должны учитываться на следующих стадиях проектирования. Суммирование результатов проектирования предполагает осмысление последствий мероприятий, направленных на содействие экономической стабильности.

7. ЗНАЧЕНИЕ ПОЛУЧЕННЫХ ДАННЫХ

Проведение экономических реформ в Украине, реализация конкретных целей и задач реформирования объективно обуславливает необходимость структурных трансформаций в народнохозяйственном комплексе и его отдельных отраслях, а именно в железнодорожной сфере. Происходящие преобразования определяются не только рыночными отношениями, но и требованиями равноправного вхождения в европейскую хозяйственную систему.

Проблема необходимости реформирования железной дороги относится не только к Украине.

В мире продолжают или уже осуществились реформы железных дорог, в которых можно выделить две доминирующие модели: европейская («*pionowej separacji / pionowego dostępu*») и латиноамериканская («*pionowej integracji*») «вертикальная интеграция»⁷.

В первом случае инфраструктура остается под контролем государственного предприятия, функционирует независимо от транспортных компаний, образованных в результате разделения государственной монополии (частично или полностью частных), занимающихся транспортировкой груза или в пассажиров. Вторая модель предполагает существование нескольких центров управления для существования нескольких перевозчиков, предлагая свои собственные дороги и подвижной состав.

Благодаря присутствию в ЕС, Польша должна следовать модели "вертикального эшелонирования".

⁷T. Banaszczyk, M. Król, *Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce?*, Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny, 2013, nr 4(2), 44-53.

Польские железные дороги, компания *Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna* (PKP SA) в последнее время нередко упоминается в Украине в связи с активизацией реформы "Укрзалізниця". И это не случайно - польская железная дорога реформировалась по той же модели, которую выбрала для себя и Украины. Первой по этому пути пошла Германия, позже эту модель адаптировала для себя и российская "РЖД". Суть немецкого варианта реформирования как разновидности европейской модели в том, что происходит разделение инфраструктуры ж/д транспорта и операторской деятельности, причем первая составляющая закрепляется за государством. В США, например, принцип работы железных дорог совсем иной: там работает несколько вертикально-интегрированных компаний, каждая из которых обладает как инфраструктурой, так и подвижным составом.

Железная дорога в Польше (*Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna*, или PKP) несмотря на двадцать лет реформирования, все еще отстает от западноевропейских стандартов. Государство по-прежнему остается владельцем инфраструктуры и главным игроком на рынке грузовых перевозок, направляя при этом миллионные дотации в пассажирский сектор - теперь уже и за счет грантов ЕС. Реформа железных дорог призванная модернизировать отрасль и вывести ее в прибыльность, началась в Польше уже более 20 лет назад.

20 лет назад одной из наиболее актуальных проблем железнодорожной отрасли Польши была губительная для нее конкуренция с рынком автомобильных перевозок: после дерегуляции в начале 90-х он взял на себя большую часть грузо- и пассажиропотоков. Так, по данным Всемирного банка, в период 1990-1999 гг. доходы государственных польских железных дорог снизились на 67% в реальных долларах, грузо- и пассажирооборот – на 34 и 48% соответственно, доля железной дороги на рынке грузоперевозок сократилось с 51 до 35%, а дотации государства в пассажирский сектор достигли 2% ВВП страны. В таких условиях инфраструктура и подвижной состав железных дорог быстро приходили в упадок – например, на конец 1999 года объем техзадания по ремонту путей был выполнен менее чем на 15% от необходимого⁸.

В Украине ситуация накануне реформы немного другая: в долгосрочной тенденции объемы грузоперевозок растут, если не считать обвала в 2009 году, но и с тех пор потоки постепенно восстанавливаются. Реальных конкурентов на этом рынке у "Укрзалізниця" нет: уголь и сталь, ключевую номенклатуру грузопотоков, по-прежнему выгоднее перевозить по железной дороге. А пассажиропоток здесь вообще из года в год остается стабильным. Но одна из главных наших проблем с польской все же совпадает: это глубокий износ основных фондов железных дорог, требующих немедленного обновления. Вместе с тем следствием особенностей украинской ситуации может стать повышенный интерес потенциальных операторов к грузовой составляющей железнодорожного бизнеса.

8. ВЫВОДЫ

Надежное обеспечение экономической безопасности предприятия в современных условиях - проблема для всех организаций независимо от форм собственности, вида деятельности. Рыночная экономика, жесткая конкуренция в

⁸ <http://cfts.org.ua/articles/43036?do=print>.

ней является базовым источником возникновения экономических рисков, угроз, опасностей, непредвиденных ситуаций. Именно такое положение современности требует ответа на поставленные вопросы: как избежать влияния негативных угроз и рисков, что сделать для того, чтобы это влияние было минимальным, как эффективно управлять предприятием в таких ситуациях, как достичь стабильного и безопасного состояния в бизнесе.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Головкова Л.С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: монографія / Л.С. Головкова. – Запоріжжя: КПУ, 2009. – 340 с.
- [2] Ткач А.А., Осташ Г. Ключевые институты экономики и новая экономическая история: монография /А.А.Ткач, Г.Осташ // Rzeszów, 2014. – 212. с.
- [3] Рекун І.І. Моделі реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки/І.І.Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development : збірник наукових праць МІДМУ „КПУ”. – Мелітополь: Вид-во КПУ, 2014. – Вип.7(1). – С. - 50-62.
- [4] Banaszczyk T., Król M. Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T.Banaszczyk, M. Król // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013, nr 4(2). – S. 44-53.
- [5] Stachowiak Z. Teoria i praktyka mechanizmu bezpieczeństwa ekonomicznego państwa : ujęcie instytucjonalne / Akademia Obrony Narodowej.- Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2012. – 406s.
- [6] <http://kp.ua/economics/499437-reforma-ukrzaliznytsy-shah-vpered-y-dva-nazad>
- [7] <http://cfts.org.ua/articles/43036?do=print>.

MODEL PROJEKTOWANIA BEZPIECZEŃSTWA EKONOMICZNEGO

Rozwój gospodarczy Ukrainy w warunkach przemian rynkowych związany jest z niezależnym działaniem państwa dążącym do budowania bezpieczeństwa ekonomicznego gospodarki narodowej, jej przemysłu i przedsiębiorstw. W artykule określono zestaw zintegrowanych komponentów bezpieczeństwa ekonomicznego, identyfikacji i klasyfikacji czynników ryzyka wpływających na bezpieczeństwo ekonomiczne w obecnych warunkach gospodarczych. Związany jest on z cechami, które podkreślają znaczenie projektu w nowym podejściu do tworzenia bezpieczeństwa ekonomicznego. Należy określić potrzebę znalezienia sposobów zintegrowania badań teoretycznych ekonomii z praktycznymi wynikami badań na temat stanu bezpieczeństwa ekonomicznego Ukrainy. Przedstawiono teoretyczny model projektowania bezpieczeństwa ekonomicznego.

Wykazano, że reforma przedsiębiorstw „Ukrzaliznytsya” jest przeznaczona do modernizacji przemysłu i doprowadzić go do poziomu rentowności. Należy podkreślić, że „Ukrzaliznytsia” i Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKP SA) mają istotny wspólny problem: głęboka amortyzacja środków trwałych kolejowych wymagająca natychmiastowych aktualizacji. W związku z ukraińską sytuacją może to prowadzić do zwiększonego zainteresowania potencjalnych operatorów biznesu kolejowego transportu towarowego. Należy zbudować model projektu bezpieczeństwa gospodarczego przedsiębiorstwa kolejowego.

Stwierdzono, że w obecnej sytuacji należy odpowiedzieć na następujące pytania: jak uniknąć negatywnych skutków, jak zminimalizować zagrożenie i ryzyko, jak skutecznie zarządzać firmą w takich sytuacjach oraz jak osiągnąć stabilne i bezpieczne państwa w biznesie.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo ekonomiczne, rozwój narzędzi analitycznych, projektowanie modelu reform gospodarczych, Ukraińska Kolej, Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKP SA).

MODEL OF DESIGNING OF ECONOMIC SECURITY

The economic development of Ukraine in the conditions of market transformations is connected with independent functioning of the state to build economic security of the national economy, its industries and businesses. The work explores the processes of defining a set of integrated components of economic security, identification and classification of risk factors that influence on economic security in the current economic conditions.

The work presents a number of signs that capture the relevance of the new project approach to the formation of economic security, determine the need to find ways to integrate theoretical studies of economics with the practical results of the research on the state of economic security of Ukraine. The theoretical design model of economic security was submitted. It has been demonstrated that the reform of enterprises "Ukrzaliznytsya" is intended to modernize the industry and bring it to a level of profitability.

It is emphasized that "Ukrzaliznytsia" and Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKPSA) have a major common problem: a deep depreciation of fixed assets of railways, requiring immediate updates. As a consequence of the characteristics of the Ukrainian situation there can be a heightened interest in the potential operators to freight rail business component. It is necessary to build a project model of economic security of the railway enterprise. It was found that the situation of today demands an answer to the questions: how to avoid the negative impacts of the threats and risks to make this influence minimal as to effectively manage the company in such situations, how to achieve a stable and secure condition in the business.

Keywords: economic security, the development of analytical tools, designing, model, economic reforms, "Ukrzaliznytsya", Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKPSA).

DOI:10.7862/rz.2015.hss.23

Przesłano do redakcji: styczeń 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015