

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ

Статья поступила в редакцию: 01.07.2026

Статья принята к публикации: 11.07.2026

Статья опубликована: 01.08.2026

УДК 338.2+656.1

АНАЛИТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ВЛИЯНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ МАЛЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА ИХ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

Андреев Кирилл Сергеевич
аспирант

Сибирский государственный университет путей сообщения
РФ, г. Новосибирск
E-mail: kiri_444@bk.ru

Дуплинская Елена Борисовна
канд. экон. наук

доц. Сибирский государственный университет путей сообщения
РФ, г. Новосибирск
E-mail: e.duplinskaya1919@mail.ru

ANALYTICAL MODEL OF THE INFLUENCE OF FINANCIAL STABILITY OF SMALL TRANSPORT ENTERPRISES ON THEIR COMPETITIVENESS

Andreev Kirill Sergeevich
postgraduate Student

Siberian State University of Railway Communications
Russia, Novosibirsk

Duplinskaya Elena Borisovna

candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Siberian State University of Railway Transport
Russia, Novosibirsk

Аннотация

Цель исследования состоит в раскрытии финансовой устойчивости малых транспортных предприятий как фактора их конкурентоспособности. Материалом послужили современные научные публикации по финансовому анализу, устойчивости предприятий, малому бизнесу и экономике транспорта.

Методы. Применены анализ источников, сопоставление методических подходов, обобщение финансовых и отраслевых характеристик перевозчиков.

Библиографическое описание: Андреев К.С., Дуплинская Е.Б. Аналитическая модель влияния финансовой устойчивости малых транспортных предприятий на их конкурентоспособность // Universum: экономика и юриспруденция : электрон. научн. журн. 2026. 8(142). URL: <https://7universum.com/ru/economy/archive/item/23181>

Результаты. Установлено, что конкурентные позиции малого транспортного предприятия зависят от ликвидности, структуры обязательств, долговой нагрузки, рентабельности рейсов, оборачиваемости дебиторской задолженности, состояния подвижного состава и способности финансировать текущие перевозки без кассовых разрывов. Показано, что финансовая устойчивость связана с тарифной политикой, надежностью исполнения договоров, качеством сервиса, инвестициями в ремонт и обновление транспорта, договорной самостоятельностью перевозчика. Отдельное значение имеет согласование сроков оплаты заказчиков со сроками платежей по топливу, ремонту, лизингу и заработной плате. Обоснована целесообразность комплексной оценки, соединяющей коэффициенты финансовой устойчивости с производственными параметрами: загрузкой транспорта, холостым пробегом, простоем, расходом топлива и полной себестоимостью перевозки.

Выводы. Сделан вывод о применении финансового анализа как инструмента конкурентного управления малым транспортным бизнесом.

Abstract

The purpose of this study is to identify the financial stability of small transport companies as a factor in their competitiveness. The material was drawn from contemporary scientific publications on financial analysis, enterprise sustainability, small business, and transport economics.

Methods. Source analysis, comparison of methodological approaches, and a summary of carriers' financial and industry characteristics were used.

Results. It was established that the competitive position of a small transport company depends on liquidity, liability structure, debt burden, route profitability, accounts receivable turnover, rolling stock condition, and the ability to finance ongoing operations without cash flow gaps. Financial stability is shown to be linked to pricing policy, reliable contract performance, service quality, investment in vehicle repair and renewal, and carrier contractual autonomy. Coordination of customer payment terms with payment terms for fuel, repairs, leasing, and wages is of particular importance. The feasibility of a comprehensive assessment combining financial stability ratios with operational parameters, such as vehicle occupancy, idle mileage, downtime, fuel consumption, and the total cost of transportation, is substantiated.

Conclusion. A conclusion is reached regarding the use of financial analysis as a competitive management tool for small transportation businesses.

Ключевые слова: финансовая устойчивость, малое транспортное предприятие, конкурентоспособность, перевозочная деятельность, долговая нагрузка, оборотный капитал, себестоимость перевозки.

Keywords: financial stability, small transport enterprise, competitiveness, transportation activity, debt burden, working capital, transportation cost.

Введение

Финансовая устойчивость малых транспортных предприятий связана с платежеспособностью, тарифной политикой, долговой нагрузкой, состоянием подвижного состава и надежностью перевозок.

Цель исследования – разработать аналитическую модель связи финансовой устойчивости малого транспортного предприятия с его конкурентной позицией на рынке перевозок. Проверочная гипотеза исследования состоит в том, что рост ликвидности, достаточности оборотного капитала, рентабельности рейсов и снижение долговой нагрузки усиливают конкурентную позицию перевозчика через три канала: тарифную устойчивость, надежность исполнения договоров и способность поддерживать техническую готовность подвижного состава.

Для достижения цели решаются следующие задачи:

1. выделить финансовые показатели, отражающие устойчивость малого транспортного предприятия;
2. соотнести их с операционными и рыночными признаками конкурентоспособности;
3. предложить расчетную схему интегральной оценки;
4. показать управленческие выводы, вытекающие из сопоставления финансовых и конкурентных показателей.

Материалы и методы

Материалом исследования послужили научные публикации по финансовой устойчивости предприятий, финансовому анализу, малому бизнесу и экономике транспорта. Методика построена на сопоставлении коэффициентного подхода с операционными и рыночными показателями перевозочной деятельности. Для проверки гипотезы предложены два интегральных индекса: индекс финансовой устойчивости и индекс конкурентной позиции малого транспортного предприятия. Интегральный индекс финансовой устойчивости рассчитывается по формуле (1):

$$\text{ИФУ} = 0,20\text{Ктл} + 0,15\text{Ксок} + 0,15\text{Кдн} + 0,20\text{Rp} + 0,15\text{ОДЗ} + 0,15\text{Кр} \quad (1)$$

где Ктл – нормированное значение текущей ликвидности; Ксок – обеспеченность собственным оборотным капиталом; Кдн – обратный показатель долговой нагрузки; Rp – рентабельность рейсов; ОДЗ – нормированная скорость оборота дебиторской задолженности; Кр – резерв ремонтного финансирования.

Интегральный индекс конкурентной позиции рассчитывается (2):

$$\text{ИКП} = 0,25\text{ПЗ} + 0,20\text{СВ} + 0,20\text{ЗТ} + 0,15\text{УТ} + 0,10\text{ПР} + 0,10\text{КК}, \quad (2)$$

где ПЗ – доля повторных заказов. СВ – своевременность выполнения рейсов; ЗТ – загрузка транспорта, УТ – устойчивость тарифа, ПР – обратный показатель претензионной работы, КК – доля корпоративных клиентов. Показатели приводятся к шкале от 0 до 1, приближение значения к 1 означает более прочную позицию предприятия по отдельному признаку.

Результаты и обсуждение

Финансовая устойчивость малого транспортного предприятия выражается в способности сохранять платежеспособность, оплачивать текущие перевозки, удерживать долговую нагрузку в приемлемых границах и не останавливать развитие при колебаниях спроса, тарифов, цен на топливо, запасные части и заемные ресурсы. В перевозочной деятельности часть затрат составляют постоянные расходы, даже при падении загрузки платежи не исчезают. Поэтому положение перевозчика зависит от оборотного капитала, структуры обязательств, скорости поступления оплаты за уже выполненные рейсы.

Финансовая устойчивость малого перевозчика переходит в конкурентный результат через конкретные измеряемые признаки: ликвидность, собственный оборотный капитал, долговую нагрузку, рентабельность рейсов, оборачиваемость дебиторской задолженности и резерв ремонтного финансирования.

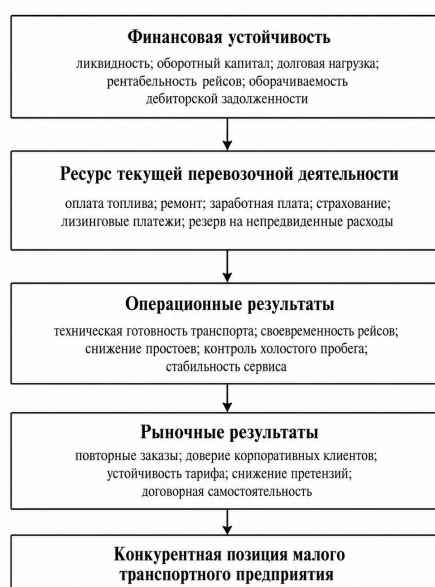


Рисунок 1 — Аналитическая модель влияния финансовой устойчивости на конкурентную позицию малого транспортного предприятия

Рисунок 1. Аналитическая модель влияния финансовой устойчивости на конкурентную позицию малого транспортного предприятия

В транспортном бизнесе финансовая устойчивость связана с конкурентоспособностью через тариф, надежность перевозки, готовность работать с отсрочкой оплаты. При нехватке оборотных средств перевозчик часто снижает тариф ради быстрого денежного поступления, переносит ремонт, накапливает долги перед поставщиками и постепенно теряет запас прочности для исполнения договоров. При достаточной ликвидности цена рейса рассчитывается уже с учетом полной себестоимости, амортизации, простоев, страховых расходов и обновления подвижного состава. На этой основе поддерживаются своевременность рейсов, техническая готовность транспорта и доверие заказчиков.

Инвестиционная способность перевозчика зависит от накопленной прибыли, кредитной истории и качества финансового планирования. Конкурентоспособность здесь нельзя отделить от состояния основных средств, контроля маршрутов, расхода топлива и загрузки транспорта. Д.А. Мешкова рассматривает устойчивость малых и средних предприятий через

прибыль, инвестиции, основной капитал и финансовую поддержку [5, с. 79], устаревший транспорт увеличивает расходы на ремонт и топливо, повышает риск нарушения сроков и снижает доверие клиента.

Е.М. Пименова среди основных методов оценки финансовой устойчивости предприятия выделяет анализ обеспеченности запасов источниками финансирования, коэффициентный метод, балансовый метод, метод рейтинговой оценки, расчет стоимости чистых активов, матричный метод, когнитивный анализ, интегральный метод, диагностику финансовых рисков и модели финансирования оборотных активов [6, с. 66]. Для малого транспортного предприятия в центре анализа находятся оборотные средства, дебиторская задолженность, текущие обязательства, затраты на рейс, топливо, ремонт, лизинговые и кредитные платежи. Коэффициенты ликвидности, автономии, финансовой зависимости, рентабельности активов и оборачиваемости сохраняют аналитическую ценность [6; 1; 7].

Для иллюстрации расчетной логики сопоставлены три состояния малого транспортного предприятия: низкая, средняя и высокая финансовая устойчивость.

Таблица 2.

Расчетное сопоставление финансовой устойчивости и конкурентной позиции малого перевозчика

Показатель	Низкая устой- чивость	Средняя устой- чивость	Высокая устой- чивость
Коэффициент текущей ликвидности	0,70	1,10	1,60
Долговая нагрузка, доля обязательств в выручке	0,65	0,42	0,25
Рентабельность рейсов, %	4,0	9,0	15,0
Средний срок погашения дебиторской задолженности, дней	65	40	25
Загрузка транспорта	0,58	0,71	0,82
Своевременность выполнения рейсов, %	87	94	98
Доля повторных заказов, %	41	56	73
Интегральный индекс финансовой устойчивости	0,31	0,58	0,82
Интегральный индекс конкурентной позиции	0,42	0,63	0,85

Расчетная иллюстрация показывает согласованное изменение двух индексов. При низкой финансовой устойчивости предприятие имеет высокую долговую нагрузку, длинный срок возврата дебиторской задолженности и слабую рентабельность рейсов. В конкурентном блоке это сопровождается меньшей долей повторных заказов, сниженной своевременностью перевозок и недостаточной загрузкой транспорта. При высокой финансовой устойчивости предприятие сохраняет ресурс для ремонта, выдерживает отсрочку оплаты и поддерживает более устойчивый тариф.

Абсолютные показатели показывают, хватает ли предприятию источников финансирования для текущей деятельности. Для перевозчика значимы денежные средства, дебиторская задолженность, краткосрочные обязательства, долги перед поставщиками топлива и сервисными организациями. Если поступления регулярно отстают от обязательных

платежей, предприятие теряет устойчивость даже при наличии заказов. Универсальные нормативы требуют осторожного применения, поскольку сезонная загрузка и лизинговая структура автопарка меняют допустимый уровень обязательств [9, с. 74].

Т.Г. Гурнович, А.И. Мартыненко, Ф.А. Трахова и Д.С. Догадина связывают оценку устойчивости с выбором мер по ее повышению, то есть финансовая устойчивость характеризует осуществление грамотного руководства и распределения имеющихся в ведении предприятия ресурсов, с целью минимизации риска банкротства и максимизации прибыли [3, с. 117]. Для малых транспортных предприятий финансовый анализ имеет прикладной смысл при переходе к управленческим решениям: пересмотру графика платежей, ограничению низкомаржинальных заказов, контролю дебиторской задолженности, пересчету тарифов, оптимизации маршрутов, отказу от чрезмерной долговой нагрузки и созданию резерва на ремонт.

Комплексная оценка перевозчика требует соединения финансовых и производственных параметров. Т.А. Субботина и А.А. Чазова рассматривают управленческий анализ транспортных предприятий через себестоимость, рентабельность, фондоотдачу, трудовые, материальные и финансовые ресурсы [8, с. 302]. Для малого перевозчика устойчивость зависит от структуры рейсов, загрузки транспорта, холостого пробега, расхода топлива, простоев и маршрутного планирования. Низкая рентабельность в малых перевозках нередко возникает из-за неполного учета затрат на рейс.

Управленческое значение финансовой устойчивости раскрывается в договорной, долговой и тарифной политике перевозчика. Сроки оплаты со стороны заказчиков требуется соотносить с платежами за топливо, ремонт, лизинг и заработную плату. Тариф, рассчитанный без полной себестоимости, дает краткий денежный приток, но постепенно вымывает ресурс для ремонта и обновления подвижного состава.

Оценку финансовой устойчивости малого транспортного предприятия выстраивается через платежеспособность, оборотный капитал, дебиторская задолженность, долговая нагрузка, рентабельность рейсов, инвестиционная способность, затем связь финансовых результатов с надежностью, качеством сервиса, ценовой устойчивостью и повторными заказами [10, с. 134]. Каждый показатель соотносится с конкретным транспортным решением. Снижение ликвидности означает риск переноса ремонта и накопления долга за топливо, а рост дебиторской задолженности сужает денежную базу для новых рейсов. Повышение долговой нагрузки требует стабильной загрузки транспорта, иначе обязательные платежи начинают давить на тариф и ремонтный резерв.

При конкуренции надежностью на первый план выходят резерв на техническое обслуживание и контроль сроков оплаты [7, с. 48]. При конкуренции ценой решающее значение получают расчет полной себестоимости и сокращение холостого пробега. Для работы с корпоративными клиентами появляется потребность в финансовой прозрачности, договорной дисциплине, достаточном оборотном капитале, в то же время внешнее финансирование не компенсирует слабый учет себестоимости, просроченную дебиторскую задолженность, перегруженность обязательствами [5, с. 77].

Связь финансовой устойчивости и конкурентной позиции заметна там, где перевозчик сохраняет предсказуемость услуги при колебаниях расходов и сроков оплаты. Без контроля дебиторской задолженности, долговой нагрузки и полной себестоимости рейса предприятие

теряет способность удерживать тариф, оплачивать ремонт и выполнять договор без переноса финансового риска на заказчика [4, с. 1445]. Рост ликвидности, оборотного капитала и рентабельности рейсов при снижении долговой нагрузки связан с более устойчивым тарифом, технической готовностью транспорта, увеличением доли повторных заказов и сокращением претензионных ситуаций.

Заключение

В работе разработана аналитическая модель связи финансовой устойчивости малого транспортного предприятия, которая соединяет финансовые показатели с операционными и рыночными результатами перевозочной деятельности, без отрыва коэффициентов от реальных решений перевозчика. Наиболее весомыми финансовыми признаками выступают ликвидность, достаточность собственного оборотного капитала, долговая нагрузка, рентабельность рейсов, скорость погашения дебиторской задолженности. Расчетная схема показывает связь укрепления финансовой устойчивости с ростом своевременности перевозок, загрузки транспорта, доли повторных заказов и устойчивости тарифа.

Список литературы

1. Баранова И.В., Власенко М.А., Побережец Е.А. Управление финансовой устойчивостью организации в практике финансового менеджмента: методический аспект // Сибирская финансовая школа. – 2022. – № 4. – С. 94–101.
2. Воробьева Е.И., Шепелин Г.И., Буркальцева Д.Д., Блажевич О.Г. Оценка финансового состояния хозяйствующего субъекта водного транспорта, судостроительной отрасли в судоходной системе страны // Научный вестник: финансы, банки, инвестиции. – 2024. – № 1.
3. Гурнович Т.Г., Мартыненко А.И., Трахова Ф.А., Догадина Д.С. Оценка финансовой устойчивости предприятия и пути ее повышения в современных условиях // Вестник Академии знаний. 2024. № 1 (60). С. 116–120.
4. Дуплинская, Е.Б. Финансовое обеспечение развития транспортной отрасли / Е.Б. Дуплинская, Ю.В. Ступина, К.С. Андреев // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 8.
5. Мешкова Д.А. Финансовая устойчивость малых и средних предприятий и ее особенности в городах федерального значения // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2025. – Т. 11, № 4.
6. Пименова Е.М. Методические подходы к оценке финансовой устойчивости предприятия // Фундаментальные исследования. – 2025. – № 5.
7. Пименова Е.М. Актуализация процесса оценки финансовой устойчивости предприятия с учетом новой экономической реальности // Фундаментальные исследования. – 2025. – № 11. – С. 44–50.
8. Субботина Т.А., Чазова А.А. Комплексный управленческий анализ предприятий транспортной отрасли // Journal of Monetary Economics and Management. – 2025. – Т. 2025, № 11.

9. Тищенко Г.З., Боровикова Т.В. Методика оценки финансовой устойчивости предприятий с использованием интегрального показателя // *Фундаментальные исследования*. – 2024. – № 10. – С. 71–75.
10. Шаврина Ю.О., Егорова Е.Н. Учетно-аналитическое обеспечение управления финансовой устойчивостью коммерческих предприятий // *Фундаментальные исследования*. – 2022. – № 3. – С. 133–139.

References

1. Baranova I.V., Vlasenko M.A., Poberezhets E.A. [Management of Financial Stability of an Organization in Financial Management Practice: a Methodological Aspect] // *Sibirskaya finansovaya shkola*. – 2022. – № 4. – DOI: 10.34020/1993-4386-2022-4-94-101.
2. Vorobeyeva E.I., Shepelin G.I., Burkal'tseva D.D., Blazhevich O.G. [Assessment of Financial Condition of Economic Entities in Water Transport and Shipbuilding Industry within the Country's Shipping System] // *Nauchnyj vestnik: finansy, banki, investitsii*. – 2024. – № 1.
3. Gurnovich T.G., Martynenko A.I., Trakhova F.A., Dogadina D.S. [Assessment of Financial Stability of an Enterprise and Ways to Improve it under Modern Conditions] // *Vestnik Akademii znaniy*. – 2024. – № 1.
4. Duplinskaya E.B., Andreev K.S. [Financial Support for Development of the Transport Industry] // *Ekonomika i predprinimatel'stvo*. – 2025. – № 8.
5. [Financial Stability of Small and Medium-Sized Enterprises and Its Characteristics in Cities of Federal Significance] // *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*. – 2025. – Т. 11, № 4.
6. [Methodological Approaches to Assessment of Financial Stability of an Enterprise] // *Fundamental'nye issledovaniya*. – 2025. – № 5.
7. [Updating the Process of Assessing Enterprise Financial Stability Taking into Account the New Economic Reality] // *Fundamental'nye issledovaniya*. – 2025. – № 11. – DOI: 10.17513/fr.43931.
8. Subbotina T.A., Chazova A.A. [Comprehensive Management Analysis of Transport Industry Enterprises] // *Journal of Monetary Economics and Management*. – 2025. – Т. 2025, № 11.
9. Tishchenkova G.Z., Borovikova T.V. [Methodology for Assessing the Financial Stability of Enterprises Using an Integral Indicator] // *Fundamental'nye issledovaniya*. – 2024. – № 10. – DOI: 10.17513/fr.43690.
10. Shavrina Yu.O., Egorova E.N. [Accounting and Analytical Support for Managing the Financial Stability of Commercial Enterprises] // *Fundamental'nye issledovaniya*. – 2022. – № 3. – DOI: 10.17513/fr.43227.