

Делу — время

КПК деньгами пайщиков не рискует

Кредитный потребительский кооператив граждан – это небанковская кредитная организация, создаваемая как добровольное объединение физических лиц для финансовой помощи друг другу, а именно для сбережения личных денежных средств и предоставления из них займов только членам организации на взаимной основе.

Как утверждают эксперты, в настоящее время кредитные кооперативы являются неотъемлемой частью рынка заемно-сберегательных услуг России. Однако, как сказал председатель Ленинградского областного центра кредитной кооперации Б.Я. Богданов, в области движение по созданию такого рода финансовых объединений пока не получило достаточного разви-

На прошлой неделе в актовом зале администрации состоялся интересный и весьма полезный семинар для предпринимателей района, организованный по инициативе Ленинградского областного центра поддержки предпринимательства. Длинное, а потому сложное для восприятия название семинара вкратце можно передать как «создание кредитных кооперативов».

тия. Между тем, история доказала эффективность финансовой взаимопомощи, которую могут оказывать друг другу члены кредитных кооперативов. Они существовали в России в начале XX века, процветали во многих странах мира, да и сейчас активно развиваются в Голландии, Канаде, США.

Популярность кооперативной идеологии, чья жизнестойкость доказана историей кооперативного движения, объясняется тем, что кооперация базируется на ценностях, приверженность

которым обеспечивает социальное здоровье общества, его способность к самоорганизации и самозащите.

Деятельность кредитного кооператива основана на принципах демократии. Члены кредитного кооператива сами решают, каким быть их кооперативу, самостоятельно определяют, какие услуги и на каких условиях должен предоставлять кредитный кооператив, избирают своих руководителей и контролируют их работу, принимают все жизненно важные для кредитного кооператива решения.

Кредитный кооператив не ставит своей задачей получение прибыли, то есть не является коммерческой организацией. Кредитные кооперативы не рискуют деньгами пайщиков. Каждый член кредитного кооператива является одновременно клиентом, собственником и управленцем, вкладчиком и заемщиком. Займы в кредитном кооперативе значительно доступнее для их членов, чем банковские кредиты: проще процедура оформления, быстрее сроки выдачи денег, легче условия возврата.

Все члены кредитного кооператива, независимо от пола, национальности, религиозных и политических убеждений, а также от размеров денежного пая, пользуются равными правами:

голоса (один человек – один голос) при принятии решений, участия в выборных органах, контроле за деятельностью кредитного кооператива, правами на информацию.

Кредитная кооперация ведет к решению социальных проблем, связанных с поддержкой малоимущих слоев населения, удовлетворению первоочередных нужд граждан в продовольствии, товарах первой необходимости, жилье, а также способствует созданию новых рабочих мест.

Деятельность кредитного кооператива состоит в организации финансовой взаимопомощи путем удовлетворения потребностей пайщиков в услугах сбережения и получения займов. Право на получение услуг кредитного кооператива имеют только его члены. Кредитные кооперативы поощряют личные сбережения граждан, устанавливая компенсационные выплаты (проценты) на эти сбережения и предоставляя из этих сбережений денежные займы пайщикам. Компенсация (проценты) за пользование займом и является источником компенсационных выплат на личные сбережения.

Экономическая основа кредитного кооператива – финансы пайщиков. Основная задача кредитного коопера-

тива – обеспечить финансовую стабильность хозяйства, гарантировать пайщикам приоритет их финансовых интересов. В этих целях кредитный кооператив избегает рискованного использования сбережений пайщиков, создает резервный фонд, развивает систему внутреннего контроля и страхования.

Кредитные кооперативы выполняют функцию социальной защиты в жизненно важной для граждан сфере финансовых услуг. Они заботятся о повышении финансовой грамотности населения, активно работают над образованием своих членов и своих работников. Кредитные кооперативы поощряют целевое использование сбережений пайщиков, разрабатывая социальные программы (образовательные, медицинские, жилищные и др.).

Участники семинара, получившие большой психологический заряд, а также пакет документов для создания КПК, вполне могут попробовать себя на поприще кредитно-потребительской кооперации, а также вовлечь в это движение многих людей. Дело, несомненно, хорошее.

Семинар для всеволожских предпринимателей провел Ленинградский областной центр кредитной кооперации.

Соб.инф.
Фото Александра КРЫЛОВА
Использованы материалы
Интернета



Проблема

Нужна ли электричка?..

Северо-Западная пригородная пассажирская компания заявила о том, что увеличивает тарифы на перевозки. Вырастут они более чем в два раза. Для того же, чтобы для населения тариф остался на прежнем уровне, правительству Ленинградской области предлагается выделить из бюджета региона почти 2 млрд. рублей.

"НЕ НАДО ПЕРЕВАЛИВАТЬ"

Единственный в регионе пригородный железнодорожный перевозчик – ОАО "Северо-Западная пригородная пассажирская компания" – представил экономическое обоснование тарифа на 2011 год в размере 3,8 рубля за километр на одного человека (в 2010 году этот тариф составлял 1,5 рубля).

По подсчетам профильных комитетов Лен. области, для того, чтобы для населения тариф остался на прежнем уровне, из бюджета региона необходимо выделить 1,7 миллиарда рублей – что, к слову, в 9 раз превышает расходы на железнодорожный транспорт в текущем году.

Такая ситуация чрезвычайно возмутила депутатов Законодательного собрания 47 региона. И на внеочередном заседании в среду, 20 октября, они приняли текст обращения к правительству РФ с просьбой софинансировать перевозки пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения на территории Ленобласти из федерального бюджета.

Корреспонденту 47News удалось ознакомиться с текстом этого документа. Из него следует, что, по мнению депутатов, убытки "СЗ ППК" связаны прежде всего с тем, что Минздравсоцразвития изменил условия проезда на железнодорожном транспорте пригородного сообщения для федеральных льготников. Ранее им предоставлялось право приобретать по льготной цене абонементы на месяц, а теперь возмещается стоимость только фактически совершенных поездок. Но эти убытки, по мнению законодателей, возникают не по вине региональной администрации и, следовательно, Ленобласть не обязана нести ответственность за отрицательные финансовые результаты его работы.

"Нельзя переваливать интересы железнодорожной компании на того, кто не имеет никакого отношения к пригородному движению", – пояснил корреспонденту 47News депутат ЗакСа Ленобласти Анатолий Зайцев (министр путей сообщения Российской Федерации в 1996 – 1997 годах. – Прим.ред.).

Согласны с Зайцевым и его коллеги. "В ходе рассмотрения вопроса подтвердилась информация о намерении "СЗ ППК" истребовать из бюджета Ленинградской области выпадающие доходы. И это несмотря на то, что правительством Ленобласти были представлены тарифы на перевозку, и убытков не должно было бы быть. На 2011 год также заявляется сумма выпадающих доходов в размере 1,7 млрд. рублей, что в 9 раз больше, чем Ленобласть из своего бюджета выделяет на компенсацию льготных категорий пассажиров", – заявил депутат Игорь Бойченко ("Единая Россия").

ЭЛЕКТРИЧКИ "НЕ В МОДЕ"

По мнению депутатов региона, жители Ленинградской области практически не пользуются услугами железнодорожного транспорта.

Так, на электричках, по их данным, ездит не более 10% областного населения. Треть же жителей Ленобласти – те, кто проживают в сельской местности и в отдаленных от центра региона районах (Бокситогорский, Волосовский, Кингисепский, Лодейнопольский, Подпорожский и Сланцевский) данным видом транспорта вообще не пользуются...

К тому же, говорится в обращении, железнодорожный транспорт стал довольно дорогим и неудобным, электрички часто отменяются, а тарифы на пригородном железнодорожном транспорте в среднем на 5-20% выше, чем на автомобильном.

"Непонятно, за что мы должны платить, ведь услуга эта не слишком популярна. В регионе большое количество автотранспорта, автомобилей, в некоторых районах люди вообще не ездят на электричках, потому что железнодорожные пути там не проходят", – безапелляционно заявил журналистам спикер областного ЗакСа Иван Хабаров.

ПРИОРИТЕТ – АВТОТРАНСПОРТУ

В результате, на плечи автомобильных перевозчиков легло около 70% пассажирских перевозок в регионе.

Протяженность же сети автомобильных дорог

в Ленобласти в 4,5 раза превышает протяженность железнодорожных линий и составляет 11 тысяч км. В Ленобласти функционирует 888 маршрутов автобусов, перевозками занимаются 59 автопредприятий, которые работают без бюджетных дотаций. Причем, благодаря конкуренции, перевозчики оперативно гибко реагируют на изменение потребностей пассажиров и создают более комфортные условия, считают областные парламентарии.

"В сложившихся условиях правительство области отдает приоритет развитию автомобильных пассажирских перевозок, которые являются менее затратными для регионального бюджета. Так, например, на сумму 1,67 млрд. рублей, запрашиваемую СЗППК из бюджета Ленобласти, возможно приобрести более 500 новых автобусов, что позволит кардинально решить проблему транспортного обслуживания населения на долгие годы", – говорится в обращении депутатов к федеральному правительству.

Напомним, о том, что автотранспорт для руководства региона кажется более приоритетным, чем пригородный железнодорожный, неоднократно заявлял и глава региона Валерий Сердюков. "Доехать до Луги или до Приозерска от Санкт-Петербурга на электричке стало дороже, чем на комфортабельном автобусе. Когда такое вообще было? Всегда электрички были дешевле, чем остальные виды транспорта", – возмущался он на одном из совещаний. По словам губернатора, железнодорожный транспорт нынче не в моде – все, у кого есть возможность, давно пересели на машины. Тем более что сейчас на территории Ленинградской области в сотни раз возросло количество автовладельцев по сравнению с советскими временами – машина есть у каждого третьего жителя 47 региона.

СПАСЕТ КРЕАТИВ

Впрочем, способ, с помощью которого можно изменить ситуацию и помочь "СЗ ППК" продолжить работать, депутаты нашли.

По мнению парламентариев, проблемы компании-перевозчика связаны прежде всего с тем, что на территории региона реализуются дорогостоящие федеральные проекты, а тариф на использование инфраструктуры железнодорож-

ного транспорта самый высокий в России. По мнению депутатов, если исключить из себестоимости пассажирских перевозок затраты на использование этой инфраструктуры, то тариф можно будет существенно снизить. А это, в свою очередь, позволит "СЗ ППК" конкурировать с автомобильным транспортом. Источником же покрытия возникающих у РЖД расходов, должен являться федеральный бюджет.

Кроме того, по мнению депутатов, "СЗ ППК" вполне могла бы оптимизировать свои затраты, если бы более рационализаторски подходила к составлению графика движения поездов – сокращала бы их количество в часы и сезоны, в которые граждане мало пользуются этим видом транспорта.

Также, по мнению законодателей, компании стоит больше внимания уделять сбору оплаты за проезд, а также получать прибыль от сопутствующих видов деятельности. "Все мы знаем, что в электричках ездят слишком много «зайцев», которые платят кондуктору в карман, а РЖД ничего с этого не получает. Почему бы компании не заняться оптимизацией своей работы – к примеру, пускать электрички реже в то время, когда они и так не пользуются популярностью?" – отметил Бойченко.

Но для того, чтобы вводить эти новые подходы к организации перевозок, нужна хотя бы некая концепция развития компании, которой, по мнению депутатов, у СЗ ППК нет.

ТАК У ВСЕХ

Как пояснила корреспонденту 47News пресс-секретарь ОАО "СЗППК" Юлия Войтович, пока обращение депутатов в компанию не поступало, поэтому прокомментировать это обращение руководство сейчас не может.

"Пригородные перевозки убыточные во всем мире, но субъект все равно должен участвовать в организации пригородной пассажирской компании и непосредственно делать заказ, как это делается на перевозки автотранспортом. Так и происходит в других регионах", – отметила она.

Решением проблемы может стать принятие госзаказа – определение правительства области, за перевозку какого именно количества пассажиров регион готов платить из бюджета.