УТОЧНЕНИЕ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И РАЗРАБОТКА АЛГОРИТМА ВЫЯВЛЕНИЯ ПРИЗНАКОВ ПРЕДНАМЕРЕННОГО БАНКРОТСТВА

УДК 338.23

**Андрей Александрович
Бырбыткин,**

аспирант, кафедра Антикризисного
управления предприятия и персонала
ГУМРФ имени адмирала С. О. Мака-
рова

Тел.: (903) 093-44-52

Эл. почта: vodenoyspb@mail.ru

В статье предлагается рассмотреть
уточняющие дополнения в методике
проведения финансового анализа
арбитражным управляющим в делах
«о несостоятельности (банкротстве)»,
а также выявления преднамеренного
банкротства на транспортных пред-
приятиях.

Ключевые слова: анализ, несосто-
ятельность, преднамеренное банк-
ротство, кризис, эффективность.

Andrei A. Byrbytkin,

Post-graduate student, State University of
sea and river fleet of Admiral SO Makarov

Тел.: (903) 093-44-52

E-mail: vodenoyspb@mail.ru

REFINEMENT OF INDICATORS AND DEVELOPMENT OF ALGORITHMS TO DETECT SIGNS OF DELIBERATE BANKRUPTCY

The article proposes to consider clarifying
additions to the methodology of financial
analysis liquidator affairs «On Insolvency
(Bankruptcy)», as well as detection of
deliberate bankruptcy on transport en-
terprises.

Keywords: insolvency, deliberate bank-
ruptcy, analysis, crisis, efficiency.

1. Введение

При проведении анализа выявления признаков преднамеренного банкротства предприятия, необходимо учитывать, что такие признаки могут возникнуть задолго до подачи заявления в суд для возбуждения производства дела о несостоятельности (банкротстве). В связи с этим пределы анализируемого периода практически ничем не ограничены. Постановлениями Правительства № 367 от 25.06.2003 г. «Об утверждении правил проведения арбитражным управляющим финансового анализа» и №855 от 27.12.2004 г. «Об утверждении Временных правил проверки арбитражным управляющим признаков преднамеренного и фиктивного банкротства», анализ проводится за период не менее, чем два года, предшествующий подаче заявления для возбуждению производства по делу о несостоятельности (банкротстве). [2, 3]

Существенным недостатком методик, рекомендованных данными Постановлениями, является универсальность применения методики для предприятий всех отраслей. Кроме того, установленный перечень направлений для анализа не обеспечивает полного исследования проблемы преднамеренного банкротства.

В целях совершенствования анализа предприятий, находящихся в банкротстве, нами разработано уточнение методики, которое ориентировано на предприятия транспортного комплекса.

2. Алгоритм выявления преднамеренного банкротства и уточнение правил проведения арбитражным управляющим финансового анализа

При проведении финансового анализа предприятия, в целях выявления несостоятельности (банкротства), существенное значение имеет точность анализа. В целях повышения точности финансового анализа, разрабатываются методики ориентированные для предприятий разных отраслей, такие как «Логистическая модель оценки банкротства предприятий» Хайдаршиной Г.А., «Регрессионная модель» Перфильева, Метод «credit-men» Ж. Депаляна, методика «Корректировки методик предсказания банкротства с учетом специфики отраслей» Казанского государственного технологического университета и другие. [4–6]

Поскольку в делах о банкротстве применяется универсальные методики проведения финансового анализа и выявления преднамеренного банкротства, по проведенному нами исследованию разработано уточнение Постановлений Правительства № 367 от 25.06.2003 г. и № 855 от 27.12.2004 г.

В делах о несостоятельности недостаточное количество направлений анализа для выявления признаков преднамеренного банкротства. Так, в Постановлении Правительства № 367 от 25.06.2003 г., рекомендовано проводить анализ по таким направлениям:

1. анализ внешних условий деятельности должника, при котором проводится анализ общеэкономических условий, региональных и отраслевых особенностей его деятельности;
2. анализ внутренних условий деятельности должника, в котором анализируется экономическая политика и организационно-производственной структура должника;
3. анализ рынков, на которых осуществляется деятельность должника, который представляет собой анализ данных о поставщиках и потребителях (контрагентах). [2]

Указанный перечень направлений для анализа на многих несостоятельных предприятиях полностью охватывает всю финансовую деятель-

ность. По нашему мнению, для предприятий транспортного комплекса этот перечень направлений анализа деятельности предприятия необходимо дополнить двумя направлениями:

- оценка бизнеса и инвестиций;
- оценка стоимости недвижимого имущества, основных средств и сделок с ними.

При проведении анализа по направлению «оценка бизнеса и инвестиций», необходимо выявить источники инвестирования, объемы инвестиций, распределение, целевое использование, сроки введения в эксплуатацию инвестиционных проектов, а также оценка социально-экономического эффекта инвестиций на транспортном предприятии – оценка бизнеса.

Данный анализ необходим для определения направлений денежных потоков инвестиционных вложений и сравнения инвестиционного бизнес-проекта с фактическими итогами его реализации. По итогам данного направления анализа, с учетом анализа внешних и внутренних

условий предприятия, можно определить на какой стадии реализации инвестиционного бизнес-проекта были допущены нарушения, которые привели предприятие к несостоятельности:

- на стадии бизнес-планирования;
- на стадии производства по бизнес-плану;
- нарушений не было, так как по объективным причинам – изменение внешних факторов, отсутствует возможность реализоваться инвестиционному проекту транспортного предприятия. [7]

«Оценку недвижимого имущества, основных средств и сделок с ними» также необходимо выделить отдельным направлением. Данное направление позволит создать аналитический инструмент с методическими инструкциями для транспортной отрасли, направленными на выявление отдельных или взаимосвязанных оспоримых сделок.

Кроме того, наличие отдельного подробного отчета по операциям и сделкам с наиболее важными для

производства основными средствами, в делах «о несостоятельности (банкротстве)», позволит кредиторам и иным участникам дела, более информативно ознакомиться с деятельностью должника до наступления дела о банкротстве, а также контролировать судьбу наиболее ценного имущества предприятия, реализация которого погашает обязательства должника.

С учетом вышеназванных уточнений разработан алгоритм анализа выявления признаков преднамеренного банкротства (рис. 1).

При выполнении анализа деятельности транспортного предприятия, данный алгоритм позволяет более качественно выявить признаки и факты умышленного ведения предприятия к несостоятельности. Это осуществляется при выполнении всех этапов предусмотренных данным алгоритмом:

- анализ внешней среды, предусматривает влияние объективных факторов на деятельность транспортного предприятия, таких как изменение курсов валют, цены на

Рис. 1. Алгоритм проведения анализа выявления признаков преднамеренного банкротства транспортного предприятия

топливо, таможенные сборы, налогообложение, политическая обстановка в стране и за ее пределами, внешнеэкономические отношения с другими государствами и т.д. При детальной оценке внешних рисков определяется влияние объективных обстоятельств наступления кризиса на транспортном предприятии. Если изменение внешних условий, по мнению экспертной оценки, существенно не изменили рыночную ситуацию, то в этом случае ответственным за кризис являются контролирующие органы предприятия должника;

- оценка бизнес-плана и инвестиций, как указывалось ранее, предполагает применение анализа источников инвестирования, объемов инвестиций, распределение, целевое использование, сроки введения в эксплуатацию инвестиционных проектов, Оценка бизнес плана определяет прагматичность контролирующих органов предприятия при имеющихся и/или поступающих ресурсах от инвесторов;

- анализ рынков позволяет определить целесообразность инвестирования и возможности реализации бизнес-плана. Имея полную информацию о состоянии рынка, ходе реализации бизнес-плана и сведения об источниках финансирования, можно составить первичное заключение о вероятных намерениях контролирующих органов должника о судьбе предприятия;

- анализ финансового и производственного состояния отражает деятельность предприятия за анализируемый период, а также производственный потенциал. Он позволяет выявить периоды, в течение которых произошли изменения производственного процесса, а также причины их возникновения;

- оценка недвижимого имущества, основных средств и сделок с ними проводится на основе фактических данных о произведенных сделках, в качестве предмета которых выступают дорогостоящее и необходимое для производства имущество. Среди таких сделок, в первую очередь определяются сделки не соответствующим рыночным условиям, которые являются дока-

зательствами умышленного банкротства предприятия.

Кроме предложенного алгоритма выявления преднамеренного банкротства на транспорте, для получения детального заключения о состоянии внутренних условий деятельности предприятия и его потенциале, необходимо уточнение существующих положений по проведению анализа финансового состояния в делах о банкротстве. Для этого необходимо создание подборки показателей и их значений по перечню условий деятельности, установленных в приложении №2 Постановления № 367 от 25.06.2003 г.

Нами разработан перечень индикаторов анализа рисков производственной состоятельности транспортных предприятий, представленный в разделе 1.2. диссертационного исследования в таб. 14. Указанные индикаторы являются уточнением п.2 приложения 2, постановления 367 – Анализ внутренних условий деятельности предприятия, среди которых следующие подпункты, соответственно:

- а) основные направления деятельности, основные виды выпускаемой продукции, текущие и планируемые объемы производства;

- б) состав основного и вспомогательного производства;

- в) загрузка производственных мощностей;

- д) основные объекты, не завершённые строительством;

- ж) численность работников, включая численность каждого структурного подразделения, фонд оплаты труда работников предприятия, средняя заработная плата. [2]

В таблице 1 приведены рекомендуемые значения индикаторов и коэффициентов, уточняющих действующие положения проведения анализа финансового состояния в делах о банкротстве транспортного предприятия [1].

Данное уточнение анализа внутренних условий деятельности транспортного предприятия, позволяет определить первоисточник причины кризиса на предприятии. Основным его преимуществом является применение индексных расчетов показателей деятельности

транспортного предприятия, которые позволяют охарактеризовать динамику показателей предприятия с учетом комплексного (системного) подхода.

Следует охарактеризовать следующее применение некоторых пунктов уточнения:

Пункт б – «Состав основного и вспомогательного производства» [2]:

Основной характеристикой данного пункта является то, что практически все применяемые в нем показатели не имеют утвержденных нормативных значений. Это объясняется производственной индивидуальностью каждого транспортного предприятия, так как эксперт должен оценить показатели исходя из производственного плана, инвестиционного плана, наличия основных средств их технического состояния, которые в совокупности позволяют оценить эффективность производства;

Пункт в – «Загрузка производственных мощностей»:

Деятельность многих транспортных предприятий существенно зависит от внешних условий, таких как запреты на импорт или экспорт, значительные перепады стоимости валюты, изменение законодательства, изменение налогообложения и другие.

Следовательно, если по результатам коэффициентного анализа, в соответствии Постановлением правительства № 855 от 27.12.2004 г., период возникновения вероятного преднамеренного банкротства совпадает с отсутствием угрозы объективных факторов или благоприятными рыночными условиями, соответственно, возникновение кризиса может считаться умышленным, то есть являться признаком преднамеренного банкротства транспортного предприятия.

Пункт ж – «Численность работников, включая численность каждого структурного подразделения, фонд оплаты труда работников предприятия, средняя заработная плата» [1]. Данный пункт, характеризуется возможностью определения признаков преднамеренного банкротства на транспортном предприятии, возникшим по обстоя-

Таблица 1

Индикаторы утоняющие анализ внутренних условий деятельности транспортного предприятия в соответствии с постановлением Правительства РФ от 25 июня 2003 г. N 367

Наименование пункта	Наименование показателя, метод расчета	Обозначение	Характеристика	Нормативное значение
а) Основные направления деятельности, основные виды выпускаемой продукции, текущие и планируемые объемы производства;	Индекс (темп) роста объема производства (I_{on}) $I_{on} = \frac{O_{пр,ан}}{O_{пр,б}}$	$O_{пр,ан}$ – объем производства за анализируемый период; $O_{пр,б}$ – объем производства в базовом периоде	Характеризует изменения объемов производства анализируемого и базового периодов	$I_{on} > 1$
б) Состав основного и вспомогательного производства;	Коэффициент технической готовности производственных мощностей (подвижного состава, плавсостава) ($K_{m,z}$) $K_{m,z} = \frac{\Phi_{n,и}}{\Phi_n}$	$\Phi_{m,z}$ – Технически исправные производственные мощности (подвижной состав, плавсостав) Φ_n – Общее количество производственных фондов организации (подвижного состава; плавсостава)	Отражает долю технически исправной части производства к общему количеству производственных фондов	Определяется экспертом. Доля технически исправных основных средств должна быть достаточна для выполнения производственного плана безубыточного транспортного предприятия
	Коэффициент использования исправных производственных мощностей или выпуска подвижного состава (плавсостава) ($K_{e,и.с.}$) $K_{e,и.с.} = \frac{\Phi_{исп}}{\Phi_{n,и}}$	$\Phi_{исп}$ – Используемые производственные фонды (подвижной состав, плавсостав) $\Phi_{n,и}$ – Технически исправный подвижной состав (плавсостав);	Показывает долю используемых производственных фондов из технически исправных	Определяется экспертом. Доля используемых основных средств из технически исправных, должна быть достаточна для выполнения производственного бизнес-плана для безубыточной деятельности транспортного предприятия
	Коэффициент обновления производственных фондов (подвижного состава, плавсостава) ($K_{o,ф.}$) $K_{o,ф.} = \frac{\Phi_{ав}}{\Phi_{к.з.}}$	$\Phi_{ав}$ – стоимость новых производственных фондов; $\Phi_{к.з.}$ – стоимость имущества предприятия.	Отражает долю новых основных средств к стоимости предприятия	Определяется экспертом согласно производственной мощности предприятия и характера транспортного производства
	Индекс обновления производственных мощностей (подвижного состава, плавсостава) ($I_{o,ф.}$) $I_{o,ф.} = \frac{K_{o,ф.1}}{K_{o,ф.0}}$	$K_{o,ф.1}$, $K_{o,ф.0}$ – коэффициенты обновления производственных мощностей (подвижного состава, плавсостава) анализируемого и базового соответственно	Один из важнейших показателей для предприятий транспортного комплекса. Характеризует в динамике обновление производства	Определяется экспертом согласно производственной мощности предприятия и характера транспортного производства
	Возраст судов ($B_{ср}$) $B_{ср} = \frac{\sum x_i}{N}$	$B_{ср}$ – средний возраст судов; x_i – возраст i -го судна; N – общее количество судов	Характеристика для водного транспорта, отражающая средний возраст судов предприятия	$B_{ср} < 10$ лет – современные суда; $10 \text{ л.} < B_{ср} < 20 \text{ л.}$ – суда требующие модернизации; $B_{ср} > 20$ лет – морально устаревшее судно.
в) Загрузка производственных мощностей;	Коэффициент использования производственной мощности ($K_{исп}$) $K_{исп} = \frac{O_{пр}}{O_{пр,макс}}$	$O_{пр}$ – объем выполненных работ за определенный период; $O_{пр,макс}$ – максимально возможный объем производства за период.	Характеризует выполненный объем работ предприятия по отношению к максимально возможному	Определяется экспертом, в соответствии степени влияния на производство внешних условий деятельности и состоянию рынка

Наименование пункта	Наименование показателя, метод расчета	Обозначение	Характеристика	Нормативное значение
д) Основные объекты, не завершённые строительством;	Индекс использования подвижного состава (плавсостава) ($I_{u.p.c.}$) $I_{u.p.c.} = \frac{O_{n.c.ам.}}{O_{n.c.б.}}$	$O_{n.c.ам.}$ – годовой объем выполнения работ и услуг подвижного состава (плавсостава); $O_{n.c.б.}$ – максимально возможный годовой объем выполнения работ и услуг подвижным составом (плавсоставом)	Характеризует динамические изменения по выполнению фактических объемов работ к максимально возможным	
	Коэффициент технической готовности строящихся производственных мощностей ($K_{m.z.}$) $K_{m.z.} = \frac{\Phi_{n.и.}}{\Phi_n}$	$\Phi_{n.и.}$ – Доля готовности производственного объекта; Φ_n – Общее количество строящихся производственных фондов организации;	В данном пункте, коэффициент отражает долю готовности строящихся производственных мощностей ко всему строящемуся производству	Зависит от времени производственного процесса подготовки производственных мощностей, в том числе выполнение сроков согласно производственному и/или инвестиционному бизнес-плану
	Коэффициент наличия квалифицированного персонала ($d_{к.п.}$) $d_{к.п.} = \frac{n_{к.п.}}{n_n}$	$n_{к.п.}$ – число квалифицированных работников; n_n – общее количество работников предприятия	Характеризует наличие профессионально подготовленного персонала, в том числе различного уровня квалификации, по отношению к общему количеству персонала транспортного предприятия	Зависит от характера транспортного предприятия, автоматизированности, специфики климатических и иных условий. В зависимости от указанных условий определяется экспертом.
	Коэффициент текучести персонала ($K_{m.n.}$) $K_{m.n.} = \frac{n_{n.ам.}}{n_{n.б.}}$	$n_{n.ам.}$, $n_{n.б.}$ – наличие персонала в анализируемом и базовом периодах	Характеризует изменения персонала анализируемого периода к предыдущему	$K_{n.п.} < 15\%$
	Коэффициент текучести квалифицированного персонала ($K_{m.к.п.}$) $K_{m.к.п.} = \frac{n_{к.п.ам.}}{n_{к.п.б.}}$	$n_{к.п.ам.}$, $n_{к.п.б.}$ – наличие квалифицированного персонала в анализируемом и базовом периодах	Характеризует текучесть профессионально подготовленного персонала, в том числе различного уровня квалификации, по отношению к общему количеству персонала транспортного предприятия	Для руководства (в %) $K_{m.n.} < 2$; Для руководителей среднего уровня $K_{m.n.} < 10$; Линейного персонала $K_{m.n.} < 20$; Рабочие основного производства $K_{m.n.} < 30$; Персонал баз квалификации $20 < K_{m.n.} < 50$. $I_{tm} > 1$
	Индекс роста (снижения) производительности труда (I_{tm}) $I_{tm} = \frac{ПТ_{ам.}}{ПТ_{б.}}$	$ПТ_{ам.}$, $ПТ_{б.}$ – производительность труда в анализируемом и базовом периодах	Характеризует изменения производительности труда в динамике	
	Индекс роста (снижения) фонда оплаты труда (I_{ϕ}) $I_{\phi} = \frac{\Phi_{оп.ам.}}{\Phi_{оп.б.}}$	$\Phi_{оп.ам.}$, $\Phi_{оп.б.}$ – фонд оплаты труда в анализируемом и базовом периодах	Характеризует изменение фонда оплаты труда в динамике	$I_{\phi} > 1$ + ставка рефинансирования Центрального банка Российской Федерации

Таблица 2

Эффективность производства предприятий транспортного комплекса

Наименование пункта	Наименование показателя, метод расчета	Характеристика	Нормативное значение
а) Эффективность производства предприятий транспортного комплекса	Индекс роста текущих затрат (I_z) $I_z = \frac{Z_{ан}}{Z_б}$	Характеризует изменение текущих затрат в динамике	$I_z \leq 1$
	Отношение индекса роста объема производства к индексу роста текущих затрат ($I_{зпл}$) $I_{зпл} = \frac{I_{он}}{I_z}$	Показывает во сколько раз рост производства увеличился (уменьшился) по отношению к росту текущих затрат на производства	$I_{зпл} > 1$
	Отношение индекса роста фонда оплаты труда к индексу роста объема производства ($I_{онл}$) $I_{онл} = \frac{I_{фл}}{I_{он}}$	Отражает пропорциональность изменения роста фонда оплаты труда к увеличению объемов производства	$I_{онл} \leq 1$
	Индекс роста прибыли от основной эксплуатационной деятельности ($I_{пр}$) $I_{пр} = \frac{\Pi_{ан}}{\Pi_б}$	Характеризует увеличение (снижение) прибыли предприятия в динамике	$I_{пр} > 1$
	Отношение индекса роста прибыли к индексу роста объема работ и услуг (I_p) $I_p = \frac{I_{пр}}{I_{он}}$	Отражает эффективность предоставления услуг, определяемым как отношения индекса результата производственной деятельности, то есть прибыли, к динамическому изменению объема производства	$I_p > 1$

ствам, которые привели к значительному увольнению персонала, что может произойти по следующим причинам:

- ухудшения условий труда;
- ухудшения производительности труда;
- сокращения заработной платы;
- выплаты заработной платы не пропорционально выработки (производительности труда), в большую или меньшую стороны.

Применение данного пункта обосновывается тем, что предприятие Должник признается банкротом лишь по финансово-экономическим показателям, а именно:

– по наличию просроченной задолженности, в соответствии Федеральному закону «О несостоятельности (банкротстве)»;

– по соотношению активов и пассивов в балансе предприятия, характеристика которых, представляется расчетом коэффициентов, а именно:

- коэффициент текущей ликвидности;
- коэффициента обеспеченности собственными средствами;
- коэффициент утраты платежеспособности;

- коэффициент восстановления платежеспособности.

Причиной ухудшения указанных показателей может являться значительное сокращение персонала, так как организация работы производства напрямую зависит от наличия персонала и уровня его подготовки.

Необоснованное увольнение персонала, в том числе наиболее квалифицированного, может рассматриваться фактором, ведущим предприятие к кризису. В случае увольнения большого количества сотрудников, при отсутствии явных для этого причин, указанные необоснованные увольнения могут рассматриваться в качестве фактора возникновения преднамеренного банкротства, если они вызваны действиями руководства предприятия, которое, в последствие, стало несостоятельным.

По нашему мнению анализ внутренних условий деятельности предприятия, приложения 2, постановления № 367 от 25.06.2003 г., для анализа предприятий транспорта, необходимо дополнить еще одним подпунктом, который отражает эффективность производства. Рекомендуемая система показателей для

расчета эффективности приведена в таблице 2. [1]

Использование динамических показателей эффективности, позволит при анализе преднамеренного банкротства определить, в целом, направление деятельности транспортного предприятия, а простота интерпретации результатов, позволяет без труда выявить положительную или отрицательную динамику деятельности транспортного предприятия.

3. Заключение

Отраслевая направленность для проведения анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия в настоящее время является необходимым инструментом при оценке деятельности организации. Приведенные в статье уточнения Постановления правительства от 25.06.2003 г. № 367 и Постановления правительства от 27 декабря 2004 г. № 855 для проведения анализа финансового состояния и выявления признаков преднамеренного банкротства на кризисных предприятиях для анализа транспортных предприятий позволят, благодаря разработанной системе показате-

и индикаторов, заблаговременно определить возможность возникновения кризиса, а так же, его при наступлении, определить источник образования причины кризиса.

Разработанные уточнения и дополнения позволяют, при рассмотрении дела «о несостоятельности (банкротстве)» без труда определять, как эксперту и кредиторам, так государственным и судебным органам, имеются ли признаки умышленного банкротства на транспортном предприятии, что, в свою очередь, поможет более эффективно применять правовые санкции к лицам виновным в организации преднамеренного банкротства.

Литература

1. Курошева Г.М., Гуляевский С.Е. Теория антикризисного управления предприятием. – изд. 3-е, / СПб.: Изд. ООО «Типография «НП Принт», 2014. С. 194–198.
2. Постановлениями Правительства № 367 от 25.06.2003 г. «Об утверждении правил проведения арбитражным управляющим финансового анализа». [Электронный ресурс] URL: <http://base.garant.ru/12131539/> (Дата обращения 07.11.2014 г.).
3. № 855 от 27.12.2004 г. «Об утверждении Временных правил проверки арбитражным управляющим признаков преднамеренного и

фиктивного банкротства». // [Электронный ресурс] URL: <http://base.garant.ru/187738/> (Дата обращения 07.11.2014 г.).

4. Мезенцева В. Текущее кадров. Формула и примеры расчета. // [Электронный ресурс] URL: <http://copdoc.ru/articles/806.html> (Дата обращения 07.11.2014 г.).

5. Хайдаршина Г.А. Логистическая модель оценки банкротства предприятий // [Электронный ресурс] URL: <http://www.beintrend.ru/khaidarshina> (Дата обращения 07.11.2014 г.).

6. Эйтингон В.Н. Прогнозирование банкротства: основные методики и проблемы [Электронный ресурс] URL: <http://forbankrot.com/files/bankrotstva.doc> (Дата обращения 07.11.2014 г.).

7. Бырбыткин А.А. Проблемы преодоления кризисных признаков в экономике транспортного комплекса // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – СПб.: ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, 2014. – Вып. 1. – 141–146 с.

References

1. Kurosheva G.M., Gulyaevskij S.E. Theory of crisis management by the enterprise. SPb.: Izd. ООО «Tipografiya «NP Print» 2014. S. 194–198.

2. Resolution of the Government № 367 from 25.06.2003. «On approval of the rules of the arbitration manager of financial analysis.» [Electronic resource] URL: <http://base.garant.ru/12131539/> (Date circulation 07.11.2014 g.).

2. №855 from 27.12.2004g. «On Approval of the Provisional Rules of checks liquidator signs of intentional and fraudulent bankruptcy.» // [Electronic resource] URL: <http://base.garant.ru/187738/> (Date circulation 07.11.2014 g.).

3. Mezentceva V. Turnover. Formula and calculation examples. // [Electronic resource] URL: <http://copdoc.ru/articles/806.html> (Date circulation 07.11.2014 g.).

4. Haydarshina G.A. Logistic model estimation of bankruptcy companies // [Electronic resource] URL: <http://www.beintrend.ru/khaidarshina> (Date circulation 07.11.2014 g.).

5. Eitington V.N. Predicting bankruptcy: basic techniques and issues [Electronic resource] URL: <http://forbankrot.com/files/bankrotstva.doc> (Date circulation 07.11.2014 g.).

6. Byrbytkin A.A. Problems of overcoming crisis signs in the economy of the transport complex // Vestneyk gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova. – SPb.: GUMRF imeni admirala S. O. Makarova, 2014. – Vyp. 1. – 141–146 s.