

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOLI

TALLINNA KOLLEDŽ

Majandusarvestus

Julia Mustonen

RAHVUSVAHELISTE ARVELDUSTE OPTIMEERIMINE

RAUDTEEL

Lõputöö

Juhendaja: Ester Vahtre

Tallinn 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	5
1.1 Характеристика железнодорожного транспорта.....	5
1.2 Железная дорога Эстонии.	6
2. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЁТОВ.....	10
2.1 Правила комплексных расчётов.	10
2.2 Построение функциональной модели системы международных расчётов за пользование грузовыми вагонами.	15
2.3 Железнодорожные компании.....	22
3. ОСНОВНЫЕ ВИДЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЁТОВ.....	25
3.1 Централизованные расчёты.	25
3.2 Децентрализованные расчёты.....	30
3.3. Выводы и предложения по оптимизации международных расчётов.....	32
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	36
ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ.....	38
ПРИЛОЖЕНИЯ.	40
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. БУХГАЛТЕРСКАЯ ВЫПИСКА.....	40
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. САЛЬДОВАЯ ВЕДОМОСТЬ ПО РАСЧЁТАМ.	41
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ЗАКРЫТИЕ КОНТОКОРРЕНТНОГО СЧЁТА.	38
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. РАСЧЁТНАЯ ВЕДОМОСТЬ.....	39
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ.....	40
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. АГЕНТСКИЙ ДОГОВОР.	41
AUTOREFERAAT	43
SUMMARY.....	51

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбранной темы исследования объясняется тем, что развитие международных железнодорожных перевозок является одной из приоритетных задач каждой железнодорожной администрации и направлено, прежде всего на максимизацию прибыли. Для создания более современного, эффективного и конкурентноспособного железнодорожного транспорта создаётся всё больше новых железнодорожных компаний, которые хотят иметь правовой статус в условиях работы Совета по железнодорожному транспорту.

Целью дипломной работы является выбор оптимального вида международных расчётов между железнодорожными компаниями и железнодорожными администрациями.

Указанная цель работы определила постановку следующих задач:

1. Рассмотреть принцип работы Совета по железнодорожному транспорту.
2. Проанализировать действующую систему ведения международных расчётов.
3. Рассмотреть другие варианты ведения расчётов.
4. Выбрать оптимальный вид международных расчётов.

Объектом исследования являются железнодорожные компании и администрации – участницы Совета по железнодорожному транспорту.

Предметом исследования являются финансово-экономические отношения железнодорожных администраций и железнодорожных компаний.

Работа состоит из трёх глав. В первой главе автор рассматривает организацию железнодорожных перевозок. Даёт характеристику железнодорожному транспорту и железной дороге Эстонии. Во второй главе автор рассматривает основные правила

международных расчётов, функциональную модель системы расчётов и даёт характеристику железнодорожным компаниям. В третьей главе автор проанализировал основные виды международных расчётов, централизованные и децентрализованные. Так же сделаны выводы и сформированы предложения по оптимизации международных расчётов.

Железнодорожная администрация – собственница железнодорожной инфраструктуры. (11)

Железнодорожная компания – собственница вагонов или компания, предоставляющая услуги по перевозке пассажиров. (9)

1. ОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1 Характеристика железнодорожного транспорта

Решающими факторами при выборе железнодорожного транспорта, как средства транспортировки, являются возможность быстрой перевозки больших объемов грузов на значительные расстояния за сравнительно невысокую плату, а также широкая география транспортных услуг с использованием разветвленной железнодорожной сети. Данный вид перевозки особенно актуален для крупных грузовладельцев, заводов, нефтеналивных терминалов, розничных сетей и других предпринимателей, для которых важнейшую роль играют одновременность поставки больших партий грузов на большие расстояния с максимальным весом груза в вагоне, цистерне или контейнере. (15)

Преимущества железнодорожных перевозок:

- возможность перевозки больших объемов грузов на большие расстояния,
- сравнительно небольшая себестоимость перевозки,
- возможность организовать хорошую регулярность перевозок,
- независимость перевозки от погодных условий,
- благоприятная перевозка для окружающей среды,
- возможность эффективно организовать погрузку. (15)

Недостатки при осуществлении железнодорожных перевозок:

- в Европе 3 разных вида ширины колеи,
- недостаточная гибкость и потребность в сравнительно больших затратах на содержание железнодорожной инфраструктуры,

резкие толчки, связанные с маневровыми работами при формировании поездов и отсюда жесткие требования к упаковке и креплению грузов.(15)

1.2 Железная дорога Эстонии.

Железнодорожный транспорт является важным звеном транспортной системы Эстонии. Основной сферой применения железнодорожного транспорта являются массовые перевозки грузов и пассажиров в межрайонном, междугородном и международном сообщениях, при этом преобладают грузовые перевозки. (1)

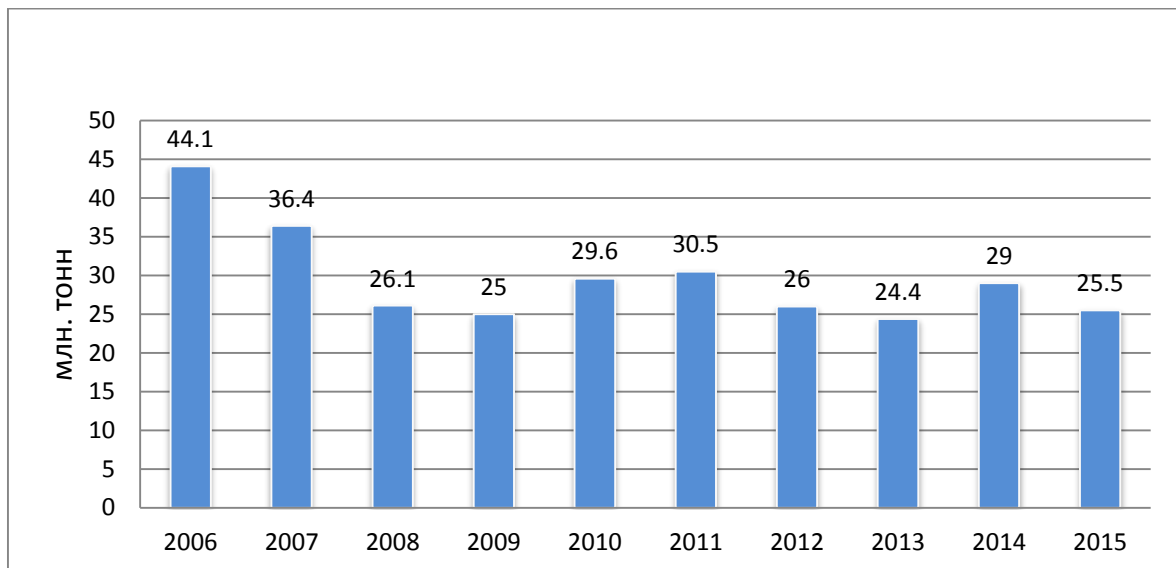


Рисунок 1. Грузовые железнодорожные перевозки в Эстонии в период 2006-2015 (млн. тонн) *Источник:* Statistikaamet.ee, 2016

Железнодорожные перевозки в Эстонии состоят из импорта, экспорта и внутренних перевозок. Эстонская железная дорога в значительной степени зависит от транзитных операций, которые напрямую связаны с Россией. Их доля была очень высокой до 2007 года, однако после транзит по железной дороге постепенно снижается. Например, в 2013 году, по инфраструктуре Эстонской железной дороги

провезли 24,4 млн тонн грузов, из которых 76,8%, или 18,7 млн транзитных, экспорт 0,72 млн тонн и 1,34 млн тонн импорта. Местные перевозки были 3,6 млн тонн. (1)

В 2015 году Эстонская железная дорога отметила 145 годовщину своей деятельности. Железная дорога значительно влияла на историю Эстонии и на торговлю, появились новые направления производства и профессии. Время идет вперед и в дополнении к железной дороге у людей появились другие средства передвижения, но все-таки железная дорога по-прежнему выполняет важную роль, как средство передвижения, так и для транзитного канала. (1)

Железнодорожное сообщение Эстонии как части железнодорожной сети с шириной колеи 1520 мм ведет из портов Эстонии до Тихого океана, до Черного моря, Монголии и Афганистана. Использование единой на пространстве 1520 мм накладной СМГС (Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении) позволяет произвести грузовые перевозки по всей сети 1520 мм (Балтийские страны, Россия, СНГ, Средняя Азия, Монголия и Финляндия). (1)

Железнодорожная инфраструктура Эстонии имеет большой потенциал, который поддерживают развивающиеся партнерские отношения. Эстонская железная дорога участвует в работе железнодорожных организаций, как на государственном, так и на железнодорожном уровне. Основными организациями в работе которых принимают участие специалисты из Эстонии — это Европейский Союз, OECD (*ing. Organisation for Economic Co-operation and Development*), ОСЖД (Организация Сотрудничества Железных Дорог), Совет по железнодорожному транспорту Государств участников СНГ, Объединение Железных дорог Европы (CER) и Международный Союз Железных дорог (UIC). (1)

На Эстонской железной дороге действует свободная конкуренция среди всех перевозчиков. Пропускная способность при этом установлена согласно графику движения поездов. Инфраструктура находится в хорошем состоянии и позволяет на основных участках развивать скорость пассажирским поездам до 120 км/час и грузовым поездам до 80 км/час. На пограничных станциях длина станционных путей составляет 1500 метров, что позволяет обрабатывать на них длинно составные поезда. В дополнении к этому Эстонская железная дорога по станциям Койдула и

Валга может принимать поезда весом до 5200 тонн или 52 условных вагонов, по пограничной станции Нарва поезда весом 5600 тонн или 56 условных вагонов. По отдельному соглашению с Октябрьской железной дорогой на пограничной станции Нарва можно принимать поезда, которые весят 7000 тонн или 71 условный вагон. Географическое положение обеспечивает быстрый доступ к портам в том числе и к глубоководной инфраструктуре, где можно пришвартовать корабли грузоподъемностью 300000 тонн. (1)

Сделанные за последние годы инвестиции увеличили качество организации пассажирских и грузовых перевозок, пропускную способность инфраструктуры и обеспечили движение поездов с меньшим шумом и уровнем вибрации. Одним словом, выполняются все условия для того, чтобы сделать железную дорогу эффективней, хотя показатели последних лет отражают спад в железнодорожной сфере. (1)

Если рассматривать, откуда и куда двигаются грузовые потоки по Эстонской железной дороге, то крупнейшими грузоотправителями и грузополучателями являются Россия, Беларусь, Казахстан и Латвия. Хотя доля грузов из России по сравнению с остальными партнерами значительно больше и в соответствии с рисунком 2 колеблется за период 2008 – 2013 между 73% и 89%. (1)

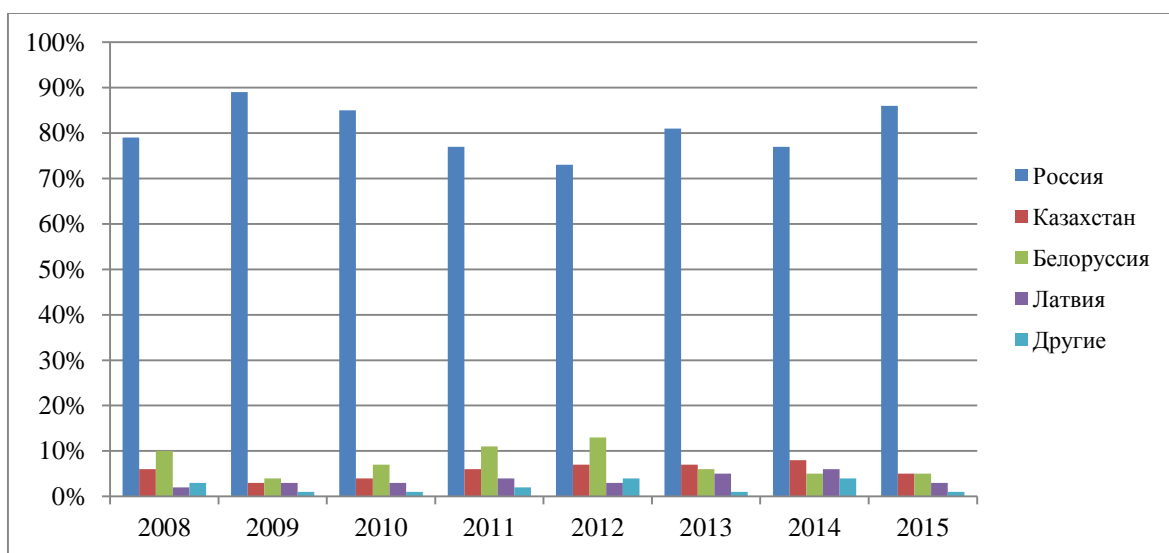


Рисунок 2. Транзитные грузы, перевозимые по инфраструктуре Эстонской железной дороги по странам. *Источник:* statistikaamet.ee ,2016

В Российской Федерации сейчас реализуется программа, в соответствии, с которой перенаправляется экспорт стратегических грузов (в основном нефть и нефтепродукты) через российские порты. И действительно, если в 2002 году приблизительно 25% российского экспорта грузили через порты Балтийских стран, то в 2011 году этот показатель упал до 11%. Железнодорожные перевозки Эстонии в этой связи пострадали больше всех, по сравнению с Латвией и Литвой, в то же время объемы перевозимых грузов в Эстонии самый маленький. Уменьшение доли транзитных грузов из России за период 2009 – 2012 особенно заметен на рисунке 2, где представлены основные отправители и получатели транзитных грузов перевозимых по инфраструктуре Эстонской железной дороги по странам. (15)

2. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЁТОВ

2.1 Правила комплексных расчётов.

Международные расчёты – организация и регулирование платежей по денежным требованиям и обязательствам, возникающим на базе экономических, политических, научно-технических и культурных отношений между государствами, юридическими и физическими лицами, находящимися в разных странах. (16)

Расчёты между железнодорожными администрациями производятся исходя из нормативно – правовых документов, принятых в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. (2)

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики рассматривает и решает вопросы эксплуатационной деятельности железных дорог, совместного использования и технического содержания грузовых вагонов и контейнеров, условий перевозок пассажиров и грузов, обеспечения безопасности движения поездов в международном сообщении, разработки системы учета и взаиморасчетов за выполненную работу и услуги, научно-технического сотрудничества и другие вопросы. Членами Совета являются руководители железнодорожных администраций государств-участников СНГ. Кроме того, в работе Совета принимают участие руководители железнодорожных администраций Болгарии, Грузии, Латвии, Литвы, Финляндии и Эстонии. (14)

В состав Совета по железнодорожному транспорту входят следующие железнодорожные администрации (14) :

- ЗАО "Азербайджанские железные дороги"
- ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога"
- Белорусская железная дорога
- АО "Национальная компания "Казахстанские железные дороги"
- ГП "Национальная компания "Киргизская железная дорога"
- ГП "Железная дорога Молдовы"
- ОАО "Российские железные дороги"
- ГУП "Таджикская железная дорога"
- Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана
- АО "Узбекские железные дороги"
- Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины

Ассоциированными членами Совета являются:

- Холдинг Болгарские Государственные железные дороги
- АО "Грузинская железная дорога"
- ГАО "Латвийская железная дорога"
- АО "ВР-Груп Лтд" Железные дороги Финляндии

Участвуют в работе Совета по отдельным договорам:

- АО "Литовские железные дороги"
- АО "Эстонская железная дорога"

Статус наблюдателя при Совете имеют:

- Международная Конфедерация профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей
- Железные дороги Исламской Республики Иран

Статьи расчётов:

- за перевозку пассажиров
- за перевозку багажа, грузобагажа, почты
- за перевозку грузов
- за проследование поезда приграничного пригородного железнодорожного сообщения
- за пользование грузовыми вагонами и контейнерами
- за работу локомотивов и бригад
- за снабжение углём пассажирских вагонов

- за перестановку вагонов
- за задержку поездов
- по удовлетворённым претензиям и искам

Валюта расчётов и валюта платежа установлена Правилами комплексных расчётов. Расчёты осуществляются в валюте тарифа, который как в грузовом, так и в пассажирском движении устанавливается в швейцарских франках. Валютой платежа является также швейцарский франк, если железнодорожными администрациями на двусторонней основе не согласована иная валюта. (10) Например Эстония с европейскими странами, такими, как Латвия, Литва, Польша, Румыния, Болгария также рассчитывается в швейцарских франках, так как тарифы в них установлены и в случае осуществления платежей в евро будет возникать курсовая разница.

По правилам комплексных расчётов, железнодорожным администрациям в соответствии с их решением предоставлена возможность по взаимной договорённости вести ежемесячные расчёты по форме Бухгалтерской выписки (Приложение 1) или по форме Сальдовой ведомости (Приложение 2)(2). Отличие в них заключается в том, что при расчётах по Бухгалтерским выпискам каждая администрация составляет ежемесячно свою Бухгалтерскую выписку, куда по статьям расчётов заносят суммы, причитающиеся другой дороге. Затем ж. д. администрация, которая является должником, составляет Платёжную (сальдовую) ведомость, в которую включается сальдо по Бухгалтерской выписке каждой дороги и на основании которой показывается сальдо, подлежащее оплате. В случае договорённости железные дороги могут вести расчёты по Сальдовой ведомости, причём, определяется дорога, которая будет постоянно (ежемесячно) её составлять. В Сальдовую ведомость включаются суммы, причитающиеся, как другой дороге, так и суммы в свою пользу. Соответственно, сразу в Сальдовой ведомости выводится Сальдо и дорога, которая является должником, обязана перечислить сальдо в установленный срок.

Члены Международного Союза Железных Дорог могут использовать контокорректный счёт. Он представляет собой заключение между двумя предприятиями соглашение о пересчёте взаимных требований и долгов,

вытекающих из регулярных деловых отношений в единый денежный долг или единое денежное требование. (5)

Соглашение о взаимном расчете через контокоррентный счет включает три взаимосвязанных соглашения (5) :

- занесение взаимных расчетов каждым деловым партнером в один счет;
- взаимозачет (сальдирование) требований и долгов для определения сальдо;
- признание (акцепт) сальдо.

В целях исполнения контокоррентного счета к установленной дате каждое предприятие составляет извлечение из бухгалтерских записей по суммам за указанные услуги. Это извлечение содержит особые графы, в которые нужно внести соответствующие долги и требования - в их валюте платежа. Для каждой заносимой суммы необходимо указать вид платежа, месяц платежа и отчетный месяц, а также привести пояснительный текст и приложить соответствующие подтверждающие документы. (5)

Для целей проведения дальнейшего двустороннего расчета каждое предприятие, пересылает другому предприятию один экземпляр своего извлечения из бухгалтерских записей. На основании извлечений из бухгалтерских записей отдельных предприятий для определения сальдо задолженностей или требований составляется сводная сумма частных сумм, отнесенных к различным периодам валютирования. (5)

Затем производится, так называемое, закрытие контокоррентного счета, которое включает все операции по пересчету в Евро- сальдо, выраженного в различных валютах платежа, чтобы получить, в результате подлежащее оплате сальдо контокоррентного счета.

И так, железнодорожное предприятие-должник производит закрытие счета на основании извлечений из бухгалтерских записей обоих предприятий. Оно определяет для каждой валюты и каждого периода валютирования сальдо долгов или

требований между обоими предприятиями и пересчитывает эти сальдо в Евро на основании таблицы курсов, действующей на момент завершения расчетов.

Железнодорожное предприятие-должник составляет закрытие счета (Приложение 3) и передает один экземпляр документа другому предприятию. Если не согласовано что-либо иное, то общее сальдо погашается в Евро. Оплата должна быть произведена не позже чем на 30-й день после даты завершения расчетов. Благодаря сальдированию (взаимному зачету) между железнодорожными предприятиями-членами МСЖД количество и объем платежей уменьшаются, и, таким образом, упрощается платежный оборот.

Расходы, связанные с платежом распределяются, как правило следующим образом: расходы-банка поручителя - за счет должника, расходы банка получателя - за счет кредитора. Расчеты с использованием контокоррентного счета осуществляются абсолютным большинством железнодорожных предприятий-членов МСЖД. Если получатель счета устанавливает при проверке ошибочные и/или неполные данные, то он имеет право отклонить (возвратить) счет. Однако возможна ситуация, когда в рамках договоров по внутранспортным услугам, два предприятия могут по желанию согласовать особые финансовые условия (особенно для кратковременной односторонней коммерческой деятельности), а именно проведение расчетов без использования контокоррентного счета. (4, 6)

2.2 Построение функциональной модели системы международных расчётов за пользование грузовыми вагонами.

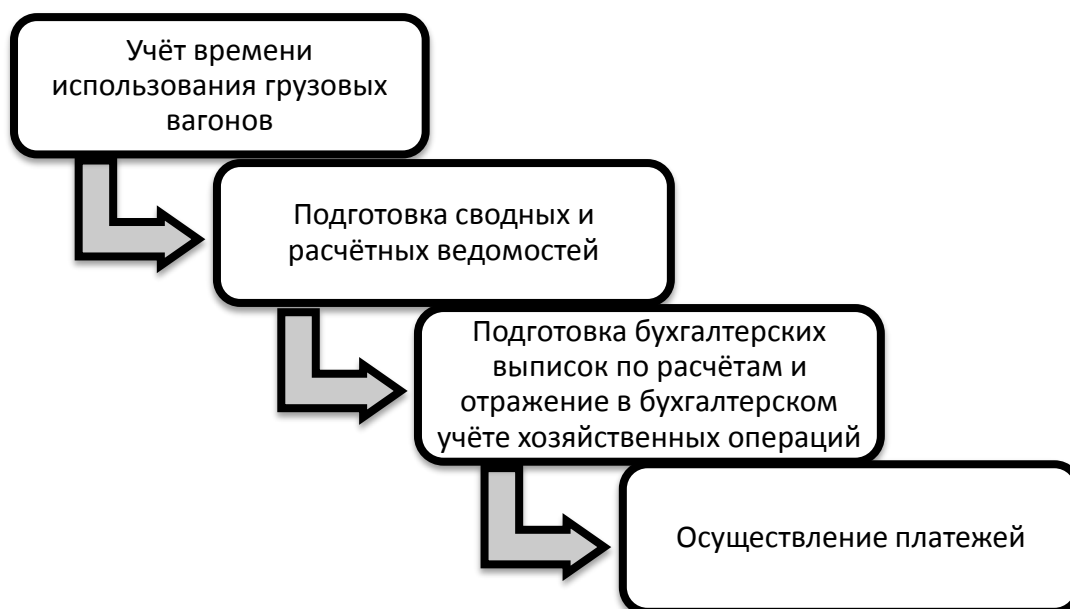


Рисунок 3. Общая схема функциональной модели системы международных расчётов за пользование грузовыми вагонами. *Источник:* составлено автором.

Функциональная модель системы международных расчетов за пользование грузовыми вагонами включает в себя :

1. Учёт времени использования грузовых вагонов;
2. Подготовка сводных и расчётных ведомостей (Приложение 4, 5) по вагонам железнодорожных администраций;
3. Подготовка бухгалтерских выписок по расчётам с железнодорожными администрациями;
4. Осуществление платежей между железнодорожными администрациями.

Порядок учёта времени использования грузовых вагонов в других странах (5).

Для проведения расчетов за пользование грузовыми вагонами необходимо

установить количество вагонов, которое находилось в пользовании той или иной железнодорожной администрации и время, в течение которого эти вагоны находились в пользовании указанной железнодорожной администрации.

Учет времени пользования грузовыми вагонами направлен на своевременное и полное отражение данных об использовании грузовых вагонов одной железнодорожной администрацией принадлежащих другим железнодорожным администрациям.

Далее рассмотрим базовый сценарий учёта времени использования грузовых вагонов.

Итак, вагон прибывает на пограничную станцию стороны передающей вагон. На пограничном пункте составляется передаточная поездная ведомость. Поезд пересекает межгосударственный стыковой пункт (государственную границу). Поезд прибывает на контрольный пункт принимающей стороны. Осуществляется его проверка (технической состояние вагона, документация т т.д). В случае если прибывшие вагоны и груз соответствуют установленным требованиям, принимающая сторона подписывает передаточную проездную ведомость. Один экземпляр подписанной передаточной проездной ведомости передаётся на железную дорогу отправления, второй хранится на железной дороге принявшей вагон. Данные передаточной проездной ведомости из пункта учёта перехода поступают ИВЦ ЖА (информационно-вычислительный центр международных администраций) в форме электронного сообщения.

Подготовка сводных и расчётных ведомостей по вагонам железнодорожных администраций (5).

ИВЦ ЖА на основании данных, передаваемых железнодорожными администрациями (в виде сообщений) на протяжении отчетного месяца, составляет и передаёт до 6 числа месяца, следующего за отчётным:

1. Железнодорожной администрации-собственнице – основную расчётную и

сводную ведомости за отчётный месяц, содержащие вагоно-сутки и платежи по вагонам, имеющим завершённый рейс в пределах каждой железнодорожной администрации-пользовательницы ;

2. Железнодорожной администрации-пользовательнице – основную расчётную и сводную ведомости за отчётный месяц, содержащие вагоно-сутки и платежи по вагонам, имеющим завершённый рейс в пределах данной железнодорожной администрации.

Итак, ИВЦ ЖА до 11 числа месяца, следующего за отчётным (месяц, в течении которого грузовые вагоны железнодорожной администрации-собственницы находились на территории железнодорожной администрации-пользовательницы), на основании данных, полученных от железнодорожных администраций, формирует номерные списки передачи вагонов от одной железнодорожной администрации к другой и передаёт их на все железнодорожные администрации.

Железнодорожная администрация-собственница, получив номерной список от ИВЦ ЖА, проводит его выверку с железнодорожной администрацией сопредельного государства. Указанная выверка производится до 25-го числа второго месяца, следующего за отчётным. В случае выявления расхождений между данными, содержащимися в номерных списках ИВЦ ЖА, составляются проекты корректировочных номерных списков, а также актов согласования этих корректировочных номерных списков и направляются на сопредельную железнодорожную администрацию.

Подготовка бухгалтерских выписок по расчётам с железнодорожными администрациями и отражение в бухгалтерском учёте хозяйственных операций (5).

Для отражения в бухгалтерском учёте железнодорожных компаний взаиморасчётов с иностранными железнодорожными администрациями по бухгалтерским выпискам используют:

1. Реестр сумм, подлежащих включению в бухгалтерские выписки и сальдовые ведомости по расчётам за международные железнодорожные перевозки между железнодорожными администрациями. (Реестр сумм- это сводный документ, содержащий итоговые данные основных и дополнительных расчётных ведомостей, а также ведомостей перерасчёта в разрезе железнодорожных администраций, статей расчётов, периодов оказания услуг и получения документов) ;
2. Бухгалтерская выписка : составляется на последнее число каждого отчётного месяца каждой железнодорожной администрацией и соержит итоговые суммы по расчётным ведомостям, дополнительным расчётным ведомостям и ведомостям перерасчёта;
3. Корректировочные письма об обнаружении ошибок в бухгалтерских выписках и внесении в них корректировок.

На основании полученных данных в течении месяца от ИВЦ ЖА или иностранных железнодорожных администарций расчётных (Приложение 4) и сводных (Приложение 5) ведомостей, а также акцептованных ведомостей перерасчёта, подготавливается Реестр (перечень) сумм, подлежащих включению в бухгалтерские выписки и сальдовые ведомости по расчётам за международные железнодорожные перевозки между железнодорожными администрациями. На основании реестра подготавливается бухгалтерская выписка в двух экземплярах. Один экземпляр не позднее 8 числа месяца, следующего за отчётным, передаётся иностранной железнодорожной администрации, второй экземпляр служит основанием для отражения на счетах бухгалтерского учёта хозяйственных операций, в частности, по оказанным услугам по предоставлению в пользование грузовыми вагонами. Бухгалтерская выписка включает сумму, причитающуюся иностранной железнодорожной администрации за пользование грузовыми вагонами. Также в бухгалтерскую выписку могут включаться суммы по ведомостям перерасчёта и корректировочным письмам как в пользу одной железнодорожной администратит, так и в пользу другой.

Иностранная железнодорожная администрация осуществляет проверку правильности данных, указанных в бухгалтерской выписке. В случае обнаружения ошибки иностранная железнодорожная администрация подготавливает корректировочное письмо о наличии ошибок в бухгалтерской выписке, содержащее подписи уполномоченных лиц. Один экземпляр отправляется железнодорожной администрации, составивший бухгалтерскую выписку с ошибкой.

Железнодорожная администрация, получившая корректировочное письмо, рассматривает его, подбирает под них необходимые документы и корректирует бухгалтерскую выписку, если указанные в письме суммы корректировки обоснованы.

В случае если письмо поступило до 10 числа месяца, следующего за отчётным, корректировочные суммы включаются в бухгалтерскую выписку за отчётный месяц, и отправляются снова иностранной железнодорожной администрации. Если же корректировочное письмо поступило по 10 числа месяца, следующего за отчётным, корректировочные суммы включаются в бухгалтерскую выписку за следующий период.

Железнодорожные администрации на основании бухгалтерских выписок определяют железнодорожную администрацию-дебитора, которая должна составить платёжную (сальдовую) ведомость и перечислить денежные средства по результатам зачёта взаимных требований (платёжное сальдо).

Подготовка сальдовых ведомостей по расчётам с железнодорожными администрациями (5).

Документами используемыми в данном случае, являются:

1. реестр сумм, подлежащих включению в бухгалтерские выписки и сальдовые ведомости по расчетам за международные железнодорожные перевозки между железнодорожными администрациями;

2. сальдовая ведомость: итоговые суммы основных и дополнительных расчетных ведомостей за пользование грузовыми вагонами включаются на последнее число месяца, следующего за отчетным, в сальдовую ведомость железнодорожной администрации, составляющей сальдовую ведомость, в пользу железнодорожной администрации — собственницы грузовых вагонов.
3. корректировочные письма об обнаружении ошибок в сальдовой ведомости.

Осуществление платежей между железнодорожными администрациями (5).

Платежная (сальдовая) ведомость является основанием для создания платежного поручения на перечисление денежных средств на счет иностранной железнодорожной администрации, расчеты с которой производятся по бухгалтерским выпискам.

Поступление денежных средств подтверждается банковской выпиской, при этом, железнодорожная администрация осуществляет контроль полноты и своевременности погашения дебиторской задолженности иностранными железнодорожными администрациями.

Порядок подготовки и согласования ведомостей перерасчёта между железнодорожными администрациями (5).

Впоследствии, после проведения расчетов за пользование грузовыми вагонами, железнодорожные администрации могут обнаружить те или иные неточности (ошибки, опiski и т.п.), допущенные при составлении расчетных ведомостей и повлиявшие на размер суммы платежа. В этом случае, составляются ведомости перерасчета.

Ведомость перерасчета составляется заинтересованной железнодорожной администрацией в двух экземплярах и направляется по почте и электронной почте.

Расчетная организация, получившая ведомость перерасчета должна рассмотреть ее в течение месяца со дня получения и вернуть один экземпляр акцептованной ведомости перерасчета стороне, предъявившей ведомость перерасчета с соответствующим обоснованием внесенных изменений и с приложением подтверждающих документов.

В случае частичного или полного отклонения предъявленной ведомости перерасчета у стороны, предъявившей ведомость перерасчета, есть право в двухмесячный срок со дня отклонения (даты, указанной на сопроводительном письме) повторно предъявить ведомость перерасчета с приложением в необходимых случаях подтверждающих документов.

Повторно предъявленная ведомость перерасчета направляются в двух экземплярах и рассматриваются тем же порядком и в сроки, что и первоначально направленная ведомость перерасчета.

Если между железными дорогами после повторного предъявления ведомости перерасчета не достигнуто решения по предъявленным суммам, то эти суммы считаются неурегулированными и разногласия рассматриваются на совещании представителей заинтересованных железнодорожных администраций или при согласии заинтересованных железнодорожных администраций на пограничных комиссиях.

Если в двухмесячный срок со дня отклонения ведомость перерасчета не будет повторно- предъявлена, то считается, что сторона, предъявившая ведомость перерасчета, согласна с результатом ее рассмотрения. Ведомость перерасчета, не возвращенная в двухмесячный срок со дня отправления, считается принятой к оплате в полных суммах, которые в обязательном порядке включаются:

1. в сальдовую ведомость железнодорожной администрацией, составляющей сальдовую ведомость;
2. в бухгалтерскую выписку железнодорожной администрацией, предъявившей ведомость перерасчета.

2.3 Железнодорожные компании

В настоящее время в ряде государств–участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики создаются уже новые самостоятельные железнодорожные компании, предоставляющие услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях на пространстве СНГ, Грузии и стран Балтии, как в комплексе грузовых перевозок, так и в пассажирских. Из источников (12, 13) было найдено, что основной причиной их появления является проведение реформирование железнодорожного транспорта. Развитие процессов реформирования обусловлено необходимостью создания современного, эффективного и конкурентоспособного железнодорожного транспорта. Кроме того, важной является возможность полномасштабной реализации транзитного потенциала. Повышение конкурентоспособности национальной транспортной системы позволит сфокусировать внешнеэкономические и торговые интересы соседних государств на её использовании.

К таким государствам можно отнести Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Эстонскую Республику, Российскую Федерацию, Украину, Казахстан. При этом наблюдается тенденция к постепенному расширению количества стран СНГ, в границах которых регистрируются образующиеся новые железнодорожные компании.

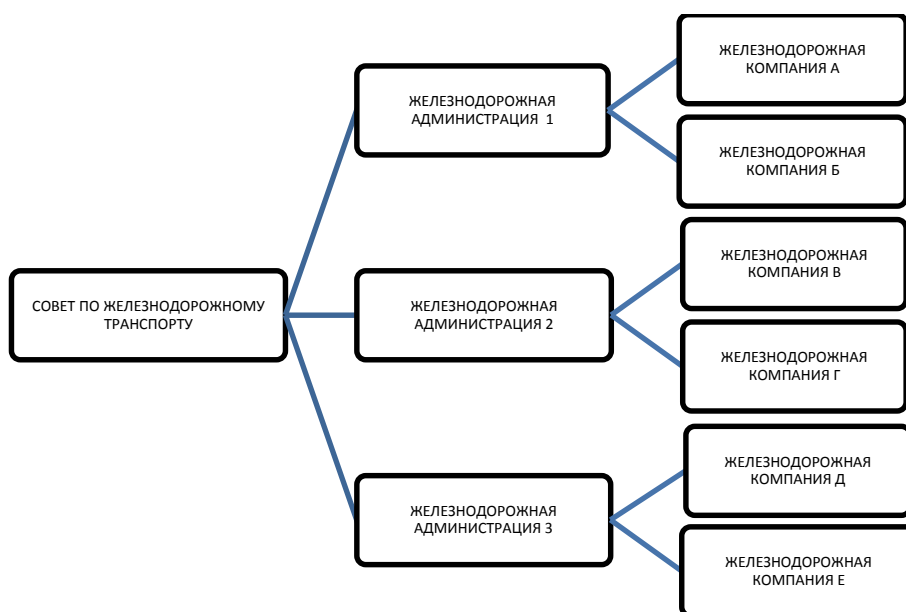


Рисунок 4. Схема взаимоотношений железнодорожных администраций и железнодорожных компаний. *Источник: составлено автором.*

В действующих условиях в соответствии с установленными Правилами комплексных расчётов, проведение расчётов за услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях возможно осуществлять только между железнодорожными администрациями – участниками Совета по железнодорожному транспорту. Новые участники рынка международных транспортных услуг (железнодорожные компании) не являются участниками Совета и соответственно не имеют прав осуществлять расчёты за выполнение услуг в рамках Правил комплексных расчётов. (3)

Исходя из сложившегося опыта железнодорожных администраций, взаиморасчёты за услуги, оказанные новыми участниками рынка международных транспортных услуг (железнодорожными компаниями), осуществляются (3) :

- в рамках агентского договора, заключаемого между железнодорожной администрацией и участником рынка международных транспортных услуг, деятельность которого зарегистрирована на территории государства этой железнодорожной администрации, на основании которого участник рынка международных транспортных услуг поручает железнодорожной администрации своего государства, осуществлять расчёты с другой железнодорожной

администрацией за выполненные им (ему) транспортные услуги.

Несмотря на появление новых участников, предоставляющих транспортные услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях, порядок взаиморасчетов, взаимодействия, формирования расчетных документов, документооборота, учета денежных средств, включения в расчеты, а также порядок оплаты для причастных железнодорожных администраций сохраняется и осуществляется в соответствии с Правилами комплексных расчетов. В случае, если два участника рынка международных транспортных услуг (железнодорожные компании), деятельность которых зарегистрирована в разных государствах, оказали друг другу транспортную услугу, то в действующих условиях взаиморасчеты могут осуществляться только между железнодорожными администрациями, в государствах которых зарегистрирована деятельность этих железнодорожных компаний. Взаимоотношения железнодорожных компаний выстраиваются также на основании агентского договора между железнодорожной компанией и железнодорожной администрацией, на территории, государства которой зарегистрирована деятельность этой компании.

Автор предлагает рассмотреть систему расчетов, при которой железнодорожные компании смогут самостоятельно производить международные расчеты с железнодорожными администрациями и другими железнодорожными компаниями, не привлекая железнодорожные администрации своих государств в качестве посредников. Так же выяснить, какой способ введения расчетов более удобный, эффективный и имеет меньшее количество рисков, как для железнодорожных компаний, так и для железнодорожных администраций.

3. ОСНОВНЫЕ ВИДЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЁТОВ

В условиях появления множества новых участников рынка международных транспортных услуг, железнодорожные компании, ведущие самостоятельную хозяйственную деятельность, вправе проводить расчёты по любому возможному варианту, не противоречащему требованиям национального законодательства и положениям международных соглашений и договоров. (3)

Рассмотрим два вида расчётов : централизованные и децентрализованные расчёты.

3.1 Централизованные расчёты.

Проведение расчётов за услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях между железнодорожными администрациями и новыми участниками рынка международных транспортных услуг (железнодорожными компаниями), деятельность которых зарегистрирована в разных государствах, возможно централизованно через железнодорожные администрации. Осуществление централизованных расчётов за услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях между железнодорожными администрациями и железнодорожными компаниями предлагает проведение расчётов в рамках агентского договора (Приложение 6), заключаемого между железнодорожной администрацией и железнодорожной компанией, деятельность которой зарегистрирована на территории государства это железнодорожной администрации. Сложившиеся суммы в рамках этих договоров подлежат включению во взаиморасчёты между железнодорожными администрациями, являющимися участниками Правил

комплексных расчётов в соответствии с требованиями Правил комплексных расчётов.

Агентский договор имеет пункт под названием «Агентское вознаграждение». Агентское вознаграждение – это денежная сумма, подлежащая уплате принципалом (участником рынка международных транспортных услуг) агенту (железнодорожной администрации, на территории государства которой, зарегистрирована деятельность участника рынка международных транспортных услуг) за совершенные по поручению принципала юридические действия. Принципал обязан уплатить агенту агентское вознаграждение в размере и порядке, установленным договором. Основанием для выплаты агентского вознаграждения служат Отчеты агента, которые агент представляет принципалу в порядке и в сроки, установленные договором.

Пример 1. Централизованные расчёты.

Предположим, что:

К – железнодорожная компания

А – железнодорожная администрация

х – наименование одной из стран Совета по железнодорожному транспорту

у – наименование другой страны Совета по железнодорожному транспорту

1, 2 – порядковые номера железнодорожных компаний

Таким образом получилось, что :

K_{x1} – железнодорожная компания № 1, зарегистрированная на территории страны X

K_{y1} – железнодорожная компания № 1, зарегистрированная на территории страны У

K_{y2} – железнодорожная компания № 2, зарегистрированная на территории страны У

A_y – железнодорожная администрация страны У

A_x – железнодорожная администрация страны X

Представим, что K_{x1} имеет задолженность (в условных единицах) к:

1. $K_{y1} - 50 \text{ y.e}$
2. $K_{y2} - 60 \text{ y.e}$
3. $A_y - 100 \text{ y.e}$

При применении системы централизованных расчётов, денежные потоки отражаются следующим образом (проходят через железнодорожные администрации) :

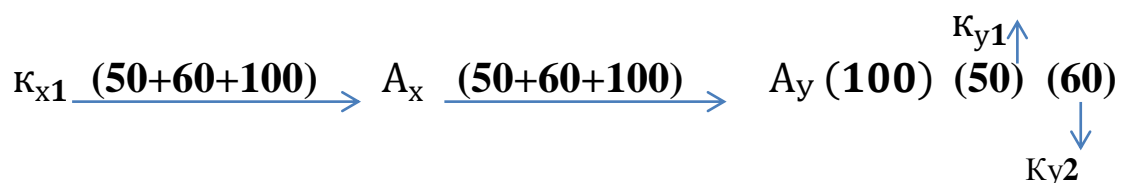


Схема 1. Централизованные расчёты. *Источник: составлено автором.*

Преимущества для железнодорожных администраций.

- Единые нормы, сроки и стандарты осуществления расчётов.
- Координация и мониторинг актуальности реквизитов расчётных центров железнодорожных администраций.
- Взаимный контроль всех участников.
- Единое форматирование расчётных документов, единое программное обеспечение.
- Совместное совершенствование нормативной правовой базы организации расчётов в международной железнодорожном сообщении, в рамках Совета по железнодорожному транспорту.
- Прибыль от посредничества в виде агентского вознаграждения.

Недостатки для железнодорожных администраций.

- Длинный временной интервал получения денежных средств.

- Возникновение финансовых рисков.

При осуществлении расчётов железнодорожной администрацией за железнодорожную компанию, при наличии дебиторской задолженности у железнодорожной администрации с которой осуществляются взаиморасчёты. Данные риски возникают, исходя из условий договора железнодорожной компании с железнодорожной администрацией, согласно которому у последней возникают обязательства по оплате причитающихся платежей железнодорожной компании не зависимо от неисполнения финансовых обязательств и наличия дебиторской задолженности у железнодорожной администрации, с которой осуществляются взаиморасчеты.

Недостатки для железнодорожных компаний.

- Расходы на выплату агентского договора.
- Неполноправное участие в работе Совета.
- Длинный временной интервал получения денежных средств.

Составление бухгалтерских проводок на примере Eesti Raudtee AS

Требования и доходы.

Д. Требования к железнодорожным администрациям

К. Доходы от сдачи в аренду вагонов в международном сообщении

К. Доходы от проданных услуг в международном сообщении

К. Доходы от предоставлении услуг перевозок пассажиров в международном сообщении

К. Другие доходы

Обязательства и расходы.

К. Обязательства к железнодорожным администрациям

Д. Расходы на аренду вагонов в международном сообщении

Д. Расходы на купленные услуги в международном сообщении

- Д. Расходы на услуги перевозок пассажиров в международном сообщении
- Д. Другие расходы

Поскольку Eesti Raudtee AS является посредником в организации расчётов между железнодорожными компаниями, зарегистрированными на территории Эстонии и железнодорожными администрациями других государств, в отчёте о прибыли Eesti Raudtee AS не должны отражаться прибыль и убыток железнодорожных компаний, зарегистрированных на территории Эстонии.

Исходя из вышесказанного составляются следующие проводки:

Требования и доходы.

- Д. Требования к железнодорожным компаниям
 - К. Расходы на аренду вагонов в международном сообщении
 - К. Расходы на купленные услуги в международном сообщении
 - К. Расходы на услуги перевозок пассажиров в международном сообщении
 - К. Другие расходы

Обязательства и расходы.

- К. Обязательства к железнодорожным компаниям
 - Д. Доходы от сдачи в аренду вагонов в международном сообщении
 - Д. Доходы от проданных услуг в международном сообщении
 - Д. Доходы от предоставлении услуг перевозок пассажиров в международном сообщении
 - Д. Другие расходы

3.2. Децентрализованные расчёты.

Организация децентрализованных расчётов за услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях между железнодорожными администрациями и новыми участниками рынка международных транспортных услуг, не являющихся участниками Совета по железнодорожному транспорту, исключает проведение расчётов между железнодорожными администрациями – участницами Совета по железнодорожному транспорту согласно Правилам комплексных расчётов и другим нормативным документам Совета по железнодорожному транспорту. (3) Такой вид международных расчётов предполагает:

Производятся прямые расчёты участника рынка международных транспортных услуг (железнодорожные компании), деятельность которого зарегистрирована в одном из государств – участников Совета по железнодорожному транспорту, с железнодорожной администрацией другого государства – участника Совета по железнодорожному транспорту на основании:

- двухстороннего договора между железнодорожной компанией, зарегистрированной на территории одной из стран, и железнодорожной администрацией другой из стран – участников Совета по железнодорожному транспорту о взаимодействии при организации железнодорожных перевозок;
- двухстороннего договора между железнодорожной компанией, зарегистрированной на территории одной из стран, и железнодорожной администрацией другой из стран – участников Совета по железнодорожному транспорту о порядке взаимных расчётов за железнодорожные перевозки в международном сообщении.

Пример № 2. Децентрализованные расчёты.

По данным Примера № 1 составим схему децентрализованных расчётов. (Расчёты производятся на прямую, без железнодорожных администраций в качестве посредников)

$K_{x1} \xrightarrow{(50)} K_{y1}$

$K_{x1} \xrightarrow{(60)} K_{y2}$

$K_{x1} \xrightarrow{(100)} A_y$

Схема 2. Децентрализованные расчёты. *Источник: составлено автором.*

При проведении децентрализованных расчётов, валютой будет являться швейцарский франк, как установлено Правилами комплексных расчётов. Валютой платежа может быть как швейцарский франк, так и другая валюта, на основе двустороннего договора между странами.

Ведение ежемесячного расчёта возможно по правилам комплексных расчётов, по форме Бухгалтерской выписки, на основании которой составляется так же и Платёжная (сальдовая) ведомость.

Преимущества для железнодорожных администраций.

- Ускорение проведения расчётов за счёт исключения их схемы взаимоотношений посредников в лице железнодорожных администраций ;

Преимущества для железнодорожных компаний.

- Экономия расходов на выплату агентского вознаграждения
- Полноправное участие

Недостатки для железнодорожных администраций.

- Риски неисполнения финансовых обязательств участниками рынка международных транспортных услуг (железнодорожными компаниями) ;

- Множественность участников существенно усложнит процесс проведения расчётов и увеличит объёмы договорной работы железнодорожной администрации, с которой производятся расчёты ;
- Увеличение денежных потоков для железнодорожной администрации в связи с наличием договорных обязательств перед множеством новых участников и адресностью получения денежных средств за выполненные услуги участником рынка международных транспортных услуг (железнодорожной компанией)
- Исключение возможности коллегиального рассмотрения спорных вопросов, возникающих при осуществлении расчётов, решение которых не достигнуто на двухстороннем уровне ;
- Отсутствие опыта у новых участников рынка международных транспортных услуг (железнодорожных компаний) в проведении расчётов за железнодорожные перевозки в международном сообщении.

3.3. Выводы и предложения по оптимизации международных расчётов.

Анализ организации централизованных расчетов за услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях между железнодорожными администрациями и новыми участниками рынка международных транспортных услуг, показал существенный ряд преимуществ, доказывающий оптимальность и эффективность централизованных расчетов через расчетные центры железнодорожных администраций-участниц Совета по железнодорожному транспорту за международные услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях.

Решения, принимаемые в рамках работы Совета по железнодорожному транспорту, в том числе по финансовым и расчетным вопросам, строятся на принципах коллегиальности, что повышает взвешенность и ответственность принятых решений и исключает субъективизм.

Следует отметить, что в рамках Совета по железнодорожному транспорту проводится постоянная работа мониторинга и контроля исполнения финансовых обязательств железнодорожных администраций, что является гарантом качественных и своевременных расчетов за выполняемые услуги.

Рассмотрение и решение спорных вопросов, возникающих при осуществлении комплексных расчетов между железнодорожными администрациями, решение которых не достигнуто на двусторонней основе, а также вопросов оплаты длительной (более трех месяцев) задолженности между железнодорожными администрациями осуществляется в рамках Комиссии по урегулированию споров и взаиморасчетов между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской республики, Эстонской республики.

Система комплексных централизованных расчетов сформирована и действует в рамках отлаженного механизма, в условиях технологической, правовой и финансовой защищенности и ответственности всех участников Совета по железнодорожному транспорту.

Анализ организации централизованных расчётов выявил так же и недостатки, такие как:

1.) Длинный временной интервал получения денежных средств.

Денежные потоки железнодорожных компаний проходят через железнодорожные администрации, что усложняет систему расчётов и способствует длинному временному интервалу получения денежных средств.

Автор рассмотрел процесс организации децентрализованных расчётов, при котором можно сократить временной интервал получения денежных средств. Но анализ организации данного вида расчётов, показал ещё больше недостатков (приведены в подглаве 3.2).

2.) Возникновение финансовых рисков.

При осуществлении расчётов железнодорожной администрацией за железнодорожную компанию, при наличии дебиторской задолженности у железнодорожной администрации с которой осуществляются взаиморасчёты. Данные риски возникают, исходя из условий договора железнодорожной компании с железнодорожной администрацией, согласно которому у последней возникают обязательства по оплате причитающихся платежей железнодорожной компании не зависимо от неисполнения финансовых обязательств и наличия дебиторской задолженности у железнодорожной администрации, с которой осуществляются взаиморасчеты.

Как было приведено выше, в рамках Совета по железнодорожному транспорту проводится постоянная работа мониторинга и контроля исполнения финансовых обязательств железнодорожных администраций. Это означает, что при наличии задолженностей Совет по железнодорожному транспорту будет рассматривать проблему и давать рекомендации по её решению.

Автор считает, что для слаженной совместной работы железнодорожных администрации и железнодорожных компаний, необходимо наделить новых участников рынка международных железнодорожных транспортных услуг полномочиями участвовать в Совете по железнодорожному транспорту и принимать решения, связанные с деятельностью международных железнодорожных перевозок.

Если новые участники рынка будут участвовать в работе Совета по железнодорожному транспорту, то будет разумно убрать агентское вознаграждение, которое в данный момент платит железнодорожная компания железнодорожной администрации за посреднические услуги.

Когда новые участники рынка будут полноправно участвовать в работе Совета по железнодорожному транспорту, можно будет исключить некоторые недостатки

децентрализованных расчётов (приведены в подглаве 3.2). Например, рассмотреть спорные вопросы, возникающие при осуществлении расчётов, можно будет коллегиально. Так же у железнодорожных компаний со временем появится опыт в проведении международных расчётов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железнодорожный транспорт является важной частью экономики Эстонии, которая обеспечивает необходимость движения пассажиров и грузов. Важная роль данной отрасли обусловлена многосторонне – не зависимо от сезона и климатических условий бесперебойно удовлетворять потребности людей в передвижении и обслуживать, связанные с производством отрасли экономики. Для создания более современного, эффективного и конкурентноспособного железнодорожного транспорта создаётся всё больше новых железнодорожных компаний, которые хотят иметь правовой статус в условиях работы Совета по железнодорожному транспорту.

Целью данной работы был выбор оптимального вида международных расчётов между железнодорожными компаниями и железнодорожными администрациями, так как в действующих условиях в соответствии с установленными Правилами комплексных расчётов, проведение расчётов за услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях возможно осуществлять только между железнодорожными администрациями – участниками Совета по железнодорожному транспорту. Новые участники рынка международных транспортных услуг (железнодорожные компании) не являются участниками Совета и соответственно не имеют прав осуществлять расчёты за выполнение услуг в рамках Правил комплексных расчётов.

Для достижения цели автор рассмотрел принципы работы Совета по железнодорожному транспорту, проанализировал действующую систему международных расчётов, при которой железнодорожные компании для осуществления расчётов с железнодорожными администрациями и компаниями других государств, должны привлекать железнодорожные администрации своих государств в качестве посредников.

Так же автор рассмотрел другую систему расчётов, при которой железнодорожные компании смогут самостоятельно производить международные расчёты с железнодорожными администрациями и другими железнодорожными компаниями, не привлекая железнодорожные администрации своих государств в качестве посредников.

Сравнив эту систему с два вида международный расчётов, централизованные и децентрализованные, автор пришёл к выводу, что анализ организации централизованных расчетов за услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях между железнодорожными администрациями и новыми участниками рынка международных транспортных услуг, показал существенный ряд преимуществ, доказывающий оптимальность и эффективность централизованных расчетов через расчетные центры железнодорожных администраций-участниц Совета по железнодорожному транспорту за международные услуги в международном грузовом и пассажирском сообщениях.

Система комплексных централизованных расчетов сформирована и действует в рамках отлаженного механизма, в условиях технологической, правовой и финансовой защищенности и ответственности всех участников Совета по железнодорожному транспорту.

Автор предложил наделить новых участников рынка международных железнодорожных транспортных услуг полномочиями участвовать в Совете по железнодорожному транспорту. Это бы позволило использовать децентрализованный вид международных расчётов, исключая некоторые недостатки.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. *АО Эстонская железная дорога*. (2015). Таллинн: Eesti Raudtee AS. [WWW] <http://www.evr.ee/>
2. *Правила комплексных расчётов между железнодорожными администрациями*. (1995). Варшава: Совет по железнодорожному транспорту. 28стр.
3. *Договор и правила о расчётах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении*. (2012). Варшава: Организация сотрудничества железных дорог. 132стр.
4. **Казмин, Н., Казмина, Е.** (2011). *Организация расчётов в международном экономическом сотрудничестве*. 130стр.
5. **Карасёв, А.** (2010). *Экономическое обоснование системы расчётов за пользование грузовыми вагонами в международном сообщении*. (Диссертация). Московский государственный университет путей сообщения. Москва. 184стр.
6. **Рыбалкин, Е.** (2009). *Международные экономические отношения*. 623стр.
7. Raudteeseadus. Vastu võetud 19.11.2003. – RT I 2003, 79, 530 [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/RdtS> (02.05.2016)
8. **Holvad, T., Preston, J., Huang, B.** *Review of Introduction of Competition in Railways in Europe // First Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment. Toulouse, November 7-8, 2003. 16 pp.* [WWW] http://www.idei.fr/doc/conf/rai/papers_2003/huang.pdf (18.05.2016).
9. **Nash, C., Matthews, B., Thompson, L.** (2005) *Railway reform and charges for the use of infrastructure. Report // European Conference of Ministers of Transport. Committee of Deputies. 138 pp.*
10. *Raudtee-ettevõtja tulude ja kulude arvestuste esitamise kord ja tähtajad*. Riigi Teataja. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/733135> (30.04.2016)
11. *Raudteeinfrastruktuuri kasutamise tasu arvestamise meetodika*. Riigi Teataja. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/129122010059> (30.04.2016)

12. **Bamford, C. G.** (2001) *Transport Economics. Third Edition.* Oxford: Heinemann. 120 pp.
13. **Quinet, E., Vickerman, R.** (2004) *Principles of Transport Economics.* Cheltenham, etc: Edward Elgar. 385 pp.
14. Совет по железнодорожному транспорту. [WWW] <http://www.sovetgt.org/index.php?link=2> (30.04.2016)
15. **Mustonen, V.** (2016). Оптимизация эксплуатации тягового подвижного состава на примере предприятия АО Е.Р.С. (Lõputöö). Eesti Ettevõtluskõrgkool Mainor. Tallinn. 61 lk.
16. Международные расчёты. [WWW] http://forexaw.com/TERMs/Economic_terms_and_concepts/Accounting_and_Taxes/ (16.04.2016)
17. Kaubavedu raudteel, 2005-2015. Statistikaamet. [WWW] <https://statistikaamet.wordpress.com/2016/01/29/sadamate-ja-raudtee-kaubamaht-oli-viimase-kumnendi-vaikseim/> (30.05.2016)
18. Transiitvedu raudteel, 2008-2015. Statistikaamet. [WWW] <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp> (30.05.2016)

ПРИЛОЖЕНИЯ.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. БУХГАЛТЕРСКАЯ ВЫПИСКА.

Железнодорожная администрация Эстонии

Взаиморасчёт с железнодорожной администрацией России на 31 марта 2014г.

БУХГАЛТЕРСКАЯ ВЫПИСКА

№ п/ п	Сумма, причитающаяся ЭВР			Номер и дата сопроводител ьного документа	Наименование статей расчетов	Отчетный период	Сумма, Причитающаяся РЖД		
	CHF	EUR	USD				CHF	EUR	USD
	745				Билеты		698		
	369				Плацкарты		255		
	1 114				Итого:		953		
	161				Сальдо:				

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. САЛЬДОВАЯ ВЕДОМОСТЬ ПО РАСЧЁТАМ.

Международное железнодорожное сообщение

САЛЬДОВАЯ ВЕДОМОСТЬ
по расчетам между железнодорожной администрацией России
и железнодорожной администрацией Эстонии
по состоянию на июль 2012 г

№№ п/п	Наименование статей расчётов, номер сопроводительного документа	Причитается (в швейцарских франках)	
		Железнодорожной администра- ции России	Железнодорожной администра- ции Эстонии
1	2	3	4
	102558		
	Билеты	16 258,36	10 236,87
	Плацкарты	2 441,00	3 699,05
ИТОГО:		18 699,36	13 935,92
САЛЬДО:		4 763,44	

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ЗАКРЫТИЕ КОНТОКОРРЕНТНОГО СЧЁТА.

Предприятие/компания
(наименование/адрес/телефон/факс/e-mail)

Двухстороннее закрытие счета между X и Y на 30.04.гггг

выполненное X для Y дд.мм.гггг

Валюта	Сальдо		Сальдо		Сальдо в пользу X	Сальдо в пользу Y	Курс относительно Евро	В пользу (в Евро) X	В пользу (в Евро) Y
	в дебет счета X	в кредит счета X	в дебет счета Y	в кредит счета Y					
CHF18	555,00			1 578,25	2 133,25		1,537290	1 487,67	
CHF19		1 030,00				1 030,00	1,546390		666,07
EUR01		1 450,00	105 030,00			106 450,00	1,000000		106 450,00
SEK47	2 150,00			750,00	1 400,00		9,227500	151,92	
ИТОГО								1 539,39	107 116,07
Общее сальдо в ЕВРО									105 576,68
Предельный срок платежа								30.05.гггг	

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. РАСЧЁТНАЯ ВЕДОМОСТЬ.

РАСЧЕТНАЯ ВЕДОМОСТЬ

по вагонам, принятым и сданным по одной железнодорожной администрации-пользовательнице _____ за отчетный месяц _____ 20____ года

Государство-собственник начала рейса _____
станция начала рейса _____

№ п/п	Номер вагона	Прием на железнодорожную администрацию				Сдача с железнодорожной администрации					Вагоно-сутки, подлежащие оплате	Плата в швейцарских франках
		Код операции	Дата (год, число, месяц)	Время, (час, мин)	Номер передаточной поездной ведомости (ППВ)	Станция совершения операции	Код операции	Дата	Время	Номер передаточной поездной ведомости (ППВ)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ.

СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ
 расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности государства
 _____ принятыми и сданными по одной
 администрации-пользовательнице _____
 за отчетный период _____ 20__ года

Род вагона	Время нахождения на ж.д. администрации	Количество рейсов	Вагоно-сутки	дата
				Плата в шв. франках
Крытые	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
Платформы	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
Полувагоны	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
Цистерны	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
Прочие	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
Зерновозы	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
Термосы	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
АРВ	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			
Итого	До 30 суток			
	31- 45 суток			
	Свыше 45 суток			
	Всего			

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. АГЕНТСКИЙ ДОГОВОР.

LEPINGUTE REGISTER

29. 10. 2013

Reg.nr. 10216

KOKKULEPE RAHVUSVAHELISTE ARVELDUSTEGA SEONDUVA LEPINGU SÖLMIMISEKS

Käesolev kokkulepe (edaspidi „Kokkulepe“) on sõlmitud Tallinnas, 21. oktoobril 2013.a.

AS Eesti Raudtee, registrikood 11575838, asukoht ja aadress Toompuiestee 35, 15073 Tallinn (edaspidi nimetatud “ER”), mida esindab juhatuse esimees – peadirektor Ahti Asmann,

ning

AS EVR Cargo, registrikood 11575850, asukoht ja aadress Toompuiestee 35, 15073 Tallinn (edaspidi nimetatud “Cargo”), mida esindab juhatuse esimees Ahto Altjõe,

võttes arvesse vajadust täiendavalt reguleerida AS-i Eesti Raudtee (kustutatud) jagunemise järgselt kujunenud olukorda:

- seoses rahvusvaheliste arveldustega, st raudteeadministratsioonide vahel regulaarselt toimivate omavaheliste vagunipargi tasude arveldustega,
- arveldustega ER ja ОАО «Российские Железные Дороги» (edaspidi „RŽD“) vahel tulenevalt vedurite ja vedurimeeskondade kasutamisest teise poole territooriumil (lepingu nr 380 alusel),

leppisid kokku sõlmida omavaheline leping reguleerimaks järgmisi küsimusi sellise täpsusega ja sellistest põhimõtetest lähtuvalt nagu allpool nimetatud:

1. Rahvusvahelised raudteeadministratsioonide vahelised arveldused.

- 1.1.alates 01.08.2013 arveldatakse igakuiselt Šveitsi frankides (CHF);
- 1.2.omavahelised tulusid-kulusid ei saldeerita, vaid esitatakse vastastikused müügiarved;
- 1.3.ER-ile laekumata nõudeid teiste riikide raudteeadministratsioonidelt võib ER laekumata osas Cargole mitte tasuda ja tasuda puudujääva osa pärast ER-ile laekumist;
- 1.4.maksetähtaeg 7 kalendripäeva, kuid mitte hiljem kui iga kuu 20-ndaks kuupäevaks;
- 1.5.ajavahemikul 01.08.2012 - 31.07.2013 esitatud saldeeritud arved eurodes tühistatakse kuupäevaga 31.08.2013 ja asendatakse uue koondarvega eurodes kuupäevaga 31.08.2013, milles esitatakse vastastikused müügiarved eelnimetatud perioodi kohta, millele lisandub käibemaks. Arveldused Šveitsi frankides arvestatakse ümber vastava kuu lõpu kursiga euro suhtes (Lisa 1);
- 1.6.Vastastikused nõuded-kohustused seisuga 31.08.13 tasaarveldatakse vastavalt punktile 1.5. Eelnimetatud nõuded on toodud Kokkuleppe lisas (Lisa 3).

2. Cargo vedurite ja vedurimeeskondade tööst RŽD infrastruktuuril ja vastupidi, st RŽD vedurite ja vedurimeeskondade tööst ER infrastruktuuril tulenevad arveldused.

- 2.1. alates 01.08.2013 arveldatakse igakuiselt Šveitsi frankides (CHF);
- 2.2. omavahelised tulused-kulusid ei saldeerita, vaid esitatakse vastastikused müügiarved;
- 2.3. maksetähtaeg 7 kalendripäeva, kuid mitte hiljem kui iga kuu 20-ndaks kuupäevaks;
- 2.4. ajavahemikul 01.08.2012 - 31.07.2013 esitatud saldeeritud arved eurodes tühistatakse kuupäevaga 31.08.2013 ja asendatakse uue koondarvega eurodes kuupäevaga 31.08.2013, milles esitatakse vastastikused müügiarved eelnimetatud perioodi kohta, millele lisandub käibemaks. Arveldused Šveitsi frankides arvestatakse ümber vastava kuu lõpu kursiga euro suhtes (Lisa 2);
- 2.5. Vastastikused nõuded-kohustused seisuga 31.08.13 tasaarveldatakse vastavalt punktile 2.4. Eelnimetatud nõuded on toodud Kokkuleppe lisa (Lisa 3);
- 2.6. Kuna punktis 2 nimetatud arvelduste kohta on olemas pooltevaheline 10.11.2009 kokkulepe nr K1039, siis seda muudetakse vastavalt eeltoodule.

**3. ER tasub Kokkuleppe alusel makse summas 1 011 547 eurot Cargo arvelduskontole nr 221044367465 viitenumbriga 5555 hiljemalt alljärgnevalt:
summa 826 133,62 eurot hiljemalt 20.09.2013;
summa 185 413,38 eurot hiljemalt 25.10.2013.**

AS Eesti Raudtee

/allkirjastatud digitaalselt/

Ahti Asmann

AS EVR Cargo

/allkirjastatud digitaalselt/

Ahto Altjõe

AUTOREFERAAT

Töö teemaks on „Rahvusvaheliste arvelduste optimeerimine Raudteel“

Olulisus valitud uurimistöö teema tingitud asjaolust, et areng rahvusvahelises raudteetranspordis on esmatähtis iga raudtee halduse ja on eelkõige suunatud kasumi maksimeerimine. Et luua kaasaegne, tõhus ja konkurentsivõimeline raudteetranspordi loob üha uusi raudtee-ettevõtteid, kes tahavad olla juriidiline staatus töötingimusi Raudteetranspordi Nõukogu.

Eesmärgiks on lõputöö valikut optimaalse tüüpi välismakseid raudtee-ettevõtete vahel ning raudtee valitsuses.

Seda eesmärki milles töö tuvastatud järgmised probleemid:

1. Mõelge põhimõttega Raudteetranspordi Nõukogu.
2. Analüüsida praegust süsteemi osutavad rahvusvahelisi arveldusi.
3. Vaatleme teisi võimalusi tehes arvutusi.
4. Vali optimaalne vaade Rahvusvaheliste Arvelduste.

Objekti uuring on raudtee-ettevõtjad ja raudtee liige Raudteetranspordi Nõukogu.

Teema uuring on finants- ja majanduskriisi suhteid raudteeadministratsioonide ja raudtee-ettevõtteid.

Töö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis autor vaatleb raudteetranspordi korraldamiseks. See annab iseloomuliku Raudtee ja Eesti raudteedel. Teises peatükis on autor arvab põhireeglid rahvusvaheliste arvelduste, funktsionaalne mudel arvutused süsteemi ja annab ülevaate raudtee-ettevõtjad. Kolmandas peatükis on autor analüüsinud põhitüüpi rahvusvahelisi makseid, tsentraliseeritud ja detsentraliseeritud. Samad järeldused ja luua optimeerimissetepanekuga Rahvusvaheliste Arvelduste.

Rahvusvaheline arvutused - organisatsiooni ja regulatsioon seotud maksete rahaliste nõuete ja kohustuste alusel tekkinud majandusliku, poliitilise, teadusliku ja tehnilise ja kultuurilise riikidevahelistele suhetele, ettevõtted ja üksikisikud asuvad erinevates riikides.

Arvutused tehakse vahel raudteeadministratsioonide põhjal normatiivne - juriidilised dokumendid raames vastu võetud nõukogu raudteeveo kohta SRÜ, Gruusia, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Eesti Vabariigi.

Nõukogu raudteeveo kohta SRÜ, Gruusia, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Eesti Vabariigi kaalub ja otsustab tegevuses, raudteed, jagamine ja tehnilist sisu kaubavagunid ja mahutite tingimused reisijate ja kaubarongi ohutus rahvusvahelises liikluses arengu aruandlus ja arveldused tehtud töö eest ja teenuseid, teadusliku ja tehnilise koostöö ja muude küsimustega. Nõukogu liikmed on juhid raudteeadministratsioonide SRÜ riikides. Lisaks nõukogu töö käis juhid raudteeadministratsioonide Bulgaaria, Gruusia, Läti, Leedu, Soome ja Eesti.

Praegu on mitmed riigid SRÜ, Gruusia, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Eesti Vabariigi on juba uued sõltumatud raudtee-ettevõtjad, kes osutavad teenuseid, rahvusvahelisi kauba- ja reisijateveo SRÜ, Gruusia ja Balti riikides, nagu keerukas lasti ning reisijate. Siit allikatest (13, 59 lk 63, lk 339 140) leiti, et peamine põhjus nende esinemist on käsil raudtee reform. Development of reformiprotsessidega tuleneb vajadusest luua kaasaegne, tõhus ja konkurentsivõimeline raudteetransport. Lisaks oluline on võimalus täielikuks rakendamiseks transiidi potentsiaali. Konkurentsivõime parandamine veonduse süsteem keskendub välismajanduspoliitika ja kaubanduse huvides naaberriikide selle kasutamiseks.

Nende riikide hulka kuuluvad Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Eesti Vabariigi, Vene Föderatsiooni, Ukraina, Kasahstan. Samal ajal on tendents järkjärgulist laienemist arv SRÜ riikides, mille piirid on registreeritud moodustatud uus raudtee-ettevõtted.

Osutamise tingimused vastavalt reeglitele keerukaid arvutusi, sooritamisel teenuste rahvusvahelise kauba- ja reisijateveo võib läbi viia ainult vahel raudteeadministratsioonide - liikmed Raudteetranspordi Nõukogu. Uued osalejad rahvusvahelisi veoteenuseid (raudtee-ettevõtjad) ei ole juhatuse liikmed ning seetõttu on õigused osuschetsvlyat arvutused teenuste osutamiseks vastavalt määruse keerukaid arvutusi.

Tuginedes varasematele kogemustele raudteeadministratsioonide, tasaarveldused teenuste eest uue turuosaliste rahvusvahelisi veoteenuseid (raudtee-ettevõtjad), viiakse läbi:

- Vastavalt agendilepingu tuleb vahel sõlmitud raudtee-ja osaleja rahvusvahelisi veoteenuseid, mille tegevus on registreeritud riigis, kus on raudtee manustamist põhjal, mille peamine turg rahvusvahelisi veoteenuseid teeb raudtee haldus, teostada arvutusi teiselt raudtee-, mille eest ta läbi (ta) transporditeenused.

Vaatamata uute osalejate, pakkudes veoteenuseid rahvusvahelisi kauba- ja reisijateveo, kord vastastikust koostööd, moodustamine lahendamise dokumente, dokumendihaldus, raamatupidamine raha, arvutustesse lisada, samuti eest maksmise kord kaasatud raudteeadministratsioonide on hooldatakse ja kasutatakse vastavalt reeglitele keerukaid arvutusi. Kui kaks turuosalise rahvusvahelisi veoteenuseid (raudtee-ettevõtjad), kelle tegevus on registreeritud erinevates riikides, on transport teenust üksteisele, töötingimused asulates on võimalik teostada ainult vahel raudtee asutuste riigid, mis on registreeritud aktiivsuse raudtee-ettevõtted. Suhted raudtee-ettevõtete vahel on ka vooder kuni põhjal asutuse vahel sõlmitud raudtee-ettevõtja ja raudtee-territooriumil riik, kelle registreeritud firma tegevuse.

Autor pakub kaaluda arvutamise süsteem, kus raudtee ettevõtted saavad teha rahvusvahelisi arveldusi raudteeadministratsioonide ja teiste raudtee-ettevõtted, sekkumata raudteeadministratsioonide riikide vahendajatena. Lihtsalt aru saada, mis viis tutvustada arvutused mugavam, tõhus ja on väiksem kogus riske raudtee-ettevõtjad ja raudtee manustamist.

Seoses tekkimist paljude uute turuosaliste rahvusvahelisi veoteenuseid, raudtee-ettevõtted, mis viib iseseisev majandustegevus on õigus teostada arvutusi võimalike variant, ei ole vastuolus siseriikliku õiguse nõuete ja rahvusvaheliste lepingute sätete ja lepingutega.

Vaatleme kaht tüüpi arvutused: tsentraliseeritud ja detsentraliseeritud arvutustehnika

Tsentraliseeritud arveldused.

Läbiviimine arvutused teenuste rahvusvahelise kauba- ja reisijateveo uudiste vahel raudteeadministratsioonide ja uute parteide mähitud rahvusvahelisi veoteenuseid (raudtee-

ettevõtjad), kelle tegevus on registreeritud erinevates riikides võib tsentraalselt üle raudtee manustamist. Rakendamine tsentraliseeritud tasuliste teenuste rahvusvahelise kauba- ja reisijateveo vahel raudtee asutuste ja raudtee-ettevõtete pakkumisi lahendamiseks vastavalt agendilepingu (lisa 6), vahel sõlmitud raudtee asutuste ja raudtee-ettevõtja, kelle tegevus on registreeritud riigi territooriumil, on raudtee manustamist. Lisa summad nende lepingute tuleb kaasata tasaarveldused vahel raudteeadministratsioonide, mis on poolte reeglite keerukaid arvutusi vastavalt eeskirjaga keerukaid arvutusi.

Kasu raudteeadministratsioonide.

- Ühtsed reeglid, mõisted ja standardid arvutused.
- Koordineerimine ja järelevalve kiireloomuline üksikasjad lahendamise keskused raudteeadministratsioonide.
- Vastastikune kontrolli kõigi osalejate vahel.
- Üks formarovanie asula dokumente, mis on üks tarkvara.
- Ühine parandamine õigusliku aluse korralduse arvutused rahvusvahelises raudteetranspordis osana Raudteetranspordi Nõukogu.
- Kasum vahendusega agentuuritasu.

Puudused raudtee valitsuses.

- Pikka aega pesa vahendite saamisel.
- Tekkimine finantsriske.

Täites arvutused raudtee-raudtee ettevõtte, juuresolekul nõuded raudtee halduse ja mis viiakse läbi tasaarveldused. Need riskid tulenevad lepingu tingimused raudtee ettevõtte, raudteeametilt, mille kohaselt viimane on kohustatud maksma tasu tõttu raudtee ettevõtte ei sõltu mitte-täitmise rahalisi kohustusi ja olemasolu arved on raudtee-, mis tegi vastastikune.

Puudused raudtee-ettevõtjatele.

- Arvelt agendilepingu.
- Ebavõrdne töös osalemist nõukogu.
- Pikka aega pesa vahendite saamisel.

Detsentraliseeritud arveldused.

Organisatsioon detsentraliseeritud tasuliste teenuste rahvusvahelise kauba- ja reisijateveo vahel raudteeadministratsioonide ja uute osalejate turule rahvusvahelisi veoteenuseid, mis ei kuulu Raudteetranspordi Nõukogu, välistab asulate vahel raudteeadministratsioonide - osalejad Raudteetranspordi Nõukogu vastavalt kodukorra keerukaid arvutusi ja muudele normdokumentidele raudteetranspordi nõukogu. Selline välismaksed on oodanud:

Tee otsest arvutused turuosalise rahvusvahelisi veoteenuseid

(Raudteede ettevõtted), mille tegevus on kantud üks riike - osalejad Raudteetranspordi Nõukogu, raudteeametilt teise riigi - nõukogu liige, raudteeveo põhjal:

- vaheline kahepoolne leping raudtee-ettevõtja on registreeritud riigi territooriumil, raudtee halduse ja teiste riikide - osalejad Raudteetranspordi Nõukogu koostöö raudteetranspordi;
- vaheline kahepoolne leping raudtee-ettevõtja on registreeritud riigi territooriumil, raudtee halduse ja teiste riikide - osalejad Raudteetranspordi Nõukogu, et vastastikuse arvutused raudteetranspordi rahvusvahelise side.

Kasu raudteeadministratsioonide.

- Kiirendus arvutuste kõrvaldades nende kava suhete vahendajate ees raudteeadministratsioonide;

Kasu raudtee-ettevõtted.

- Kulude kokkuvõid maksmise agentuuritasu
- täielikku osalemist

Puudused raudtee valitsuses.

- Riskid mittetäitmisele rahalisi kohustusi, mida turuosalised rahvusvahelise transpordi teenused (raudtee-ettevõtted);
- Rohkus osalejad oluliselt raskendada lahendamise protsessi ning suurendada lepinguliste tööde Raudtee mine manustamine, mille arvutused on tehtud;
- Kasv rahavoogude raudteeametilt seoses juuresolekul lepingulisi kohustusi palju uusi liikmeid ja aadress saavad raha teenuste eest osaleja rahvusvahelisi veoteenuseid (raudtee-ettevõtja)
- Välistamata võimalust eksperdihinnangu vastuolulisi küsimusi rakendamise tulenevad arvutuste otsuse, mis ei ole saavutatud kahepoolisel tasandil;
- Vähene kogemus turul uute osalejate rahvusvahelisi veoteenuseid (raudtee-ettevõtjad) läbiviimisel arvutused raudteetranspordi rahvusvahelise side.

Järeldused.

Analüüs korralduse tsentraliseeritud tasuliste teenuste rahvusvahelise kauba- ja reisijateveo vahel raudteeadministratsioonide ja uute osalejate turule rahvusvahelisi veoteenuseid, näitasid olulist mitmeid eeliseid, mis tõendavad, tõhus ja tulemuslik tsentraliseeritud makseid lahendamise keskused raudteeadministratsioonide liige Raudteetranspordi Nõukogu rahvusvaheliste teenuste rahvusvahelise kauba- ja reisijatevedu.

Tehtud otsused raames Raudteetranspordi Nõukogu, sealhulgas finants- ja lahendamise küsimustes, on rajatud kollegiaalsus, mis suurendab konservatiivsus ja vastutust otsuste ja kõrvaldab subjektiivsus.

Tuleb märkida, et raames järelevalvet ja kontrolli teostatakse pidevat tööd nõukogu raudteeveo täitmise rahalisi kohustusi raudteeadministratsioonide, et on tagatud kvaliteet ja õigeaegseid makseid teenuste eest.

Kaaluda ja vaidluste lahendamine, mis tulenevad rakendamise põhjaliku asulate vahel raudteeadministratsioonide otsus, mis on jõutud kahepoolset, samuti küsimusi maksmise pikaajalise (üle kolme kuu) võla vahel raudtee administratsioonide poolt läbiviidud komisjoni vaidluste lahendamise ja asulate vahel raudtee administratsioonide Ühendriigid osaliste SRÜ, Gruusia, Läti Vabariigi, Eesti Vabariigi.

Süsteem integreeritud tsentraliseeritud arvelduse moodustatud ja tegutseb kehtestatud mehhanism, seoses tehnoloogia, juriidiline ja rahaline kindlustatus ja vastutavad kõik osalejad Raudteetranspordi Nõukogu.

Analüüs korralduse tsentraliseeritud arvutused ja kindlaks puudused, näiteks:

1. Pikka aega pesa vahendite saamisel.

Rahavood raudteed läbi raudteeadministratsioonide, mis raskendab arvutused süsteemi ning aitab kaasa pika ajavahemiku vahendite laekumise.

Autori vaadatakse korraldamise protsessi detsentraliseeritud asulates, kus saab vähendatud intervall vahendite laekumise. Aga analüüsi korraldamine selline arvutus näitas isegi rohkem puudusi (vt ptk 3.2).

2. Tekkimine finantsriske.

Täites arvutused raudtee-raudtee ettevõtte, juuresolekul nõuded raudtee halduse ja mis viiakse läbi tasaarveldused. Need riskid tulenevad lepingu tingimused raudtee ettevõtte, raudteeametilt, mille kohaselt viimane on kohustatud maksma tasu tõttu raudtee ettevõtte ei sõltu mitte-täitmise rahalisi kohustusi ja olemasolu arved on raudtee-, mis tegi vastastikune.

Nagu eespool näidatud, mis on osa Raudteetranspordi Nõukogu pidas püsiva töökoha järelevalve ja kontrolli rakendamiseks rahaliste kohustuste raudteeadministratsioonide. See tähendab, et juuresolekul võlgnevusi Raudteetranspordi Nõukogu arutama ja anda soovitusi selle lahenduse.

Autor usub, et koordineeritud meeskonnatööd raudtee asutuste ja raudtee-ettevõtjad peavad andma uutele tulijatele turule rahvusvahelise raudteetranspordi teenuseid luba osaleda nõukogu raudtee- ja teha otsuseid, mis on seotud rahvusvahelise raudteetranspordi.

Kui uued osalejad töös osaleda juhatuse Rail kaupade transport, oleks mõistlik eemaldada agenditasu, mis praegu maksab raudtee ettevõtte raudtee-vahendamiseks.

Kui uued osalejad osalevad täielikult tööle Raudteetranspordi Nõukogu, on võimalik kõrvaldada mõned puudused detsentraliseeritud arvutused (vt ptk 3.2). Näiteks leiavad tulenevaid vaidlusi rakendamise arvutused saab ühiselt. Just samal ajal, kui raudtee-ettevõtted kogeda rahvusvahelisi arveldusi.

SUMMARY

OPTIMIZATION OF RAILWAYS INTERNATIONAL SETTLEMENTS

Julia Mustonen

Language: Russian

Figures: 4

Pages: 42

Tables: -

References: 18

Appendixes: 6

Keywords: -

The relevance of the chosen research topic due to the fact that the development of international rail transport is one of the priorities of each railway administration and aimed primarily at maximizing profit. To create a more modern, efficient and competitive rail transport creates more new railway companies who want to have a legal status in the context of the work of the Council on rail transport.

The aim of thesis is the selection of the optimal type of international settlements between the railway companies and railway administrations. The objective of the work identified setting the following objectives:

1. To consider the principle of work of the Council on rail transport.
2. Analyses the current system of international payments.
3. Consider other options of doing calculations.
4. Choose the best kind of international payments.

The object of the study is railway companies and administrations of the Member States of the Council on rail transport.

The subject of the research is financial and economic relations railway administrations and railway companies.

The work consists of three chapters. In the first chapter the author considers the Organization of rail transport. Gives feature rail transport and rail Estonia. In the second chapter, the author explores the basic rules of international settlements, functional system model calculations and gives the characteristic of railway companies. The third chapter analyzes the main types of international settlements, centralized and decentralized. The same conclusions are drawn and shaped by ideas of international payments.

The railway administration is the owner of the railway infrastructure.

The railway company is the owner of wagons or company rendering services on transportation of passengers.

Rail transport is an important part of the economy of Estonia, which provides the need for movement of passengers and cargo. The important role of this sector due to multi-no matter the season and climatic conditions continuously meet the needs of people in the movement and related servicing sectors of the economy. To create a more modern, efficient and competitive rail transport creates more new railway companies who want to have a legal status in the context of the work of the Council on rail transport.

The aim of this work was the choice of the optimal type of international settlements between the railway companies and railway administrations, because of existing conditions in accordance with the established rules of complex calculations, holding calculations for services in international freight and passenger communications may only be between railway administrations-the participants of the Council on rail transport.

New participants of the market of international transport services (railway companies) are not members of the Council, and accordingly do not have rights to perform calculations for services within the rules of complex calculations.

To achieve the goal the author considered the principles of work of the Council on rail transport, analyzed the current system of international payments, in which the Railway Company to carry out calculations with railway administrations and companies in other States, should involve railway administration of their States as intermediaries.

The same author has considered another system of calculations in which the railway companies will be able to produce international calculations with railway administrations and other railway companies, without attracting the Railroad Administration of their States as intermediaries.

Comparing this system with two types of international calculations, centralized and decentralized, the author came to the conclusion that an analysis of the Organization centralized payment for services in international freight and passenger communications between railway administrations and new participants of the market of international transport services, showed a significant number of benefits, and optimality of proving the effectiveness of the Central accounts through payment centers railway administrations of Member of the Council on rail transport for international services in international cargo and passenger communications.

Integrated system of centralized settlements formed and operates within a well-functioning mechanism in the face of technological, legal and financial protection and responsibility of all members of the Council on rail transport.

The author suggested that new participants of the market for international rail transport services the authority to participate in the Council on rail transport. This would have allowed the use of a decentralized view of international payments, excluding some drawbacks.

Deklareerin, et käesolev lõputöö, mis on minu iseseisva töö tulemus, on esitatud Tallinna Tehnikaülikooli diplomi taotlemiseks ning selle alusel ei ole varem taotletud akadeemilist kraadi ega diplomit.

Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjanduslikest allikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Autor:
(Julia Mustonen, 30. mai 2016)

Üliõpilaskood:

Töö vastab kehtivatele nõuetele.

Juhendaja:
(Ester Vahtre, 30. mai 2016)

Kaitsmisele lubatud: ”.....” 2016
TTÜ TK kaitsmiskomisjoni esimees:

.....
(nimi, allkiri)