

профессор, доктор экономических наук Иван Рекун¹

Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, Днепр

Формирование экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта Украины в условиях реформирования отрасли

ВВЕДЕНИЕ

Одним из важнейших условий жизнедеятельности человека, предприятий, государства и международного сообщества является создание условий для безопасного функционирования и развития. Ведущее место в системе безопасности занимает экономическая безопасность, которая является фундаментом всех форм хозяйственной деятельности. Экономическую безопасность следует считать наиболее важной детерминантой среди всех прочих сфер безопасности любого государства. Развитие экономики Украины в условиях рыночных преобразований обусловило выделение самостоятельной функции государства по формированию экономической безопасности как условия стабильного функционирования, защиты и ускорения темпов развития национальной экономики, ее отраслей и хозяйствующих субъектов. На сегодня дестабилизирующие факторы (глобальные, политические, военные, психологические) для развития экономики Украины создали угрозу экономической безопасности и сохранение целостности ее экономического пространства. Обусловлены они, во-первых, тяжелыми экономическими потрясениями, спровоцированными глобальным кризисом, на фоне которого обострилась существенная неопределенность в общественно-экономических системах. Это затрудняет моделирование основных экономических процессов в стране, а, следовательно, и их исследование и прогнозирование.

Цель статьи заключается в выявлении особенностей формирования экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта Украины в условиях реформирования отрасли. В связи с этим задачами ис-

¹ e-mail: docrekun@gmail.com.

следования являются определение стратегии экономической безопасности как формы реализации миссии экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта Украины.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Стратегии развития предприятий должны учитывать много аспектов: социальный, политический, военный, религиозный, а также фактор экономической безопасности. Современная экономика пребывает в условиях глобальной взаимозависимости, финансовых кризисов, долгосрочных долгов. Поэтому понятие безопасности для современного предприятия стало актуальным в связи с неустойчивым состоянием его функционирования. Особенностью глобализационных процессов является их масштабность: трансформационное влияние глобализации касается не только отдельных стран, регионов, а и деятельности конкретных предприятий. Таким образом, глобализация не только генерирует количественные и качественные трансформации экономических систем государства, но и сама является их результатом. Во-вторых, возрастает конкуренция продукции на европейском и мировом рынках. Украина переживает затяжной социально-экономический кризис, поэтому пытается искать пути стабилизации и, вместе с тем, одновременно обозначить основные направления развития экономики. Ведь усиление национальной конкурентоспособности Украины непосредственно связано с интенсивным развитием непосредственно производством продукции, товаров, что связано с деятельностью предприятий. В-третьих, предприятия Украины столкнулись с естественным стремлением промышленно развитых стран, крупных иностранных корпораций использовать ситуацию в стране в своих экономических и политических интересах. Преодоления экономического кризиса, определение целей и приоритетов дальнейшего развития невозможно без учета современных тенденций, происходящих в общемировом масштабе. Поэтому для экономики Украины чрезвычайно актуальными стали вопросы экономической интеграции в мировой опыт.

В условиях реформирования экономики, расширения самостоятельности регионов, формирования новых хозяйственных связей, в обеспечении экономической безопасности возрастает роль и значение железнодорожного транспорта. В деятельности предприятий железнодорожного транспорта приобрела актуальность проблема разработки новых подходов к проблеме обеспечения экономической безопасности предприятия.

В научных исследованиях украинских ученых освещаются проблемы реформирования «Укрзалізничці». В работах Л. Головковой уделяется внимание развитию финансового потенциала предприятий как основы финансовой безопасности транспортных систем [Головкова, 2014, с. 82]. А. Ткач внес

значительный вклад в разработку теории финансового институционализма [Ткач, Остащ, 2014, с. 158]. И. Рекун анализирует проблемы экономической безопасности железнодорожного транспорта [Рекун, 2014, с. 54; Рекун, 2014б]. Указанные в исследованиях 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 области является актуальным, поскольку повышает научную обоснованность принятия организационно-экономических и управленческих решений.

Реализация в Украине реформы железнодорожного транспорта имеет своей конечной целью сделать его более доступным, современным, безопасным и конкурентоспособным. При этом постоянно делают ссылки на мировой опыт.

Современная мировая экономика переживает один из самых критических этапов своего развития за последние десятилетия. Во многих странах идет переосмысление экономической политики, что предполагает, прежде всего, формирование новой стратегии, концепции и принципов реформирования и управления экономикой. В контексте этих поисков осуществляется также разработка эффективной модели реформирования железной дороги. Опыт реформирования железной дороги в странах Европы и мира толкуют по-разному, при этом приходя к диаметрально противоположным выводам. Причины того, что не все цели проведенных реформ были достигнуты, заключаются, очевидно, в слишком высокой степени государственного регулирования отрасли и в слишком большом количестве ограничений.

Современное состояние железных дорог стран мира можно определить как активный поиск экономической модели ее функционирования, реформирования, управления отраслью, техническое и технологическое обновление ее основных составляющих, создание конкурентного рынка транспортных услуг. В теоретическом плане модели реформирования предприятий железнодорожного транспорта рассмотрены в исследованиях таких зарубежных ученых, как Д. Битцман («Последствия внедрения конкуренции в сфере железнодорожного транспорта», США; 2003), Ф. Батисс, Дж. Далтон П. Теллер, В. Шеферд, Дж. Шорт и др. Для результатов этих исследований учтены такие критерии как: состояние железных дорог к началу реформирования, предпосылки реформирования, направления реформирования, результаты реформирования, преимущества и недостатки, возникшие в результате осуществления трансформаций. Учеными были обобщены и систематизированы положительные аспекты реформирования, в частности: увеличение объе-

мов перевозок пассажиров и грузов; сокращение государственных субсидий в отрасль; повышение качества предоставления услуг.

Дискуссионными не только для Украины, но и других стран мира являются вопросы либерализации рынка железнодорожных перевозок и полная или частичная приватизация отрасли. С 2001 года существует Международный комитет против приватизации железной дороги, который образован в результате мощного профсоюзного движения стран ЕС и США. Рабочих, безусловно, волнуют проблемы увольнения персонала в процессе перехода железнодорожных путей, локомотивов и вокзалов в частную собственность. Профсоюзные лидеры приводят и более весомые аргументы экономического содержания. Конкуренты любым способом будут пытаться уменьшить себестоимость перевозок, от чего пострадает безопасность движения: массовый потребитель будет рисковать, но предпочтение отдаст более низким тарифам. Затормозятся инновационные проекты на транспорте: если железная дорога находится в частной собственности, то путь к научным ноу-хау через бюджетные субсидии значительно короче, чем от профильных государственных до частных структур.

В целом в мировой практике реформирования железной дороги можно выделить две доминирующие модели: европейскую («*piónowej separacji/piónowego dostępu*») – вертикального эшелонирования/вертикали доступа) и латиноамериканскую («*piónowej integracji*») – «вертикальная интеграция») [Banaszczyk, Król, 2013, с. 44]. В первом случае инфраструктура находится под контролем государственного предприятия, которое функционирует независимо от транспортных компаний, образованных в результате разделения государственной монополии (частично или полностью частных), занимающихся транспортировкой груза или пассажиров. Вторая модель предусматривает существование нескольких центров управления и нескольких перевозчиков, предлагающих свои собственные дороги и подвижной состав.

Сторонники сохранения железной дороги в государственной собственности полагаются на опыт Великобритании, где в 1990-х гг. состоялась неудачная попытка приватизации отрасли. Британская железная дорога с момента создания была частной, но после окончания Второй мировой войны в несколько этапов была национализирована (полностью это произошло к 1947–1948 гг.). Однако, находясь в государственной собственности, железные дороги демонстрировали снижение объемов грузоперевозок и отсутствие роста пассажирских [Хусаинов, 2012, с. 24]. С 1960 г. на фондовом рынке появились акции новейшей структуры Railtrack, которая владела 21 тыс. миль путей и 2,5 тыс. станций. Подвижной состав перешел в собственность многочисленных операторов (со временем их стало 130). Амбициям менеджмента Railtrack не было предела: в течение 10 лет обещали 16 млрд фунтов для реконструкции дороги, но впоследствии оказалось, что выполнить такие обещания просто некому, ведь компании не хватало квалифицированных рабочих: старая гвардия

с British Rail не захотела переходить в новую структуру, отдала предпочтение частным компаниям. И хотя в первые годы после приватизации железной дороги был увеличен объем грузовых перевозок, операторы рынка больших прибылей не получили, ведь деньги использовали на модернизацию активов [Хусаинов, 2012, с. 45].

В 1992 году кабинет консерваторов Дж. Мейджора инициировал реформу железной дороги. Было решено ликвидировать государственную монополию British Rail. Разрабатывая схему приватизации железных дорог, власти Великобритании действовали на основе той самой логики, которой она придерживалась при подготовке и осуществлении приватизации некоторых других предприятий и отраслей. Ключевой идеей реформ было внедрение и усиление конкуренции везде, где это было возможно. Два наиболее важных аспекта, которые включала в себя программа реформ – это реформирование отношений железной дороги с государством и перестройка организационной структуры самой железной дороги. В Великобритании 5 ноября 1993 г. был принят Закон о железнодорожном транспорте, согласно которому с 1 апреля 1994 г. Британская железная дорога (British Rail) как единое целое окончательно прекратила свое существование. В результате Британская железная дорога оказалась разделенной более чем на 70 отдельных коммерческих компаний. Многие экономисты раскритиковали такое состояние, в том числе за то, что подобная приватизация может оказаться экономически неэффективной.

Однако, на практике финансовые показатели отрасли кардинально улучшились, осуществились значительные капитальные вложения в инфраструктуру, причем анализ показывает, что существующие инвестиции не были бы возможны без приватизации и средств от продажи акций, а также кредитов частного сектора [Хусаинов, 2012, с. 57]. Кроме того, в результате реформы на британском рынке железнодорожных перевозок появились иностранные компании. Ряд перевозчиков принадлежал французским, датским, гонконгским компаниям. Железные дороги Германии являются владельцами одного из крупнейших британских перевозчиков и еще планируют приобрести франшизу на пассажирские перевозки [Хусаинов, 2012, с. 28]. Однако, основная цель – выход на безубыточную деятельность – достигнута не была. В течение 1997-2001 гг. на Британской железной дороге произошли четыре аварии, что привело к человеческим жертвам. В большинстве случаев причиной катастроф стала изношенность железнодорожных путей. Британскую модель реформирования железной дороги применили в Эстонии. Там пути и локомотивы без особых проблем перешли к частным структурам с участием эстонского, британского и американского капитала.

Опыт французской железной дороги свидетельствует о том, что государственный контроль за транспортом не всегда является панацеей от отраслевых проблем. Монополия Национального союза железные дороги Франции

SNCF возникла в далеком 1937 году и почти без изменений существовала до 1982 г. Компания имела в стране достаточно разветвленную железнодорожную сеть. Масштабные бюджетные дотации позволили строить железную дорогу даже в случае, если это было экономически нецелесообразно. Прозрение пришло в 1930 г.: тогда с целью рационального использования путей было решено отказаться от 20 тыс. км мало загруженных путей. Но через некоторое время проблема мало загруженных дорог во Франции приобрела другой характер: разрослись города, и тогда ненужные железнодорожные колеи оказались в пределах мегаполисов, которые страдали от нехватки мощностей для внутренних перевозок. Поэтому в 1981 г. в стране был наложен мораторий на ликвидацию путей и станций. Однако, закрытие-открытие линий – не единственная проблема французской железной дороги. Монополизм SNCF и получение этой компанией значительных государственных субсидий вызвали беспокойство у соседей по ЕС.

Одна из немногих стран, в которой реформа железной дороги прошла успешно – Япония. Общая длина железных дорог Японии – 23670,7 км, из них 2893,1 км электрифицированы (18-е место в мире). По грузообороту железных дорог она тоже занимает только 10-е место. Но по пассажирообороту (380 млрд пасс.) лишь недавно уступила лидерство Китаю и Индии – странам с миллиардным населением. Не менее наглядны такие цифры: каждый японец за год в среднем совершает 200 поездок и проезжает по железной дороге 1900 км, тогда как француз – 1235 км, немец 1170 км, россиянин – 1060 км, а англичанин – 670 км [Андрюшина, 2010].

Железные дороги Японии имеют очень высокий технический уровень. Все основные магистрали электрифицированы. В 1987 г. государственная компания «Японские национальные железные дороги» (JNR) была разделена на восемь компаний (три из них принадлежат государству). JR Group является основой сети железных дорог Японии. На нее приходится большая доля междугороднего (включая высокоскоростные линии Синкансэн) и пригородного железнодорожного сообщения. Японская модель железной дороги довольно оригинальная: на одной линии станции могут принадлежать разным компаниям. Это приводит к тому, что бригада поезда меняется каждый раз, когда он попадает на участок, контролируемый другой компанией. Несмотря на такие неудобства, японские поезда остаются одними из наиболее быстрых в мире, а аварийность в стране в 200 раз меньше, чем, например, в Великобритании. Японская железная дорога сохраняет свои традиции и, вместе с тем, развивается максимально высокими темпами. Модернизация японских железных дорог осуществляется очень активно. Скоростные японские поезда продолжают эволюционировать.

Страны ЕС пытаются либерализовать железнодорожный транспорт, поэтому от страны – члена ЕС, требуют выделить управление эксплуатационной работой и инфраструктуру в разрозненные предприятия. Даже это не

смогло заставить французов отказаться от государственной собственности на железную дорогу – было решено создать структуру RFF, которая занимается проблемами железнодорожной инфраструктуры. Специалисты не намерены считать французскую железную дорогу образцовой: как государственная собственность она страдает от тех же проблем, что и частные или получастные железные дороги. По мнению аналитиков немецкого Центра экономических исследований, реформы железной дороги следует начать не с формы собственности, а определения приоритетов и на основе этого осуществлять реконструкцию отрасли.

Что касается реформирования железной дороги в Латиноамериканских странах, то в большинстве стран (Бразилия, Мексика и Аргентина) реформы привели к разделению рынка на вертикально интегрированные компании, которые контролируют как инфраструктуру, так и транспорт, и играют роль региональных монополий. Такая модель была построена по принципу, согласно которому работает железная дорога в Соединенных Штатах и Канаде. Там существуют независимые железные дороги, что соревнуются друг с другом в перевозках грузов, для них государственная железная дорога не предоставила конкурентных преимуществ. На практике, различие между моделью североамериканской и латиноамериканской является существенным, поскольку в США компания работает по принципу транспортной «параллельности», где две или более вертикально интегрированные компании предлагают подобные услуги. Так, например, перевозки урожая из Чикаго в Нью-Йорк осуществляют независимые транспортные системы.

В странах Латинской Америки дороги были созданы как государственные предприятия, поэтому не было нужды создавать подобные предприятия с другой формой собственности, с собственными дорогами и подвижным составом. В результате реформирования железной дороги в этих странах были сформированы две конкурентные системы по принципу – «географическая конкуренция» и «конкуренция источников». Это предполагает, что производитель сможет перевозить грузы из городов Мексики в Веракрус (Veracruz) (или другого порта) только с помощью одной компании, которая обслуживает это направление, но другая фирма может предложить транспортировки тех же грузов до другого порта или иного рынка сбыта. С точки зрения защиты прав потребителя использование монопольного положения перевозчика в «географической» системе хуже, ведь она лишает производителя права выбора перевозки груза к Веракрузу. На практике оказалось, что если назначение груза направлено в Нью-Йорк, Сан-Паулу или Лиссабон, и на рынке ряд перевозчиков конкурируют друг с другом (даже если не все обеспечивают транспортировку для каждого потенциального места назначения), эта конкуренция является достаточной для того, чтобы компании удерживали низкие цены для перевозки и предлагали лучшие условия для клиентов, чем в условиях монополий.

В Аргентине транспортная система была устроена так, чтобы к каждому порту были доступны по меньшей мере две вертикально интегрированные компании, которые предлагают перевозки в различных направлениях. Так же и в Мексике, где железнодорожная сеть была разделена между тремя компаниями, каждая из которых имеет доступ к производителям в Мехико (примерно 40 млн. жителей). Компании в Латинской Америке не являются собственниками земли и путей, на которых они работают (в отличие от США или Канады), но для своей деятельности они получают долгосрочные лицензии на 30-50 лет. Это является достаточным стимулом к реализации одной из целей реформы: чем больше инвестиций (инвестиционные вложения в новый подвижной состав, инфраструктуру, сигнализацию и тому подобное), тем больше средств возвращается в бюджет страны в виде больших налогов.

В странах ЕС, подобно реформированию электрических, газовых, телекоммуникационных систем, эксплуатации автомобильного транспорта, было принято решение разрешить приватизацию железнодорожного грузового рынка частным инвесторам при сохранении государственного контроля над инфраструктурой. Модель «вертикального доступа» означает, что предприятия, которые не довольны услугами и ценами на перевозки, могут объявить конкурс на перевозку или создать свою собственную транспортную компанию, которая будет работать на тех же путях (например, немецкая компания «Rail4Chem») [Banaszczyk, Król, 2013, с. 47]. Наиболее серьезной проблемой для этой модели является привлечение частных инвестиций. Отсутствие интереса у инвесторов обусловлено введением принципа недискриминационной стоимости за доступ к путям и сложностями определения их размера.

Экономисты и перевозчики утверждают, что за невозможностью дифференциации цен очень трудно покрыть высокие фиксированные расходы на железнодорожном транспорте. В директиве ЕС установлено, что уровень сборов должен быть как можно ближе предельных издержек, при этом признано, что это недостаточный уровень для покрытия постоянных расходов. Кроме того, некоторые страны, руководствуясь краткосрочной стратегией, в основные платежи за доступ к платформам добавляют плату за пути, которые будут дополнять часть постоянных затрат.

Но эта ситуация в деятельности Европейской комиссии остается далекой от окончательного решения: несколько стран ЕС установили цену, исходя из предельных издержек (Швеция, Дания, Финляндия, Нидерланды, Великобритания), другие страны остаются на уровне предельных издержек плюс прибыль, но она не является достаточной для покрытия постоянных расходов (Германия, Австрия, Франция, Италия).

Если суммировать экономический эффект существующих проблем, то оказывается, что они приводят к потере 20–40% эффективности грузовых

перевозок железной дорогой, которая отпугивает потенциальных инвесторов и влияет на отсутствие роста конкуренции, часто из-за отказа в выдаче лицензии на перевозку оператором инфраструктуры. На уровень прибыли от перевозок железной дороги влияет также достаточно высокая конкуренция с автомобильным транспортом.

Украине, которая внедряет курс экономических реформ, следует обратить внимание на опыт Польши, путь которой наиболее ей близок. Польша и Украина – два постсоциалистические государства, имели примерно одинаковые стартовые позиции в начале трансформационных преобразований, весьма схожую структуру экономики, подобное сложное геополитическое положение и поляризованную политическую систему. Польша, которая еще в 90-х гг. прошлого века четко придерживалась курса на евроинтеграцию, достигла больших экономических успехов по сравнению с Украиной, пытавшейся получить дивиденды, декларируя интеграционные стремления одновременно в восточном и западном направлениях. Итак, Польша имеет около 20 000 км железнодорожных путей, из которых 11 000 км (около 55%) требуют ремонта, а 6860 км (35% от общей инфраструктуры) – модернизации. Негативным явлением от устаревшей инфраструктуры является отсутствие возможностей для внедрения новых мер, которые могут улучшить экономическую эффективность железнодорожных перевозок (например, применение чешских 47-вагонных поездов), а также развитие высшей скорости, чтобы иметь возможность конкурировать с автомобильным транспортом. Состояние зданий вокзалов и других помещений, в которых обслуживают пассажиров, также соответствует имиджу железнодорожной инфраструктуры. В феврале 2010 г. в Польше существовало 2667 железнодорожных станций, из которых только 966 функционировали. Коммерциализация должна обеспечить функционирование РКР в рыночных условиях, что было одним из условий членства в ЕС, но игнорируются как угрозы, так и возможности [Banaszczyk, Król, 2013, с. 41].

За счет частных инвесторов были модернизированы железнодорожные станции в Катовицах, Варшаве Западной, Варшаве и Познани Центральной и Восточной, общая стоимость работ составляет – около 2 млрд злотых. Бизнес-модель предполагает, что РКР предоставляет землю в обмен на новые станции с розничной торговлей и обслуживанием, а также доходы от деятельности торговли и обслуживания всех объектов, которые будут созданы вокруг новой станции. В большинстве случаев проблемой для потенциальных инвесторов является поиск финансовых источников. В то же время мешает проблема отсутствия статуса собственности на землю, на которой они возводят новые здания, и отсутствие их регламентации (право собственности на здания связано с правом на землю).

ВЫВОДЫ

В процессе анализа и обобщения существующих в отечественной и зарубежной науке взглядов на определения ключевых понятий, категорию «экономическая безопасность» необходимо рассматривать с когерентной позиции в отношении глобальных, региональных и национальных моделей развития. Поэтому при построении моделей экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта, необходимо учитывать не только национальные различия, но также глобальные, региональные условия развития, а также обеспечивать возможности совершенствования человеческого капитала для повышения уровня экономической безопасности предприятия за счет обеспечения персонала и управленцев условиями для реализации совокупности их знаний, умений, компетенций. Анализ опыта стран по реформированию и развитию железнодорожного транспорта с целью повышения экономической безопасности железной дороги открывает возможности повышения уровня безопасности национальной экономики.

Существует актуальная необходимость активного поиска финансово-экономической модели реформирования и управления отраслью, техническое и технологическое обновление ее основных составляющих, создание конкурентного рынка транспортных услуг. Целью реформирования предприятий транспортно-дорожного комплекса является создание системы, которая не только должным образом удовлетворяла потребностям общества в перевозках пассажиров и грузов, обеспечивала снижение транспортных расходов в стоимости продукции, используя экономически обоснованные тарифы, но и содействовала обеспечению экономической безопасности и развития национального хозяйства. Для определения основных угроз экономической безопасности предприятия необходима разработка аналитического инструментария, критериев оценивания, определения факторов, которые влияют на эффективную деятельность предприятий железнодорожного транспорта, и, в частности, на их экономическую безопасность.

ЛИТЕРАТУРА

- Андрюшина Т.В., 2010, *Японская железная дорога Japan Railways (JR): учеб. пособие для специалистов в сфере транспорта* [Электронный ресурс] / Т.В. Андрюшина, А.А. Бондаренко. – Новосибирск: НГПУ. – Режим доступа: ru-jp.org/bondarenko_01.htm
- Головкова Л.С., 2014, *Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції* / Л.С. Головкова, Г.В. Омельчак // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. – Вип. 7. – С. 80–87.

- Рекун І.І., 2014а, *Моделі реформування залізничного транспорту в контексті економічної безпеки* / І.І. Рекун // Інституціональний вектор економічного розвитку / Institutional Vector of Economic Development: зб. наук. праць МІДМУ «КПУ». – Мелітополь: Вид-во КПУ. – Вип. 7 (1). – С. 50–62.
- Рекун І.І., 2014б, *Проблема економічної безпеки в сучасних макро–та мікроконцепціях* / І.І. Рекун // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – № 1 (49). – С.59-67.
- Ткач А.А., 2014, Осташ Г., *Ключевые институты экономики и новая экономическая история: монография* / А.А. Ткач, Г. Осташ. – Мелітополь-Rzeszów. – Колор-принт – 212 с.
- Хусаинов Ф.И., 2012, *Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография* / Ф.И. Хусаинов. – М. : Наука – 192 с.
- Banaszczyk T., Król M., 2013, *Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce?* / T. Banaszczyk, M. Król // „Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny”, nr 4(2). – S. 44–53.

Аннотация

В статье представлены размышления автора о подходе к экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта Украины в условиях реформирования отрасли. Автор отмечает, что государство должно проводить соответствующую экономическую политику, гарантирующую развитие транспортных предприятий Украины, поскольку именно доход гарантирует развитие и безопасность больше, чем ограничения в современной экономике, основанной на знаниях. Особое внимание уделяется экономическим ограничениям безопасности транспортных предприятий, поскольку в глобализованном мире важнейшим фактором является конкурентное преимущество.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, национальная экономика, реформирование, экономическая безопасность

Formation of economic security of railway transport enterprises of Ukraine in the conditions of reforming the industry

Summary

The article presents the author's reflections on the approach to economic security of railway transport enterprises of Ukraine in the conditions of reforming the industry. The author notes that the state should provide appropriate economic policy to guarantee transport enterprises of Ukraine development because it is income what guarantees development and safety more than limits in a modern, knowledge-based economy. The attention is focused on economic limitations in transport enterprises security because in a globalized world the most important factor is a competitive advantage.

Keywords: economic security, national economy, railway transport, reforming.

Uformowanie bezpieczeństwa ekonomicznego przedsiębiorstw transportu kolejowego na Ukrainie w warunkach reformy branży

Streszczenie

W artykule przedstawiono rozważania dotyczące różnych wymiarów bezpieczeństwa ekonomicznego przedsiębiorstw transportu kolejowego na Ukrainie w warunkach reformy branży. Autor zauważa, że państwo musi prowadzić odpowiednią politykę gospodarczą, gwarantującą rozwój przedsiębiorstw transportowych Ukrainy, ponieważ uzyskiwany dochód zapewnia rozwój i bezpieczeństwo ponad granicami w nowoczesnej, opartej na wiedzy gospodarce. Podkreślono, że państwo powinno zapewniać właściwe warunki ekonomiczne do rozwoju przedsiębiorstw transportu kolejowego na Ukrainie, gdyż stanowi on podstawę do rozwoju nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy. Szczególną uwagę przywiązuje się do ekonomicznych ograniczeń bezpieczeństwa przedsiębiorstw transportowych, ponieważ w zglobalizowanym świecie najważniejsza jest przewaga konkurencyjna.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo ekonomiczne, gospodarka narodowa, reformowanie, transport kolejowy.

JEL: R40.