



20-osios jaunųjų mokslininkų konferencijos „Mokslas – Lietuvos ateitis“ teminės konferencijos
TRANSPORTO INŽINERIJA IR VADYBA,
vykusios 2017 m. gegužės 12 d. Vilniuje, straipsnių rinkinys

Proceedings of the 20th Conference for Junior Researchers 'Science – Future of Lithuania'
TRANSPORT ENGINEERING AND MANAGEMENT, 12 May 2017, Vilnius, Lithuania

Сборник статей 20-й конференции молодых ученых «Наука – будущее Литвы»
ИНЖЕНЕРИЯ ТРАНСПОРТА И ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК, 12 мая 2017 г., Вильнюс, Литва

BANKROTO SPECIFIKA TRANSPORTO IR LOGISTIKOS SEKTORIUJE

Aldona Jarašūnienė, Donatas Jokūbaitis

Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Logistikos ir transporto vadybos katedra
El. paštas: aldonajarasuniene@vgtu.lt; donatas.jokubaitis@gmail.com

Santrauka. Įmonių bankrotai tapo įprastu reiškiniu, kurį sąlygojo pasaulinė finansų ir ekonomikos krizė. Tiek Lietuvoje, tiek visame pasaulyje bankrutuoja vis daugiau įmonių. Bankrotas yra vienas iš sudėtingiausių, seniausių ir, galima teigti, amžinų visuomenės reiškinių. Visais laikais egzistavo problema, kai skolininkas negalėdavo vykdyti įsipareigojimų kreditoriams. Lietuvoje kiekvienais metais bankrutavusių įmonių skaičius ženkliai augo pastaruosius kelerius metus. Tai sukelia nemažai neigiamų pasekmių ne tik pačiai bankrutuojančiai įmonei, tačiau tuo pačiu valstybei bei visuomenės nariams. Šio straipsnio tikslas išanalizuoti įmonių bankroto atsiradimo priežastis bei jo sukeltas pasekmes, nustatyti specifines bankroto priežastis, kurios yra aktualios transporto ir logistikos įmonių sektoriui.

Reikšminiai žodžiai: bankroto priežastys, bankroto įtaka, bankroto specifika transporto sektoriuje.

Įvadas

Bankrutuoja visų rūšių ekonominę veiklą plėtojančios įmonės, tad transporto ir logistikos sektorius nėra išimtis. Lyginant 2016 metų pirmąjį pusmetį su 2015 metų pirmuoju pusmečiu akivaizdu, kad bankrotai šiame sektoriuje augo net 23 %, o tai yra ketvirtasis sektorius Lietuvoje pagal bankrotų skaičių. Todėl reikia nuolat tirti įmonių veiklą, taikyti pažangius analizės metodus, padedančius išvengti jų likvidavimo ar bent jau laiku imtis bankroto veiksmų, siekiant sumažinti neigiamas veiklos pasekmes. Tik tos įmonės, kuriose gerai organizuojama analitinė veikla ir kurių vadovai stengiasi kuo efektyviau valdyti su verslo rizika susijusius procesus, gali kuo anksčiau numatyti artėjančią veiklos krizę, operatyviai į ją reaguoti ir sumažinti bankroto tikimybę.

Daugelis užsienio ir Lietuvos autorių Biscotti (2010), Hommel *et al.* (2006), Chih-Fong Tsai (2009), Mackevičius, Poškaitė (2011), Budrickienė, Paliulytė (2012) ir kt. nagrinėjo bankrotą kaip reiškinį, analizavo jo tikimybės prognozavimo galimybes. Transporto ir logistikos sektoriaus ekonominę būklę analizavo Paul (2013), Reinsdorf ir Slaughter (2009), Kandilov ir Grennes (2010), Langvinienė, Šližienė (2014) ir kt. Norint išvengti įmonės bankroto bei jo sukeltų pasekmių būtina nuolat nagrinėti įmonės finansinę būklę bei spręsti jau iškilusias problemas nedelsiant ir nelaukiant kol bus skelbiamas bankrotas.

Atsakingai vertinant įvairias rizikas, kurios yra susijusios su įmonėje vykstančiais verslo procesais, galima

kur kas anksčiau nustatyti įmonėje vykstančią krizę ir operatyviai į tai reaguojant išvengti galimo bankroto.

Bankroto samprata

Žodis „bankrotas“ (ital. *banca rotta*) yra kilęs iš viduramžių Italijos miestuose gyvavusio papročio laužyti prasiskolinusio ir pabėgusio bankininko ar pirklio suolus (Budrickienė, Paliulytė 2012). Tačiau žiūrint iš kitos pusės, „bankrotas“ atsirado, kaip valstybės interesas apsaugoti kreditorius (Biscotti 2010).

Bankrotas yra įmonės nemokumas, negalėjimas išmokėti skolų (Mackevičius, Poškaitė 2011) arba skolininkas atsisako sumokėti kreditoriams, t. y. nesilaiko įsipareigojimų (Петухов 2010). Jakimuk ir Žigienė (2011) bankrotą apibūdina kaip situaciją, kurios siekia išvengti visi ūkio subjektai, o tuo tarpu mokslininkai Stoškus, Beržinskienė ir Virbickaitė (2007) – kaip didžiausią grėsmę kelianti įmonių veiklos vystymosi alternatyva.

Mokslininkai Sneidere *et al.* (2005) teigia kad bankrotas tai – nemokumo situacijos sprendimas, t. y. skolininko likvidavimas ir kreditoriaus reikalavimo apmokėjimas. O autorių Hommel *et al.* (2006) teigimu bankrotas – tai įmonės nesėkmė, kai ji neturi kito pasirinkimo, o tik skelbti bankrotą. Pažvelgus į Kembridžo žodyną (2014) galime rasti: bankrotas – neigiama situacija, kai įmonė ar asmuo bankrutuoja.

Dar vienas užsienio literatūros autorius Chih-Fong Tsai (2009) bankroto reiškinį apibūdina jau kiek kitaip nei anksčiau aprašyti autoriai. Šis mokslininkas teigia,

kad įmonei tapus nemokia, ji jau nebeužtikrina savos veiklos tęstinumo, o tai daro įtaką finansavimo gavimui. Jis gana aiškiai apibrėžia veiklos tęstinumo svarbą, kas reiškia, jog įmonės veiklos laikotarpis yra neribotas ir kad jos nenumatoma likviduoti (Mackevičius, Poškaitė 2011).

Kaip matyti, daugelis Lietuvos ir užsienio autorių sutaria, kad bankrotas yra pasekmė, kuri atsiranda tuomet, kai įmonė tampa nepajėgi susimokėti savo turimų finansinių įsipareigojimų, ir dėl šios priežasties netenka priėjimo prie finansavimo ir yra priversta skelbti bankrotą. Tai yra kraštutinė priemonė ir įmonės gyvavimo pabaiga.

Bankroto atsiradimo priežastys bei įtaką darančios aplinkybės

Daugelis Lietuvos mokslininkų nagrinėjo įmonės nemokumą ir priėjo prie išvados, kad tai nulemia daugybė vidinių ir išorinių priežasčių, ir todėl turi būti skelbiamas bankrotas (Valackienė 2005, Januševičiūtė, Jurevičienė 2009, Budrikienė, Paliulytė 2012). Bankrotą lemiančios vidinės priežastys dažniausiai yra susijusios su kompetencijos trūkumu, tai nepakankama vadovų kompetencija, žema darbuotojų kvalifikacija, netinkamai administruojamas verslas ar net gi sąmoningai žlugdomas (tokią veiklą galima būtų prilyginti nusikaltimui, kai siekiama įmonei sukelti tyčinį bankrotą). Taip pat ir netinkamas įmonės finansų valdymas, taikoma nelogiška kainų politika, netinkamai vertinama rizika.

Apžvelgiant išorines priežastis, kurios gali privesti prie įmonės bankroto, pagrindinės jų būtų susijusios su rinkos pokyčiais, dideliais valiutų kursų svyravimais (tai yra ypač aktualu transporto ir logistikos sektoriuje veikiančioms įmonėms, kurios užsiima importu ir eksportu į užsienio šalis), dideliais mokesčiais, įstatymų kaita ar didelėms valstybėms kenčiant nuo ekonominės krizės.

Peržvelgus autorių analizuotas vidines ir išorines priežastis, kurioms esant kyla grėsmė bankrutuoti, galima teigti, kad vieningos ir tikslios nuomonės nėra, kurios iš šių priežasčių yra svarbiausios ar mažiau svarios.

Įmonės bankrotą lemiantys požymiai

Bankrotas, tai gana ilgas ir neretai sunkus procesas. Tai neįvyksta staiga, užuomazgos, kad įmonė patiria ar patirs greitu laiku finansinius sunkumus paprastai būna matomos iš įvairiausių veiksnių, priežasčių ir aplinkybių.

Užsienio literatūros autorius Parsons (2006) bankroto požymius įvardina kaip finansinės kontrolės neturėjimą, netinkamą valdymą, stiprią konkurenciją ir aukštą kainų lygį (lyginant su konkurentais), per didelius verslo projektus, pasipriešinimą įeinant į prekių rinką, rinkodaros problemas, rinkos poreikių kitimą, neefektyvius įsigijimus ir susijungimus, finansų politiką.

Tuo tarpu lietuvių mokslininkai Mackevičius ir Silvanavičiūtė (2006) antrina užsienio autoriui bei pagrindiniams bankroto požymiams priskiria administracijos darbuotojų praradimą, priverstinį veiklos nutraukimą, gamybinio ir technologinio proceso ritmo sutrikimą, per didelę įmonės priklausomybę nuo kokio nors vieno konkretaus projekto, įrenginių tipo, turto rūšies, nepagrįstas viltis dėl

nauro projekto sėkmės ir pelningumo, įmonės dalyvavimą teismo ginčiuose, kai nenuspėjama jų baigtis, neefektyvūs ilgalaikiai susitarimai, neįvertinta būtinybė nuolat techniška ir technologiškai atnaujinti įmonę.

Tad natūralu, jog juos įvertinus lyg ir tampa aišku, kad bankrotas, kaip reiškinys, yra neigiamas, tačiau ar visais atvejais jo atsiradimas turėtų būti vertinamas kaip neigiamas reiškinys?

Bankroto įtaka šalies ūkiui

Daugelyje mokslinės literatūros atrandama, kad bankrotas nebūtinai turi turėti neigiamų pasekmių ir pasi- taiko atveju, kai jis traktuojamas kaip teigiamas reiškinys.

Andriulevičiūtė ir Survilaitė (2009) teigia, kad, pažvelgus į bankroto reiškinį kaip į natūralų rinkos dalyvių dinamikos procesą, galima teigti, kad bankrotas nėra vien tik nesėkmė, vien tik kreditoriaus interesų gynimo būdas ar vien tik neigiamas reiškinys. Autorių manymu šis reiškinys padeda išsivalyti šalies rinkai nuo neefektyviai veikiančių rinkos dalyvių ir tuo atveriant kelią naujų ir finansiškai stabilių įmonių įsisteigimui, kurios nevenss atsiskaityti su savo kreditoriais.

Mokslininko Mackevičiaus (2010), plačiai nagrinėjusio bankrotą bei įmonės nemokumą, manymu yra du visiškai priešingi bankroto vertinimo aspektai: įmonių bankrotas, neatsiejamas rinkos santykių atributas, skatina technikos, gamybos ir visuomenės pažangą, arba bankrotas yra nuostolingas ne tik pačiai įmonei, bet ir visai visuomenei.

Bankrotai, anot Krivkos (2013), yra susiję su aplinka ir visuomene, kurioje įmonės funkcionuoja, todėl jų ekonominės ir socialinės pasekmės dažnai būna lemiamos. Šio reiškinio daroma žala dar labiau gilina regionų ekonominio vystymosi netolygumus. Be abejo, reikia sutikti, jei kalba eina apie labai stambių įmonių bankrotą, kaip pavyzdį galima būtų paminėti Panevėžio įmonės AB "Ekranas" bankrotą, kuris paliko be darbo vietos tūkstančius Panevėžio miesto ir rajono gyventojų ir tokiu būdu paskatino nemenką bedarbystės augimą Panevėžyje.

Apibendrintai galime teigti, kad bankrotas yra gana paplitęs reiškinys. Tai nėra vienadienis dalykas. Bankroto procesas trunka ilgai ir tai lemia daugelis priežasčių, veiksnių, kurie po savęs palieka tiek teigiamas, tiek ir neigiamas pasekmes. Visi autoriai sutinka, kad bankrotas, tai įmonės, susidūrusios su finansiniais sunkumais ar nenorinčios atsiskaityti laiku, būseną. Tam turi įtakos įmonėje veikiančios tiek vidiniai veiksniai, tiek ir išoriniai. Tuo pačiu, autoriai sutaria, kad iš anksto identifikavus bankrotą lemiančius veiksnius galime imtis prevencinių veiksnių ir taip išvengti neretai sunkaus ir nemalonaus bankroto proceso.

Sekančiame skyriuje bus apžvelgtas transporto ir logistikos sektorius, su kokiais iššūkiais, sunkumais susiduria ir kaip yra svarbu laiku identifikuoti galimus bankroto reiškinius.

Transporto sektoriaus iššūkiai, galintys išsukti įmonės bankrotą

Nuolat didėjanti verslo sėkmė daugelyje Rytų ir Centrinės Europos šalyse padarė jas lygiavertėmis konku-

rentėmis senosioms ES valstybėms. Remiantis Lietuvos banko 2015 bei 2016 metų ataskaitomis matyti, kad tos paslaugos, kurios anksčiau nebuvo taip smarkiai vertinamos kaip stiprus tarptautinės prekybos variklis, tuomet jau kelis dešimtmečius transporto ir logistikos sektorius tapo gerokai svarbesnis už mažmeninės prekybos sektorių (Langvinienė, Šližienė 2014).

Kandilovo ir Grennes (2010) teigimu, daugelis Rytų ir Centrinės Europos valstybių tapo svarbiomis eksportuotojomis įvairiausių paslaugų ir prekių rūšių visoje ES rinkoje.

Nors jau daugelis nišų eksportuoti prekes ir paslaugas yra užimtos, nepaisant to, kaip teigia Pasaulio prekybos organizacijos tarptautinės prekybos statistikos ataskaita, jog vis dar yra keletas paslaugų, kurios turi galimybių tapti konkurencingomis pasaulinėje rinkoje ir net padidinti prekybos apimtį (Pasaulio prekybos organizacijos statistiniai duomenys).

Remiantis PPO (Pasaulio prekybos organizacija, 2016) ataskaitos duomenimis randama pavyzdžių, jog kai kurios valstybės užima eksporto lyderio pozicijas tam tikrose srityse, pavyzdžiui, Čekija ir Vengrija yra lyderės turizmo ir kelionių paslaugų eksporte, o taip pat turi stiprų buhalterinės apskaitos ir audito paslaugų eksportą, tuo tarpu Indija yra lyderė informacinių technologijų ir telekomunikacijų paslaugų eksportavime, Tailandas – sveikatinimo paslaugų turizmo eksporte, o mažytis Liuksemburgas užima tvirtas lyderio pozicijas finansų ir draudimo paslaugų eksporte (Pasaulio... 2016).

Lietuvoje, tarptautinė prekyba užima labai aukštą vietą ir turi didelę įtaką visai šalies ekonomikai ir yra ne mažiau svarbi nei paslaugų ir aptarnavimo sektoriaus ekonomika.

Transportas yra vienas svarbiausių šalies ekonomikos variklių. Tačiau 2016 metų bankroto duomenys šiame sektoriuje kelia nerimą ir verčia ieškoti būdų kaip ateityje to išvengti ar šį reiškinį sumažinti.

2016 metų pirmąjį pusmetį buvo pradėti 1289 įmonės, o tai trečdaliu daugiau nei 2015 metų pirmąjį pusmetį kuomet pradėti bankrotai buvo 966 įmonėms (Lietuvos Statistikos departamentas, 2016).

Pirmoje vietoje pagal bankrutuojančių įmonių skaičių yra didmeninės ir mažmeninės prekybos įmonės, toliau seka statybos ir apdirbamosios pramonės sektorius, o transporto ir saugojimo sektorius atsidūręs ketvirtoje vietoje, kai bankrotų skaičius nuo 2015 m. pirmojo pusmečio iki 2016 metų pirmojo pusmečio išaugo beveik 23 %.

Tai kas gi vis tik turi įtakos šio sektoriaus išaugusiam bankrotų skaičiui? Kokios specifinės priežastys gali privesti ir priveda transporto įmones prie bankrotų skelbiančiųjų rato?

Iš esmės, pačių žmonių požiūris į verslą yra stipriai pasikeitęs nuo nepriklausomybės paskelbimo laikų. Šiuo metu verslu nepasitiki ganėtinai nedidelis procentas žmonių, kuris siekia apie 8–9 %, o didžioji dalis, kuri siekia apie 74 % daugiau pasitiki. Tai rodo, kad visuomenė išsilaivino iš sovietiniais laikais gyvavusio požiūrio apie verslą.

Daugelis transporto įmones turinčių žmonių įvardija kelias rizikas, transporto sektoriui būdingas, kurios turi

nemenką įtaką įmonės stabilumui. Pagrindinės priežastys būtų šios:

1. Vežėjų įmonės, net ir per gana ilgą laiko tarpą, nesugeba surinkti pakankamo rezervo, kad atėjus sunkmečiui būtų galima lengvai jį išgyventi. Kaip pavyzdį galima būtų įvardinti kokią nors rimtesnę avariją dėl kurios nukentėjo brangus krovinys, kas sąlygoja įvairiausias pretenzijas ateityje, dėl ko įmonė pradeda kristi į skolų liūną ir išlipti neretai nebepavyksta;

2. Daugelis transporto įmonių techniką lizinguojasi. Nutikus rimtesnei bėdai ir nebepajėgiant grąžinti įsipareigojimų lizingo bendrovei kyla grėsmė, kad turimą teks atiduoti ar parduoti, kas vėl privestų prie įmonės žlugimo;

3. Sunkumai mažosioms transporto įmonėms, turinčioms mažą transporto parką ir priverstoms naudotis eks-peditoriaus paslaugomis, to pasėkoje vežėjas gauna gerokai mažesnes pajamas, kas daro įtaką tolimesniam jo augimui ir kapitalo kaupimui;

4. Neretai mažesnės įmonės visą reikalingą techniką turi įsigyti už gerokai didesnę kainą priešingai nei didžiosios transporto įmonės.

Išvardintos priežastys yra daugiau susijusios su įmonių finansinėmis galimybėmis ir jų pajėgumais ir tai galima būtų įvardinti kaip vidines priežastis, kurios gali turėti įtaką įmonės finansiniam stabilumui. Tačiau pažiūrėjus į kitus iššūkius kurie veikia transporto sektorių iš šalies. Remiantis asociacijos „Linava“ informacija galima išskirti šiuos pagrindinius iššūkius transporto sektoriui:

1. Sudėtingos trečiųjų šalių vairuotojų įdarbinimo procedūros, nes jos trunka labai ilgai, jei palyginti su kitomis šalimis, šiuos vairuotojus sunku įdarbinti ir tai papildomai nemažai kainuoja;

2. Nėra nustatyto lengvatinio pelno mokesčio tarifo verslo įmonių reinvestuojamam pelnui kas neskatina didesnių investicijų į šio sektoriaus technologinius atnaujinimus, darbo našumo didinimą, procesų optimizavimą, o tuo pačiu ir neužtikrina konkurencinio pranašumo tarptautinėse rinkose;

3. Sudėtinga Lietuvos vežėjų situacija Vokietijos Federacinėje Respublikoje įsigaliojus minimalaus darbo užmokesčio įstatymui;

4. Belgijoje ir Prancūzijoje dėl priimtų teisės aktų sugriežtėjo darbo ir poilsio režimo reglamentavimas;

5. Ne paskutinėje vietoje ir Rusijoje vykstančios problemos.

Iš visų išvardintų problemų matome, kad šis sektorius yra stipriai įtakojamas ne tik Lietuvoje esančių politinių ir finansinių sprendimų, bet tuo pačiu ir užsienyje priimtų taip pat. Todėl labai svarbu surasti sprendimą kaip transporto sektoriui užbėgti nemokumui už akių ir imtis atitinkamų prevencinių veiksmų.

Išvados

1. Atlikta daugelio Lietuvos ir užsienio autorių analizė parodė, kad bankrotas yra pasekmė, kuri atsiranda tuomet, kai įmonė tampa nepajėgi susimokėti savo turimų finansinių įsipareigojimų, ir dėl šios priežasties netenka priėjimo prie finansavimo ir yra priversta skelbti bankrotą.

2. Išaiškinta, kad bankrotą lemia tiek vidinės (nepakankama vadovų kompetencija, žema darbuotojų kvalifikacija, netinkamai administruojamas verslas ar net gi sąmoningai žlugdomas), tiek išorinės (rinkos pokyčiai, dideliais valiutų kursų svyravimai, dideli mokesčiai, teisinis reglamentavimas ir kt.);

3. Bankrotas yra gana paplitęs reiškinys. Tai nėra vienadienis dalykas. Bankroto procesas trunka ilgai ir tai lemia daugelis priežasčių, veiksnių, kurie po savęs palie-

ka tiek neigiamas, tiek ir teigiamas (išsivalo rinka nuo neefektyviai veikiančių įmonių) pasekmes.

4. Transporto ir logistikos sektoriuje veikiančių įmonių bankroto priežastys yra daugiau susijusios su įmonių finansinėmis galimybėmis ir jų pajėgumais ir tai galima būtų įvardinti kaip vidines priežastis, kurio gali turėti įtaką įmonės finansiniam stabilumui (per didelę konkurenciją mažosioms įmonėms, nesugeba sukaupti pakankamai rezervo per ilgą laiko tarpą).

Literatūra

- Andriulevičiūtė, R.; Survilaitė, R. 2009. Bankroto reglamentavimo dabartis ir ateitis Lietuvoje, *Apskaitos ir mokesčių apžvalga* [Accounting and tax review] 1: 74–79.
- Biscotti, B. 2010. Safeguarding of credit and bankruptcy: History and regulating tendencies. The Italian experience, *Jurisprudence* 2(120): 325–340.
- Budrikienė, R.; Paliulytė, I. 2012. Bankroto prognozavimo modelių pritaikomumas skirtingo mokumo ir pelningumo įmonėms, *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos* 2(26): 90–103.
- Cambridge Dictionaries Online 2014. English definition of „bankruptcy“. [Žiūrėta 2016 m. gruodžio 19 d.]. Prieiga per internetą: <<http://dictionary.cambridge.org/dictionary/british/bankruptcy>>.
- Hommel, U.; Knecht T. C.; Wohlenberg H. 2006. *Sanierung der betrieblichen Unternehm – menskrise*, in Hommel, U., Knecht, T. C., Wohlenberg, H. [Hrsg.], *Handbuch Unternehmensrest – rukturierung, Grundlagen-Konzepte- Manahmen*, Wiesbaden. S. 27–60.
- International Trade and Market Access Data. World Trade Organization Statistics Database (SDB). [Online]. Available from Internet: <<http://www.wto.org>>. [Žiūrėta 2017 m. sausio 4].
- International Trade Statistics 2013. World Trade Organization Statistics Database (SDB). [Online]. Available from Internet: <http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2013_e/its2013_e.pdf>. [Žiūrėta 2016 m. gruodžio 29 d.].
- Jakimuk, J.; Žigienė, G. 2011. Infliacijos įtaka bankroto prognozavimo modelių tikslumui, *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos* 1(21): 26–36.
- Januševičiūtė, A.; Jurevičienė D. 2009. Bankroto esmė: teorija ir praktika, *Mokslas – Lietuvos ateitis* 1(3): 30–33. Vilnius: Technika.
- Kandilov, I. T.; Grennes, T. 2010. The determinants of service exports from Central and Eastern Europe, *Economics of Transition* 18(4): 763–794. Available from Internet: <<http://dx.doi.org/10.1111/j.1468-0351.2010.00392.x>>.
- Krivka, A. 2013. Ekonominės krizės poveikio Lietuvos ūkio šakoms tyrimas, *Verslas: teorija ir praktika* 14(3): 188–199. [interaktyvus] [žiūrėta 2016 m. gruodžio 15 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.btp.vgtu.lt/index.php/btp/article/view/btp.2013.20/pdf>>.
- Langvinienė, N.; Sližienė, G. 2014. Challenges for the Transport and Logistics Services Business: The Case of Lithuania, *Economics and Business* 26: 61–68.
- Mackevičius, J.; Silvanavičiūtė, S. 2006. Įmonių bankroto prognozavimo modelių tinkamumo nustatymas, *Verslas: teorija ir praktika* 4: 193–202.
- Mackevičius, J. 2010. Integruota įmonių bankrotų prognozavimo metodika, *Verslo ir teisės aktualijos* 5: 123–138.
- Mackevičius, J.; Poškaitė, D. 2011. *Finansinė analizė*. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras.
- Parsons, W. 2006. Crisis Management in a Small Business: A Tale of Two Solicitors Firms, *Journal of Career Development International* [interaktyvus] [žiūrėta 2016 m. gruodžio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.emeraldinsight.com>>.
- Šneidere, R.; Bumane, I. 2005. Insolvency of a company and the methods of financial analysis to forecast it, *Economics and Management* 12: 137–146.
- Stoškus, S.; Beržinskienė, D.; Virbickaitė, R. 2007. Bankroto kaip dinaminės įmonių krizės vystymosi alternatyvos teoriniai ir praktiniai sprendimai, *Inžinerinė ekonomika* 52(2): 26–33.
- Tsai, Chih-Fong. 2009. Feature selection in bankruptcy prediction, *Knowledge-Based Systems* [interaktyvus] 22: 120–127.
- Valackienė, A. 2005. *Krizių valdymas ir sprendimų priėmimas*. Kaunas: Technologija. 293 p.
- Петухов, Д. В. 2010. *Антикризисное управление*. Москва: Центр дистанционных образовательных технологий МИЭМП.