

6. Захист прав споживачів фінансових послуг та фінансова грамотність. Програма технічної допомоги на стабілізацію фінансового сектору [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://vaks.org.ua/images/news\\_inform/UA\\_CPFL\\_Fin\\_Ombudsman\\_Mar20\\_2012\\_ukr.pdf](http://vaks.org.ua/images/news_inform/UA_CPFL_Fin_Ombudsman_Mar20_2012_ukr.pdf).
7. Банкіри пропонують створити в Україні незалежний від влади інститут фінансового омбудсмена // Тиждень. – 2013. – 4 жовтня [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tyzhden.ua/News/90790>.
8. Утвердження інституту омбудсмена у світі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ombudsman.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=19](http://www.ombudsman.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=19).
9. Информация об омбудсмене Латвийской Ассоциации коммерческих банков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nordea.lv>.
10. Как финансовый омбудсмен работает в других странах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://slon.ru/economics/kak\\_finansovyy\\_ombudsmen\\_rabotaet\\_v\\_drugikh\\_stranakh-867240.xhtml](http://slon.ru/economics/kak_finansovyy_ombudsmen_rabotaet_v_drugikh_stranakh-867240.xhtml).

**Аннотация.** В статье проанализирован зарубежный опыт функционирования института финансового омбудсмена как механизма разрешения конфликтов между банковскими учреждениями и клиентами. Освещены функции финансового омбудсмена и модели функционирования института. Определены основные процедуры работы финансового омбудсмена.

**Ключевые слова:** конфликт, банки, клиенты банков, финансовый омбудсмен, рынок банковских услуг.

**Summary.** The foreign experience of financial institution of the ombudsman as a mechanism to resolve conflicts between banking institutions and customers is analyzed. The financial ombudsman's function and the models of institutions are shown. The basic procedures of the financial ombudsman's work are determined.

**Key words:** conflict, banks, customers of banks, financial ombudsman, the market of banking services.

УДК 330.341.1:658.5:656.2

**Дикань О. В.**

*кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри менеджменту і адміністрування  
Українського державного університету залізничного транспорту*

**Dykan E. V.**

*Candidate of Economics Degree, Assistant Professor,  
Assistant Professor of Management and Administration  
Ukrainian State University of Railway Transport*

## МОДЕЛЬ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

### MODEL INVESTMENT SUPPORT INNOVATION IN INDUSTRIAL ENTERPRISES RAILWAY UKRAINE

**Анотація.** У статті зображено модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту України. Розкрито джерела інвестування й технології акумулювання та перерозподілу інвестиційних ресурсів, необхідних для підтримки інноваційних процесів на промислових підприємствах залізничної галузі, та формуванні Регіонального фонду інвестиційного розвитку промислових підприємств залізничного транспорту.

**Ключові слова:** модель, інвестиційне забезпечення, інноваційний процес, промислові підприємства залізничного транспорту, регіональні органи влади.

**Вступ та постановка проблеми.** Упровадження інновацій є достатньо тривалим та капіталозатратним процесом, можливості реалізації якого значною мірою залежать від рівня фінансового забезпечення всіх етапів інноваційного процесу: від проведення наукових досліджень до реалізації інноваційної продукції на ринку. Вибір джерел фінансування інноваційних розробок є чи не найважливішим питанням у процесі реалізації інноваційної діяльності й вимагає стимулювання інвестиційного забезпе-

чення процесів розвитку та впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничної галузі.

На сьогодні етап функціонування вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту (далі – ППЗТ) зображає загальну тенденцію діяльності всього промислового комплексу країни й характеризується високим рівнем зносу обладнання та технічною відсталістю їх техніко-технологічної бази, що не дає змогу випускати високоякісну продукцію та явно погіршує їх конку-

рентні позиції на внутрішньому й зовнішньому ринках. За таких умов саме модернізація техніко-технологічної бази і впровадження інновацій в процес виробництва вагонобудівної продукції та продукції для потреб залізничного транспорту має стати основою конкурентоспроможності промислових підприємств залізничної галузі, вимагає покращення динаміки їх інвестиційних витрат на запровадження технологічних змін у сфері виробництва. Оскільки на сьогодні інвестиційна діяльність більшості ППЗТ обмежується виключно проведенням аварійних і поточних видів ремонтів та імпортом окремих одиниць обладнання, що свідчить про загрозливу тенденцію руйнації інноваційних засад розвитку підприємств залізничного машинобудування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності промислових підприємств, у тому числі промислових підприємств залізничного транспорту, присвятили свої роботи такі вітчизняні вчені, як В. Гесць, В. Дикань, В. Зубенко, Л. Калініченко, Л. Ладонько, В. Татаринів, В. Татаринів та інші [1–5]. Науковий доробок цих учених є суттєвим внеском у розвиток теоретико-методичних засад інвестиційного забезпечення процесів модернізації промислових підприємств України. Однак, незважаючи на це, в умовах погіршення фінансово-економічного становища промислових підприємств залізничної галузі та необхідності реалізації інноваційних змін значно актуалізується питання інвестиційного забезпечення процесів запровадження інновацій на промислових підприємств залізничного транспорту.

**Метою статті** є розробка моделі інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту України.

**Результати дослідження.** На сьогодні рівень інвестиційної активності ППЗТ зображає загальноекономічну ситуацію в країні і свідчить про суттєве зменшення обсягів капітальних інвестицій у розвиток власних виробництв. За останні чотири роки вагонобудівні заводи України скоротили обсяги виробництва вантажних вагонів майже

в 50 разів, і, як наслідок, галузь, що раніше генерувала мільйони доходи, нині опинилася на грані банкрутства [6]. Втрата російського ринку через введення РФ заборони на придбання українських вагонів та відсутність попиту на продукцію вітчизняних ППЗТ з боку «Укрзалізниці» привели до обвального падіння обсягів виробництва (див. табл. 1.) і відповідно ускладнили соціально-економічне становище промислових підприємств залізничної галузі. Попит, який свого часу забезпечувала Росія, так і не вдалося промисловим підприємствам залізничної галузі замінити обсягами реалізації на європейський ринок, що характеризується високим рівнем вимоги до якості вагонів та наявністю жорстких умов конкуренції.

Падіння виручки від реалізації вагонобудівної продукції негативно вплинуло не лише на економічні показники функціонування промислових підприємств залізничної галузі, а й зумовило погіршення інвестиційного та кредитного рейтингу даних підприємств. Раніше фінансово-економічне становище таких промислових гігантів дало їм змогу виділяти власні кошти не лише на проведення робіт з удосконалення наявних конструкцій виробів, а й самостійно фінансувати дослідження та розробки, спрямовані на створення й освоєння нових прогресивних моделей залізничного рухомого складу, що відповідають європейським стандартам, переоснащення виробництва, закупівлю сучасного високопродуктивного, енергоощадного та екологічно безпечного обладнання, впровадження сучасних технологій.

Поглиблення політичної, економічної та соціальної кризи в Україні, порушення її територіальної цілісності привело до обвального скорочення обсягів капітальних інвестицій в галузі, які на кінець 2015 р. становили 16,37968326 млн грн, що на 20,53% менше рівня 2014 р. (див. табл. 2). Зупинимось більш детально на вивченні досягнень в інноваційній сфері найбільш відомих українських гігантів у галузі вагонобудування.

Так, володіючи величезним виробничим потенціалом, ПАТ «Азовзагальмаш» протягом останніх п'яти років реалізовано вагомими інноваційні проекти у сфері розробки

Таблиця 1

**Динаміка обсягу виробництва та виручки від реалізації продукції ППЗТ за 2011–2015 рр.**

Обсяг виробництва на заводах вагонобудування	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015
ПАТ «Азовзагальмаш», млн грн	9 086,978	8 923,095	5 536,615	350,188	64,317
	11 804,62	71,161	85,412	18,934	43,260
ПАТ «Дніпровагонмаш», млн грн	3 831,9	3 486,8	834,3	238,6	50,3
	3 857,5	3 897,483	1 326,392	383,357	61,213
ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», млн грн	Дані відсутні	Дані відсутні	1 423,077	262,8347	Дані відсутні
	3 894,731	2 939,547	1 413,906	288,544	
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», млн грн	5 668,913	6 582,166	3 175,092	1 283,486	388,406
	6 417,507	7 216,141	3 769,154	2 826,676	1 246,362

Джерело: побудовано автором на основі [6–10]

Таблиця 2

**Динаміка витрат ППЗТ на інноваційну діяльність протягом 2011–2015 рр.**

Показники	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015
ПАТ «Азовзагальмаш», грн	8 038 000	434 390 000	20 237 000	8 552 600	33 300
ПАТ «Дніпровагонмаш», грн	25 421	342 000	2 701 000	144 865,63	114 383,26
ПАТ «Стаханівський вагонобудівний завод», грн	66 901	39 753	500 211,98	4 759 400	Дані відсутні
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», грн	49 384 500	48 237 500	780 700	7 154 000	16 232 000
Усього	57 514 822	483 009 253	24218911,98	20 610 865,63	16 379 683,26

Джерело: побудовано автором на основі [6]

нових конструкцій та вдосконалення технічних характеристик наявних виробів вагонобудування. Зокрема, у 2012 р. на підприємстві було розроблено конструкторсько-технологічну документацию на нові вироби вагонобудування, а саме: вагон-хопер для мінеральних добрив, вагон-хопер для зерна, вагон критий, ємність стаціонарна для зберігання аміаку безводного, вагон-цистерна для хімічних вантажів, візки двовісні. Не менш результативними для ПАТ «Азовзагальмаш» виявилися і 2013–2014 рр. Протягом зазначеного періоду високоінтелектуальним потенціалом конструкторського бюро підприємства було виготовлено два дослідних зразки універсального критого вагона моделі 11-4150 та напіввагона моделі 12-4106-01, які пізніше було передано до серійного виробництва [6].

У 2014 р. колективом ПАТ «Азовзагальмаш» у співпраці з ТОВ «ГСКБВ ім. В.М. Бубнова» і НТК ПрАТ «АЕС» була виконана обширна програма робіт зі створення виробів нової техніки галузі вагонобудування як вже традиційної для підприємства номенклатури (вагони-цистерни, піввагони, вагони-платформи, криті вагони), так і принципів нових типів вантажних вагонів та їх складових частин, виробництво яких ще не було освоєно на підприємстві. Результатом цієї співпраці стала розробка 7 робочих та 2 технічних проектів для виробництва вагон-цистерн для перевезення хімічних, нафтопродуктів та спиртів, піввагонів моделі 12-9556, вагон-платформи для великотоннажних контейнерів моделі 13-9560, вагон-цистерн для рослинних масел моделі 15-1566-6П, а також виготовлення 4 дослідних зразків вантажних вагонів. У цілому розмір витрат ПАТ «Азовзагальмаш» на проведення робіт з розробки нових видів вагонобудівної продукції та отримання відповідних сертифікаційних документів протягом 2011–2015 рр. становив 471 250 900 грн, з яких у 2011 р. було витрачено близько 8 038 000 грн, а у 2015 р. – лише 33 300 грн [6].

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» є одним із провідних промислових підприємств залізничної галузі, що володіє повним циклом виготовлення вагонобудівної продукції, і виступає центром розробки найсучасніших вагонобудівних технологій, завдяки чому займає провідні позиції не тільки в Україні, а й далеко за її межами. Володіючи величезним конструкторсько-технологічним потенціалом, щорічно ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» проводить дослідження та розробку нових моделей вантажних і спеціалізованих вагонів різного призначення, що після впровадження в серійне виробництво активно експлуатуються на залізницях як України, так і країн СНД, Балтії та далекого зарубіжжя. ПАТ засвідчило європейський рівень виробництва вагонобудівної продукції не тільки створенням швидкісних потягів, що забезпечують сьогодні швидкісне сполучення між столицями країн СНД, а й розробкою понад 30 моделей і 10 модифікацій пасажирських вагонів (вагонів з місцями для сидіння першого й другого класів, купейних і спальних вагонів, вагонів-ресторанів, багажних вагонів) [7].

Потужним потенціалом для проектування та виготовлення вантажних вагонів володіє ще одне стратегічно важливе для залізничної галузі підприємство – ПАТ «Дніпровагонмаш», яке сьогодні спеціалізується на виробництві більш ніж 150 моделей вантажних та магістральних вагонів. Завдяки потужному конструкторському та виробничому потенціалу ПАТ «Дніпровагонмаш» постійно розширює номенклатуру продукції. Протягом останніх років на підприємстві було розроблено та випущено дослідний зразок вагон-самосвала (думпкара) моделі 31-4154, призначений для транспортування та механізованого розвантаження насипних вантажів, вагон-цистерна моделі

15-4151 для перевезення світлих нафтопродуктів, що має збільшений діаметр котла до 3 200 мм та підвищену вантажопідйомність. У цілому підприємство постійно працює у сфері досліджень та розробок, пов'язаних зі створенням та освоєнням виробництва нових прогресивних моделей рухомого складу, які відповідають стандартам якості й основним вимогам споживачів [10].

Таким чином, вивчення політики ППЗТ у сфері інноваційної діяльності дозволило встановити, що більшість підприємств мають потужний інноваційний потенціал, що дає можливість реалізовувати науково-дослідні проекти зі створення нових видів вагонобудівної продукції. Однак, події на політичній арені України наприкінці 2013 р., які виникли у зв'язку з невідпущеною асоціацією з ЄС, привели у 2014 р. до загострення взаємовідносин з Російською Федерацією, у тому числі торговельних, та стали основною причиною зниження обсягів реалізації вагонобудівної продукції. Ці події зумовили зниження експорту українських вантажних вагонів та погіршення фінансово-економічних показників діяльності підприємств. Зменшення фінансових результатів, а отже, й скорочення величини прибутку призвело фінансової кризи на більшості промислових підприємствах залізничної галузі, а в деяких випадках взагалі до стану банкрутства. За такої тенденції фінансовий стан більшості підприємств не давали змоги здійснювати фінансування інноваційних процесів, а більша частина прибутку витрачалася на покриття витрат операційної діяльності.

Поточна криза привела до зменшення фінансування наукових досліджень і розробок, упровадження інноваційних технологій та модернізації технічних засобів виробництва. Знецінення гривні зумовило подорожчання імпортованих комплектуючих і ресурсів та змусило ППЗТ скорочувати обсяги фінансування не лише інноваційних розробок, а й науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт. На сьогодні зберігається тенденція, за якої основним джерелом фінансування інноваційних процесів на більшості ППЗТ виступають власні кошти підприємств. У зв'язку з високим рівнем фінансових ризиків більшість потенційних інвесторів відмовляються авансувати в виготовлення традиційного устаткування та реалізацію нових проектів у галузі вагонобудування. При цьому нестабільність банківської системи, «падіння» гривні та подорожчання кредитних ресурсів не дало можливості залучити промисловими підприємствами залізничної галузі кредитних коштів для фінансування інноваційної діяльності.

В умовах втрати своїх традиційних ринків збуту (куди раніше поставлялося близько 80% продукції вагонобудування), українським експортерам необхідно переорієнтувати свої виробництва на альтернативні ринки, у тому числі відповідно до європейських ініціатив України, що, у свою чергу, зумовлює необхідність подолання технологічної відсталості вітчизняних ППЗТ та впровадження інноваційних розробок у сферу виробництва.

Ураховуючи основні причини низького рівня інвестиційної активності на ППЗТ України та наявні трансформаційні зміни регіональної політики розвитку, нами запропонована модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничної галузі, відмінність якої полягає у розкритті джерел інвестування і технології акумулювання та перерозподілу інвестиційних ресурсів, необхідних для підтримки інноваційних процесів на ППЗТ, та передбачає формування Регіонального фонду інвестиційного розвитку ППЗТ (див. рис. 1.). Принципова особливість запропонованої моделі інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничної галузі

полягає в центральній ролі регіональних органів влади у сфері інвестиційного розвитку ППЗТ. Вона полягає у стимулюванні на внутрішньому ринку регіону платоспроможного попиту на інноваційну вагонобудівну продукцію та іншу продукцію залізничного призначення, що виготовляється ППЗТ, шляхом створення системи регіонального замовлення та впровадження ефективних інструментів бюджетних надходжень. Оскільки в умовах децентралізації повноважень саме останні мають бути зацікавлені в реалізації промислового потенціалу регіону та підвищенні рівня його економічної активності. Крім цього, завдання регіональних органів влади у фінансуванні такого роду проєктів розвитку зводяться до формування Регіонального фонду інвестиційного розвитку ППЗТ, основною метою якого є інвестування в проєкти розвитку промислових підприємств залізничної галузі та підвищення рівня їх інноваційної активності.

Аналізуючи рис. 1, ми бачимо, що формування початкового капіталу фонду та його подальша фінансова підтримка має відбуватися шляхом асигнувань з регіонального бюджету та залучення кредитних ресурсів комерційних банків регіону, інвестицій приватних

інвесторів під гарантії регіональних органів влади, які й будуть співзасновниками фонду. Це означає, що фактично Регіональний фонд інвестиційного розвитку ППЗТ забезпечуватиме мобілізацію інвестиційних ресурсів для потреб інноваційного розвитку промислових підприємств залізничної галузі й здійснюватиме пряму фінансову підтримку інноваційних проєктів на всіх стадіях його життєвого циклу. Пріоритетними для фонду інвестиційними проєктами виступають такі, які спрямовані на структурну модернізацію та розбудову залізничної інфраструктури регіону та потребують упровадження сучасних технологій та інновацій. Виділення інвестицій Регіональним фондом інвестиційного розвитку ППЗТ здійснюється в напрямі забезпечення техніко-технологічного переозброєння промислових підприємств залізничної галузі, будівництва й реконструкції їх виробничої бази, оволодіння ними конкурентоспроможними технологіями та інноваційною продукцією, розробки й реалізації унікальних науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок.

Крім залучення бюджетних ресурсів для інвестування в інновації ППЗТ, модель передбачає можливість участі приватного капіталу як шляхом виділення інвестицій-

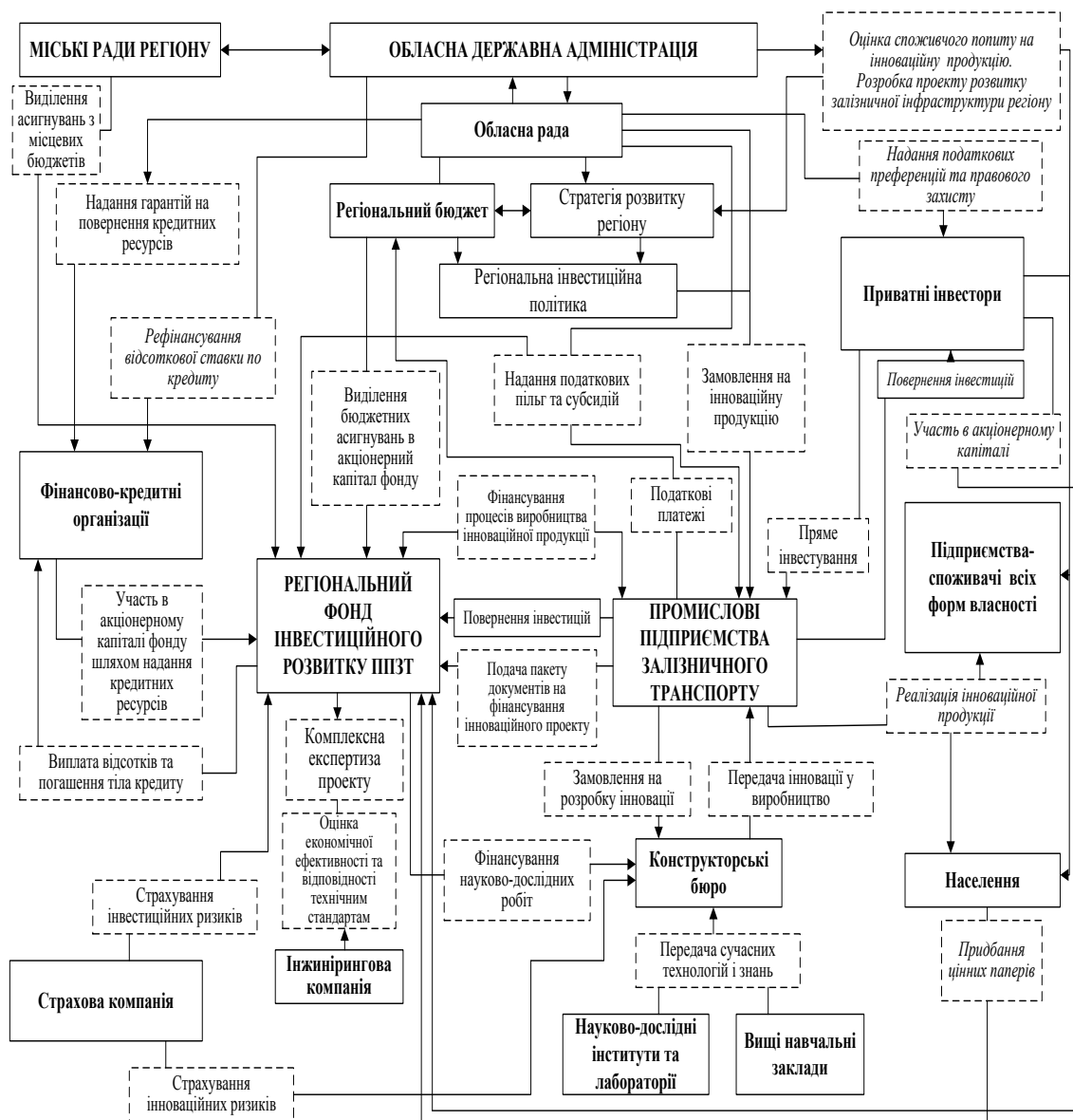


Рис. 1. Модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничної галузі



них коштів безпосередньо промисловим підприємствам залізничної галузі, так і за участі в акціонерному капіталі Регіонального фонду інвестиційного розвитку ППЗТ. Це можливо лише за умови створення в регіоні відповідного інвестиційного клімату, що припустимо лише у разі надання приватним інвесторам податкових преференцій і правового захисту.

Підвищення інноваційного потенціалу на ППЗТ, у першу чергу, спрямоване на модернізацію та зростання рівня їх конкурентоспроможності, а отже, реалізацію соціально значущих проєктів розвитку регіону. Без ефективної регіональної промислової, бюджетної, податкової, фінансово-кредитної та інвестиційної політики не можливо реалізувати інноваційну модернізацію ППЗТ та забезпечити реалізацію стратегічно важливих і соціально спрямованих проєктів у регіоні. У контексті трансформації регіональної політики місцеві органи влади матимуть можливість реалізувати всі наявні інструменти регіонального впливу через створення відповідної системи інструментів регіонального розвитку. Остання має передбачати як зниження податкового навантаження для ППЗТ, зростання обсягу бюджетних асигнувань для підтримки стратегічно важливих пріоритетів, так і запровадження інноваційних методів залучення до співпраці приватного капіталу.

Підсумовуючи вищевикладене, варто зазначити, що запропонована модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничної галузі дасть змогу не тільки фінансово забезпечити технологічну модернізацію промислових підприємств залізничної галузі, переорієнтацію їх виробничих потужностей на випуск високотехнологічної інноваційної продукції, а й реалізувати соціально значущі проєкти розвитку регіону, отримати низку економічних переваг для кожного з учасників цього партнерства. Зокрема, для регіональних органів влади та регіону в цілому реалізація такої моделі дасть змогу:

по-перше, забезпечити ефективність використання бюджетних коштів та підвищити прозорість витрат;

по-друге, реалізувати соціальні проєкти розвитку інфраструктури регіону, стимулювавши зростання обсягів промислового виробництва в регіоні, а отже, забезпечивши досягнення соціально-економічного розвитку регіону;

по-третє, збільшити кількість робочих місць та забезпечити зайнятість і зростання рівня доходів населення регіону;

по-четверте, підвищити інвестиційний рейтинг регіону та рівень його конкурентоспроможності тощо.

З іншого боку, ППЗТ у разі залучення інвестиційних ресурсів отримають:

– можливість для розширення ринків збуту продукції та збільшення обсягів реалізації продукції;

– техніко-технологічної модернізації виробничої бази та впровадження новітніх технологічних процесів промислового виробництва;

– упровадження у виробництво інноваційної продукції, виготовленої з застосуванням сучасних технологій;

– розширення асортименту та номенклатури продукції, а отже, забезпечення диверсифікації основних видів діяльності;

– активізації інноваційних процесів та зниження рівня інноваційних ризиків;

– покращення фінансово-економічних результатів та підвищення прозорості діяльності;

– підвищення рівня ділової активності та конкурентоспроможності на світовому ринку продукції залізничного призначення.

**Висновок.** Таким чином, для подолання технологічного розриву між ППЗТ України та виробництвами розвинених країн необхідно забезпечити виконання системних змін у принципах реалізації регіональної інвестиційної політики. В умовах трансформації регіональної політики саме регіональні органи влади мають вжити першочергові заходи щодо ліквідації тривалих кризових процесів в промисловості країни й ППЗТ зокрема. На цих змінах і побудова модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничної галузі, яка розкриває джерела інвестування й технології акумулювання та перерозподілу інвестиційних ресурсів, необхідних для підтримки інноваційних процесів на промислових підприємствах залізничної галузі, та передбачає формування Регіонального фонду інвестиційного розвитку ППЗТ. Саме за допомогою формування цього Фонду можливо фінансово забезпечити реалізацію процесів інноваційних перетворень на ППЗТ і забезпечити зростання рівня їх конкурентного потенціалу.

#### Список використаних джерел:

1. Геєць В. Інновативно-інноваційний шлях розвитку – модернізаційний проєкт розвитку української економіки і суспільства початку XXI ст. / В. Геєць // Банківська справа. – 2003. – № 4. – С. 3–32.
2. Дикань В. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: [монографія] / В. Дикань, В. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
3. Калініченко Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів: автореф. канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Л. Калініченко. – Х., 2008. – 23 с.
4. Ладонько Л. Формування інноваційного потенціалу промисловості в регіонах України: дис. ... докт. екон. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил та регіональна економіка» / Л. Ладонько. – Чернігів, 2015. – 500 с.
5. Татаринов В. Опыт развития и финансирования инноваций за рубежом и реалии украинского рынка инноваций / В. Татаринов, В. Татаринов // Академічний огляд. – 2013. – № 2 (39). – С. 162–169.
6. Офіційний сайт Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://smida.gov.ua>.
7. Офіційний сайт Крюківського вагонобудівного заводу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kvsz.com>.
8. Офіційний сайт Стаханівського вагонобудівного заводу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://stakhanovvz.com>.
9. Офіційний сайт ПАТ «Азовзагальмаш» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://azovmash.com>.
10. Офіційний сайт ПАТ «Дніпровагонмаш» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dvmash.biz/ru/otchetnost.html>.

**Аннотация.** В статье представлена модель инвестиционного обеспечения внедрения инноваций на промышленных предприятиях железнодорожного транспорта Украины. Раскрыты источники инвестирования и технологии аккумуляции и перераспределения инвестиционных ресурсов, необходимых для поддержки инновационных процессов на промышленных предприятиях железнодорожной отрасли, и формирования Регионального фонда инвестиционного развития промышленных предприятий железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** модель, инвестиционное обеспечение, инновационный процесс, промышленные предприятия железнодорожного транспорта, региональные органы власти.

**Summary.** This paper presents a model investment support innovation in industrial railway transportation Ukraine. Disclosure of sources of investment and technology accumulation and redistribution of investment resources needed to support innovation processes in industrial rail industry, and the formation of Regional fund investment of industrial railway transport.

**Key words:** model, investment software, process innovation, industry railways, regional authorities.

УДК 338.12(075.8)

**Dioba A. V.**

*PhD in Economics, Assistant Professor,  
Department of Management and Administration,  
O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

**Діоба А. В.**

*кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту і адміністрування  
Харківського національного університету міського господарства  
імені О.М. Бекетова*

## BEHAVIORAL COMPONENT OF ISSUES RELATING TO CORPORATE ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY

### ПОВЕДІНКОВИЙ КОМПОНЕНТ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОСТІ ДОВКІЛЛЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ

**Summary.** The article considers the potential energy savings in office buildings. Identified key strategies for implementation of the necessary changes in employees' behavior for energy saving and motivational factors in energy consumption to achieve environmental sustainability.

**Key words:** environmental sustainability, energy savings, behavior change, office buildings, enterprise.

**Introduction.** Achieving sustainable development goals is high on the international and national agendas. Sustainable development is increasingly being presented as a kind of development that provides real improvements in the quality of human life and at the same time conserves the vitality and diversity of the Earth [1]. A growing number of companies worldwide have engaged in serious efforts to integrate sustainability into their business practices. One approach to reduce the impact of organizations on the environment is by understanding employee's pro-environmental behaviors, and reduction in energy consumption particularly [2]. There are a lot of possibilities to reduce enterprise energy consumption through energy efficient technologies and materials, and it should be mentioned that all these measures require financial investments, physical and other efforts that can benefit to company only in future. Behavior change, on the other hand, also has the potential to reduce energy consumption yet possesses just a fraction of the costs of technological change and can benefit present company management. However, to become a useful tool, the theoretically grounded and methodologically sophis-

ticated understanding of environmentally significant consumption concept is needed to be clearly defined.

**Literature review.** The results of complex analysis of the literature on the achieving sustainable development goals suggest that many scholars and authors have given their own interpretation and definition of behavioral component of issues relating to the sustainability. The works of the researchers who have begun to examine the behavioral component of issues relating to corporate environmental sustainability include Dietz McDonald, Lülfs & Hahn, M. Nguyen, S. Lo, S. Attari and others [1–15]. However, the problem question about how can energy-saving behavior in the workplace be achieved has just recently been explored [4; 5; 7]. It appears after conducting a review of relevant literature, that there is the need for greater understanding on the role of commitment, norms, social comparison as well as other variables such as office culture on pro-environmental energy-saving behavior.

**The research objective.** The purpose of the article is in the theoretical justification of the effectiveness of behavior change interventions in the office building settings at the enterprises that facilitate gaining corporate environmental