

**Аналіз можливості використання соціальної
картки для виплати транспортних, житлових
пільг та пільг на послуги зв'язку**

Зміст

Перелік скорочень	4
Вступ.....	5
Види електронних карток	6
I. Міжнародний досвід використання соціальних електронних карток	7
1. Банківські платіжні картки	7
2. Смарт-картки	8
Використання в Новій Зеландії	11
Використання в Австралії.....	11
Використання у Великобританії	11
Використання в США. Програма «Жінки, немовлята, діти» (WIC)	12
Використання в США. Тимчасова допомога малозабезпеченим сім'ям.....	13
Використання в Росії. Москва.....	14
Використання в Росії. Санкт-Петербург	16
Використання в Росії. Челябінськ.....	16
Використання в Росії. Новосибірськ	17
Використання в Росії. Астрахань.....	17
Використання в Росії. Псков	19
Використання в Республіці Башкортостан.....	19
II. Досвід України.....	22
1. Цілі та основні учасники впровадження соціальних електронних карток в Україні.....	23
Цілі впровадження СЕК:.....	23
Сторони, що мають взяти участь у впровадженні СЕК.....	24
2. Проекти з впровадження СЕК в регіонах України.....	25
Дніпродзержинськ	25
Одеса.....	26
Київ	27
Харків	28
3. Оцінка витрат і економії коштів бюджету внаслідок запровадження СЕК.....	28

4. Труднощі, пов'язані з впровадженням СЕК	30
III. Висновки та рекомендації.....	32
Бібліографія.....	34
Додаток 1.....	36
Додаток 2.....	40
Додаток 3.....	43

Перелік скорочень

АЗС	Автомобільна заправочна станція
ВНЗ	Вищі навчальні заклади, вищий навчальний заклад
ЄДАРП	Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги
ЖКГ	Житлово-комунальне господарство
ЖКП	Житлово-комунальне підприємство
ЗАТ	Закрите акціонерне товариство
КМ	Кабінет Міністрів України
КП	Комунальне підприємство
НСМЕП	Національна система масових електронних платежів
П.І.Б.	Прізвище, ім'я та по-батькові
ПІН	Персональний ідентифікаційний номер
ППВ	Пункт прийому анкет-заявок і видачі карток
РФ	Російська Федерація
СЕК	Соціальні електронні картки, соціальна електронна картка
СКАО	«Соціальна карта астраханської області», Росія
США	Сполучені штати Америки
ТдЛ	Програма «Транспорт для Лондона», Великобританія
ТОВ	Товариство з обмеженою відповідальністю

Вступ

За оцінкою експертів, для фінансування усіх пільг, передбачених чинним законодавством України, необхідна сума, що у декілька разів перевищує обсяг бюджетних коштів, які виділяються на їх фінансування зараз.

За цих умов важливим є питання обліку наданих пільг, оскільки за відсутності ефективного механізму такого обліку, необхідного для розрахунків з організаціями, що надають послуги (зокрема, транспортні), часто виникають серйозні фінансові суперечності між державою та організаціями, що надають ці послуги. У зв'язку з цим складнощі виникають і на етапі підготовки проектів бюджетів на черговий фінансовий рік під час розрахунку потреби в коштах на надання пільг.

Слід зазначити, що певні кроки у цьому напрямку уже зроблено. З 2003 р. в Україні ведеться пошук рішення щодо реформування системи надання та обліку соціальних пільг. Так, для обліку осіб, які мають право на пільги за соціальною ознакою, та проведення розрахунків з постачальниками послуг за надані ними пільги споживачам постановою Кабінету Міністрів України (КМ) від 29.01.2003 р. № 117 запроваджено Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги (ЄДАРП).

На кожного громадянина, який має право на пільги, створено персональну облікову картку в паперовому та електронному вигляді, до якої внесено інформацію про особу (паспортні дані), категорію пільговика та дані посвідчення, склад його сім'ї (на кого поширюється пільга), характеристики житла, види пільгових послуг, якими користується особа.

Зазначена система забезпечує проведення розрахунків з підприємствами та організаціями за фактично надані конкретному пільговику пільги з оплати житлово-комунальних послуг, послуг зв'язку, санаторно-курортного лікування, капітального ремонту житла, на придбання твердого палива та скрапленого газу тощо. Оскільки найбільш поширеними є пільги на оплату послуг ЖКП і електроенергії та відпочинку в санаторно-лікувальних закладах, а також на оплату транспортних перевезень, запровадження ЄДАРП певним чином сприяє прозорості, ефективності використання та заощадженню бюджетних коштів соціальної спрямованості.

У той же час відсутній облік фактично наданих пільговикам транспортних послуг з проїзду у міському та приміському транспорті. Найбільш чисельна категорія пільговиків має право на безплатний проїзд у міському пасажирському транспорті загального користування та приміських маршрутах. Це жінки віком від 55 і чоловіки віком від 60 років, тобто доволі активна частина населення, з яких близько 3 млн. осіб – працюючі пенсіонери. Облік кількості поїздок на пільгових умовах ведеться тільки управлінням залізничного транспорту, частково пільгові категорії враховуються при виробництві та розповсюдженні учнівських і студентських квитків на проїзд в міському громадському транспорті. Вартість пільгових послуг компенсується організаціям, що їх надають, з місцевих бюджетів за рахунок дотацій з центрального бюджету, виходячи з підрахунків цими організаціями збитків за послуги, надані на пільгових умовах, а також з наявності коштів у бюджеті. Ситуація, що склалася, не влаштовує ні розпорядників державного бюджету (оскільки розміри компенсаційних виплат неможливо ні підтвердити, ні переглянути), ні управління організацій, що надають пільгові послуги (оскільки з огляду на дефіцит бюджетних коштів існують постійні заборгованості з виплати компенсацій).

До того ж, крім системи компенсацій, існує ще механізм стримування цін на певні групи товарів. Міністерство аграрної політики України неодноразово заявляло своє невдоволення дією механізму щодо стримування цін на продовольчі товари, а також пропонувало запровадити надання адресної допомоги з придбання продуктів харчування незахищеним верствам населення.

З 2006 р., після прийняття постанови КМ щодо створення комп'ютеризованої системи «Картка обліку соціальних пільг», висувалося кілька ініціатив із запровадження соціальних електронних карток (СЕК), але більшість з них так і залишилися на папері [1]. Питання виявилось занадто політизованим, і в 2010 р. було відмінено всі набірні роботи попередніх років.

При цьому, аналіз міжнародного досвіду з використання різних типів електронних карток показав, що соціальні електронні картки здобули широке визнання як засіб надання, обліку і контролю за наданням пільг певним категоріям населення. Такі картки мають вигляд традиційних кредитних карток чи карток посвідчення особи; на додачу вони надають можливість безконтактно оплачувати спожиті послуги, визначати особу власника та засвідчувати право на отримання певного виду пільги. Використання СЕК дозволяє розв'язати ще одне важливе питання – завдяки вбудованій в картку мікропроцесорній системі такі картки здатні, наприклад, обмежити перелік товарів, які можна придбати безкоштовно чи зі знижкою, адже постачальники соціальної допомоги не лише прагнуть забезпечити її надання виключно тим, хто має на неї право, але й упевнитись, що допомога витрачається за призначенням, тобто виключно на придбання товарів і послуг першої необхідності.

Багато розвинених країн вирішило проблеми надання та обліку різних соціальних послуг через впровадження СЕК. Нижче наведено деякі приклади їх найбільш успішного використання в різних країнах світу, після чого подано аналіз досвіду та основних труднощів впровадження СЕК в Україні.

Види електронних карток

Загалом застосовують такі види електронних карток:

- Картки з магнітною стрічкою – використовуються лише для запису і збереження певної інформації. Зчитування відбувається протягом більш ніж трьох секунд, перезапис інформації на картку не застосовується, оскільки є технологічно складним. Такі картки застосовуються, переважно, як банківські картки, а також як тимчасові проїзні документи.
- Оптичні картки – дозволяють перезапис інформації за допомогою лазерного пристрою, але не можуть зберігати значних обсягів інформації. Використовуються, переважно, як дисконтні картки.
- Смарт-картки – таким терміном позначають карти пам'яті та мікропроцесорні карти. Карти пам'яті дозволяють записувати і зберігати значні обсяги різноманітної інформації, проте не спроможні до обробки інформації. Мікропроцесорні карти обладнані як мікромодулем з пам'яттю, так і мікропроцесором, що робить можливим запис, обробку і збереження даних у енергонезалежній фізично захищеній області пам'яті. Смарт-картки можуть мати форму контактних, безконтактних і гібридних карток. Наявність досить значних обсягів пам'яті (до кількох десятків МБ) дозволяє акумулювати дані про кожного користувача картки на кшталт «кредитної історії».

За різними джерелами, перші розробки та патенти на технологію смарт-карток за часом відносять до 1968-1974 рр. Є свідчення того, що вперше ідея використання картки з вбудованими пам'яттю та процесорним колом як частини посвідчення особи була запатентована в 1968 р. в Німеччині, і аналогічний патент був наданий в 1970 р. в Японії досліднику Кунітака Арімура. В 1974 р. француз Рональд Морено подав заявку на патент на виробництво картки з інтегрованим чіпом, яку згодом і почали називати смарт-карткою. Широке розповсюдження смарт-карток почалось з впровадження телефонних смарт-карт французькою Агенцією поштових та телекомунікаційних послуг.

На сьогодні технологію смарт-карток визнано кращою серед електронних карт не тільки через те, що вони забезпечують ширше застосування та захист даних, але й завдяки їхній більшій придатності до включення нових доповнень. Для розподілу соціальних виплат смарт-картки вперше застосовано в США 1991 р. (програма "Жінки, немовлята, діти").

Загальні стандарти технології виробництва смарт-карток для банківського застосування розроблені спільно Europay, MasterCard та Visa в 1994 р. Основні стандарти, що застосовуються до смарт-карток: ISO 7816 (визначає технологічні параметри), EMV 2000 4.0 (операції з терміналами різних типів), GSM (телекомунікаційні стандарти).

I. Міжнародний досвід використання соціальних електронних карток

1. Банківські платіжні картки

Виплата соціальної допомоги через пластикові платіжні картки є глобальною тенденцією. З використанням банківських платіжних карток для надання соціальної допомоги держава може бути певною в тому, що допомогу доставлено вірній людині. Розрахунки здійснюються із застосуванням стандартної технології, що передбачає використання персональних ідентифікаційних номерів (ПІН кодів) для реєстрації картки та визначення, чи карткою користується її власник. Звісно, система захисту інформації таких карт повністю не усуває можливості шахрайства і зловживань у системі соціальної допомоги, але в будь-якому разі карти допомагають спрямувати переказ державних коштів до визначених одержувачів.

Використання передплачених дебетових карток надає можливість побудувати систему надання соціальної допомоги, що передбачає створення рахунків одержувачів у платіжній системі «господарі», внесення коштів на ці рахунки і випуск карток, за допомогою яких здійснюється доступ до коштів на рахунках. Картки з логотипами таких платіжних систем, як MasterCard або Visa, можуть використовуватися в будь-яких пунктах оплати, які приймають картки цих платіжних систем. Використання карток не обмежується певними мережами підприємств роздрібною торгівлі.

Зазвичай масштабне запровадження пластикових (платіжних) карток здійснюється спільно з операторами карткових платіжних систем. Наприклад, компанія Visa допомагає виплачувати соціальну допомогу у Філіппінах, Мексиці, Бразилії, Коста-Ріці та Домініканській Республіці, де 800 тис. осіб одержують на спеціальні платіжні картки «Солідарність» (Solidarity Cards) допомогу на придбання продуктів харчування, палива і навіть оплати навчання у школі. Карткова платіжна система MasterCard використовується в системі соціальної допомоги в Польщі та Перу.

Така система розрахунків з одержувачами соціальної допомоги довела свою ефективність навіть у найбідніших і найменш стабільних країнах. Наприклад, на початку 2009 року понад 1,5 млн. мешканців Північно-Західної прикордонної провінції Пакистану були змушені залишити свої домівки, щоб не стати жертвами збройного конфлікту між армією та ісламістами. Для вирішення проблем, пов'язаних з виплатою соціальної допомоги в регіоні в червні 2009 р. уряд звернувся по допомогу до місцевого банку і компанії Visa, і вже через тиждень почався випуск дебетових карток. Загалом було видано 230 тис. платіжних карток – по одній на сім'ю переселенців. На кожний картковий рахунок було переказано кошти із розрахунку 300 доларів на місяць [2].

Переваги переходу на платіжні картки для одержувачів соціальної допомоги полягають у відсутності плати за оформлення чеків, більшій зручності (громадяни можуть одержувати гроші, перебуваючи далеко від місця постійного проживання) і більшій безпеці (при втраті картки залишок коштів на картковому рахунку не втрачається). Не слід забувати і про соціально-економічні вигоди. Оператор карткової мережі та банк-емітент одержують винагороду щоразу, коли держатель виконує транзакцію за допомогою картки. Описану вище ініціативу з видачі банківських платіжних карток одержувачам соціальної допомоги в Північно-Західній прикордонній провінції Пакистану часто називають «масштабним заходом із залучення населення до фінансової системи». Пакистанські спеціалісти сподіваються, що завдяки цій ініціативі близько 95% одержувачів соціальної допомоги, які раніше ніяк не були пов'язані з офіційною фінансовою системою, завдяки запровадженій схемі нарешті стануть регулярними клієнтами банків або щонайменше активно користуватимуться виданими їм картками як засобом заощадження і розрахунків.

2. Смарт-картки

Смарт-картка, яка являє собою чіп-карту розміром з кредитну картку, в якій міститься мікропроцесор, надає доступ до багатьох знижок, пільгових послуг, наданих центральними і місцевими органами влади, та може застосовуватися для обліку наданих послуг тощо. Найбільше смарт-картки використовуються у сфері пасажирських перевезень, де за допомогою таких карток особи відповідних категорій реалізують своє право на пільговий проїзд (безкоштовний чи зі знижкою), а також у платіжній сфері.

Ідея запровадження складніших смарт-карток виникла у зв'язку з необхідністю здійснення контролю у системі державної соціальної допомоги і забезпечення цільового використання одержувачами виплачених їм коштів (наприклад, для запобігання витрачання соціальної допомоги на придбання алкогольних напоїв чи наркотиків). Іншими словами, картки застосовують для забезпечення надання допомоги виключно тим громадянам, які мають на неї право, і для того, щоб вони витрачали одержані кошти лише на товари і послуги першої необхідності.

У більшості країн в основі системи соціальної допомоги лежить принцип, згідно з яким соціальна допомога має надаватися на задоволення базових потреб людей, наприклад, на придбання необхідних для виживання продуктів харчування (молока, хліба, сиру) та / або оплату житлово-комунальних послуг. Але, як виявилось, відстежити витрати одержувачів і забезпечити цільове використання виплачених їм коштів в умовах чинних систем соціальної допомоги в більшості країн надзвичайно складно.

Окрім того, у багатьох країнах існує «чорний» ринок, на якому можна конвертувати соціальну допомогу, надану в грошовій формі, у готівку, наприклад, продати талони на харчування, а

одержані кошти витратити на будь-що. Існування такої можливості породжує обман і зловживання в системі соціальної допомоги, оскільки провокує нечесних громадян на незаконне одержання талонів чи купонів, які потім можна продати за «живі» гроші.

Сьогодні цю проблему можна вирішити за допомогою смарт-карток, які прийшли на зміну традиційним паперовим купонам, талонам і чекам. На смарт-картку можна не тільки перерахувати кошти соціальної допомоги. Існує також технічна можливість визначити перелік товарів і послуг, що можуть бути оплачені смарт-карткою. Таким чином, запровадження смарт-карток вирішує одразу два завдання – забезпечення одержання соціальної допомоги тільки тими особами, які мають на неї право (і), та витрачання переказаних на картку коштів лише за призначенням (ii) .

Водночас, необхідно ретельно продумати всі складові та аспекти впровадження такої системи відстеження витрат одержувачів соціальної допомоги, оскільки вона може виявитися складною в управлінні, а через саме її існування може виникнути низка делікатних питань. Сьогодні населення може сприйняти такий суворий контроль за витратами як прояв диктаторства або асоціювати його з розподілом продуктів харчування за картками, як у часи війни.

В ідеалі одержувачі державної соціальної допомоги повинні мати можливість скористатися картою у найближчому магазині лише для придбання продуктів, включених до встановленого переліку товарів і продуктів першої необхідності. У такий спосіб буде забезпечено використання коштів, виділених з державного бюджету на соціальну допомогу громадянам, за призначенням. Це також дозволить усунути «чорний» ринок і звести до мінімуму можливості зловживань у системі соціальної допомоги.

У більшості розвинених країн місцеві органи влади традиційно субсидують міський громадський транспорт – безпосередньо або через асоційовані компанії. Це відповідає ставленню до проїзду в громадському транспорті як до соціальної послуги, що надається місцевими органами влади для забезпечення певного рівня мобільності населення. З появою сучасних технологій в багатьох країнах світу на міському громадському транспорті відмовилися від паперових квитків на користь різноманітних електронних засобів оплати проїзду, у тому числі соціальних електронних карток. Більшість користувачів СЕК на транспорті складають пенсіонери, оскільки багато країн світу з повагою ставляться до громадян похилого віку і надають їм право пільгового проїзду як подяку за їхній вагомий внесок у розвиток країни та суспільства.

Порівняно з паперовим квитком чи магнітною карткою, чіп-карта забезпечує вищий рівень захисту від шахрайства і більший обсяг збереження інформації. Крім того, вона є багатофункціональною. З її допомогою можна зокрема з'ясувати вартість проїзду, вести облік поїздок, перевіряти строк дії і виставляти рахунки.

Надання пільг за допомогою чіп-карт дозволяє запобігти незаконному користуванню пільгами на проїзд і посилити в людях почуття особистої безпеки, оскільки незаконний проїзд на пільгових умовах нерідко є чинником погіршення безпеки у громадському транспорті.

Водночас, разом зі значними вигодами порівняно з паперовими квитками, що виражаються у простоті ведення обліку і запобіганні шахрайству, використання СЕК у транспорті має й певні недоліки, що перелічені в таблиці 1. Найбільші труднощі з запровадження електронних карток для оплати проїзду пов'язані з частою міжрегіональною міграцією громадян, які мають право на пільги. Така міграція, чим би вона не була зумовлена – зміною місця роботи, переїздом на

нове місце проживання, неминуче призводить до ускладнення системи надання та обліку пільг. Обліковувати пільги на проїзд у громадському транспорті, що надаються за місцем тимчасового проживання, зазвичай дуже складно або взагалі неможливо через необхідність обліку емігрантів, підтвердження їхніх прав на одержання таких пільг і відсутність правових механізмів, які б регулювати порядок компенсації транспортним підприємствам витрат на перевезення пільговиків, які тимчасово перебувають не за основним місцем проживання. В результаті, з одного боку, транспортні підприємства можуть не одержати компенсацію своїх витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів, а з іншого – пільговики можуть не мати змоги довести своє право на пільговий проїзд за межами регіону постійного проживання. Крім того, загальна заміна всіх засобів оплати проїзду на електронні картки створює труднощі для туристів.

Таблиця 1. Переваги та недоліки використання СЕК для оплати проїзду в громадському транспорті

Переваги	Недоліки
Істотне покращення захисту від шахрайства	Значні витрати на впровадження
Сприяння створенню реєстру одержувачів соціальної допомоги / пільг	Труднощі організації спільного фінансування з місцевого і центрального бюджетів
Уможливлення відстеження кількості пільгових проїздів (безоплатних і зі знижкою)	Труднощі для використання тимчасовими мешканцями регіону (туристами)
Уможливлення моніторингу пасажиропотоків	

Джерело: дані CASE Україна

Сьогодні жодна країна світу не може дати готовий рецепт вирішення цієї проблеми. У більшості європейських країн і США вартість пільг на проїзд у громадському транспорті покривається місцевими органами влади, а власне пільги надаються лише мешканцям регіону на території місцевих громад. Разом з електронними картками в переважній більшості країн для оплати проїзду використовуються також магнітні картки та паперові квитки, що полегшує користування транспортом тимчасових мешканців і туристів.

Дещо інший підхід застосовують у Росії, Литві та Латвії, де пільги на проїзд фінансуються безпосередньо з центрального бюджету, але право на пільговий проїзд діє лише на території району проживання. Правом пільгового проїзду на всій території країни можна скористатися лише на певних видах транспорту: зазвичай, залізницею в Росії, країнах Прибалтики, близького Сходу, тощо; та зазвичай в автобусі в тих нечисленних європейських країнах (Ірландії, Франції та Англії), де існують державні монополії на деякі послуги з пасажирських перевезень. Жодна з цих країн не впровадила СЕК на громадському транспорті на всі своїй території (замість СЕК використовуються паперові посвідчення особи-пільговика). На державному рівні електронні картки впроваджено у системах громадського транспорту у маленьких країнах на кшталт Гонконгу і Тайваню, де центральний бюджет ототожнюється з місцевим, а також у Новій Зеландії та Австралії.

Інформацію щодо найбільш результативних впроваджень смарт-карток в різних країнах в скороченому вигляді наведено в додатках 1-3.

Використання в Новій Зеландії

Картки SuperGold видаються безкоштовно всім громадянам Нової Зеландії віком 65 років і старше, а також тим, хто отримує пенсію за віком або пенсію військового. В серпні 2007 р., коли почалася видача карток SuperGold, вони не мали ніякого відношення до транспорту. Картки SuperGold запроваджувалися з метою надання їх держателям доступу до багатьох знижок і пільгових послуг, наданих державними і місцевими органами влади. Починаючи з 1 жовтня 2008 р., всі держателі карток SuperGold мають право на безкоштовний проїзд у громадському транспорті не в години пік: в автобусі, залізницею та паромними переправами місцевого сполучення. Від держателів карток не вимагається пред'являти посвідчення особи [4].

Використання в Австралії

Аналогічна програма існує і в сусідній з Новою Зеландією Австралії. Цікавою особливістю австралійської програми є диференціація за видами транспорту і днями тижня. Картки надаються всім громадянам відповідних категорій (віком 65 років і старше, пенсіонерам, тощо). Держателі СЕК мають право на безкоштовний проїзд трамваями і поїздами міського сполучення, а також міськими автобусами найбільших регіональних центрів по неділях. Крім того, держателі карток мають право на проїзд зі знижкою поїздами та автобусами міжміського сполучення в будь-який час [5].

Використання у Великобританії

Відсутність обліку безоплатного проїзду та належного електронного реєстру пільговиків є поширеною і загально визнаною проблемою. Такий облік відсутній, наприклад, в Англії, де з квітня 2008 р. 11 млн. осіб віком понад 60 років та інвалідам було видано спеціальні посвідчення, що надають право безкоштовного проїзду автобусом по всій країні не в години пік. Раніше право пільгового проїзду діяло лише в межах території місцевого органу влади за місцем проживання. Центральний уряд надав місцевим радам додатково 212 млн. фунтів стерлінгів на рік на фінансування системи пільгового проїзду. При цьому місцеві органи влади зобов'язані компенсувати автобусним компаніями вартість перевезення пільгових пасажирів. В результаті ті регіони країни, в яких перебуває багато пенсіонерів, – морські курорти, туристичні й торгові осередки, – одержали недостатньо коштів для покриття вартості пільг [3]. Станом на весну 2010 р. електронні картки застосовуються для оплати проїзду автобусом лише в межах Лондона. В інших регіонах країни продовжують використовуватися паперові проїзні документи.

В рамках програми «Транспорт для Лондона» (ТдЛ) місцеві органи влади впровадили універсальний електронний квиток для оплати проїзду різними видами транспорту в межах Лондона: метро, автобусом, трамваєм, деякими видами річкового транспорту і більшістю видів рейкового транспорту. Перша картка (її назвали Устрицею), яку було випущено в липні 2003 р., мала обмежений набір функціональних можливостей. Протягом часу, що минув, цей набір поступово розширився. Звичайний проїзний документ являє собою картку на пред'явника і не містить фотографії його держателя, а Устриця є іменною карткою з фотографією власника на лицьовому боці. Устриці видаються особам з тих категорій населення, які мають право пільгового проїзду в громадському транспорті (безоплатного чи зі знижкою). Устриця є

типовим прикладом соціальної електронної картки – технічного засобу, що уможливило використання права пільгового проїзду на громадському транспорті зареєстрованим у системі громадянами.

Для різних категорій пасажирів встановлено різні розміри знижок на оплату проїзду. До таких пасажирів належать діти, підлітки, студенти, громадяни похилого віку, ветерани війни, певні групи інвалідів, безробітні та малозабезпечені громадяни [6].

ТдЛ скористався можливостями електронної бази даних пасажирів-пільговиків, створеної для більшої безпеки і зручності пасажирів, і прийняв Кодекс поведінки на громадському транспорті, який є обов'язковим до виконання всіма пасажирами-пільговиками, молодшими за 18 років. Порушників кодексу позбавляють права на безоплатний чи зі знижкою проїзд, наприклад, за антисоціальну поведінку. Згідно з Кодексом поведінки на громадському транспорті під антисоціальну поведінку, серед іншого, підпадають:

- порушення правил особистої безпеки стосовно себе чи інших пасажирів;
- висловлювання погрозливого чи образливого характеру;
- дії погрозливого чи образливого характеру;
- паління;
- відтворення гучної музики;
- псування картки Устриця;
- передача картки Устриця в користування іншій особі;
- вчинення злочинних дій по відношенню до міської транспортної системи;
- порушення правил пасажирських перевезень у громадському транспорті Лондона.

Після запровадження у системі електронних карток каральних заходів транспортні власті Лондона пішли ще далі, дозволивши громадянам повертати собі право безоплатного проїзду в громадському транспорті шляхом участі в громадських роботах. Ініціатива була започаткована у серпні 2009 р. Відтоді особи віком до 18 років, які були позбавлені права на безоплатний проїзд через погану поведінку, можуть повернути собі це право, добровільно відпрацювавши в рамках природоохоронних проектів поблизу Лондона [7]. У такий спосіб молодь заохочується цінувати надані їм пільги на проїзд і залучається до добровільних робіт на благо місцевих громад.

Використання в США. Програма «Жінки, немовлята, діти» (WIC)

Сьогодні в рамках програми «Жінки, немовлята, діти» смарт-картками користується 8,7 млн. громадян. У 2008 р. Конгрес США виділив на реалізацію даного проекту 6,191 млн. доларів [10]. З цих коштів покриваються витрати на управління, адміністрування, закупівлю необхідного обладнання, навчання й експлуатацію системи по всій території.

За цією федеральною програмою вагітним жінкам, породіллям та жінкам, що годують груддю, немовлятам і дітям віком до п'яти років надаються: допомога на придбання продуктів харчування, безкоштовні консультації з питань харчування та направлення до медичних закладів і організацій, що надають соціальні послуги.

Допомога за програмою оцінюється не у грошовому виразі, а як набір продуктів харчування певного обсягу, впорядкований за категоріями та підкатегоріями. У центральній базі даних ведеться облік одержувачів допомоги і придбаних ними продуктів. При здійсненні покупки смарт-картка одержувача соціальної допомоги зчитується на встановленому в магазині терміналі, інформація про придбаний товар передається до центральної бази даних, і після проведення перевірки дається дозвіл чи заборона на здійснення покупки, а запис держателя смарт-картки у базі даних відповідним чином оновлюється.

Поки що одержувачі допомоги можуть придбати за допомогою смарт-карток лише певні харчові продукти в обмеженому обсязі. На наступному етапі розвитку програми планується створити можливість придбання держателями карток на суму допомоги свіжих фруктів та овочів довільної ваги.

Запропоновані нові правила забороняють купляти за рахунок соціальної допомоги такі продукти: свіжі фрукти з додаванням цукру; консервовані фрукти й овочі з додаванням цукру, жиру, олії та солі; білу картоплю; кетчуп та інші приправи, мариновані овочі та оливки; супи; трави і прянощі; їстівні суцвіття тощо.

Сьогодні електронну систему розрахунків програми «Жінки, немовлята, діти» впроваджено у п'яти штатах. У штатах Нью Мексіко, Невада, Техас і Вайомінг система розрахунків функціонує в режимі офлайн, у штаті Мічиган – в режимі онлайн. Штат Вайомінг – єдиний штат, в якому електронну систему розрахунків програми «Жінки, немовлята, діти» впроваджено по всій території штату. У більшості інших штатів для надання допомоги за цією програмою використовуються паперові ваучери та чеки. Зарахування коштів на смарт-картки здійснюється у медичних закладах.

Успішне впровадження смарт-карток в рамках програми «Жінки, немовлята, діти» стало можливим завдяки участі в проекті великих мереж підприємств роздрібною торгівлі, які також одержують вигоди від використання смарт-карток. Оскільки облік інформації про товари, продані держателям смарт-карток, ведеться в електронній формі, розрахунки з магазинами за проданий товар здійснюються з мінімальними затримками.

Касирам більше не потрібно пояснювати, на які саме продукти дозволяється витратити кошти, одержані як допомога за програмою «Жінки, немовлята, діти». Вся процедура одержання коштів з державного бюджету істотно спрощена. Кошти переказуються оперативно, а адміністративні обов'язки стали менш обтяжливими.

Використання в США. Тимчасова допомога малозабезпеченим сім'ям

За цією програмою малозабезпеченим сім'ям надається тимчасова грошова допомога на придбання певних груп товарів, зокрема продуктів харчування, а також талони на харчування.

Впровадження платіжних карток у системі соціальної допомоги дозволило заощадити значні суми бюджетних коштів. У минулому найбільша ефективність спостерігалась на етапі виплати коштів, яка здійснювалася через банківські чеки, оформлені на одержувачів соціальної допомоги. Вартість переказу коштів на рахунок, пов'язаний з картою, близька до нуля, порівняно з вартістю оформлення одного чека, що становить 60 центів. Крім того, перехід на платіжні картки дозволив наполовину скоротити штат центрів підтримки одержувачів соціальної допомоги малозабезпеченим завдяки істотному зменшенню кількості запитів у зв'язку з втратою чеків. Після переходу на платіжні картки скоротилися й масштаби шахрайства і зловживань.

Для впровадження цих програм в США було також створено і застосовано окрему систему електронних платежів. «Електронна система розрахунків» (Electronic benefits transfer, EBT) розробляється спільно з операторами платіжних систем, урядовими органами і підприємствами роздрібною торгівлі, що беруть участь у проєкті.

У деяких невеликих магазинах, особливо у сільській місцевості, може бути відсутня технологічна інфраструктура, необхідна для організації розрахунків за допомогою смарт-карток і передачі даних в електронній формі. Але інвестиції з боку підприємств роздрібною торгівлі можуть бути мінімізовані за рахунок створення інфраструктури системи розрахунків за допомогою смарт-карток «на перспективу». У цьому випадку роздрібним магазинам необхідно зробити одноразову інвестицію – придбати пристрій для зчитування смарт-карток. У майбутньому його можна буде використовувати також для зчитування карт Chip & PIN та e-loyalty і, таким чином, збільшити вигоди [11].

Використання в Росії. Москва

Сьогодні так звана «Соціальна карта москвича» («Социальная карта москвича») надається безкоштовно всім мешканцям Москви, які мають право на соціальну допомогу. За посередництвом цієї карти вони можуть розраховуватися за проїзд у громадському транспорті, а також за фінансові, соціальні та медичні послуги. Карта дозволяє здійснювати розрахунки як в державному, так і в недержавному секторі. На карті міститься інформація про особу держателя, його номер соціального страхування, кількість здійснених поїздок громадським транспортом, реквізити особи як одержувача соціальної допомоги, розміри знижок в оплаті соціальних послуг, коди видів соціальної допомоги, медичні дані та інша інформація. В майбутньому в систему соціальних карт москвичів планується інтегрувати також програми лояльності, можливість оплати розмов з вуличних телефонних автоматів та оплати в кредит проїзду підземним і наземним рейковим транспортом на основі ідентифікаційного номера держателя карти, записаного в пам'яті мікросхеми карти.

Соціальні карти москвичів виготовляються та весь проєкт реалізується компаніями «Розан» і «Банк Москви». Компанія «Розан» є найбільшим російським виробником різноманітних пластикових і паперових карт, а також членом Міжнародної асоціації виробників карт. Соціальні карти характеризуються високим рівнем захисту. Вони унеможливають продаж пільг і знижок стороннім особам на «чорному» ринку, як це траплялося в минулому з традиційними пільговими проїзними квитками, що видавалися студентам та громадянам інших пільгових категорій [12].

Впровадження соціальних карток москвичів почалося з видачі соціальних карток через районні відділи соціальної допомоги. За період до червня 2002 р. соціальні картки були видані майже 30 тис. громадян. Тоді ж почалося здійснення розрахунків за допомогою соціальних карт із зображенням логотипа «Visa Electron». У вересні 2002 р. соціальні карти москвичів почали видавати також учням середніх загальноосвітніх шкіл і студентам вищих навчальних закладів Москви. Сьогодні 2,5 млн. московських пенсіонерів користуються соціальними картами москвичів для безкоштовного проїзду у громадському транспорті, одержання державних пенсій та соціальної допомоги. Загалом право на допомогу від уряду Москви мають 4,5 млн. громадян, з яких 3 млн. одержали соціальні карти вже на початковому етапі впровадження проєкту [13].

Магнітна стрічка на зворотному боці карти дозволяє виконувати фінансові операції з організаціями-партнерами «Банку Москви». У поштових відділеннях «Банк Москви» відкрив пункти виплати пенсій готівкою держателям соціальних карт. У шести районних поліклініках

держателі соціальних карт, застраховані в системі обов'язкового медичного страхування, можуть розрахуватися за медичні послуги за допомогою соціальних карт.

У зв'язку з можливістю використовувати соціальну карту як засіб платежу, яка з'явилася недавно, можна очікувати зростання обсягу фінансових розрахунків за допомогою соціальних карт і приєднання до цієї системи інших банків.

Основною сферою застосування соціальних карт залишається транспорт. Обсяг пам'яті на вбудованому в соціальну карту чипі становить 1 КБ. Пам'ять розділена на сектори, три з яких містять дані, що використовуються програмним забезпеченням на транспорті. В інших секторах записані такі дані:

- Ідентифікаційні дані.
- Дані, що підтверджують право особи на соціальну допомогу та пільги.
- Дані медичного страхування.
- Дані соціального забезпечення.
- Дані про знижки, що надаються підприємствами роздрібної торгівлі.

Проект реалізується з такими цілями:

- регулювання надання соціальної допомоги і пільг жителям Москви;
- забезпечення технічної можливості використання карток в режимі офлайн і сприяння розширенню кола підприємств роздрібної торгівлі-учасників проекту;
- вдосконалення контролю та обліку в системі соціальної допомоги і пільг;
- використання технологій смарт-карток для реалізації державних програм соціальної допомоги;
- створення єдиного електронного реєстру одержувачів державної соціальної допомоги.

Головними спонсорами спільного проекту соціальних карт москвичів є Уряд Москви і Банк Москви. Інші учасники проекту:

- Управління соціальної допомоги міста Москви.
- Московський метрополітен.
- Залізничне управління міста Москви.
- Фонд обов'язкового медичного страхування міста Москви.
- Управління економічної політики і розвитку міста Москви.
- Управління споживчого ринку і послуг міста Москви.
- Компанія Visa.
- Державне унітарне підприємство міста Москви «Московський соціальний реєстр».

Створення системи соціальних карт має вдосконалити та оптимізувати систему доступу до інформації про соціальну допомогу і пільги, надані жителям Москви. Доступність такої інформації здешевить і спростить підготовку бюджету, проведення аналізу і прогнозування соціально-економічних процесів у Москві. Уряд Москви отримає можливість здійснювати

моніторинг з перерахування коштів організаціям, що надають соціальну допомогу і пільги. Поліпшиться якість послуг, а процес інтегрування ресурсів, що використовуються для надання соціальної допомоги і пільг, буде автоматизовано [14].

Різні джерела оцінюють проект «Соціальна картка москвича» і як збитковий, і як успішний. Однак в 2010 р. російські урядовці почали оприлюднювати плани щодо впровадження електронних карток на всій території Російської Федерації, а також щодо переходу від СЕК та електронних проїзних до більш масштабного застосування – електронного паспорта.

Використання в Росії. Санкт-Петербург

З травня 2005 р. банк «Санкт-Петербург» та керівництво міста запровадили СЕК «Дитяча» та «Дошкільна», які слугують для нарахування грошової допомоги по догляду за дитиною, а також для придбання зі знижкою товарів дитячого асортименту і дитячого харчування в торговельних центрах, які беруть участь в проекті. Реалізація компенсаційних виплат на основі електронних карт гарантує цільове використання коштів. Крім того, картка має всі функціональні можливості банківської карти, її можна використовувати в системі Internet-banking, а на залишок коштів на картковому рахунку щомісячно нараховується прибуток за річною процентною ставкою.

В Санкт-Петербурзі також планують запровадити міську соціальну карту за прикладом Москви.

Використання в Росії. Челябінськ

В червні 2002 р. російська платіжна система «Золота корона» спільно з «Челябінвестбанком» та «Челябміськтрансом» почали реалізацію проекту «Соціальна картка челябінця». Облік послуг з пасажирських перевезень жителів Челябінська, які мають право на пільги, повністю виконується через СЕК. Жителі отримують картки в спеціалізованому центрі, а громадський транспорт, у свою чергу, забезпечений спеціальними терміналами для зчитування інформації з карток. «Соціальна картка челябінця» має кілька додатків:

1. Транспортний – дозволяє використовувати СЕК як єдиний уніфікований документ, що дає право на пільговий проїзд в пасажирському транспорті загального користування. Ця картка заміняє цілу низку документів, які пред'являють в транспорті: пенсійне посвідчення, шкільний квиток, посвідчення пільговиків за професійною ознакою, різноманітні довідки, тощо.
2. Комунальний – забезпечує можливість отримання та обліку субсидій на оплату ЖКП.
3. Медичний – може бути використаний для отримання та обліку субсидій на оплату медичних послуг і придбання ліків.
4. Соціальний – використовується для нарахування та обліку отримання пенсій та інших соціальних виплат.
5. Банківський – «Соціальна картка челябінця» є повноцінною картою системи «Золота корона», що дає можливість отримання заробітної платні, субсидій, стипендій, тощо, а також виконання безготівкових розрахунків в системі роздрібної торгівлі, отримання знижок при оплаті товарів і послуг в магазинах міста, торговельно-сервісної мережі, АЗС і т.д.

На сьогодні в Челябінську емітовано більше 135 тис. карток, щомісячно реєструється 2,7 млн. проїздів у міському громадському транспорті, 1 200 транспортних одиниць (трамваї, тролейбуси, автобуси) обладнано безконтактними терміналами.

З 2005 р. Челябінською Міською Думою встановлено новий порядок компенсації витрат на перевезення пасажирів пільгових категорій, який базується на фактичному обліку здійснених перевезень.

З 2007 р. система «Золота корона» та банк «Челіндбанк» розпочали випуск транспортно-банківських карток – банківських карток, які одночасно можуть бути застосовані для оплати проїзду в громадському транспорті.

Використання в Росії. Новосибірськ

З листопада 2006 р. в Новосибірську розпочато використання електронних карток для оплати проїзду в громадському транспорті студентів і школярів. За розпорядженням мера міста в обіг введено «Студентську карту» та «Карту школяра», які надають 50% знижку на оплату проїзду на всьому муніципальному транспорті, а також на деяких комерційних маршрутах. Для зчитування оплати проїзду з карток транспортні кондуктори отримали мобільні термінали.

Учасниками проекту стали: оператор і організатор обслуговування пасажирів Новосибірська «Пасажиртрансснаб», департамент транспорту мерії Новосибірська і платіжна система «Золота корона», яка була відповідальною за організацію та розробку проекту.

«Соціальна карта» жителя Новосибірська введена в обіг в січні 2007 р. Картка є персоніфікованою. Власники карток отримують право на безлімітний проїзд в міському пасажирському транспорті: метро, автобусах, тролейбусах, трамваях, а також на автобусах приватних підприємців, які уклали з мерією договори щодо виконання соціального замовлення.

Використання в Росії. Астрахань

Проект Ощадбанку («Сбербанка») Росії «Соціальна карта астраханської області» (СКАО) було запущено в квітні 2009 р. СЕК, що має фотографію власника зі зворотного боку, видається безкоштовно кожному жителю регіону, якій має право на пільги, та є персональним інструментом для автоматизованого підтвердження прав на отримання пільг і обліку їх фактичного використання.

Усього в Астраханській області (станом на листопад 2009 р.) проживає більше 300 тис. пільговиків (56% з них є сім'ями з дітьми, 44% – пільговики пенсійного віку). Їм виплачується 55 видів різних грошових компенсацій. З моменту запуску проекту СКАО до кінця 2009 р. держателями СЕК стали близько 80 тис. жителів обласного центру, серед яких пільговики та студенти ВНЗ.

Особливістю проекту є поєднання соціальних і платіжних додатків на одному чипі смарт-картки, використання карти одночасно для посвідчення особи та для підтвердження посадки. Можливості застосування СКАО:

- Посвідчення особи.
- Соціальний захист і зайнятість населення, в т.ч.: соціальне страхування, монетизація пільг, соціальні виплати, інформування про вакансії, терміни дії та розміри виплат з безробіття, тощо.

- Охорона здоров'я, в т.ч.: ідентифікація пільговики / пацієнта, отримання пільгових ліків, інформування про пільги, черги на операції, наявність засобів в аптеках, тощо.
- Освіта, в т.ч.: читацький квиток у громадських бібліотеках, контроль доступу до навчальних закладів, оплата харчування, тощо.
- Платіжний інструмент безготівкового обслуговування (Ощадбанк РФ), в т.ч.: дисконт і оплата послуг; безготівковий переказ коштів; платежі третім особам; оплата послуг ЖКП, телефонних послуг, податків, тощо; перенесення коштів до вкладів; внесення та зняття готівки з рахунку; інформування про стан банківського рахунку і т. ін.
- Транспорт (проїзний квиток).
- Інформування населення.

На першому етапі проекту розроблено програмно-апаратний комплекс «Реєстр соціальних карт», організовані пункти прийому заяв та видачі карток. Надалі до проекту поступово включені різноманітні додатки: медичний, соціальний, транспортний, тощо.

Оформити і отримати соціальну картку можна в філіалах Ощадбанка РФ за направленням обласного державного управління «Центр зайнятості населення Астраханської області». На базі управлінь міністерства соціального розвитку і праці встановлене технічне обладнання (інформаційні термінали, банкомати), діють консультаційні пункти, пункти прийому заяв та видачі карт. За посередництвом органів соціального розвитку (станом на квітень 2010 р.) оформлено 12% соціальних карт, причому за посередництвом Ощадбанку картки видано 83 тис. осіб.

Ключові учасники проекту «Соціальна карта Астраханської області»:

- Міністерство ЖКГ;
- Міністерство охорони здоров'я;
- Міністерство соціального захисту населення;
- Міністерство транспорту;
- Агенція зайнятості населення;
- Пенсійний фонд;
- Адміністрація суб'єкта РФ.

Переважну частину витрат з реалізації проекту взяв на себе Ощадбанк РФ. Станом на кінець серпня 2009 р. загальна вартість проекту склала 240 млн. руб. За попередніми оцінками проект окупиться за 5 років. Загалом в рамках проекту заплановано випуск 350 тис. карток. За словами заступника голови уряду РФ Сергія Собяніна, загалом економічний ефект від запровадження проекту складе 1 млрд. руб.

Використання в Росії. Псков

Залучившись досвідом впровадження СЕК в Астраханській області та республіці Башкортостан, влада Псковської області розробила проект «Соціальна картка» для впровадження на території Псковської області в 2010 р. Доступні пільговикам додатки включають в себе весь спектр банківських і соціальних послуг, зокрема пенсійні та освітні, коли картка може одночасно використовуватись як перепустка до будівлі ВНЗ, читацький квиток, засіб доступу до мережі Інтернет і для оплати транспортних послуг за посередництвом електронного терміналу. Картки також планується використовувати для отримання медичних послуг.

До задач, які мають виконуватись за посередництвом «Соціальної картки» Псковської області, відносяться:

- нарахування всіх видів грошових соціальних виплат населенню: субсидій на оплату ЖКП, компенсаційних виплат, пенсій та інших виплат з Пенсійного фонду РФ, тощо (Соціальний додаток);
- оплата проїзду, облік наданих транспортних пільг (Транспортний додаток);
- можливість безготівкової оплати товарів і послуг в торговельних точках, забезпечених терміналами. Можливість безготівкової оплати послуг ЖКП за посередництвом банкоматів (Банківський додаток);
- надання соціальних знижок у сфері організації торгівлі та громадських послуг (Дисконтний додаток);
- облік наданих пільг і видачі ліків за програмами додаткового медичного забезпечення, обов'язкового медичного страхування (Медичний додаток);
- використання соціальної карти в якості інструменту доступу до інформації про стан особового накопичувального рахунку в інформаційній системі Пенсійного фонду РФ (Пенсійний додаток).

Учасниками системи є громадяни-держателі СЕК, органи державної влади Псковської області, органи місцевого самоврядування, територіальні підрозділи та підвідомчі управління цих органів, територіальні управління державних позабюджетних фондів (Пенсійний фонд РФ, Федеральний фонд обов'язкового медичного страхування, Федеральний фонд соціального страхування РФ), управління «Пошта Росії», а також кредитно-фінансові установи (банки), підприємства та організації, що надають різноманітні послуги громадянам з урахуванням належних мір соціальної підтримки.

У цих «соціальних карток» є кілька особливостей порівняно зі звичайними пластиковими картками. Крім ПІН-коду, паролем доступу до банківського рахунку може бути відбиток пальця. Така технологія ідентифікації клієнта за посередництвом біометричних даних вперше застосована в Росії. Працювати з картою, зокрема змінювати функціональне наповнення, включаючи різноманітні поза-банківські додатки, що потрібні її власнику, можна віддалено, в т.ч. за посередництвом пристроїв самообслуговування Ощадбанку Росії.

Використання в Республіці Башкортостан

В серпні 2006 р. за розпорядженням Уряду Республіки Башкортостан розпочато експеримент з впровадження на території Республіки єдиної автоматизованої обліково-платіжної системи для обліку наданих пільг, субсидій та громадських послуг за посередництвом банківських карток

платіжної системи MasterCard «Соціальна карта Башкортостану» («Социальная карта Башкортостана»).

Картки, що виготовлені в співпраці з банком «Уралсиббанк», стали лауреатами міжнародних конкурсів OSCARDS 2009 (Париж) та Cards and Payments Europe Awards 2010 (Мадрид). На СЕК розміщено: електронний чіп, банківський номер картки, ім'я держателя картки, номер соціальної карти (планується додатково розмістити ідентифікаційний номер); на зворотному боці: фотографія держателя, його П.І.Б. та місце проживання, штриховий код з серією та номером СЕК, підпис держателя картки, магнітна смуга з банківським додатком.

Проект покликаний вирішити такі задачі в різних сферах соціальної підтримки та обслуговування громадян:

- Медичний додаток:
 - облік надання пільг і безкоштовних ліків за програмами додаткового медичного забезпечення та обов'язкового медичного страхування;
 - запис на СЕК в медичних установах, зберігання та оперативне представлення інформації, що може бути використана при наданні термінової медичної допомоги;
 - підтвердження права держателя карти на отримання пільгових лікарських засобів; збір і централізована обробка інформації щодо наданих ліків і медичних послуг;
 - організація взаєморозрахунків між фармацевтичними організаціями, лікарськими установами та Територіальним фондом обов'язкового медичного страхування.
- Транспортний додаток:
 - облік надання пільг на проїзд у громадському транспорті;
 - оплата та облік кількості поїздок у громадському транспорті з використанням готівки чи безконтактних смарт-карток (проїзних), зокрема СЕК;
 - надання звітності та організація розрахунків щодо перевезення громадян, в т.ч. на пільгових умовах, між Міністерством транспорту і організаціями, що надають послуги.
- Соціальний та пенсійний додаток:
 - адресне надання грошових соціальних виплат населенню (субсидій на ЖКП, пенсій, компенсаційних виплат, тощо);
 - оплата ЖКП;
 - використання СЕК як засобу отримання інформації щодо стану особового накопичувального рахунку в інформаційній системі Пенсійного фонду РФ.
- Податковий додаток:
 - головна особливість – надання інформації щодо поточних податкових зобов'язань (транспортний, на власність, земельний, на прибуток) та сплата податків за посередництвом картки.

- Інші задачі:
 - підвищення ефективності надання та обліку пільг, а також якості наданих послуг;
 - надання держателям карток знижок в сфері організації торгівлі та послуг населенню.

Основні елементи автоматизованої інформаційної системи «Соціальна карта Башкортостану»:

- Соціальний реєстр населення – державний інформаційний ресурс, що являє собою територіально розподілені бази даних, які містять інформацію про пільговиків. Формування та ведення реєстру населення виконують повноважні органи державної влади Республіки Башкортостан.
- Реєстр соціальних карток – державний інформаційний ресурс, що містить інформацію про видані СЕК і особову інформацію про їх держателів. Формування та ведення реєстру карток виконує організація, уповноважена органами державної влади Республіки Башкортостан. Користувачами реєстру карток є органи, що виконують облік наданих заходів соціальної підтримки та контроль використаних бюджетних коштів.
- Бази даних щодо наданих заходів соціальної підтримки – державні інформаційні ресурси, що містять дані про пільги, фактично надані держателям СЕК. Формування баз даних виконується на базі отриманої від державних установ і організацій інформації щодо наданих держателям СЕК пільг.
- Інфраструктура обслуговування «Соціальних карт Республіки Башкортостан» – сукупність периферійних програмно-технічних засобів організацій, що приймають СЕК, які забезпечують надання громадянам різноманітних пільг і послуг з використанням картки.

При наданні соціальних послуг:

- 1) держатель картки звертається до банківських чи обслуговуючих організацій, послуги яких підпадають під виконання додатків СЕК;
- 2) ці організації звітують щодо наданих держателю картки послуг до бази даних наданих послуг;
- 3) відомства державного управління (Міністерство будівництва, архітектури та транспорту; страхові компанії; Територіальний фонд обов'язкового медичного страхування; Міністерство охорони здоров'я Республіки Башкортостан; фармацевтичне управління, тощо) надають компенсацію збитків за пільгові товари і послуги.

Пілотні впровадження:

Транспортний додаток в м. Бірськ – станом на початок 2007 р.: встановлено Пункт прийому заявок і видачі СЕК (ППВ), випущено 691 карту, обладнано терміналами 13 міських і 9 приміських автобусів, зареєстровано 14,1 тис. поїздок з використанням «Соціальної карти Башкортостану».

Медичний додаток в с. м. т. Чишми та Чишминському районі – на початок 2007 р.: організовано ППВ у приміщенні Центральної лікарні, випущено 1 961 картку, ведеться автоматизований облік відвідань медичних закладів, наданих медичних послуг і пільгових рецептів.

З березня 2007 р. пілотні проекти поширено на міста Кумертау і Стерлітамак, де випробовується одночасне застосування транспортного та медичного додатків.

II. Досвід України

Пошук шляхів вирішення проблеми обліку надання соціальних пільг в Україні ведеться ще з 2003р., коли Кабінет Міністрів (КМ) ухвалив рішення про створення «Єдиного державного автоматизованого реєстру осіб, які мають право на пільги» (ЄДАРП) – автоматизованого банку даних, що має забезпечити загальнодержавний облік пільговиків. До Реєстру має бути включена наступна інформація про пільговика: загальні відомості – прізвище, ім'я та по-батькові, дата народження, ідентифікаційний номер, реквізити паспорта та документа, що підтверджує право на пільги, адреса зареєстрованого (за рішенням органів місцевого самоврядування – фактичного) місця проживання, склад сім'ї, характеристика житла, категорія пільговика, перелік пільг, на які він має право, а також інформація про те, якими пільгами він дійсно користується.

На сьогодні в ЄДАРП обліковуються особи близько 80 пільгових категорій, які мають право на пільги за соціальною ознакою згідно з понад 20 законами України. Станом на 1 лютого 2010 р. на обліку в ЄДАРП перебуває близько 13,2 млн. осіб, що складає 28,7% від загальної чисельності населення (46,0 млн.).

Найчисельнішими категоріями серед них є пенсіонери за віком (10,6 млн. осіб), діти війни (5,8 млн. осіб), ветерани праці (4,6 млн. осіб), ветерани війни (2,6 млн. осіб), постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи (1,9 млн. осіб), інваліди (1,6 млн. осіб). Частина облікованих осіб мають право на пільги одночасно за декількома законами. Наприклад, особа може бути і учасником війни, і дитиною війни, і ветераном праці, і інвалідом тощо.

Інформація, зібрана в Реєстрі, підтримується в актуальному стані. Розроблене програмне забезпечення дозволяє здійснювати на місцевому рівні завантаження в ЄДАРП інформації постачальників послуг та її автоматизовану звірку з даними Реєстру. За результатами такої звірки приймається рішення про відшкодування підприємству витрат за надані пільги окремим категоріям громадян, що забезпечує цільове використання бюджетних коштів.

Однак запровадження ЄДАРП не вирішує питання обліку фактично використаних пільг у повній мірі. В 2006 р. КМ ухвалив постанову про створення Міжвідомчої комісії для вивчення необхідних умов впровадження комп'ютеризованої системи «Картка обліку соціальних пільг». Розробка моделі СЕК була запланована як один з основних напрямів вдосконалення надання соціальної допомоги населенню [1]. Основним завданням комісії було розв'язання проблеми обліку пільг з використанням сучасних інформаційних технологій. Для цього ж у січні 2007 р. переважно з представників Міністерства транспорту і зв'язку України було сформовано тимчасову науково-дослідну групу, і певні її напрацювання цілком доцільно взяти до уваги при розробці рекомендацій щодо впровадження СЕК в Україні. Зокрема, група окреслила основні задачі та цілі впровадження СЕК, дослідила технологічні можливості виготовлення карток, що забезпечували б всі потреби виробників і користувачів, а також провела аналіз прикладів

впровадження автоматизованого обліку пільг в містах України: в Одесі, Дніпродзержинську, Києві тощо.

Активну участь в розробці технологій для впровадження СЕК взяв Національний банк України. Він створив Національну систему масових електронних платежів (НСМЕП), на базі технології якої проведено кілька пілотних впроваджень електронних карток.

2010 р. хід розробки реформи обліку і надання пільг кардинально змінився. Постанову КМ про створення робочої групи з розробки «Карти обліку соціальних пільг» скасовано іншою Постановою № 397 від 2 червня 2010 р., а роботу з вдосконалення системи надання пільг передано робочій групі «Реформи соціальної сфери і підвищення якості життя» Комітету з економічних реформ при президентові України, затвердженій 22 березня 2010 р. Засідання цієї робочої групи щодо «Реформи соціальних пільг» завершилось наступними висновками та рекомендаціями:

- ЄДАРП є досі неповним: до нього не внесено дані про найбільшу частину пільговиків – пенсіонерів, а також про осіб, які мають право на пільги за професійною ознакою;
- інформація, внесена до реєстру, може дублюватися, оскільки він не є персоніфікованим, а деякі особи мають право на декілька видів пільг одночасно, тож дані про них можуть бути внесені кілька разів;

При цьому в звітах Міжвідомчої комісії йдеться про те, що станом на 1 січня 2007 р. до ЄДАРП повністю внесено дані про 18,8 млн. пільговиків України, а за постановою КМ (№ 117 від 29 січня 2003 р.) дані мають бути персоніфікованими, тобто в разі, коли одна особа має право на декілька видів пільг, вся інформація міститься в одному записі про цю особу.

- основними рекомендаціями робочої групи щодо покращення обліку надання пільг є: скорочення надання пільг в натуральному вигляді, повна їх монетизація та надання їх тільки найбільш економічно незахищеним верствам населення.

За висновками фахівців Тимчасової науково-дослідної групи з аналізу передумов впровадження СЕК, запровадження на всій території держави єдиної технології автоматизованого обліку надання соціальної допомоги та пільг з використанням СЕК здатне не тільки розв'язати проблеми з відшкодуванням витрат підприємствам, що надають послуги на пільгових умовах, зокрема при міжрегіональних взаєморозрахунках, але й створити основу для подальшої монетизації пільг.

В декількох містах України вже було здійснено проекти з впровадження соціальних електронних карт. Досвід Дніпродзержинська, Одеси, Харкова та Києва описано нижче. Декілька проектів, як-от впровадження СЕК в м. Дніпропетровську чи проект Федерації профспілок України, зупинено на початкових стадіях через брак фінансування.

1. Цілі та основні учасники впровадження соціальних електронних карток в Україні

Цілі впровадження СЕК:

1. Підвищення ефективності використання бюджетних коштів та спрямування пільг тим особам, які ними дійсно користуються.
2. Підвищення ефективності роботи державних та комунальних підприємств, які надають послуги пільговим категоріям громадян, і створення прозорої системи їх взаємодії з

органами державного управління на основі обміну достовірною інформацією про реальні обсяги наданих послуг.

3. Забезпечення принципу соціальної справедливості при наданні послуг пільговим категоріям громадян, забезпечення високої якості таких послуг завдяки створенню єдиного уніфікованого механізму надання адресної соціальної допомоги.

Сторони, що мають взяти участь у впровадженні СЕК

Органи державного управління України та Автономної республіки Крим, а також інші організації державної та приватної форм власності, які беруть участь у наданні коштів чи послуг пільговим категоріям населення:

- Міністерство праці та соціальної політики, а також регіональні управління праці та соціального захисту населення;
- Міністерство транспорту і зв'язку, а також управління організацій державної, комунальної та приватної власності, які надають транспортні послуги і послуги зв'язку;
- Міністерства ЖКП, палива та енергетики, регіональні управління з питань житлово-комунального та паливно-енергетичного забезпечення населення;
- Міністерство освіти і науки та Міністерство охорони здоров'я, а також місцеві управління освіти і науки та охорони здоров'я, аптечні установи державної та приватної власності;
- Міністерство аграрної політики, а також підприємства торгівлі державної та приватної власності;
- Міністерство фінансів, Національний банк України, Ощадбанк та управління комерційних банків, а також компанія Visa.

Оскільки міжнародний досвід свідчить про те, що подібні проекти варто будувати на використанні наявних банківських технологій, для зменшення витрат на виробництво та емісію електронних карток, крім Національного та Ощадного банків України, необхідно залучити комерційні банки, які вже охоче співпрацюють в пенсійних програмах: Правекс-Банк, Родовід банк, Банк «Аркада», Кредитпромбанк, Банк Хрещатик, ПроКредит Банк, Брокбізнесбанк та інші. За повідомленням Національного банку, впродовж 10 років розвитку карткових платіжних систем на території України банки побудували досить велику мережу обслуговування платіжних карток; на сьогодні емітовано понад 32 млн. платіжних карток, встановлено близько 15 тис. банкоматів та понад 62 тис. платіжних терміналів.

Крім того, для виробництва багатофункціональних карт, зчитувальних пристроїв для них та електронної мережі передачі даних можна залучити до роботи підприємства з розробки інформаційних технологій. Серед претендентів слід розглянути, наприклад:

- консорціум «Астек», який розробив проект «Соціальна картка» для автоматизації надання та обліку пільг в різних сферах господарства. До складу консорціуму, серед інших, входить ТОВ «Кард-сістемс» – розробник системи електронної оплати проїзду в київському метрополітені;
- ТОВ «Телекарт-Прилад», учасник розробки проекту «Міська карта» в м. Одеса, яка в 2005 р. використовувалась для оплати проїзду в міському транспорті та отримання

грошових дотацій на придбання ліків, хлібобулочних виробів, оплати ЖКП, а також для обліку надання гарячого харчування певним категоріям громадян;

- компанію «Універсальні інформаційні технології», яка розробила проект «Соціальна картка» для впровадження автоматизованих обліково-платіжних систем на основі персоніфікованих електронних пластикових карт в містах України та брала участь в розробці «Соціальної картки киянина»;
- ЗАТ «Промзв'язок» м. Київ, яке є одним з найбільших виробників смарт-карток в Україні та брало участь у впровадженні системи обліку перевезення пільгових категорій громадян м. Дніпродзержинськ «Соціальна картка».

2. Проекти з впровадження СЕК в регіонах України

Дніпродзержинськ

Програма «Соціальна картка» була впроваджена в м. Дніпродзержинськ Дніпропетровської області рішенням міської ради 11 грудня 2006 р. На початок експерименту кількість пільговиків становила понад 63 тис. осіб. На проведення експерименту з обласного бюджету протягом 2005-2006 рр. витрачено 1 млн. 112 тис. грн.

Основні завдання програми – забезпечення якісного надання пільг населенню відповідно до чинного законодавства та визначення обсягу пасажирських перевезень пільгових категорій населення. Очікуваний результат програми – підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на надання громадянам транспортних пільг.

Громадяни отримали в користування безконтактні електронні пластикові картки для забезпечення свого права на пільговий проїзд в міському громадському транспорті. В рамках експерименту було розроблено спеціалізоване програмне забезпечення для центру емісії карт, пунктів збору транзакцій, терміналів кондукторів, створено технологічну інфраструктуру електронного обліку пільгових перевезень в місті: змонтовано та налагоджено обладнання в транспортному підприємстві КП «Трамвай» та управлінні соціального захисту населення міської ради.

Контроль права на безоплатний проїзд у громадському транспорті здійснювався кондукторами, які були оснащені переносними (ручними) терміналами для обробки безконтактних карток користувачів. При проїзді в транспорті пільговик разом з документом, що підтверджує право на одержання пільг, пред'являв свою «Соціальну картку» кондукторові. За допомогою ручного терміналу відповідно до інформації, що записана в пам'яті картки, кондуктор міг оперативно перевірити приналежність картки даному користувачеві та зафіксувати в пам'яті терміналу факт надання послуг з безоплатного проїзду у громадському транспорті. В кінці кожного дня дані з терміналів вводилися в єдину базу даних для подальшого узагальнення та аналізу.

Дані обліку фактичних перевезень міським електричним транспортом м. Дніпродзержинськ (з баз даних транзакцій) за 2007 р. показали, що:

- середньорічна кількість поїздок на 1 пільговика становить 37,4 рази;
- середньорічна кількість поїздок на 1 пільговика за добу складає 0,1 раз;
- розподіл середньорічної кількості поїздок за 1 день є таким:
 - до 1 поїздки здійснюють 99,50% осіб, які мають право на пільги;

- від 1 до 2 поїздок – 0,49% осіб;
- від 2 до 3 поїздок – 0,01% осіб.

В доповіді науково-дослідної групи міжвідомчої комісії «Картка обліку соціальних пільг» зазначено, що впровадження електронного обліку фактичних пільгових перевезень у м. Дніпродзержинську з 15 грудня 2006 р. по 15 січня 2007 р. на трамвайному маршруті з найбільшим пасажиропотоком забезпечило облік перевезень громадян, які користуються міським транспортом, що дозволило зменшити потребу в коштах на ці цілі в 11,6 разів.

Проте, на жаль, отримати у повному обсязі достовірний облік фактичних перевезень пасажирів пільгових категорій у транспорті в ході проведення експерименту виявилось неможливим з різних причин.

Основна причина – це відсутність можливості забезпечення СЕК для всіх пільговиків, які користуються міським транспортом Дніпродзержинська: мешканців передмістя, які працюють на підприємствах міста; гостей міста, які мають право на пільговий проїзд, тощо.

Крім того, у зв'язку з тим, що використання «Соціальної картки» не було обов'язковим, частина пільговиків відмовлялись їх отримувати або надавати кондуктору.

В ході експерименту виявилось, що обсяги пільгових пасажирських перевезень були істотно менші за очікувані, але через обмежене охоплення населення експериментом його результати були визнані ненадійними.

Одеса

Впровадження проекту «Міська карта» в м. Одеса було розпочато 1 лютого 2005 р. Експеримент передбачав безготівкову оплату проїзду в електротранспорті (на першому етапі); для студентів та учнів планувалося запровадити спеціальні електронні проїзні квитки. Однією зі складових проекту «Міська карта» була система «Соціальна картка одесита» – введення безготівкових розрахунків при наданні пільгових та соціальних послуг.

Пільгові картки надавалися громадянам Одеси з січня 2006 р. по червень 2006 р.; готувалося рішення щодо проїзду іногородніх пільговиків. Цілями проекту були:

1. Облік пільговиків, які фактично користуються правом безкоштовного проїзду в громадському транспорті (право на такі пільги мали 280 тис. осіб).
2. Надання окремим категоріям одержувачів:
 - щомісячної адресної грошової допомоги на забезпечення гарячим харчуванням (на 22 дні з вартістю одного обіду 7,05 грн.);
 - щомісячної адресної грошової допомоги на оплату житлово-комунальних послуг та палива;
 - щоквартальної адресної грошової допомоги на придбання ліків (25 грн. на квартал);
 - адресної щомісячної дотації на придбання хлібобулочних виробів (10 покупок на місяць зі знижкою 90 коп. на 1 кг хліба).

Проте розроблена система розрахунків за надання послуг з перевезення пасажирів міським електротранспортом на основі обліку пільг з використанням СЕК виявилася недосконалою, і відповідне рішення виконавчого комітету Одеської міської ради було скасовано.

Однак з 2008 р. розпорядженням міського голови м. Одеса проект «Соціальна картка одесита», що забезпечує виконання лише 2-ї з початкових цілей, було продовжено. Фінансування пільгових послуг здійснюється з міського бюджету. Залишок коштів, з будь-яких причин не використаних протягом певного місяця, на початку наступного місяця повертається в бюджет.

Станом на 2 червня 2008 р. СЕК користувалися 28 тис. осіб. На реалізацію проекту «Соціальна картка одесита» з місцевого бюджету передбачалося виділити 9,6 млн. грн. За квітень-травень 2008 р. використано було 808,3 тис. грн.

«Соціальні картки одесита» не набули популярності серед громадян через низку обмежень, найбільшими з яких були:

- Обмежений перелік пільг, що надавалися за допомогою карток і малий вартісний еквівалент пільг, тому що експеримент поширювався лише на пільги, що фінансуються з місцевого бюджету.
- Неможливість скористатися за допомогою карток пільгами на проїзд у громадському транспорті, що істотно зменшувало їх привабливість.

Як наслідок, громадяни брали участь в експерименті вкрай неохоче – на першу пропозицію одержувати картки відгукнулися лише 20% пільговиків. Проте надання адресних дотацій на «Соціальну картку одесита» продовжується і в 2010 р. Зокрема, з бюджету міста виділено 8,8 млн. грн. на надання дотацій на придбання хлібобулочних виробів для 35 тис. осіб; 10,3 млн. грн. на адресну грошову допомогу з оплати житлово-комунальних послуг для 3,7 тис. осіб. Середній розмір середньомісячної дотації на придбання хліба становить 21 грн., а середній розмір грошової допомоги на оплату ЖКП – 232 грн.

Київ

З 1 травня 2009 р. в столиці планувалося проведення експерименту «Соціальна картка киянина». Планувалося, що СЕК зможуть використовуватися як посвідчення особи власника та забезпечать надання різних видів пільг (безкоштовного перевезення, знижок в соціальних магазинах), а також оплату послуг ЖКП і соціального таксі, безкоштовне відвідання музеїв, театрів, тощо. Експеримент не здійснено за браком коштів.

Тим не менше, з 1 січня 2011 р. всім киянам, які мають право на пільги, планується роздати СЕК. Решта киян зможуть користуватися електронними засобами оплати проїзду, поповнити рахунок яких можна буде через популярні та широко розповсюджені платіжні термінали, а засоби громадського транспорту буде обладнано зчитувальними терміналами.

В 2003 р. в київському метро розпочалася дослідна експлуатація системи електронної оплати проїзду на основі використання безконтактних карток. На сьогоднішній день систему запроваджено на всіх станціях київського метрополітену. З лютого 2009 р. впроваджено нову систему – «Індексція проходів пільгових категорій пасажирів». Впровадження системи дало позитивні результати, зокрема, лише упродовж тижня з 20 лютого 2009 р. по 26 лютого 2009 р. було вилучено 123 студентських проїзних у осіб, які не мали права користуватися цими квитками. Питання надання карток для безоплатного проїзду пільгових категорій городян перебуває на стадії планування.

Харків

З 2007 р. в метрополітені м. Харків введено систему безконтактних карток для оплати проїзду. З початку 2010 р. спільно з банком «ПриватБанк» Харківський метрополітен запровадив безкоштовні картки для проходу 14 категорій пільговиків, які мають право безкоштовного проїзду в метрополітені.

Спеціально для пільгового контингенту (пенсіонерів, ветеранів війни та праці, інвалідів дитинства та інших соціально незахищених категорій громадян, які мають право на безкоштовний проїзд у метрополітені) був розроблений новий пластиковий продукт – своєрідна перепустка в метрополітен на базі банківської платіжної карти. Такі картки містять персональну інформацію про пільговика і можуть використовуватись в різних сферах соціальної допомоги. До 1 червня 2010 р. всі «Соціальні картки» планувалося вручити їх власникам.

Мета проекту – створити максимально зручні умови і для споживачів пільгової послуги, і для співробітників метрополітену. Автоматизація пропуску має істотно підвищити якість і рівень обслуговування пільгового контингенту, звільнити вестибюлі метрополітену, особливо у «години пік». Крім того, соціальна карта дозволить вести чіткий контроль кількості поїздок кожного пільговика.

Станом на травень 2010 р. метрополітеном м. Харків щоденно користується 60-100 тис. пільговиків, що здійснюють в середньому по 2 поїздки на день. Станом на травень 2010 р. було видано близько 150 тис. пільгових карток з числа заявлених 170 тисяч.

Мета проекту щодо звільнення вестибюлів метрополітену і зменшення кількості робочих місць контролерів метро наразі не виправдалася. Ситуація є досить напруженою та негативно сприймається населенням. Службові входи до станцій, якими раніше користувались особи пільгових категорій, закрито, на входах до станцій утворилися значні черги через запис вручну до паперового реєстру даних про особу та посвідчення, що дає право на пільги:

- місцевих пільговиків, які ще не встигли чи не бажають отримувати електронну картку,
- приїжджих пільговиків для обліку здійснення права всіх пільговиків на безкоштовний проїзд.

Все це створює незручності як для самих пільговиків, так і для решти пасажирів метрополітену.

3. Оцінка витрат і економії коштів бюджету внаслідок запровадження СЕК

За попередньою оцінкою, що базується на порівнянні видатків з Державного бюджету України на компенсацію пільг та грошового еквівалента пільг, отриманих населенням і вказаних в обстеженні умов життя домогосподарств (ОУЖД) 2008 р., запровадження СЕК дозволить зекономити до 30% бюджетних коштів, що виділяються на компенсацію вартості наданих пільгових послуг. Проміжні результати цих розрахунків наведено в табл. 2.

Таблиця 2. Оцінка економії коштів бюджету (млн. грн., 2008 рік)

Види пільг	Видатки державного бюджету	Фактичне споживання послуг особами, що мають право на пільги (на основі ОУЖД)	Потенційна економія
Безкоштовний та зі знижкою проїзд в громадському транспорті	1 069	892	177
Пільги на оплату ЖКП та електроенергії	4 248	2 927	1 320
Пільги на послуги зв'язку	200	99	101
Загалом	5 517	3 918	1 599

Джерело: Казначейство, ОУЖД 2008 р. Оцінка CASE Україна

Результати приблизної оцінки розрахункових витрат на технічне забезпечення проекту наведені в табл. 3. Вартість певних одиниць необхідного устаткування може варіювати залежно від типу пристрою.

Таблиця 3. Оцінка витрат на реалізацію впровадження СЕК на території України

Джерело витрат	Вартість, грн.
Безконтактна чіп-карта, 1 одиниця без запису інформації (пам'ять картки від 1 КБ до кількох десятків МБ, очікуваний строк дії – 3 роки)	12-40
Прилад для зчитування / запису інформації (термінал)	700 – 20 000
Центральна комп'ютерна система	3 млн.
Центральний сервер бази даних	500 тис.
Комп'ютерна система для 1 депо транспортних засобів	300 тис.
Мережеве обладнання (на 1 депо) для синхронізації приладів на транспортних засобах з комп'ютерними системами на депо	40 тис.
Розробка програмного забезпечення	4 млн.
Адміністрування реалізації проекту	2 млн.
Навчання персоналу	500 тис.
Підготовка документації	500 тис.

Джерело: оцінки CASE Україна

4. Труднощі, пов'язані з впровадженням СЕК

Постійна і важко прогнозована міграція громадян, які мають право на пільги, між регіонами або між районами у межах одного регіону, як внаслідок зміни місця проживання (постійного або тимчасового), так і у разі переїздів без зміни місця проживання (відпочинок, відрядження тощо) створює найбільші труднощі в обліку наданих пільг. Облік пільгового проїзду за місцем тимчасового перебування, як правило, ускладнений або практично неможливий у зв'язку з необхідністю реєстрації особи в місцевих органах соціального захисту, підтвердження її прав на отримання даного виду підтримки і відсутністю правових механізмів, що регламентують порядок відшкодування підприємствам витрат за надані пільгові послуги особам, які тимчасово перебувають не в тому регіоні, де зареєстровано їх місце проживання.

Підвищення ефективності надання пільг на проїзд у громадському транспорті завдяки запровадженню СЕК вважається однією з найважливіших, якщо не найбільшою, вигодою від впровадження автоматизованої системи збирання платежів [15]. Слід зауважити, однак, що досягнення високої дієвості вимагає поєднання багатьох функцій в одній електронній картці, зберігання на картці особових даних та інформації щодо зв'язку з банківським рахунком, використання технології міжрегіональної взаємодії регіональних соціальних карток. Для цього необхідно забезпечити єдиний підхід під час підготовки та впровадження організаційно-технічних рішень, що враховує регіональні особливості та необхідність взаємодії регіональних систем соціальних карток по всій території України, тобто виробити такі уніфіковані сумісні рішення щодо регіональних систем СЕК, які дозволять використовувати соціальну картку у будь-якому регіоні. Все це призводить до певного переліку труднощів, що ускладнюють випуск і використання карток (див. діаграму 1).

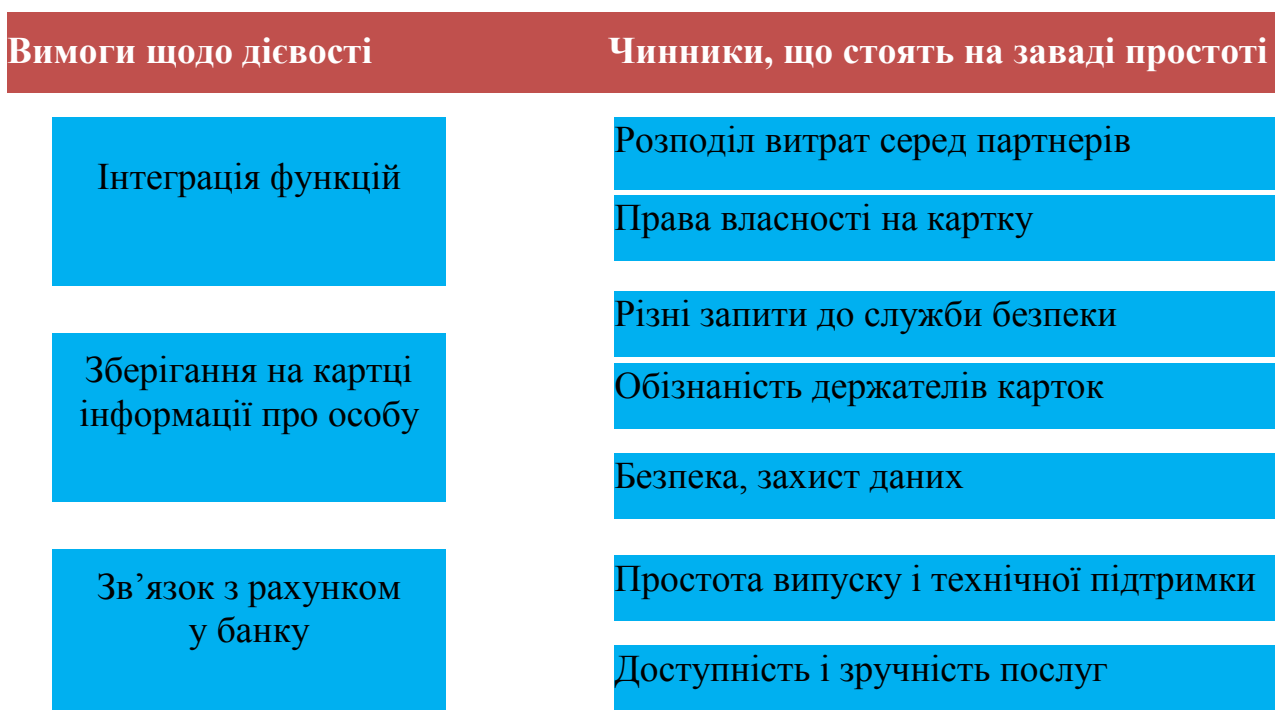
Крім того, до переваг використання облікових електронних карток з розміщенням на них різних додатків (мультиплікаційних смарт-карток) відносять:

- простіший, ніж для платіжних карток, процес виготовлення та емісії;
- простий процес видачі карток пільговикам;
- велика кількість місць, де такі картки можуть бути отримані пільговиками;
- зовнішній вид картки та її номер визначаються соціальними органами з урахування вимог платіжних систем;
- можливість вибору пільговиком додатків, які будуть розміщуватися (чи активуватися) на картках;
- можливість поступового розширення сфери застосування карток;
- проста система договорів і розрахунків.

Тим не менше, таким карткам властиві такі недоліки:

- необхідність розробки значної кількості нормативно-технічної, технологічної і розпорядчої документації для забезпечення функціонування комп'ютеризованої облікової системи;
- необхідність створення інфраструктури для використання соціальної складової картки;
- необхідність залучення на початковому етапі значного обсягу бюджетних коштів для створення системи.

Діаграма 1. Баланс дієвості та простоти функціонування системи СЕК



Джерело: дані CASE Україна

Найкращим прикладом поєднання багатьох функцій в одній картці є досвід Москви. Він свідчить, що впровадження такого роду проектів з великою кількістю учасників пов'язане з численними труднощами. Перш за все необхідно вирішити питання права власності на картки, оскільки проект реалізується кількома різними учасниками, у тому числі «Банком Москви», урядом Москви (у частині соціальної допомоги і пільг) і Московським метрополітенем. Природно, що кожен з учасників проекту переймався питанням безпеки, власності та конфіденційності інформації про особу держателів карток. Для захисту інформації компанії Visa і «Розан Файненс» запровадили систему засобів безпеки [16]. Право власності безпосередньо на соціальні карти належить «Банку Москви» та уряду Москви. Ще одним проблемним питанням, розв'язання якого, за чутками, спричинило затримку з початком реалізації проекту, став розподіл витрат на впровадження проекту серед партнерів. Крім того, виявилось складно розмежувати технічні, політичні та комерційні питання.

Зберігання на картках інформації про особу держателя також пов'язане з певними труднощами, оскільки одні й ті ж можливості, які підвищують ефективність системи електронних карток і дозволяють нарощувати їх функціональні можливості та інтегрувати СЕК в різні системи обслуговування, одночасно наражають користувачів на певні ризики, які вони навряд чи хочуть на себе брати. Спроможність СЕК виконувати одночасно багато різних функцій – дебетних карток, посвідчення особи, перепусток тощо – додає зручності їх держателям, але водночас робить їх менш безпечними. Звісно, носити з собою одну картку зручніше, ніж кілька карток, але й наслідки втрати єдиної багатофункціональної картки є набагато серйознішими. Вирішити цю проблему можна було б, якщо зберігати інформацію про особу держателя картки у центральній базі даних, доступ до якої можна одержати лише за допомогою смарт-картки, замість того, щоб зберігати всі ці дані на самій картці.

Навчання держателів карток є актуальним питанням для всіх країн, що запровадили в себе СЕК, оскільки далеко не всі літні громадяни добре обізнані з технічними питаннями. Багатьом з них

непросто виконувати транзакції в режимі реального часу (наприклад, поповнювати картковий рахунок або перевіряти залишок на картковому рахунку). Як наслідок, ці категорії населення не отримують усіх можливих вигод від користування СЕК. Система має бути спроектована так, щоб всі її користувачі одержували однакові вигоди.

III. Висновки та рекомендації

1. Використання СЕК на основі смарт-карток є виправданим в умовах дійсного порядку надання пільг в Україні та необхідним для налагодження обліку надання пільгових послуг населенню.

При цьому високу ефективність від впровадження соціальних карток по всій території країни буде забезпечено тільки тоді, коли мешканці одного регіону України зможуть реалізувати право на пільги за допомогою своїх соціальних карток не тільки за місцем проживання, але й у разі тимчасового переїзду до іншого регіону.

Для реалізації технології міжрегіональної взаємодії слід забезпечити єдиний підхід при підготовці та впровадженні організаційно-технічних рішень у регіонах України. З цією метою регіональні проекти мають здійснюватися на єдиній методичній та нормативній основі, що дозволить не тільки ефективно вирішити завдання створення регіональних систем соціальних карток, але і зробити ці картки за своєю суттю загальнодержавними, забезпечити рівні умови надання пільг для кожного громадянина, який має на це право. Автоматизовану систему надання пільг на основі використання електронної соціальної картки можна створювати як територіально розподілену інформаційну систему, що функціонує на державному, регіональному та місцевому рівнях.

2. Використання смарт-карток дозволяє зменшити кількість випадків шахрайства при подачі держателями карт заяв про зловживання, а також унеможлиблює виникнення ситуацій, коли держатель картки користувався нею, але заперечує це. Вигоди від запровадження смарт-карток у системі соціальної допомоги одержують як урядові структури, так і підприємства роздрібною торгівлі, де одержувачі зазвичай витрачають виплачені їм кошти.
3. У разі розміщення на соціальній картці відповідних додатків її використання має забезпечити можливість виконання таких функцій:
 - посвідчення особи власника СЕК і підтвердження його прав на отримання певних видів пільг;
 - надання соціального дисконту в будь-якій організації споживчого ринку і послуг або системи охорони здоров'я (обслуговування у лікувально-профілактичних установах та інших медичних організаціях, а також видача ліків в аптечних пунктах);
 - забезпечення пільгового (безкоштовного чи зі знижкою) проїзду та облік проїзду у громадському транспорті: міських та приміських автобусах і тролейбусах, в міському електротранспорті (трамваї), метрополітені, залізницею (проїзд на залізничному транспорті приміського сполучення), зокрема, для проходження через автоматичні контрольні пункти;
 - нарахування на «пов'язаний» з СЕК банківський рахунок дотацій, пенсій, допомоги, зарплат працівників бюджетної сфери та інших грошових виплат, а також реалізація

безготівкової оплати товарів і послуг, зняття грошових коштів із банківського рахунку та інших операцій, доступних до виконання із використанням банківських додатків.

Склад розміщених на СЕК додатків може визначатися адміністрацією регіону, виходячи з його особливостей, у тому числі для надання додаткових, запроваджених на місцевому рівні, соціальних послуг.

4. Створення інфраструктури для обслуговування соціальних карток вимагатиме значних витрат державних коштів. У той самий час використання наявної банківської інфраструктури зменшить ці витрати, спростить сам процес та надасть можливість реалізувати завдання у значно коротші терміни. Для збільшення привабливості СЕК важливою є співпраця декількох постачальників послуг, органів соціального захисту і надійної банківської системи.
5. Для досягнення економічного ефекту від запровадження СЕК на місцевому рівні особливе значення має можливість застосування транспортного додатку. Водночас, для найефективнішого запровадження системи електронних соціальних карток на всій території держави важливою є реалізація якомога більшої кількості можливостей надання соціальних послуг за однією картою.
6. Вирішення технічних питань, пов'язаних з впровадженням СЕК, та оцінка витрат і вигод потребують окремого, поглибленого аналізу. Перед остаточним запровадженням СЕК обов'язково необхідно проводити експериментальні випробування.
7. З огляду на вкрай незначний досвід використання електронних карток малозабезпеченими верствами населення України обов'язково слід провести інформаційно-роз'яснювальну роботу серед потенційних держателів карток.

Бібліографія

1. Постанова КМ України від 9 червня 2006 р. № 814 «Питання створення комп'ютеризованої системи «Картка обліку соціальних пільг»
2. Постанова КМ України від 29 січня 2003 р. № 117 «Про Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги»
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2006 р. № 585-р «Про затвердження плану заходів щодо реалізації основних напрямів вдосконалення системи соціальних виплат населенню».
4. Робоча група «Реформа соціальної сфери і підвищення якості життя». Пропозиції до загальнодержавної Програми економічних реформ за напрямом економічних реформ «Реформування системи соціальних пільг», www.oda.cv.ua/UserFiles/File/2010/ker/4-4.pdf
5. Payment cards and the poor. A plastic prop // *The Economist*, 20th of August, 2009
6. <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/4175676/Bus-services-at-risk-due-to-cost-of-free-travel-for-elderly.html>
7. www.supergold.govt.nz
8. www.seniorcard.vic.gov.au
9. <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/getting-around-with-discounts-january-2010.pdf>
10. <http://www.london.gov.uk/priorities/crime-community-safety/tackling-priority-crimes/transport-crime/earn-your-travel-back>
11. http://www.london.gov.uk/media/press_releases_mayoral/environmental-efforts-earn-back-free-travel
12. www.fns.usda.gov/wic
13. Analysis of Alternatives for Implementing a Cash Value Voucher Program, <http://www.fns.usda.gov/wic/EBT/CVV-FINALREPORT-081307.pdf>
14. The socially-aware smart card // *Card Technology Today*, September 2005
15. Moscow to issue Visa-branded social card // *Card Technology Today*, May 2002
16. One card fits all? // *Card Technology Today*, July/August 2003
17. Policy issues in implementing smart cards in urban public transit systems // Makoto Eguchi et al., 2007, <http://esd.mit.edu/wps/2007/esd-wp-2007-06.pdf>
18. Rosan Finance, web: www.rosan.ru
19. minfinrb.bashkortostan.ru/09/soc_karta.ppt
20. <http://www.socialcard.ru/scdp/page?als=1026167>
21. <http://www.socialcard.ru/scdp/page?als=2065827>
22. <http://www.socialcard.ru/scdp/page?als=1019742>
23. <http://www.bspb.ru/170/>
24. <http://www.pskov.ru/e-gov/about/sockard>

25. <http://www.rian.ru/economy/20100617/247584148.html>
26. <http://www.metro.kharkov.ua/uk/news/>
27. <http://www.blog.privatbank.ua/?p=721>
28. <http://www.stc.gov.ua/uk/publish/article/56201>
29. <http://www.stc.gov.ua/uk/publish/article/55927>
30. Офіційна сторінка мерії м. Одеса: <http://www.odessa.ua/>
31. <http://gorod.dp.ua/dz/news>
32. <http://www.dndz.gov.ua/?nid=1397>
33. <http://www2.dniprorada.gov.ua/rishennja/2126.html>
34. <http://www.kmv.gov.ua/rpolicyprj.asp?Id=330>
35. <http://www.kmr.gov.ua/news>
36. http://www.astek-k.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7&Itemid=17
37. <http://uni-tech.com.ua/proekti/projlist/soc.html>
38. <http://nsmep.livejournal.com/26627.html>
39. <http://www.socinform.vn.ua/koncept.htm>

Додаток 1.

Порівняння впроваджених програм соціальних електронних карток за основними характеристиками застосування: далеке зарубіжжя

Країна	Нова Зеландія	Австралія	США		Великобританія
Рівень	Загальнодержавний	Загальнодержавний	Місцевий: 5 штатів	Місцевий: 38 штатів	Місцевий: Лондон
Назва / термін	SuperGold Card	Seniors Sunday Pass, Seniors Card	WIC (Women, Infants, Children)	TANF (Temporary Assistance for Needy Families)	Transport for London
Час впровадження	з 2007 р.	з 2006 р.	з 1991 р.	немає інформації (Н/І)	з 2003 р.
Схема фінансування	Післяплата	Післяплата	Передоплата (\$14 на придбання продуктів харчування)	—	Післяплата

Посвідчення особи	Н/І	Н/І	Н/І	Н/І	Так
Транспортні пільги	Так	Так	—	—	Так
Пільги на послуги зв'язку	Н/І	Н/І	—	—	—
Пільги на оплату навчання	—	—	—	—	—
Пільги на придбання медикаментів	Н/І	Н/І	—	—	—
Дотації на придбання продуктів харчування	—	—	Так	Так	—
Дотації на придбання ліків	—	—	Так	Так	—
Дотації на послуги зв'язку	—	—	—	—	—
Облік безкоштовних обідів	—	—	—	Так	—
Фінансові послуги: поєднання з банківським рахунком, нарахування субсидій та виплат, зняття готівки, розрахунок за продукти/послуги	Н/І	Н/І	Так	Так	—

Медична страховка	Н/І	Н/І	Так	Так	—
Знижки в торгівельній мережі	Так	Н/І	—	—	—
Форма надання	Знижки та пільги	Пільги (безкоштовний проїзд)	Монетизована	Монетизована, талони на харчування	Безкоштовний / пільговий проїзд
Облікова функція	Так (облік знижок і пільг)	Так (облік пільг)	Так	Так (облік використання допомоги)	Так
Платіжна функція	Ні	Ні	Так	Так (придбання певних товарів)	Ні

Компенсація	Державний бюджет	Місцеві бюджети	Державний (Федеральний) бюджет	Державний (Федеральний) і місцевий бюджети	Дотації з державного бюджету в місцевий бюджет для компенсації пільг
-------------	------------------	-----------------	--------------------------------	--	--

Додаток 2.

Порівняння впроваджених програм соціальних електронних карток за основними характеристиками застосування: Росія

Країна	Росія					
Рівень	Місцевий: Москва	Місцевий: Санкт-Петербург	Місцевий: Астрахань, астраханська область	Місцевий: Челябінськ	Місцевий: Новосибірськ	
Назва / термін	Социальная карта москвича	Детская, Дошкольная	Социальная карта Астраханской области	Социальная карта челябинца	Студенческая карта, карта школьника	Социальная карта жителя Новосибирска
Час впровадження	з 2001 р.	з 2005 р.	з листопада 2009 р.	з 2002 р.	з листопада 2006 р.	з січня 2007 р.
Схема фінансування	Післяплата	Післяплата	Післяплата	Післяплата	—	Післяплата
Посвідчення особи	Так	Н/І	Так	Так	Так	Так

Транспортні пільги	Так	—	Так	Так	Так	Так
Пільги на послуги зв'язку	Так	—	Так	Н/І	—	Н/І
Пільги на оплату навчання	—	—	Н/І	Н/І	Н/І	—
Пільги на придбання медикаментів	Так	Н/І	Так	Н/І	—	Н/І
Дотації на придбання продуктів харчування	—	—	Н/І	Н/І	—	Н/І
Дотації на придбання ліків	—	—	Н/І	Так	—	Н/І
Дотації на послуги зв'язку	—	—	Н/І	Н/І	—	Н/І
Облік безкоштовних обідів	—	—	—	—	—	—
Фінансові послуги: поєднання з банківським рахунком, нарахування субсидій та виплат, зняття готівки, розрахунок за продукти/послуги	Так	Так	Так	Так	—	Н/І

Медична страховка	Так	—	Так	Так	—	Н/І
Знижки в торгівлі	Так	Так	Так	Так	—	Н/І
Форма надання	Знижки та пільги	Монетизована	Монетизована, пільги, знижки	Монетизована, пільги, знижки	Пільги	Пільги
Облікова функція	Так (облік знижок і пільг)	Так (облік знижок)	Так (облік пільг і знижок)	Так: (облік пільг і знижок)	Так: (облік пільг і знижок)	Так: (облік пільг і знижок)
Платіжна функція	Так (може використовуватися як звичайна банківська картка)	Так (банківська карта)	Так (банківська картка)	Так (банківська картка)	Так (може бути застосована як банківська картка)	Так (може бути застосована як банківська картка)
Компенсація	Державний та місцевий бюджети	Державний та місцевий бюджети	Державний та місцевий бюджети	Державний та місцевий бюджети	Державний та місцевий бюджети	Державний та місцевий бюджети

Додаток 3.

Порівняння впроваджених програм соціальних електронних карток за основними характеристиками застосування: Республіка Башкортостан і Україна

Країна	Республіка Башкортостан		Україна		
Рівень	Місцевий: м. Бірськ, сmt. Чишми, Чишминський район	Місцевий: м. Кумертау, м. Стерлітамак	Місцевий: Одеса	Місцевий: Дніпродзержинськ	Місцевий: Харків
Назва / термін	Социальная карта Башкортостана	Социальная карта Башкортостана	Соціальна картка одесита	Соціальна картка	Картка для безкоштовного проїзду в метро
Час впровадження	з серпня 2006 р.	з березня 2007 р.	з лютого 2005 р.	з грудня 2006 р. по січень 2007 р.	з 2010 р.
Схема фінансування	Післяплата	Післяплата	Передплата (нереалізовані кошти повертаються в бюджет)	Післяплата	Післяплата

Посвідчення особи	Так	Так	Н/І	Ні	Так
Транспортні пільги	Так	Так	Ні	Так	Метро
Пільги на послуги зв'язку	—	—	—	—	—
Пільги на оплату навчання	—	—	—	—	—
Пільги на придбання медикаментів	Так	Так	—	—	—
Дотації на придбання продуктів харчування	—	—	Так	—	—
Дотації на придбання ліків	—	—	Так	—	—
Дотації на послуги зв'язку	—	—	—	—	—
Облік безкоштовних обідів	—	—	Так	—	—
Фінансові послуги: поєднання з банківським рахунком, нарахування субсидій та виплат, зняття готівки, розрахунок за продукти/послуги	Так	Так	Так	—	Так
Медична страховка	Так	Так	—	—	—

Знижки в торгівлі	—	—	—	—	—
Форма надання	Пільги	Пільги	Грошові дотації, талони на харчування	Пільги	Пільги
Облікова функція	Так (облік реалізованих пільг)	Так (облік реалізованих пільг)	Так (облік реалізованих послуг)	Так (облік кількості поїздок пільговиків)	Так: (облік пільгових проходів у метро)
Платіжна функція	Так (може бути застосована як банківська картка)	Так (може бути застосована як банківська картка)	Ні	Ні	Так (може бути застосована як банківська картка)
Компенсація	Державний та місцевий бюджети	Державний та місцевий бюджети	Місцевий бюджет	Дотації з державного бюджету в місцевий бюджет для відшкодування пільг	Дотації з державного бюджету в місцевий бюджет для відшкодування пільг