

Отже, підсумовуючи все вище сказане, можна зробити висновок про перспективний розвиток податкової системи України після введення в дію Податкового кодексу. Адже він вносить якісно нові зміни щодо оподаткування податком на прибуток і не тільки. Введення Податкового кодексу дає можливість більш ефективно регулювати податкову політику держави, хоча деякі питання ще залишаються невирішеними та потребують доопрацювання та розв'язання.

Література

1. Податковий кодекс України — Закон України, Кодекс від 02.12.2010 № 2755-VI.
2. Бечко П.К., Лиса Н.В. Податковий менеджмент: навч. посіб. / П.К. Бечко, Н.В. Лиса — К.: Центр учбової літератури, 2009. — 288 с.
3. Іванов Ю.Б. Податковий менеджмент: підруч. / Ю.Б. Іванов, А.І. Крисоватий, А.Я. Кізіма, В.В. Карпова — К.: Знання, 2008. — 525 с.
4. Кміть В.М. Правові колізії у податковому законодавстві України та шляхи їх усунення / В.М. Кміть // Науковий вісник Національного університету ДПС України. — 2010. — №1 (48). — с. 209-215.
5. Лисенков Ю.М., Біда С.О. Основні нововведення Податкового кодексу України щодо складу податків. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/>
6. Ткаченко Т.І. Порівняльний аналіз податкового навантаження в економіці України та країнах з розвинутою ринковою економікою / Т.І. Ткаченко // Формування ринкової економіки в Україні. — 2009. — Вип. 19. — с. 460–464.
7. Paying Taxes: The global picture. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.pwc.com>.

УДК 656.13

СОЦІАЛЬНІ ЕЛЕКТРОННІ КАРТКИ, ЯК ІНСТРУМЕНТ ОБЛІКУ ПІЛЬГОВИХ КАТЕГОРІЙ ГРОМАДЯН

Оксюта Н.С.

В статті розглянуто методичні основи впровадження соціальних електронних карток, як інструменту обліку пільгових категорій громадян на пасажирських перевезеннях автомобільним транспортом в Україні

In the article the methodological basis for implementation of social electronic cards as a means of accounting privileged categories of citizens on passenger transport by road in Ukraine

Постановка проблеми. На сьогоднішній день, для фінансування усіх пільг, передбачених чинним законодавством України, необхідна сума, що у декілька разів перевищує обсяг бюджетних коштів, які виділяються на їх фінансування. Це спричинено тим, що в нашій державі не існує чіткого механізму обліку наданих пільг. А за відсутності ефективного механізму такого обліку, необхідного для розрахунків з організаціями, що надають транспортні послуги, часто виникають серйозні фінансові суперечності між державою та автотранспортними організаціями.

Мета дослідження. Проаналізувати існуючу ситуацію, розглянути досвід зарубіжних країн та дати рекомендації щодо запровадження соціальної електронної картки в Україні, для обліку пільгових категорій громадян.

Викладення основного матеріалу. Сьогодні питання перевезення пільгових категорій громадян в Україні є дуже актуальним. Так за даними Міністерства інфраструктури України, кількість осіб, що мають право на пільговий проїзд в автомобільному транспорті міського та приміського сполучення перевищує 20 млн. [1] При цьому, за даними Міністерства соціальної політики України, в Єдиному державному автоматизованому реєстрі осіб на пільговому обліку перебувають близько 14 млн. осіб. Тому першочерговим завданням є створення чіткого механізму обліку наданих послуг. Виконати це завдання можна, ввівши для пільгових категорій пасажирів смарт-карти або інші електронні карти для обліку наданих послуг, що будуть містити вмонтований безконтактний чіп для зчитування інформації з картки та встановивши відповідні зчитувальні пристрої у транспортних засобах.

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.

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, та витрачання переказаних на картку коштів лише за призначенням.

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 соціальних електронних карток (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.

Для зручності обліку смарт-карта має містити код картки, дані про власника, місце видачі та ознаку пільги. Для запобігання недобросовісному поводженню з карткою її можна використовувати лише один раз протягом одного рейсу. Це дозволить перевізникам визначати точну кількість поїздок пільгових категорій пасажирів, а контрольному органу — відшкодувати лише надані послуги.

В майбутньому, після переходу на адресну допомогу, на картку буде нарахована певна грошова сума на пільговий проїзд, а власник вже на власний розсуд буде її використовувати.

Найбільш передова технологія СЕК на даний момент впроваджена в США, де ідея використання карт з'явилася в результаті бажання уряду контролювати як витрачається державна допомога. Смарт-карти, які були апробовані в програмі WIC, зберігають у пам'яті не лише суму доступних грошових коштів, але і список товарів першої необхідності, які одержувач допомоги може придбати. Таким чином, держава не лише забезпечує право людей на допомогу, але і контролює, чи витрачається ця допомога належним чином.

В Новій Зеландії картки SuperGold видаються безкоштовно всім громадянам 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 [2].

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 [3].

Росія також є прикладом успішного використання електронних карт, адже введена в 2002 році соціальна картка москвича в даний час доступна для всіх москвичів, що мають право на здобуття допомоги. 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. Дана картка дозволила забезпечити надійний рівень захисту від шахрайства, особливо у сфері перепродажу пільгових квитків на транспорт, а також забезпечила створення загального електронного реєстру пільговиків.

Проект запровадження соціальних карт в Москві 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 роздрібною 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.

Сьогодні в Україні робляться важливі кроки з вирішення зазначеної проблеми. Кабінет Міністрів України прийняв постанову «Про запровадження електронної соціальної картки»[4], метою якої є створення єдиної інформаційно-аналітичної системи обліку та управління коштами соціальної сфери з використанням електронної соціальної картки. Згідно з постановою Міністерство фінансів розробило проект Концепції вказаної системи[5]. Основним завданням інформаційно-аналітичної системи обліку та управління коштами соціальної сфери з використанням електронної соціальної картки є впровадження прозорого та ефективного механізму реалізації пільг та державних гарантій з метою оптимізації планування витрат бюджетних коштів на соціальні потреби населення та автоматизованого персоналізованого контролю їх цільового використання.

В Україні в 2006 і 2007 роках у Києві було запропоновано ряд пропозицій по впровадженню електронних соціальних карт, які так і не стали реальністю. Врешті-решт, програма «Соціальна картка» була впроваджена в м. Дніпродзержинськ Дніпропетровської області рішенням міської ради 11.12.2006 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 кори-

стувачеві 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 ЕСК 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.

Також проект був здійснений в 2008 році в Одесі і фінансувався з місцевого бюджету. Соціальні карти одесита за своєю суттю є банківськими смарт-картами з окремою функцією оплати товарів і послуг, що субсидуються. Основною проблемою впровадження карток виявився низький показник участі населення — лише 20% відгукнулися на першу пропозицію отримання картки. Частково даний факт може бути пояснений малою вартістю пропонованої через картки допомоги.

Запровадження системи електронних карток вимагає значних витрат на впровадження та може супроводжуватися труднощами в організації спільного фінансування з місцевого і центрального бюджетів та у використанні системи пасажирами, що не є мешканцями регіону. Проте є і позитивні сторони використання соціальних карток у транспорті — це:

- а) істотне покращення захисту від шахрайства;
- б) фактичний облік кількості пільгових поїздок (безоплатних і зі знижкою) по об'єму та якості послуг;
- в) моніторинг пасажиропотоку;
- г) отримання детальних звітів по всіх аспектах роботи транспорту та наданню пільг;
- д) автоматизація функцій соціального захисту по створенню та впровадженню соціального реєстру громадян

Висновки. Отже, не зважаючи на дороговизну, складність і тривалий час для запровадження системи електронних соціальних карт, ми вважаємо, що це єдина можливість впорядкувати кількість пільгових категорій і можливість їх обліковувати. Ми вважаємо, що впровадження цієї системи матиме позитивний як соціальний, так і економічний ефект.

Література

1. Аналіз регуляторного впливу до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо пільгового проїзду на автомобільному транспорті».- Режим доступу: www.mtu.gov.ua/ru/alias_165/print/18990/html

2. 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

3. Payment cards and the poor. A plastic prop // The Economist, 20th of August, 2009

4. Про запровадження електронної соціальної картки: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2010р. №947

5. Концепція Державної цільової програми створення єдиної інформаційно-аналітичної системи обліку та управління коштами соціальної сфери з використанням електронної соціальної картки на 2010-2013 роки.

УДК 330.322.3:37

ІНВЕСТИВАННЯ В ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ — НЕОБХІДНА УМОВА РОЗВИТКУ СУЧАСНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Кандидат технічних наук Полонський В.Г.,
Антропова А.Ю.

Авторами статті розглянуто формування та необхідність інвестування в навчання персоналу в сучасних умовах економічного розвитку країни.

The authors considered the formation and the necessity of investing in staff training in contemporary conditions of economic development.

Постановка проблеми. На сучасному етапі стрімкого розвитку техніки та технологій актуальним стає питання вкладення коштів в навчання персоналу, особливо працівників інтелектуальної праці. Конкурентоспроможність підприємств неможлива без залучення інвестиційних ресурсів як вітчизняних, так і іноземних, які в першу чергу необхідно направляти на підвищення освітнього рівня персоналу. Але підвищення інтелекту потребує значних коштів, яких не завжди вистачає в приватних підприємствах. До того ж, за нестабільної економічної та політичної ситуації, в цілях економії витрат працівники майже не направляються на курси підвищення кваліфікації, тренінги, семінари. І лише досвідчені, далекоглядні керівники не шкодують коштів, розуміючи доцільність та ефективність таких інвестицій, що проявляється у значному рості продуктивності праці, веде до збільшення прибутків. Тому розгляд даної проблеми є необхідним, бо роботодавці вимагають високої професійності працівників, що неможливо без постійного навчання та підвищення кваліфікації.

Зараз державні вкладення в інвестування підприємства постійно скорочуються, тому насамперед саме підприємство повинно самостійно розробляти програми свого подальшого розвитку, розробити власну стратегію інвестування. Виникає потреба у пошуку специфічних джерел фінансування проектів з метою активізації інвестиційного ринку та ділової активності підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання людського капіталу та інвестицій в людський капітал є об'єктом досліджень вітчизняних та зарубіжних економістів та науковців. У витоках теорії людського капіталу стояли класики економічної думки: В.Петті, А.Сміт, Д.Рікардо, К.Маркс, Дж.Міль. Визнання людини як особливого виду капіталу пов'язано з іменами Т.Шульца [9], Г.Беккера [1,]. Також треба відзначити авторів наступних опублікованих праць: О. Бородіна [2], О.А. Грішнова [3], В.Г. Полонського [6].

Метою статті є аналіз і визначення специфічних джерел інвестицій в навчання персоналу у вітчизняних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу. Інвестиції в людський капітал забезпечують економічне процвітання, сприяють повнішій зайнятості населення та їх соціальній згуртованості. Приватні особи, організації та країни все частіше визнають, що високий рівень знань, навичок і компетенції мають важливе значення для їх майбутньої діяльності та успіху. Інвестиції в навички і компетенції відбуваються в різних умовах, починаючи з дошкільної освіти до неформального навчання на робочому місці, і включають в себе широке коло учасників, починаючи від фізичних осіб до підприємств та урядів.