

# ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

---

УДК 658.14/.17:625.7:338.26

І.П. САДЛОВСЬКА,  
д.е.н., доцент, професор кафедри «Менеджмент організації і логістики»,  
Державний економіко–технологічний університет транспорту

## Економічний механізм розподілу фінансових ресурсів на виконання суб'єктами господарювання функцій з утримання автомобільних доріг

У статті розглядається існуюча система фінансування суб'єктів господарювання, за якими закріплені функції замовника робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування. У зв'язку з реформуванням системи державного управління автомобільними дорогами загального користування та постійним недофінансуванням дорожнього господарства України виникла необхідність оптимізації механізму визначення та розподілу фінансових ресурсів на утримання замовника зазначених робіт для можливості забезпечення прийняття ними ефективних управлінських рішень з експлуатаційного утримання автомобільних доріг.

У статті запропоновано новий механізм визначення розміру фінансових ресурсів на утримання вищезазначених суб'єктів господарювання виходячи з протяжності та умов експлуатації мережі автомобільних доріг загального користування, яка знаходиться у них на балансі.

**Ключові слова:** фінансові ресурси, автомобільні дороги, суб'єкти господарювання, утримання автомобільних доріг.

І.П. САДЛОВСКАЯ,  
д.э.н., доцент, профессор кафедры «Менеджмент организаций и логистики»,  
Государственный экономико–технологический университет транспорта

## Економический механизм распределения финансовых ресурсов на выполнение субъектами хозяйствования функций по содержанию автомобильных дорог

В статье рассматривается существующая система финансирования субъектов хозяйствования, за которыми закреплены функции заказчика работ по эксплуатационному содержанию автомобильных дорог общего пользования. В связи с реформированием системы государственного управления автомобильными дорогами общего пользования и постоянным недофинансированием дорожного хозяйства Украины возникла необходимость оптимизации механизма определения и распределения финансовых ресурсов на содержание заказчика указанных работ для возможности обеспечения принятия ими эффективных управленческих решений по эксплуатационному содержанию автомобильных дорог. В статье предложен новый механизм определения размера финансовых ресурсов на содержание вышеупомянутых субъектов хозяйствования исходя из протяженности и условий эксплуатации сети автомобильных дорог общего пользования, которая находится у них на балансе.

**Ключевые слова:** финансовые ресурсы, автомобильные дороги, субъекты хозяйствования, содержание автомобильных дорог.

**Economic mechanism of financial resources distribution targeted at road maintenance performance by management entities**

The article highlights a current system of financing management entities executing functions of a Customer on operational maintenance of public roads. Due to the reform of public roads administration and constant underfunding of road economy of Ukraine, there is a necessity to optimize the mechanism for determining the allocation of financial resources for maintaining the customer of specified works to enable his effective management decision-making on operational maintenance of roads. In the article a new mechanism for determining the amount of financial resources for maintaining the aforementioned entities is proposed. It is based on the length and service conditions of public roads network budgeted by the above entities.

**Keywords:** financial resources, motor roads, management entities, road maintenance.

**Постановка проблеми.** Питання ефективного управління дорожнім господарством України набуває особливої актуальності в умовах існуючого на сьогодні обмеженого рівня фінансування, оскільки неможливо забезпечити належне фінансування суб'єктів господарювання, за якими закріплені функції замовника робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування. Це своєю чергою призводить до неефективного управління автомобільними дорогами загального користування, що погіршує їх і без того низькі транспортно-експлуатаційні показники. В таких умовах вирішити проблему можна шляхом розроблення нового порядку розрахунку розміру коштів на утримання служби замовника для здійснення покладених на неї функцій з виконання комплексу заходів щодо забезпечення експлуатаційного утримання, який відповідає сучасним умовам ринкової економіки.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Проблеми формування та ефективного використання фінансових ресурсів у дорожньому господарстві висвітлюються у працях українських таких вчених-економістів: А.В. Базиліук, Н.А. Боровик, О.В. Жулин, Л.П. Бортницької, В.В. Концевої, В.І. Котелянця, Г.Г. Волковської, Ю.С. Вдовенка, І.О.Хоменко, О.Т. Ланового, А.М. Новикової, Л.О. Солодкої та ін., а також зарубіжних вчених. Вагомий внесок у розвиток теоретичних та практичних засад розв'язання проблем, пов'язаних із розвитком системи управління дорожнім господарством та транспортної інфраструктури, зробили у своїх працях такі науковці, як Є.Д. Прусенко, О.П. Канін, Г.Є. Ліпський, Є.Б. Угненко, П. Гончаренко, В.Н. Луканін, Г.Я. Шевчук, Л.О. Карасьова, В.В. Сизоненко та ін.

Існуючі методики розрахунку витрат на утримання суб'єктів господарювання, за якими закріплені функції замовника робіт з експлуатаційного утримання [1, 2] автомобільних доріг загального користування, не враховують, окрім сучасного фінансового стану дорожнього господарства, ще низку важливих факторів:

- запровадження нових методичних підходів щодо визначення обсягу фінансування та будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг [3];
- оптимізацію структури Державного агентства автомобільних доріг України та його регіональних підрозділів [4];
- запровадження Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування [5].

**Метою статті** є розроблення нових методичних підходів щодо визначення та розподілу фінансових ресурсів на утриман-

ня замовника зазначених робіт для можливості забезпечення прийняття ними ефективних управлінських рішень з експлуатаційного утримання автомобільних доріг в сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу.** Відповідно до пункту 5.21 СОУ 42.1-37641918-085-2012 «Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, мостів та інших транспортних споруд» [6] до глави 10 «Утримання служби замовника» зведеного кошторисного розрахунку (далі – ЗКР) включаються кошти, призначені на утримання суб'єктів господарювання, за якими закріплені функції:

- замовника робіт та з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування;
- балансоутримувача автомобільних доріг загального користування;
- одержувача бюджетних коштів, що спрямовуються на розвиток і утримання мережі автомобільних доріг загального користування.

Для реалізації вищезазначених функцій необхідно розробити науково обґрунтований механізм розрахунку коштів на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, який буде відповідати чинним законодавчим і нормативним актам, що врегульовують питання функціонування зазначених служб та їх взаємовідносин з іншими учасниками інвестиційної діяльності.

Розмір коштів на утримання суб'єкта господарювання, що виконує функції служби замовника з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення (далі – служба замовника з експлуатаційного утримання, пропонується визначати на підставі затвердженого центральним органом виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами (далі – Укравтодор) кошторису видатків для відповідної регіональної служби замовника з експлуатаційного утримання на рік виходячи з:

- розрахункової чисельності працівників служби замовника з експлуатаційного утримання (мінімального штату), яка складається з інженерно-технічних працівників, що безпосередньо здійснюють технічний нагляд за роботами з експлуатаційного утримання (визначається виходячи з транспортної роботи мережі автомобільних доріг в розрахунку на 1 працівника) та працівників, діяльність яких пов'язана з організацією і забезпеченням функціонування служби замов-

ника (адміністративний, технічний та інший допоміжний персонал), затвердженої Укравтодором;

– вартості розрахункової калькуляційної одиниці часу працівника служби замовника з експлуатаційного утримання (грн./люд.дн.).

Загальний річний кошторис видатків служби замовника з експлуатаційного утримання визначається на підставі розрахунку загального обсягу необхідних витрат ( $Q_{EV}$ ) за формулою:

$$Q_{EV} = \mathcal{C}_{заг}^{ey} \times B_{люд.дн} \times P \times 12, \quad (1)$$

де  $\mathcal{C}_{заг}^{ey}$  – загальна розрахункова чисельність працівників служби замовника з експлуатаційного утримання, люд.;

$B_{люд.дн}$  – вартість розрахункової калькуляційної одиниці часу працівника служби замовника з експлуатаційного утримання, грн./люд.дн.;

$P$  – середньомісячний баланс робочого часу, днів.

Загальна чисельність працівників служби замовника з експлуатаційного утримання ( $\mathcal{C}_{заг}^{ey}$ ), яка приймається для розрахунку загального кошторису видатків служби замовника з експлуатаційного утримання, визначається за формулою:

$$\mathcal{C}_{заг}^{ey} = \mathcal{C}_{імп}^{ey} + \mathcal{C}_{ін}^{ey}, \quad (2)$$

де  $\mathcal{C}_{імп}^{ey}$  – чисельність інженерно-технічних працівників служби замовника з експлуатаційного утримання, що виконують роботи з технічного нагляду за експлуатаційним утриманням та поточним дрібним ремонтом автомобільних доріг загального користування, люд.;

$$\mathcal{C}_{імп}^{ey} = \frac{TP^i}{TP_1^i}, \quad (3)$$

де  $TP^i$  – загальна річна транспортна робота мережі автомобільних доріг загального користування, яка знаходиться на балансі  $i$ -ї служби замовника з експлуатаційного утримання (визначається відповідно до пункту 2.2 Методики визначення та розподілу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг), брутто-тонн;

$TP_1^i$  – річна транспортна робота мережі автомобільних доріг загального користування в розрахунку на 1 працівника служби замовника, який безпосередньо виконує роботи з технічного нагляду за експлуатаційним утриманням та поточним дрібним ремонтом автомобільних доріг загального користування (може визначатися на підставі обґрунтованого розрахунку для кожної служби замовника окремо, але не більше 1200 млн. брутто-тонн на 1 працівника), брутто-тонн;

$\mathcal{C}_{ін}^{ey}$  – мінімальна чисельність працівників служби замовника з експлуатаційного утримання діяльність яких пов'язана з організацією і забезпеченням функціонування служби замовника (приймається відповідно до затвердженого Укравтодором типового штатного розпису, але може збільшуватись на підставі відповідних обґрунтувань), люд.

Якщо служба замовника з експлуатаційного утримання є одночасно і службою замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонтів автомобільних доріг загального користування, чисельність працівників такої служби замовника з експлуатаційного утримання визначається з урахуванням чисельності працівників, функції яких повністю дублюються з функціями працівників служби замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонтів автомобільних доріг (при порівнянні функцій дублюючих штатних посад необхідно враховувати і сумарні обсяги робіт, які передбачені

для цих посад). Тобто  $\mathcal{C}_{ін}^{ey}$  скорочується на кількість дублюючих штатних посад:

$$\mathcal{C}_{заг}^{ey} = \mathcal{C}_{імп}^{ey} + (\mathcal{C}_{ін}^{ey} - \mathcal{C}_{дубл}), \quad (4)$$

де  $\mathcal{C}_{дубл}$  – чисельність працівників служби замовника з експлуатаційного утримання діяльність яких пов'язана з організацією і забезпеченням функціонування служби замовника, функції яких повністю дублюються з функціями працівників служби замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонтів, люд.

Вартість розрахункової калькуляційної одиниці часу працівника служби замовника визначається виходячи з розрахункової середньоденної заробітної плати працівників служби замовника у поточному (базовому) році за формулою:

$$B_{люд.дн} = 3П_{сеп} + 3П_{сеп} \times \frac{(K_{св} + K_{мт} + K_{вд} + K_{кп} + K_{он} + K_{ін})}{100}, \quad (5)$$

де  $3П_{сеп}$  – розрахункова середньоденна заробітна плата працівника служби замовника з експлуатаційного утримання у поточному (базовому) році, яка включає основну і додаткову заробітну плату, заохочувальні, компенсаційні та інші грошові виплати, що передбачені законодавством України, Галузевою угодою та колективним договором з урахуванням встановлених Укравтодором граничних значень, грн.;

$K_{св}$  – відсотковий показник нарахувань на заробітну плату та інших соціальних відрахувань передбачених чинним законодавством України, %;

$K_{мт}$  – розрахунковий відсотковий показник, який враховує витрати на придбання предметів постачання і матеріалів, оплату послуг та інші видатки, встановлюється на підставі обґрунтовуючого розрахунку за даними фінансової звітності за попередні три роки (показник може коригуватись на підставі відповідних обґрунтувань за погодженням із Укравтодором), %:

$$K_{мт} = \frac{\sum_{j=1}^3 \frac{B_{мт}^j}{B_{он}^j}}{3} \times 100, \quad (6)$$

де  $B_{мт}^j$  – фактичні витрати на придбання предметів постачання і матеріалів, оплату послуг та інші видатки за  $j$ -й рік, грн.;

$B_{он}^j$  – фактичні витрати на оплату праці працівників служби замовника з експлуатаційного утримання за  $j$ -й рік, грн.

У разі відсутності даних фінансової звітності за попередні роки базою для формування  $K_{мт}$  є розрахункові фінансові показники.

$K_{вд}$  – розрахунковий відсотковий показник, який враховує покриття витрат на відрядження, встановлюється на підставі обґрунтовуючого розрахунку за даними фінансової звітності за попередні три роки (показник може коригуватись на підставі відповідних обґрунтувань за погодженням із Укравтодором), %:

$$K_{вд} = \frac{\sum_{j=1}^3 \frac{B_{вд}^j}{B_{он}^j}}{3} \times 100, \quad (7)$$

де  $B_{вд}^j$  – фактичні витрати на витрат на відрядження за  $j$ -й рік, грн.

У разі відсутності даних фінансової звітності за попередні роки базою для формування  $K_{вд}$  є розрахункові фінансові показники.

$K_{кп}$  – розрахунковий відсотковий показник, який враховує витрати на комунальні послуги та енергоносії, встановлюється на підставі обґрунтовуючого розрахунку за даними фінансової звітності за попередні три роки (показник може

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

коригуватися на підставі відповідних обґрунтувань з урахуванням поточного рівня цін на енергоносії і комунальні послуги за погодженням із Укравтодором), %:

$$K_{kn} = \frac{\sum_{j=1}^3 \frac{B_{kn}^j}{B_{on}^j}}{3} \times 100, \quad (8)$$

де  $B_{kn}^j$  – фактичні витрати на комунальні послуги та енергоносії за  $j$ -й рік, грн.

У разі відсутності даних фінансової звітності за попередні роки базою для формування  $K_{kn}$  є розрахункові фінансові показники.

$K_{od}$  – розрахунковий відсотковий показник, який враховує витрати на придбання обладнання та предметів довгострокового користування, встановлюється на підставі обґрунтованого розрахунку за даними фінансової звітності за попередні три роки (показник може коригуватися на підставі відповідних обґрунтувань за погодженням із Укравтодором), %:

$$K_{od} = \frac{\sum_{j=1}^3 \frac{B_{od}^j}{B_{on}^j}}{3} \times 100, \quad (9)$$

де  $B_{od}^j$  – фактичні витрати на придбання обладнання та предметів довгострокового користування за  $j$ -й рік, грн.

У разі відсутності даних фінансової звітності за попередні роки базою для формування  $K_{od}$  є розрахункові фінансові показники.

$K_{in}$  – розрахунковий відсотковий показник, який враховує інші витрати служби замовника передбачені чинним законодавством України, встановлюється на підставі обґрунтованого розрахунку за даними фінансової звітності за попередні три роки (показник може коригуватися на підставі відповідних обґрунтувань за погодженням із Укравтодором), %:

$$K_{in} = \frac{\sum_{j=1}^3 \frac{B_{in}^j}{B_{on}^j}}{3} \times 100, \quad (10)$$

де  $B_{in}^j$  – фактичні інші витрати служби замовника передбачені чинним законодавством України за  $j$ -й рік, грн.

У разі відсутності даних фінансової звітності за попередні роки базою для формування  $K_{in}$  є розрахункові фінансові показники.

Розрахунковий відсотковий показник розміру коштів на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання, що визначає розмір глав 10 усіх ЗКР з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту автомобільних доріг загального користування на плановий рік ( $C_{\%уєз}^{ey}$ ) визначається за формулою:

$$C_{\%уєз}^{ey} = \frac{Q_{EV}}{\sum P_{зкр1-9}^{ey}} \times 100, \quad (11)$$

де  $\sum P_{зкр1-9}^{ey}$  – сума глав 1–9 усіх ЗКР з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту, що передбачені для служби замовника з експлуатаційного утримання виходячи з затвердженого плану фінансування робіт з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту в плановому році, грн.

При зміні обсягів фінансування робіт з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту автомобільних доріг загального користування або якщо за перше півріччя поточного року не виконується план фінансування цих робіт, служба замовника з експлуатаційного утримання подає на погодження Укравтодору «Скоригований розрахунок

коштів на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування», в якому враховує коригування розміру розрахункового відсоткового показника на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання:

$$C_{\%уєз}^{ey} = \frac{Q_{EV}}{\sum P_{зкр1-9}^{ey} - \Delta \sum P_{зкр1-9}^{ey}} \times 100, \quad (12)$$

де  $C_{\%уєз}^{ey}$  – скоригований розрахунковий відсотковий показник розміру коштів на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання, який визначає розмір глав 10 усіх ЗКР з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту автомобільних доріг загального користування, що залишились до кінця планового року, %;

$\Delta \sum P_{зкр1-9}^{ey}$  – різниця коштів, на яку скориговано план фінансування робіт з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту в результаті зміни плану фінансування або його невиконання (в частині підсумку глав 1–9 усіх ЗКР з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту), грн.

Коригування розрахункового розміру витрат на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання, якщо служба замовника з експлуатаційного утримання є одночасно і службою замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонтів автомобільних доріг.

Якщо служба замовника з експлуатаційного утримання є одночасно і службою замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонтів автомобільних доріг, розрахунковий розмір витрат на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання не може перевищувати різницю між загальною сумою видатків, що передбачена затвердженим кошторисом видатків служби замовника та сумою видатків, що передбачені в главах 10 ЗКР усіх об'єктів нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг на плановий рік:

$$Q_{EV} = Q_{ЗАГ} - Q_{БРР}, \quad (13)$$

де  $Q_{ЗАГ}$  – розмір коштів, що включений до загального затвердженого кошторису видатків на плановий рік для служби замовника, яка є одночасно службою замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального і поточного середнього ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, грн.;

$Q_{БРР}$  – розмір коштів на утримання служби замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального і поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування, що передбачений в главах 10 ЗКР усіх об'єктів нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування на плановий рік для служби замовника, грн.

Якщо протягом поточного року суттєво змінюються плани фінансування робіт з нового будівництва, реконструкції, капітального і поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування, служба замовника повинна надавати пропозиції до Укравтодору щодо внесення змін до загального затвердженого кошторису видатків для служби замовника на плановий рік.

Оскільки не завжди на початок фінансового року існує затверджений річний план фінансування робіт з розвитку і утримання автомобільних доріг загального користування, необхідно затверджувати 1 квартал поточного року тимчасовий кошторис видатків служби замовника з експлуатацій-

ного утримання за спрощеною схемою виходячи із середньозваженого місячного розміру видатків за попередній рік.

Також необхідно зазначити, що якщо служба замовника з експлуатаційного утримання є одночасно і службою замовника з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонтів автомобільних доріг, то фактичний річний розмір витрат на утримання служби замовника з експлуатаційного утримання не може перевищувати різницю між загальною сумою видатків, що передбачена затвердженим кошторисом видатків служби замовника та фактичною сумою відрахувань на утримання служби замовника, що передбачені в главах 10 ЗКР усіх об'єктів нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг

### Висновки

Ураховуючи трансформаційні процеси, що відбуваються в Україні, в найближчій перспективі за рахунок запровадження нових механізмів управління в державному секторі можна підвищити ефективність використання фінансових ресурсів. Зокрема, запровадження нових підходів до розподілу фінансових ресурсів на виконання суб'єктами господарювання функцій з утримання автомобільних доріг дозволить забезпечити ефективне управління автомобільними дорогами загального користування в умовах ринкової економіки.

### Список використаних джерел

1. М 218-03449261-614:2007 Методика розрахунку коштів на утримання Служб автомобільних доріг для здійснення ними функцій Замовника при будівництві та ремонті автомобільних доріг загального користування.
2. М 218-03449261-439:2006 Методика розрахунку коштів на утримання Служб автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, м. Севастополі і областях для забезпечення ними управлінських рішень з експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг.
3. Наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства фінансів України від 21.09.2012 №573/1019 «Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг».
4. Про Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: Указ Президента України від 13.04.2011 №456/2011. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/456/2011.
5. Розпорядження Кабінету Міністрів від 20.08.2008 №1096 «Про схвалення Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування».
6. СОУ 42.1-37641918-085-2012 «Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, мостів та інших транспортних споруд».

УДК 334.784+303.4:303.113

д.е.н., професор кафедри міжнародного обліку і аудиту, Київський національний університет ім. Вадима Гетьмана, І.І. БОГАТИРЬОВ,

к.е.н., доцент, докторант кафедри міжнародного обліку і аудиту, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана

## Системоутворюючі фактори фінансового механізму корпорацій: світовий досвід

У статті розкрито особливості поняття фінансового механізму корпорації. Обґрунтовано системоутворюючі фактори фінансового механізму з позицій досягнення рівноваги в процесі стратегічного розвитку. Обґрунтовано необхідність вдосконалення фінансового механізму корпорацій.

**Ключові слова:** фінанси, фінансовий механізм, стратегічний розвиток корпорацій.

А.Ю. БЕЛЕНЬКИЙ,

д.э.н., профессор кафедры международного учета и аудита, Киевский национальный экономический университет им. Вадима Гетьмана, И.И. БОГАТЫРЕВ,

к.э.н., доцент, докторант кафедры международного учета и аудита, Киевский национальный экономический университет им. Вадима Гетьмана

## Системообразующие факторы финансового механизма корпораций: мировой опыт

В статье раскрыты особенности понятия финансового механизма корпорации. Обоснованы системообразующие факторы финансового механизма с позиции достижения равновесия в процессе стратегического развития. Обоснована необходимость совершенствования финансового механизма корпораций.

**Ключевые слова:** финансы, финансовый механизм, стратегическое развитие корпораций.

O.Yu. BILENKIY,

doctor of economics, professor of International Accounting and Auditing Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, I.I. BOGATYREV,

Ph.D., associate professor, doctoral student in international accounting and auditing Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman

## The factors of the corporation financial mechanism: the world experience

The article reveals the features of the concept of the financial mechanism of the corporation. System factors justified the