По итогу мы можем наблюдать изменение тренда цен за январь-апрель. Максимальная стоимость за рассматриваемый период была достигнута в феврале, затем пошла на убыль, что свидетельствует о нестабильной экономической ситуации в регионе. Изменение цены с начала года по настоящий момент составляет -1,2%.

Согласно прогнозу, цены на земельные участки в г. Краснодар будут уменьшаться до тех пор, пока не будут предприняты меры по налаживанию экономики.

Сравним ценовую ситуацию предложений по земельным участкам за последние пять лет (см. таблица 5).

Таблица 5

Средняя цена земельного участка за последние пять лет

Год	Средняя цена одного кв. м, руб.	Изменение за год
2016	10615	-
2017	10590	-0,24
2018	10595	0,05
2019	10540	-0,52
2020	10620	0,76

Как можно заметить, за рассматриваемый период наблюдается как повышение, так и понижение цены в пределах 1 %, что можно считать признаком стабильности.

Заключение

Таким образом, рынок земельных участков представляет собой саморегулирующуюся систему, которая, как и любой другой рынок, характеризуется такими основными элементами как: спрос, предложение и цена. Ему также присущи сезонные колебания цен, большая дифференциация цен в зависимости от местоположения участков, развития инженерной, социальной, транспортной инфраструктуры и экологических условий вокруг них. Так как наибольшее число предложений о продаже участков были зарегистрированы в Прикубанском и Карасунском округах, то можно сделать вывод об их активном развитии и расширении города в северном и восточном направлении.

1. Пархоменко В.А., Моисеенков А.Р., Ковтуненко М.Г. Оценка недвижимости. Оценка рыночной стоимости зданий и земельных участков. Учебное пособие Часть 3. / Кубан. гос. технол. ун-т. - Краснодар.: Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ». 2013. С. 2013 -354.
2. Васильева, Л.С. Экономика недвижимости: учебник/Л.С. Васильева - М.: Эксмо, 2008. - 480с. - (Высшее экономическое образование)
3. Ковтуненко М.Г., Заворотынская В.В., Трошкин Н.И. Недвижимость: её основные свойства, специфические особенности и виды использования // Тенденции развития науки и образования. 2018. № 45-2. С. 41-44.

Пересветов Ю.В.

Компенсация грузовладельцам издержек на запасы в пути с применением понижающих тарифных коэффициентов - инструмент повышения спроса на грузоперевозки

*Российский университет транспорта
(Россия, Москва)*

doi: 10.18411/sr-10-06-2020-55

idsp: sciencerrussia-10-06-2020-55

Аннотация

В процессе перевозок грузов грузовладельцы несут различные издержки на запасы в пути, как-то: потери от неиспользования оборотного капитала за время

перевозки груза, издержки на экспедирование, издержки на страхование груза в пути и т. д. Компенсация этих потерь – мощный инструмент повышения конкурентоспособности перевозчика. В статье предложен механизм компенсации грузовладельцу издержек на запасы в пути с определением зоны положительной рентабельности грузовых перевозок.

Ключевые слова: потери грузовладельцев, издержки грузовладельцев на запасы в пути, понижающий тарифный коэффициент, положительная рентабельности грузоперевозок.

Под издержками грузовладельцев на запасы в пути будем понимать экономические потери от неиспользования оборотного капитала за время перевозки, вложенного в перевозимый груз [1]. Эти потери определяются по формуле:

$$I_{з.п.} = C_m \times C_n \times \frac{d}{365} \times G;$$

где: $I_{з.п.}$ – издержки на запасы в пути;

C_m – цена груза за тонну;

C_n – время поставки в сут;

d – годовая ставка рефинансирования в действительных значениях;

G – вес груза в тоннах.

Компенсация этих потерь повышает спрос грузовладельцев на услуги перевозчика [2]. При компенсации грузоперевозчиком этих потерь грузовладельцу при заданном тарифе выручка перевозчика определяется по формуле:

$$B_z = T_z \times P \times G - C_m \times \frac{P}{V_{cp}} \times \frac{d}{365} \times G = T_z \times P \times G \times \left(1 - \frac{C_m \times d}{T_z \times V_{cp} \times 365}\right);$$

где: B_z – выручка перевозчика в руб.;

P – расстояние доставки груза в км;

V_{cp} – средняя скорость доставки груза грузоперевозчиком в км/сут;

T_z – заданный тариф грузоперевозчика в руб./т – км.

Определим понижающий тарифный коэффициент (k_m), при котором полностью компенсируются экономические потери грузовладельца, т.е.:

$$T_z \times P \times G \times k_m = T_z \times P \times G \times \left(1 - \frac{C_m \times d}{T_z \times V_{cp} \times 365}\right) \Rightarrow k_m = 1 - \frac{C_m \times d}{T_z \times V_{cp} \times 365}.$$

Поскольку величины: d , T_z , V_{cp} ; в данной постановке являются константами, то зависимость k_m от C_m можно представить в виде линейной функции:

$$k_m = 1 - a \times C_m; \quad k_m \in (0,1)$$

где a – const, определяемая по формуле: $a = \frac{d}{T_z \times V_{cp} \times 365}$.

Определим интервал C_m , в котором грузоперевозки с учетом понижающего тарифного коэффициента (k_m) будут иметь положительную рентабельность для перевозчика.

$$R = \frac{T_z \times P \times G \times k_m - Z_z \times P \times G}{Z_z \times P \times G} = \frac{T_z \times k_m}{Z_z} - 1 > 0 \Rightarrow \frac{T_z \times k_m}{P_z} > 1 \Rightarrow k_m > \frac{Z_z}{T_z} \Rightarrow 1 - a \times C_m > \frac{Z_z}{T_z} \\ \Rightarrow C_m < \frac{T_z - Z_z}{T_z} \times \frac{1}{a},$$

где: Z_z – приведенные на т/км затраты грузоперевозчика.

Таким образом, грузоперевозки с учетом понижающего тарифного коэффициента k_m будут иметь положительную рентабельность для перевозчика если:

$$C_m \in (0, \frac{T_e - Z_e}{T_e} \times \frac{1}{a}).$$

Предложенный подход позволит определить сетку понижающих тарифных коэффициентов с учетом частичной компенсации грузовладельцу потерь в пути.

1. Экономика железнодорожного транспорта. Учебник. Под редакцией Н.П.Терешинной и Б.М.Лапидуса. – М.: ООО «Пиар-Пресс», 2011 г.
2. Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Иванова Е.А. Маркетинг на транспорте. Учебник для ВУЗов. – М.: Желдориздат, 2001 г.

Шмырева А.И., Самохвалов С.И.
Предпосылки к развитию криптовалют

*Новосибирский государственный университет экономики и управления
(Россия, Новосибирск)*

doi: 10.18411/sr-10-06-2020-56

idsp: sciencerussia-10-06-2020-56

Аннотация

В статье рассматриваются основные виды криптовалют и их развитие в первый квартал в 2020 года, приводится оценка влияющих факторов. Исследуются аспекты регулирования на мировом и национальном уровнях. Проведена оценка механизма регулирования криптовалют в разных странах.

Ключевые слова: криптовалюта, биткоин, криптобиржа, регулирование

Abstract

The article presents the main types of cryptocurrencies and their development in the first quarter in 2020, which are assessed by influencing factors. Research aspects of regulation at the global and general levels. An assessment of the cryptocurrency regulation mechanism in different countries is carried out.

Keywords: cryptocurrency, bitcoin, cryptocurrency exchange, regulation

Постоянное развитие информационных технологий и пандемия начала 2020 году поспособствовали укреплению криптовалюты в различных странах. Данный финансовый инструмент активно закрепляется в государственно-правовых нормах, например, 31.03.2020 OKCoin прошла регистрацию на запуск в Японии биржи криптовалюты. Это первая глобальная биржа, получившая лицензию для работы на территории страны.

Несмотря на отрицательное отношение части государств к криптовалюте, многие страны активно её изучают и вводят в свою экономику. Так японская дочерняя компания OK Group полностью соответствует Закону о платежных услугах, связанных с криптовалютами, административным руководящим принципам и правилам саморегулирования, изданным Японским агентством финансовых услуг (FSA - Financial Service Authority) и Японской ассоциацией бирж виртуальных валют (JVCEA - Japan Virtual Currency Exchange Association).

Она уже работает в Китае, США, Европе, Малайзии и на Филиппинах, планируется открыть платформу в России.

В Канаде с 1 июня 2020 г. вступили в силу правила регулирования криптовалюты. Согласно нововведениям криптовалютные компании (резиденты и нерезиденты) проходят в обязательном порядке регистрацию в Центре анализа