

46. Dem'ianenko, M. Ya., Aleksijchuk, V. M., & Borsch, A. H. (2002). *Finansy v period reformuvannia ahropromyslovoho vyrobnytstva [Finance during the reform of agricultural production]*. Kyiv : IAE UAAN [in Ukrainian].
47. Sutormina, V. M. (2008). *Finansy zarubizhnykh korporatsij [Finances of foreign corporations]*. Kyiv : KNEU [in Ukrainian].
48. Yefymenko, T. I. (Eds.). (2010). *Finance. Budget. Taxes: National and International Terminology*. Kyiv : In-t svit. ekon. i mizhnar. vidnosyn NANU, DNNU «Akad. fin. upravlinnia» [in Ukrainian].
49. Himicheva, N. I., & Pokachalova, E. V. (2005). *Finansovoe pravo [Financial right]*. Moscow : Norma [in Russian].
50. Hudjakov, A. I., Brodskij, M. N., & Brodskij, G. M. (2002). *Osnovy nalogooblozhenija [Basics of taxation]*. SPb: Evropejskij dom [in Russian].

Olena Magopets, Associate Professor, PhD in Economics (Candidate of Economic Sciences)
Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, Ukraine

Definition of the Essence of the Concept of «Tax» Taking Into Account Its Content Characteristics

The purpose of this study is to analyze the development of scientific approaches to understanding the term «tax» («taxes») and to define the essence of the concept of «tax» on the basis of clarifying its content characteristics.

Based on the research of scientific sources, approaches to understanding and perceptions of the term «tax» («taxes») at various stages of development of economic systems in modern conditions are systematized and generalized. The content characteristics of the term «tax» have been determined and the need to take them into account when interpreting the essence of the given concept. The author's definition of the «tax» concept is based on its perception and understanding as a philosophical one (contributes to the correct perception of the phenomenon under study and its functioning in interrelation with the external environment), financial and economic (justifies the expediency of forming the state tax system), socio-economic (justifies the need to redistribute the gross domestic product between the budget and various spheres of society) and the legal category (regulates the relationship between from the state and taxpayers, determines the forms and methods of managing tax relations and the patterns of their development).

It was given the meaningful characteristics of the philosophical, financial-economic, socio-economic and legal manifestation, the term «tax» should be understood as a mandatory, unconditional, individually gratuitous, regular and legally determined payment paid by individuals and legal entities to the budget of the corresponding level for the purpose of financial support of the state's activities. (regions) and satisfaction of public needs.

tax, taxation, tax relations, state, revenues, expenditures, budget, gross product

Одержано (Received) 08.12.2017

Прорецензовано (Reviewed) 14.12.2017

Прийнято до друку (Approved) 15.12.2017

УДК 339.187.62

Т.А. Мельник, доц., канд. екон. наук

Центральноукраїнський національний технічний університет, м. Кропивницький, Україна

Лізинг як джерело фінансування впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду

В статті наводяться переваги використання автоматизованої системи обліку оплати проїзду, окреслюються основні елементи цієї системи, досліджуються різні джерела фінансування для закупівлі необхідного обладнання кліринговим центром та транспортними підприємствами, характеризуються різні підходи до фінансування лізингу. Запропоновано залучати страхові ресурси страховиків для фінансування лізингу в транспортній галузі, а також використовувати зворотній лізинг для закупки необхідного обладнання кліринговим центром та транспортними підприємствами.

лізинг, автоматизована система обліку оплати проїзду, зворотній лізинг, джерела фінансування лізингу, розміщення страхових резервів страховиків, схема лізингу, фінансування транспорту

© Т.А. Мельник, 2017

Т.А. Мельник, доц., канд. екон. наук

Центральноукраїнський національний технічний університет, з. Кропивницький, Україна

Лизинг как источник финансирования внедрения автоматизированной системы учета оплаты проезда

В статье приводятся преимущества использования автоматизированной системы учета оплаты проезда, определяются основные элементы этой системы, исследуются различные источники финансирования для закупки необходимого оборудования клиринговым центром и транспортными предприятиями, характеризуются различные подходы к финансированию лизинга. Предложено привлекать страховые ресурсы страховщиков для финансирования лизинга в транспортной отрасли, а также использовать механизм обратного лизинга для закупки необходимого оборудования клиринговым центром и транспортными предприятиями.

лизинг, автоматизированная система учета оплаты проезда, обратный лизинг, источники финансирования лизинга, размещения страховых резервов страховщиков, схема лизинга, финансирование транспорта

Постановка проблеми. Функціонування українських підприємств транспорту в умовах обмеженості фінансових ресурсів актуалізує питання їх фінансового забезпечення. Особливої актуальності набувають теоретично-методичні розробки щодо удосконалення процесу забезпечення фінансовими ресурсами підприємств транспорту, який має спрямовуватися на максимізацію фінансових результатів при мінімізації витрат. Актуальність теми дослідження пов'язана з необхідністю теоретичного та практичного обґрунтування вибору ефективних методів фінансування для запровадження підприємствами транспорту автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням використання лізингу присвячені наукові праці багатьох авторів. Так, В. Кузьмінський [7] досліджує способи придбання основних засобів підприємства та обґрунтовує їх переваги і недоліки, розглядає можливості використання фінансового лізингу. О. В. Дорофєєва дослідила джерела фінансування лізингу та обґрунтувала їх переваги та недоліки [2], систематизувала способи фінансування, які використовують українські лізингові компанії [3]. Ю. В. Домашенко [1] дослідив структуру лізингового платежу, довів окупність та ефективність придбання обладнання на умовах лізингу. Я. П. Шумелда, І. В. Білик, М. М. Федірко [12] досліджували переваги та недоліки різних видів страхування лізингових операцій. В розглянутих статтях висвітлено окремі аспекти використання лізингу, однак невирішеним залишається питання доцільності застосування лізингу як недорогого та ефективного джерела фінансування для підприємств транспорту.

Постановка завдання. Мета статті полягає в обґрунтуванні доцільності використання лізингових операцій як найбільш ефективного джерела фінансування транспортних підприємств, розробці рекомендацій щодо використання зворотного лізингу та залучення технічних і математичних резервів страхових компаній для фінансування програм впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Виклад основного матеріалу. Розвиток транспортних підприємств можливий за умов успішної реалізації заходів, що стосуються функціонування сучасної транспортної системи, ефективної тарифної політики, запровадження прогресивних технологій перевезень, використання технічних засобів нових поколінь, розробки принципово нових систем управління з використанням автоматизованих інформаційних і логістичних технологій.

Оцінки майнового стану транспортних підприємств (табл. 1) свідчить, що негативний вплив на їх фінансові результати має застаріла та зношена техніка.

Таблиця 1 – Ступінь зносу основних засобів підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності

Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ступінь зносу, %	83,9	94,4	95,6	96,0	96,7	97,9	51,7

Примітки: Враховано зміни, що відбулись у зв'язку із прийняттям постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 "Про утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця" у частині передачі/надходження та оцінки основних засобів [9].

Джерело: складено автором на підставі [9].

Розвиток підприємств транспорту потребує додаткового фінансування, щоб вони могли функціонувати на основі ресурсозберігаючих технологій та своєчасно здійснювати модернізацію основних фондів з метою розширення свого виробничого потенціалу та забезпечення виникаючого попиту на перевезення. Для цього необхідно поновити більшу частину основних фондів за рахунок активізації власних грошових потоків, основним джерелом яких є отриманий прибуток. Проте, дані, наведені в табл.2, свідчать про те, що не всі підприємства транспорту мають прибуток.

Таблиця 2 – Співвідношення фінансових результатів підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності

Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Підприємства які отримали у % до загальної кількості підприємств транспорту								
прибуток	55,7	54,1	61,4	60,1	62,1	61,6	70,5	59,3
збиток	44,3	45,9	38,6	39,9	37,9	38,4	29,5	40,7

Джерело: складено автором на підставі [11].

Серйозною проблемою недостовірності відображення показників фінансової діяльності підприємств транспорту є вплив тіньової економіки. Для нейтралізації цього негативного впливу необхідне налагодження чіткого контролю у сфері надання транспортних послуг шляхом запровадження системи безготівкових електронних розрахунків, яка заснована на використанні електронних пластикових карток [8, с. 9].

Електронна пластикова картка працює на основі мікросхеми, в пам'яті якої зберігається великий обсяг різноманітної інформації. Механізм дії квитка-картки може бути розрахований на період часу, впродовж якого здійснюється проїзд або на кількість поїздок. Можуть існувати і міські версії карток, за допомогою яких користувач (житель міста) може сплачувати інші послуги.

Система електронних карток має підтримуватися потужною кліринговою системою, через яку прибутки розподіляються відповідно до наданих послуг та державних субсидій. Окрім того, система надає інформацію для аналізу роботи підприємств транспорту, завдяки чому якість послуг може постійно підвищуватися.

Картки можуть працювати як у контактному, так і в безконтактному режимі. З їх допомогою можна здійснювати достовірний облік і накопичувати інформацію про кількість транспортних пасажирських перевезень.

Ядром автоматизованої системи оплати пасажирських перевезень є кліринговий центр, у який спрямовується інформація від усього периферійного обладнання:

- бортових терміналів для прийому платежів як із електронних контактних і безконтактних карток, так і при готівкових розрахунках;
- автоматів для поповнення електронних карток.

У разі готівкових розрахунків за проїзд пасажиру може видаватися фіскальний чек (бортвий термінал має бути обладнаний пристроєм з термодруком).

До складу обладнання також входить переносний термінал контролера для

перевірки оплати проїзду безпосередньо в транспорті. Таким чином, система підтримує всі види платежів: контактна електронна картка, безконтактна електронна картка, інтегрована електронна картка, готівка.

У кліринговому центрі здійснюється розщеплення платежів для їх спрямування відповідному транспортному оператору, накопичення статистичної інформації щодо транспортної роботи, її аналіз і формування звітності.

Застосування автоматизованої системи оплати пасажирських перевезень забезпечує пасажирам та населенню:

- поліпшення обслуговування завдяки інформації, що надається автоматизованою системою;
- наявність кращих та більш соціально справедливих тарифів;
- підвищення загальної безпеки руху на дорогах, оскільки водій може зосередитися на управлінні транспортним засобом.

Місцева влада має такі вигоди від застосування автоматизованої системи:

- можливість оптимального спрямування та поділу субсидій з урахуванням: груп пасажирів (пенсіонери, ветерани, учасники АТО, учасники бойових дій, інваліди, діти), часу (знижки на оплату проїзду в не пікові години), зон і територій, а також укладання договорів на оплату проїзду та субсидії, виходячи з реальної кількості перевезених пасажирів, а не кілометражу, ліцензій на маршрути, кількості населення;
- спрощення механізму введення нових ефективних тарифів за рахунок підвищення ефективності та зменшення витрат бензину (зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище);
- отримання якісної інформації для планування маршрутів і контролю за виконанням договірних зобов'язань перевізниками.

При використанні автоматизованої системи перевізники (приватні, комунальні, державні транспортні підприємства) мають змогу:

- одержувати вищий дохід завдяки радикальному зменшенню готівкового обігу;
- захистити себе від незаконних дій та шахрайства як з боку пасажирів так і з боку своїх співробітників;
- підвищити рівень прозорості та реальності договорів між учасниками системи щодо сплати за проїзд та отримання субсидій;
- поліпшити якість послуг, покращити свій імідж, забезпечити ефективність використання пального;
- підвищити безпеку руху на дорогах.

В січні 2017 року Верховна Рада прийняла Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» [4], який передбачає впровадження електронного квитка для міського транспорту (e-ticket WG (E-ticket working group)).

Ефективне впровадження автоматизованої системи оплати пасажирських перевезень можливе за умови налагодженої в організаційному та технологічному аспектах системи відносин: населення-перевізники-адміністрація міста, селищ та наявності достатнього фінансового забезпечення. У зв'язку з цим виникає питання активізації спрямування інвестицій в транспортну інфраструктуру та вдосконалення фінансових механізмів інвестування. Проаналізувавши основні способи фінансування придбання нового обладнання (табл. 3) [7, с. 75], можна зробити висновок про явні переваги та доцільність використання лізингу для підприємств транспорту.

Таблиця 3 – Порівняльна характеристика джерел фінансування для придбання обладнання підприємствами транспорту

Джерела фінансування	Переваги та недоліки використання
На виплат (розстрочка)	Право власності переходить після сплати повної вартості обладнання. При поверненні обладнання залишається сума амортизації. Виплати здійснюються за рахунок прибутку.
Оренда	Обладнання перебуває весь час у власності орендодавця. Виплати орендних платежів здійснюються за рахунок прибутку.
Банківський кредит	Підприємство стає власником обладнання. Необхідно мати бездоганну кредитну історію, ліквідне заставне майно та вільні обігові кошти для покриття частки вартості обладнання. Погашення боргу здійснюється за рахунок валових витрат, а нараховані відсотки відносяться на фінансові витрати.
Лізинг	Непотрібно вилучати з обороту грошові кошти. Відсутність застави, адже майно, що передається в лізинг є заставою. Лізингодавці беруть на себе ризик щодо товарного кредиту. Графік лізингових платежів може змінюватися. Лізингові платежі належать до валових витрат.

Джерело: узагальнено автором на основі опрацювання джерела [7].

Однією з найбільших переваг лізингу є те, що підприємство транспорту одержує не кошти, а безпосередньо обладнання, яке має техніко-економічні характеристики, чітко визначені самим підприємством. Привабливість лізингу для фінансування впровадження автоматизованої системи полягає в тому, що, не маючи коштів для придбання нового обладнання, його можна отримати на вигідніших умовах, ніж за договором купівлі-продажу або в кредит.

Фінансування лізингу можливо здійснювати із залученням різних джерел [3]. Проаналізуємо переваги та недоліки найпоширеніших (табл. 4) [2, с. 35].

Наведені в табл. 4 джерела на сьогодні є дуже дорогими у обслуговуванні та використанні. Тому доцільно залучати інвестиційний капітал для фінансування лізингу при придбанні обладнання необхідного для впровадження автоматизованої системи у вигляді коштів міжнародних інвесторів, коштів з бюджетів територіальних громад, коштів вітчизняних страхових компаній.

При залученні іноземного інвестора існують проблеми пов'язані з відсутністю гарантій прав власності, нестабільним податковим законодавством, валютними обмеженнями та девальвацією гривні, що прямо впливає на вартість інвестиційного проекту і робить неможливим розрахувати його окупність та ефективність.

Таблиця 4 – Порівняльна характеристика різних джерел фінансування лізингових проектів для транспортних підприємств

Джерела фінансування	Переваги та недоліки використання
Емісія простих акцій	Відсутні зобов'язання щодо виплати відсотків і повернення залучених коштів. Відкритість та прозорість діяльності підприємства. Складна і довга процедура реєстрації випуску акцій. Виплата дивідендів здійснюється з чистого прибутку компанії. Підходить для великих підприємств.

Продовження таблиці 4

Емісія облігацій	Залучення коштів без загрози втручання інвесторів в управління діяльністю. Визначення самостійно обсяг емісії, процентну ставку, строки, умови обігу і погашення. Велика кількість інвесторів. Реєстрація випуску облігацій є ємким і тривалим процесом. Відсотки по облігаціям відносяться до валових витрат. При невеликих розмірах випуск облігацій дорогий. Для публічного випуску облігацій потрібен андеррайтер. Підходить для великих та середніх підприємств.
Банківський факторинг	Покращує ліквідність балансу, мінімізуючи дебіторську заборгованість трансформуючи її в грошові кошти. Мінімізує фінансові ризики при затриманні платежів. Покращує платіжну дисципліну лізингоотримувачів. Висока вартість.
Банківський кредит	Відсотки за користування кредитом списуються на фінансові витрати. Обов'язкова наявність застави або іншого забезпечення. довготривала процедура оформлення. складність в одержанні на тривалий строк. Висока вартість.

Джерело: узагальнено автором на основі опрацювання джерел [2; 3].

На сьогодні децентралізація фінансових потоків в країні сприяє формуванню в місцевих бюджетах коштів для розвитку транспортної інфраструктури регіонів, проте деякі громади не мають достатньо коштів щоб виділити їх на ці цілі.

Доцільним є використання коштів страхових організацій, які акумулюються у вигляді страхових резервів. Згідно Закону України «Про страхування» страхові компанії мають право здійснювати фінансову діяльність з розміщення страхових резервів (ст. 2) відповідно наведеним в ст. 31 вимогам та переліку видів активів, в які можна інвестувати [5]. Серед наведених видів категорій є облігації, цінні папери емітовані державою та інвестиції в економіку України за напрямками, визначеними Постановою Кабінетом Міністрів України № 1211 від 17.08.2002 р., яка передбачає інвестування коштів із страхових резервів на впровадження високотехнологічного устаткування та на розвиток транспортної інфраструктури [10]. Залучення коштів можна здійснювати як за договором про фінансування, так і за допомогою купівлі облігацій.

На практиці пропонуємо використовувати два типи схем застосування лізингу як джерела фінансування придбання обладнання при впровадженні автоматизованої системи обліку оплати проїзду, які передбачають залучення інвестицій у вигляді підписання договору на фінансування (рис. 1) або шляхом емісій місцевими органами самоврядування облігацій та за допомогою використання зворотного лізингу (рис. 2). Розглянемо детально кожен тип схем.

Після отримання позитивного рішення щодо впровадження автоматизованої системи в регіоні місцева влада розробляє пакет документів, бізнес-план, узгоджує фінансові параметри та звертається до страхової компанії з пропозицією профінансувати угоду і надає весь комплект документів, необхідних для ухвалення інвестором рішення про фінансування лізингової угоди.

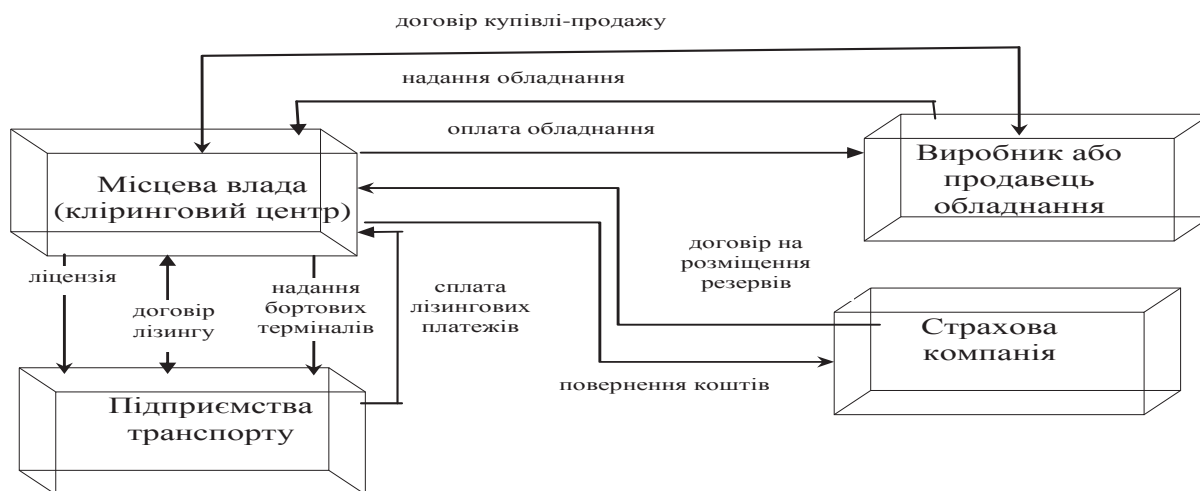


Рисунок 1 - Схема організації лізингу для залучення коштів страховиків з метою придбання обладнання для автоматизованої системи обліку проїзду

Джерело: розроблено автором.

Після розгляду всього комплексу наданих страховику документів, узгодження всіх параметрів лізингової угоди, надається згода щодо інвестування коштів страхових резервів, після чого між міською владою та страховою організацією підписується договір про фінансування, а між міською владою та підприємствами транспорту - лізингова угода на поставку необхідного обладнання. Далі, згідно підписаному договору на фінансування, страховик перераховує кошти місцевій владі, яка купує необхідне обладнання у виробника або продавця. Після сплати вартості лізингового устаткування кліринговий центр та транспортні підприємства оформлюють документи на отримання та займаються ним, вирішують питання, що виникають у процесі експлуатації (брак, недоробки, транспортування, обслуговування обладнання).

Наведену на рис. 1 схему можна використовувати коли міська влада приймає рішення для фінансування лізингового проекту випустити облігації. Для цього вона готує необхідні документи та пропонує страховим компаніям придбати їх на вигідних умовах. Це варіант дозволяє залучити кошти не тільки у страховиків але і у інших інвесторів (банків, підприємств регіону, населення). Проте залучення коштів може затягнутися у часі, що є недоліком запропонованої схеми. Також необхідно скористатися послугами андеррайтера, що несе додаткові витрати.

Якщо міська влада має можливість сама фінансувати лізингову угоду, то немає необхідності звертатися до сторонніх інвесторів, тим самим скорочуються витрати на лізинг. В цьому випадку з схеми (рис. 1) вилучається зовнішній інвестор (страхова компанія).

Схема на рис. 2 передбачає використання зворотного лізингу, який є різновидом фінансового лізингу. Механізм зворотного лізингу передбачає придбання лізинговою компанією обладнання у місцевої влади, транспортних підприємств для подальшої передачі його їй же у вигляді предмету лізингу. Після закінчення терміну угоди обладнання викупається лізингоотримувачем. Така угода носить двосторонній характер. Схема зворотного лізингу може використовуватися для фінансування транспортної галузі лізинговою компанією.

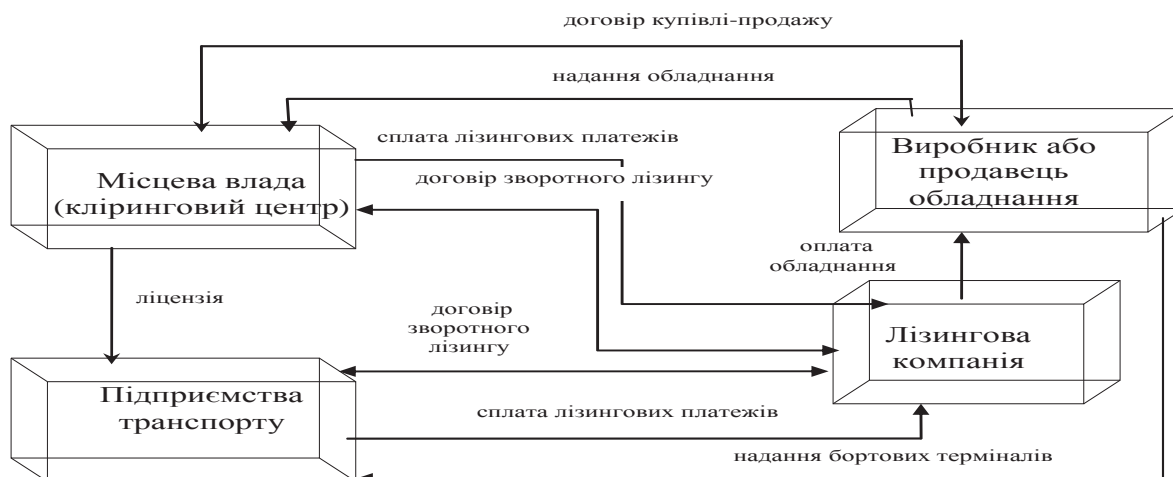


Рисунок 3 – Схема організації зворотного лізингу для придбання обладнання для автоматизованої системи обліку проїзду

Джерело: розроблено автором.

Наприклад, міська влада (кліринговий центр, підприємство-перевізник) продає частину необхідного обладнання (кліринговий центр або бортові термінали) лізинговій компанії, перекладаючи їх з балансових рахунків обліку основних засобів на рахунки орендованих засобів, а лізингова компанія на термін дії угоди стає власником цього обладнання. Право користування цим обладнанням залишається у міській владі (кліринговим центром, підприємством-перевізником) за умов лізингового договору. Таким чином, одержуються необхідні фінансові ресурси дешевші ніж кредитні для здійснення господарської діяльності.

Якщо підприємство, яке в своїй фінансовій діяльності використовує схему зворотного лізингу, порушує умови угоди, то лізингова компанія має повне право надати це майно в лізинг іншим підприємствам за ціною, яка буде прийнятною для неї.

У разі відмови лізингової компанії працювати з малими транспортними підприємствами міська влада може використовувати сублізинг. Сублізинг - це вид піднайму предмета лізингу, у відповідності з яким лізингоодержувач за договором лізингу передає третім особам (лізингоодержувачам за договором сублізингу) у користування за плату на погоджений строк відповідно до умов договору сублізингу предмет лізингу, отриманий раніше від лізингодавця за договором лізингу [6]. Тобто кліринговий центр може надавати бортові термінали у сублізинг приватним підприємствам-перевізникам, які в свою чергу будуть сплачувати сублізингові платежі.

Для можливості застосування лізингу як основного джерела фінансування впровадження автоматизованої системи оплати проїзду доцільно провести комплекс заходів, який передбачатиме:

- залучення математичних (технічних) резервів страхових компаній для фінансування лізингових операцій;
- зниження вартості нотаріальних послуг з оформлення договорів лізингу з метою послаблення фінансового навантаження на учасників лізингової угоди;
- створення лізингових центрів, які б спеціалізувалися на обслуговуванні малих транспортних підприємств;
- організацію при клірингових центрах відділів з формування бази даних про попит та пропозицію на обладнання й устаткування для транспортних підприємств.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Упорядкування на державному рівні обліку пасажиропотоків шляхом впровадження системи безготівкових електронних розрахунків потребує придбання нового обладнання.

Використання лізингу як основного джерела фінансування впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду надасть можливість не вилучати з обороту підприємств транспорту грошові кошти.

Запровадження запропонованої схеми організації зворотного лізингу для придбання необхідного обладнання при впровадженні автоматизованої системи обліку оплати проїзду мінімізує витрати на фінансування як для підприємств транспорту, так і для місцевої влади.

Політично-економічна криза в Україні призвела до суттєвого зменшення платоспроможності підприємств транспорту, що знизило попит на банківське кредитування через високі кредитні ставки. Тому залучення страхових резервів страховиків вирішить проблему недостатності фінансових ресурсів та збільшить інвестиційний потенціал підприємств транспорту.

Перспективи подальших досліджень є виявлення джерел погашення лізингових платежів підприємствами транспорту не збільшуючи вартість проїзду.

Список літератури

1. Домашенко Ю.В. Лізинг і лізингові операції в сільському господарстві [Текст] / Ю.В. Домашенко // Економіка АПК. – 2004. – № 10. – С. 118–122.
2. Дорофеева О.В. Оптимізація джерел фінансування лізингових проектів [Текст] / О.В. Дорофеева // Актуальні проблеми економіки. – 2005. – №8 (50). – С. 34–39.
3. Дорофеева О.В. Диверсифікація ризиків фінансування лізингової діяльності [Текст] / О.В. Дорофеева // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – №5(23). – С. 34–39.
4. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» від 17 січня 2017 року № 1812-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1812-19>.
5. Закон України «Про страхування» від 07 березня 1996 року № 85/96-ВР (із змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80/page3>.
6. Закон України «Про фінансовий лізинг» від 16 грудня 1997 року № 723/97-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/723/97-%D0%B2%D1%80>.
7. Кузьмінський В. Формування інвестиційних ресурсів фінансово-промислових груп на засадах фінансового лізингу [Текст] / В. Кузьмінський // Банківська справа. – 2003. – № 3. – С. 72–77.
8. Макела П. Організація пасажирського транспорту: досвід Фінляндії та можливості його застосування в Україні [Текст] / П. Макела // Економічний часопис - XXI. – 2004. – № 5. – С. 6–9.
9. Наявність і стан основних засобів за видами економічної діяльності за 2009-2015 роки (Державна служби статистики України / Економічна статистика / Економічна діяльність / Основні засоби) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
10. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження напрямів інвестування галузей економіки за рахунок коштів страхових резервів» від 17 липня 2002 року № 1211 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1211-2002-%D0%BF>.
11. Чистий прибуток (збиток) підприємств за видами економічної діяльності за 2009-2016 роки (Державна служби статистики України / Економічна статистика / Економічна діяльність / Діяльність підприємств) [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
12. Шумелда Я. П. Страхування лізингових операцій [Текст] / Я. П. Шумелда, І. В. Білик, М. М. Федірко // Фінанси України. – 2000. – № 5. – С. 129–133.

References

1. Domashenko, Yu.V. (2004). Lizynh i lizynhovi operatsii v silskomu hospodarstvi [Leasing and leasing operations in agriculture]. *Aktualni problemy ekonomiky - Actual problems of economics*, 10, 118-122 [in Ukrainian].
2. Dorofeieva, O.V. (2005). Optymizatsiia dzherel finansuvannia lizynhovykh proektiv [Optimization of sources of financing of leasing projects]. *Aktua'ni problemy ekonomiky - Actual problems of economic*, 8 (50), 34-39 [in Ukrainian].
3. Dorofeieva, O.V. (2003). Dyversyfikatsiia ryzykiv finansuvannia lizynhovoii diial'nosti [Diversification of risks of financing leasing activity]. *Aktualni problemy ekonomiky - Actual problems of economic*, 5(23),

- 34-39 [in Ukrainian].
4. Zakon Ukrainy «Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy schodo vprovadzhennia avtomatyzovanoi systemy obliku opłaty proizdu v miskomu pasazhyrskomu transporti» vid 17 sichnia 2017 r. № 1812-VIII [Law of Ukraine of January 17, 2017 № 1812-VIII «On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine regarding the introduction of an automated payment system for the payment of fares in urban passenger transport»]. (2017, 17 January). *zakon0.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/lavs/show/1812-19> [in Ukrainian].
 5. Zakon Ukrainy «Pro strakhuvannia» vid 7 bereznia 1996 r. № 85/96-VR [Law of Ukraine of 7 March, 1996 № 85/96-VR «About insurance»]. (1996, 7 March). *zakon2.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/lavs/show/85/96-%D0%B2%D1%80/page3> [in Ukrainian].
 6. Zakon Ukrainy «Pro finansovyj lizynh» vid 16 hrudnia 1997 r. № 723/97-VR [Law of Ukraine of 16 December, 1997 № 723/97-VR «About financial leasing»]. (1997, 16 December). *zakon2.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/lavs/show/723/97-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].
 7. Kuzminskyj, V. (2003). Formuvannia investytsijnykh resursiv finansovo-promyslovykh hrup na zasadakh finansovoho lizynhu [Formation of investment resources of financial and industrial groups on the basis of financial leasing]. *Bankivska sprava - Banking*, 3, 72-77 [in Ukrainian].
 8. Makela, P. (2004). Orhanizatsiia pasazhyrskoho transportu: dosvid Finliandii ta mozhlyvosti joho zastosuvannia v Ukraini [Organization of passenger transport: the experience of Finland and the possibilities of its application in Ukraine]. *Ekonomichnyj chasopys-XXI - Economic Annals-XXI*, 5, 6-9 [in Ukrainian].
 9. Naiavnist i stan osnovnykh zasobiv za vydamy ekonomichnoi diialnosti za 2009-2015 r. [Availability and condition of fixed assets by economic activity for the years 2009-2015]. *vuv.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://vuv.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
 10. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro zatverdzhennia napriamiv investuvannia haluzej ekonomiky za rakhunok koshtiv strakhovykh rezerviv» vid 17 lypnia 2002 r. № 1211 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 17 July, 2002 № 1211 «On Approval of Directions of Investing in the Economic Sectors at the Expense of insurance provisions»]. *zakon0.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/lavs/show/1211-2002-%D0%BF> [in Ukrainian].
 11. Chystyj prybutok (zbytok) pidpriemstv za vydamy ekonomichnoi diialnosti za 2009-2016 roky [Net profit (loss) of enterprises by types of economic activity for the years 2009-2016]. *http://vuv.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://vuv.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
 12. Shumelda, Ya. P., Bilyk, I. V., & Fedirko, M. M. (2000). Strakhuvannia lizynhovykh operatsij [Insurance of leasing operations]. *Finansy Ukrainy - Finance Ukraine*, 5, 129-133 [in Ukrainian].

Tatiana Melnyk, Associate Professor, PhD in Economics (Candidate of Economic Sciences)
Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, Ukraine

Leasing as a Source of Funding for the Implementation of an Automated Payment for Fare System

The purpose of the article is to substantiate the feasibility of using leasing operations as the most effective source of financing for transport enterprises, recommendations on the use of reverse leasing and attraction of technical (mathematical) reserves of insurance companies to finance implementation programs automated payment for fare system.

This article lists preferences when using an automated payment for fare system for the population, local authorities and the state. This article lists the main elements of the automated payment for fare system. This article studied different sources of financing (lease, instalment, bank credit, leasing) for the purchase of necessary equipment for transport companies and clearing centre. This article characterized by different approaches (issue of shares, issue of bonds, banking factoring, bank credit) to the financing of the leasing.

It is proposed to involve the insurance company resources to finance leasing in the transport sector. It is proposed to use a reverse leasing for the purchase of necessary equipment for clearing centre and transport enterprises.

leasing, automated payment for fare system, leaseback, sources of finance leasing, placement of insurance reserves of insurers, leasing scheme, financing transport funding

Одержано (Received) 06.12.2017

Прорецензовано (Reviewed) 11.12.2017
Прийнято до друку (Approved) 15.12.2017