

УДК 338

Горбачова О.М.

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри фінансів, обліку та аудиту  
Національного авіаційного університету

## МЕТОДИКА ВИЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКА СТАЛОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АЕРОПОРТІВ У КОРОТКОСТРОКОВОМУ ПЕРІОДІ

У статті наведена авторська методика визначення показника сталості функціонування аеропортів у короткостроковому періоді. Ця методика дає можливість визначати реальний стан сталості аеропортів, що є важливим, у першу чергу, з погляду стратегічного планування їх діяльності. На основі запропонованої методики пропонуються кроки, які мають бути запроваджені керівництвом аеропортів у сфері стратегічного планування.

**Ключові слова:** розвиток, сталість, життєвий цикл організації, методика, стратегія.

### Горбачова О.Н. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЯ УСТОЙЧИВОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ В КРАТКОСРОЧНОМ ПЕРИОДЕ

В статье приведена авторская методика определения показателя устойчивости функционирования аэропортов в краткосрочном периоде. Данная методика позволяет определять реальное состояние устойчивости аэропортов, что является важным, в первую очередь, с точки зрения стратегического планирования их деятельности. На основе разработанной методики предлагаются шаги, которые должны быть внедрены руководством аэропортов в сфере стратегического планирования.

**Ключевые слова:** развитие, постоянство, жизненный цикл организации, методика, стратегия.

### Horbachova O.N. THE TECHNIQUE OF DEFINITION OF THE INDICATOR OF THE SUSTAINABILITY OF AIRPORTS IN THE SHORT TERM

In this article describes the author's method indicator definition the sustainability of airports in the short term. This method allows to determine the actual condition of a constancy of airports that is important, first of all, from the point of view of strategic planning of their activities airports. On the basis of the proposed method offers the steps that must be implemented by the management of the airports in the sphere strategic planning.

**Keywords:** development, stability, life cycle of the organization, methodology, strategy.

**Актуальність теми.** Транспорт є однією з ключових галузей господарського механізму будь-якої держави, яка багато в чому визначає рівень активності та розвитку економіки, оскільки саме транспорт дозволяє розширити масштаби виробництва, пов'язати виробництво і споживачів, надає споживачам можливість пересуватися у просторі. Особливе місце серед різних видів транспорту посідає повітряний – найбільш швидкий вид транспорту, який здатен доставити пасажера практично у будь-яку точку світу, що є особливо важливим в умовах глобалізації, активно розвинутої економіки, культурних, туристичних, освітніх зв'язків між країнами.

Що стосується України, то результати реформ, проведені в її економіці наприкінці ХХ і на початку ХХІ століть, суттєво вплинули на ринок аеропортних послуг, українські аеропортні комплекси, які є основою економічного механізму усього повітряного транспорту. Нині більшість аеропортних комплексів України перебувають у складних економічних умовах, що негативно впливає на сталість їх розвитку і у свою чергу ставить під загрозу задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном [15].

Таким чином, актуальним завданням сьогодення є забезпечення сталості розвитку вітчизняних аеропортів. Сталість сучасних аеропортів є важливою економічною характеристикою, оскільки вона відображає якісний стан їх розвитку, здатність здійснювати фінансово-господарську діяльність незалежно від впливу зовнішніх і внутрішніх факторів. Поняття сталості аеропортів з економічної точки зору слід

розглядати з точки зору рівноваги або стабільності, але у той же час сама ця характеристика потребує не тільки визначення на рівні економічного поняття як такого, але і дослідження з точки зору можливостей розрахунку кількісного значення цього показника.

**Аналіз останніх публікацій.** До проблем економічної сталості в останні роки зверталися Л.В. Докашенко [3], А.В. Колосов [4], В.І. Корнієнко [5], І.О. Кузнецов [6], Г.В. Козаченко, А.Є. Воронкова, В.Ю. Медяник, В.В. Назаров [8], Т.Є. Мельник [9], І.М. Парасій-Вергуненко [13], А.А. Петров [14] та ін.

На думку науковців, забезпечення сталості організації до змін у внутрішньому і зовнішньому середовищі є завданням особливо актуальним у теоретичному та прагматичному аспектах. Дослідження питань прояву сутності сталості складних систем, у тому числі економічної сталості аеропортів, показало відсутність на сьогоднішній день єдиної загальноприйнятої думки щодо визначення цієї категорії.

Більшість вчених виходять із того, що сталість функціонування організації означає її структурну міцність і надійність, здатність адаптуватися до швидко мінливих умов господарювання, сприйнятливості до нововведень, тобто визначає її здатність до виживання.

Серед безлічі економічних інтерпретацій поняття «сталій розвиток» на найбільшу увагу заслуговують такі: здатність системи повертатися у стан рівноваги після того, як вона була з цього стану виведена під впливом внутрішніх та/або зовнішніх впливів [1, с. 24]; здатність зберігати рух за наміченою траєкторією (підтримувати намічений режим функціонування), незважаючи на збуджуючі впливи [7, с. 554]; здатність протистояти негативним внутрішнім і зовнішнім впливам, уміння адаптуватися до мінливих умов [8, с. 80].

У той же час під сталістю деякі вчені розуміють стан мікросистеми, близький до стагнації [16, с. 46].

Іншої, принципово протилежної точки зору дотримується А. А. Петров [14, с. 121], який вважає, що стагнація, на відміну від сталості, – це такий стан економічної системи, при якому збереження її цілісності досягається за рахунок поетапного, еволюційного розвитку.

Саме остання точка зору є більш обґрунтованою, оскільки сталість є основою розвитку, у той час як стагнація веде до економічного занепаду, про що йдеться у працях А.В.Колосова [4], В.І. Корнієнко [5].

Безумовно, така здатність організації, або їх економічна характеристика, має бути певним чином оцінена, але нинішня наука не дає відповіді на цю проблему, тобто нині відсутня методика оцінки показника сталості функціонування аеропортів у короткостроковому періоді.

Таким чином, метою цієї статті слід вважати опис методичного підходу до визначення стану сталості функціонування аеропортів у короткостроковому періоді на основі показників їх економічної діяльності.

**Виклад основного матеріалу.** На думку автора статті, сталість функціонування аеропортового комплексу у короткостроковому періоді може бути

визначена як здатність організації до поступового, стабільного розвитку при відсутності різких коливань показників економічної діяльності підприємства. Сама ж сталість є явищем, що є наслідком об'єктивних процесів розвитку організації, які підкорюються закону циклічності розвитку економічних систем.

Як зазначають А.А. Воронін, М.В. Губко, С.П. Мішин, Д.А. Новіков [2], Л.В. Докашенко [3], З.Є. Шершньова [18], організації народжуються, дозрівають, старіють і, нарешті, вмирають. Розвиток організацій часто відбувається непомітно, але іноді коливання, властиві розвитку всіх організаційних систем, тягнуть за собою проблеми і кризи, подолання яких є найважливішим завданням менеджменту [2, с. 6].

Як зазначає Л.В. Докашенко, різкі коливання економічної системи можуть відбуватися у протилежних напрямках: у напрямі стрімкого падіння показників економічного розвитку та у напрямі різкого зростання цих показників [3].

У працях Т.Є. Мельник, І.О. Кузнецова, М.В. Тарадіної доведено, що такі коливання мікроекономічної

Таблиця 1

Показники діяльності аеропортів України у 2010–2013 роках

Показники діяльності	Роки			
	2010	2011	2012	2013
<b>Бориспіль</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	3364,8	4028,8	4247,3	3969,7
Відправлено вантажу (тонн)	7625.9	10382.1	10492.1	7827.6
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	96640	106710	99301	80870
<b>Дніпропетровськ</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	170.5	211.6	220,8	225,1
Відправлено вантажу (тонн)	49.4	16.9	36.5	48.4
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	9892	10132	9213	8874
<b>Донецьк</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	302.6	411.5	493, 0	551,1
Відправлено вантажу (тонн)	88.9	113.0	78.8	53.5
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	13623	16118	19150	18784
<b>Кривий Ріг</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	0.6	0.9	4,2	2,3
Відправлено вантажу (тонн)	0.1	0.3	15.2	4.2
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	172	278	643	693
<b>Луганськ</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	27.4	23.5	24.2	21.5
Відправлено вантажу (тонн)	0.1	0.1	45.7	4.9
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1956	1797	1962	1652
<b>Львів</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	237.8	147.8	284.1	348.7
<b>Відправлено вантажу (тонн)</b>				
	157.5	49.6	110.2	276.0
<b>Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)</b>				
	9952	7970	10823	9551
<b>Миколаїв</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	9.0	9.0	10.9	1.8
Відправлено вантажу (тонн)	134.2	196.9	63.8	1.2
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1039	1237	1264	234
<b>Одеса</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	351.2	410.3	450.9	533.7
Відправлено вантажу (тонн)	147.0	139.3	63.8	1.2
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	13684	14734	14412	14576
<b>Полтава</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	0.5	0.9	0.7	0.6
Відправлено вантажу (тонн)	2.3	5.5	5.4	3.6
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	624	2826	590	1300
<b>Харків</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	119.9	152.1	250.6	301.5
Відправлено вантажу (тонн)	17.8	28.0	10.0	2.3
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	6632	8004	10322	9618
<b>Чернівці</b>				
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	27.0	12.2	11.9	7.2
Відправлено вантажу (тонн)	293.1	147.9	131.5	78.0
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	3224	1718	1980	868

системи являють собою загрозливі економічні тенденції, у першому випадку економічна система виходить із стану стабільності через нестачу ресурсів для подальшого розвитку, у другому – внаслідок перенасичення ресурсами, які економічна система не може

переробити, що призводить до ефекту «перегріву», виникнення економічного дисбалансу в її поведінці.

Сама ж сталість організації є певним етапом розвитку її життєвого циклу, саме на цій стадії можна діагностувати проблеми («вузькі місця»), що харак-

Таблиця 2

## Індекси, що характеризують діяльність аеропортів України у 2010–2013 роках

Показники діяльності	Роки		
	2011/2010	2012/2011	2013/2012
<b>Бориспіль</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,97	1,05	0,93
Відправлено вантажу (тонн)	1,36	1,01	0,75
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1,10	0,93	0,81
$\Sigma_{\text{и}}$	4,43	2,99	2,49
$\Sigma_{\text{заг}}$	4,43 + 2,99 + 2,49 = 9,91		
<b>Дніпропетровськ</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,24	1,04	1,02
Відправлено вантажу (тонн)	0,55	2,15	1,32
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1,02	0,90	0,96
$\Sigma_{\text{и}}$	2,81	4,09	3,30
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 10,2		
<b>Донецьк</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,36	1,19	1,11
Відправлено вантажу (тонн)	1,26	0,69	0,67
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1,18	1,18	0,98
$\Sigma_{\text{и}}$	3,8	3,06	2,76
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 9,62		
<b>Кривий Ріг</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,5	4,6	0,54
Відправлено вантажу (тонн)	3,0	50,6	0,27
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1,61	2,31	1,07
$\Sigma_{\text{и}}$	6,11	57,51	1,88
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 65,5		
<b>Луганськ</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	0,85	1,02	0,88
Відправлено вантажу (тонн)	1,0	457,0	0,10
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	0,91	1,09	0,84
$\Sigma_{\text{и}}$	2,76	459,11	1,82
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 463,59		
<b>Львів</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	0,62	1,93	1,22
Відправлено вантажу (тонн)	0,31	2,24	2,50
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	0,80	1,35	0,88
$\Sigma_{\text{и}}$	1,73	5,52	4,6
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 11,85		
<b>Миколаїв</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,0	1,21	0,16
Відправлено вантажу (тонн)	1,46	0,31	0,01
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1,19	1,02	0,19
$\Sigma_{\text{и}}$	3,65	2,54	0,36
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 6,55		
<b>Одеса</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,16	1,09	1,18
Відправлено вантажу (тонн)	0,94	0,45	0,01
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1,07	0,97	1,01
$\Sigma_{\text{и}}$	3,17	2,51	2,2
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 7,88		
<b>Полтава</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,8	0,77	0,85
Відправлено вантажу (тонн)	2,39	0,98	0,66
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	4,52	0,20	2,20
$\Sigma_{\text{и}}$	8,71	1,95	3,71
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 14,37		
<b>Харків</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	1,27	1,64	1,20
Відправлено вантажу (тонн)	1,57	0,35	0,23
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	1,20	1,29	0,93
$\Sigma_{\text{и}}$	4,04	3,28	2,36
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 9,68		
<b>Чернівці</b>			
Відправлено пасажирів (тис. чол.)	0,45	0,97	0,60
Відправлено вантажу (тонн)	1,57	0,35	0,59
Відправлено та прибуло повітряних суден (одиниць)	0,53	1,15	0,43
$\Sigma_{\text{и}}$	2,55	2,47	1,62
$\Sigma_{\text{заг}}$	= 6,64		

терні для усієї системи управління, розробити заходи, які сприяють позитивному розвитку організації у стратегічній перспективі [18].

Процеси зміни розвитку об'єкта (предмета) життєвого циклу є одночасно процесами становлення, формування і реалізації відповідної системної ефективності. Одночасно ці процеси відображають трансформацію мети (М) розвитку організації (складено автором):

$$M \rightarrow C \leftrightarrow Z \rightarrow C_n, \quad (1)$$

де С – потенційна сталість;

Z – прогнозоване зростання;

C<sub>n</sub> – нова сталість.

Сам же фактор сталості знаходить своє вираження у свечасності рішень щодо стратегії розвитку організації.

Безумовно, що ці тенденції (тобто реальний стан сталості) мають бути оцінені з метою розробки відповідної стратегії розвитку організації, але в нинішніх умовах економічного розвитку України така оцінка є дещо проблемною.

Аналіз наукової літератури, яка стосується проблем економічного аналізу, доводить, що нині в економічних дослідженнях [10; 11; 12; 13] залежно від мети аналізу можуть використовуватися різні мікроекономічні індикатори, які свідчать про сталість

Таблиця 3

Матриця показників функціонування аеропортів у 2011–2013 роках

	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	Σ <sub>и</sub>
У <sub>1</sub>	1,97	1,05	0,93	3,95
У <sub>2</sub>	1,36	1,01	0,75	3,12
У <sub>3</sub>	1,10	0,93	0,81	2,84
У <sub>4</sub>	1,24	1,04	1,02	3,3
У <sub>5</sub>	0,55	2,15	1,32	4,02
У <sub>6</sub>	1,02	0,90	0,96	2,88
У <sub>7</sub>	1,36	1,19	1,11	3,66
У <sub>8</sub>	1,26	0,69	0,67	2,62
У <sub>9</sub>	1,18	1,18	0,98	3,34
У <sub>10</sub>	1,5	4,6	0,54	6,64
У <sub>11</sub>	3,0	50,6	0,27	53,87
У <sub>12</sub>	1,61	2,31	1,07	4,99
У <sub>13</sub>	0,85	1,02	0,88	2,75
У <sub>14</sub>	1,0	457,0	0,10	458,1
У <sub>15</sub>	0,91	1,09	0,84	2,84
У <sub>16</sub>	0,62	1,93	1,22	3,77
У <sub>17</sub>	0,31	2,24	2,50	5,05
У <sub>18</sub>	0,80	1,35	0,88	3,03
У <sub>19</sub>	1,0	1,21	0,16	2,37
У <sub>20</sub>	1,46	0,31	0,01	1,78
У <sub>21</sub>	1,19	1,02	0,19	2,4
У <sub>22</sub>	1,16	1,09	1,18	3,43
У <sub>23</sub>	0,94	0,45	0,01	1,4
У <sub>24</sub>	1,07	0,97	1,01	3,05
У <sub>25</sub>	1,8	0,77	0,85	3,42
У <sub>26</sub>	2,39	0,98	0,66	4,03
У <sub>27</sub>	4,52	0,20	2,20	6,92
У <sub>28</sub>	1,27	1,64	1,20	4,11
У <sub>29</sub>	1,57	0,35	0,23	2,15
У <sub>30</sub>	1,20	1,29	0,93	3,42
У <sub>31</sub>	0,45	0,97	0,60	2,02
У <sub>32</sub>	1,57	0,35	0,59	2,51
У <sub>33</sub>	0,53	1,15	0,43	2,11
Σ <sub>и</sub>	43,76	545,03	27,1	615,89

мікроекономічної системи, як правило йдеться про індикатори, які характеризують фінансову сталість підприємства.

У той же час в Україні, в умовах постійної інфляції та коливання курсів валют, зазначені показники певним чином втрачають свою інформативну цінність.

Відповідно, на думку автора статті, у нинішніх умовах більш інформативними з точки зору сталості функціонування аеропортів є показники, що характеризують основну діяльність аеропортів в її функціональному аспекті. Йдеться про такі показники, як кількість відправлених пасажирів, обсяги відправленого вантажу, кількість повітряних суден, які обслуговувалися аеропортом за певний період. Ці дані, з метою їх подальшого аналізу, наведені у таблиці (див. табл. 1).

Для того щоб ці дані було можливо проаналізувати у динамці, пропонується використовувати індексний метод розрахунку, коли показники звітного періоду співвідносяться із показниками попереднього періоду (див. табл. 2).

На підставі отриманих даних складемо матрицю показників функціонування аеропортів у 2011–2013 роках (табл. 3).

На основі даної матриці пропонується розрахувати показник сталості функціонування аеропортового комплексу у короткостроковому періоді (Π<sub>скп</sub>) за елементарною математичною моделлю:

$$\begin{cases} \Pi_{\text{скп}} = K_k : \Sigma_{\text{зар}} \\ K_k = \Sigma_{\text{и}} : N \end{cases} \quad (2)$$

де K<sub>k</sub> – коефіцієнт кореляції отриманих показників, константа, яка дає змогу виконувати розрахунки у прив'язці до певного значення;

N – загальна кількість показників у матриці показників функціонування аеропортів у 2011–2013 роках.

У цьому випадку показник K<sub>k</sub> дорівнює:

$$K_k = 615,89 : 33 = 19,4.$$

У таблиці наведені дані розрахунку показника Пскп для аеропортів, діяльність яких аналізується у цій статті (табл. 4).

Таблиця 4

Розрахунок сталості функціонування аеропортів України у 2010–2013 роках

№	Аеропорт	Розрахунок	Π <sub>скп</sub>
1	Бориспіль	19,74 : 9,91	1,99
2	Дніпропетровськ	19,74 : 10,2	1,93
3	Донецьк	19,74 : 9,62	2,05
4	Кривий Ріг	19,74 : 65,5	0,30
5	Луганськ	19,74 : 463,59	0,04
6	Львів	19,74 : 11,85	1,66
7	Миколаїв	19,74 : 6,55	3,01
8	Одеса	19,74 : 7,88	2,50
9	Полтава	19,74 : 14,37	1,37
10	Харків	19,74 : 9,68	2,03
11	Чернівці	19,74 : 6,64	2,97

Логіка аналізу отриманих результатів полягає в тому, що чим вище показники Π<sub>скп</sub>, тим більш сталим є розвиток аеропорту у короткостроковому періоді, тобто йдеться про те, що у досліджуваному періоді не відбувалося різких коливань у поведінці економічної системи.

Якщо ж звернутися до безпосереднього аналізу отриманих результатів, то впадає в око те, що показники Π<sub>скп</sub> лежать на числовому відрізку від 0,0 до 3,01. Відповідно цілком логічним здається розподіл аеропортів за рівнем сталості:



1. Показник  $P_{скп}$  лежить у межах від 0 до 1 – низький рівень сталості (Луганськ, Кривий Ріг).

2. Показник  $P_{скп}$  лежить у межах від 1 до 2 – до-статній рівень сталості (Бориспіль, Дніпропетровськ, Львів, Полтава).

3. Показник  $P_{скп}$  лежить у межах від 2 до 3,01 – високий рівень сталості (Донецьк, Миколаїв, Одеса, Харків, Чернівці).

Безумовно, стан сталості не є приводом для заспокоєння, цей стан свідчить лише про те, що у певний момент часу аеропорт знаходиться на певному етапі життєвого циклу, який, у свою чергу, є категорією динамічною та цілком об'єктивно впливає на стан розвитку аеропорту у середньо- та довгостроковому періоді.

**Висновки.** Таким чином, у статті наведена авторська методика визначення показника сталості функціонування аеропортів у короткостроковому періоді. Ця методика дає змогу визначити реальний стан сталості аеропортів, що є важливим, у першу чергу, з погляду стратегічного планування їх діяльності та перспективному напрямі розвитку.

Досягнення стану високої сталості свідчить про те, що аеропорт знаходиться на певному етапі економічного циклу, наслідком чого може бути розвиток подій в економічному плані як у позитивному, так і у негативному напрямі.

Відповідно, саме на етапі сталості керівництву аеропортів доцільно розглядати різні сценарії розвитку, зосереджувати та концентрувати ресурсні, організаційні, маркетингові можливості для реалізації позитивного сценарію розвитку.

Коли аеропорт має достатній рівень сталості, то керівництву доцільно підтримувати цей стан, плануючи подальший розвиток аеропорту у напрямі підвищення сталості.

У разі ж, якщо сталість аеропортового комплексу не є забезпеченою, зусилля керівництва та менеджменту мають бути зосереджені на пошуках шляхів досягнення стану сталості з подальшим виходом на позитивні сценарії розвитку аеропорту.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

- Афанасьев Н.В. Управление развитием предприятия : монография / Н.В. Афанасьев, В.Д. Рогожин, В.И. Рудыка. – Х. : Издательский Дом «ИНЖЕК», 2003. – 184 с.
- Воронин А.А. Математические модели организаций / А.А. Воронин, М.В. Губко, С.П. Мишин, Д.А. Новиков. – М. : ЛЕНАНД, 2008. – 360 с.
- Докашенко Л.В. Управление устойчивым развитием организации : дис. ... канд. экон. наук / Л.В. Докашенко. – Оренбург, 2004. – 198 с.
- Колосов А.В. Устойчивое развитие хозяйственных систем / А.В. Колосов. – М. : Изд-во РАГС, 2005. – 270 с.
- Корниенко В.И. Основы менеджмента устойчивого развития / В.И. Корниенко. – М. : Ступени, 2002. – 256 с.
- Кузнецов И. А. Методическое обеспечение формирования механизма устойчивого развития малых промышленных предприятий : дис. ... канд. экон. наук / И. А. Кузнецов. – Москва, 2010. – 152 с.
- Лопатников Л.И. Экономико-математический словарь / Л.И. Лопатников. – М. : АБФ, 1996. – 704 с.
- Малый бизнес: стійкість та компенсаторні можливості : монографія / Г.В. Козаченко, А.Е. Воронкова, В.Ю. Медяник, В.В. Назаров. – Київ : Лібра, 2003. – 328 с.
- Мельник Т.Е. Управление устойчивым развитием промышленных предприятий на основе использования эффективного комплексного показателя его оценки : дис. ... канд. экон. наук / Т.Е. Мельник. – Орел, 2009. – 236 с.
- Місце економічного аналізу в процесі прийняття управлінських рішень [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.analizplus.com/1/1\\_8.php](http://www.analizplus.com/1/1_8.php).
- Мних Є.В. Сучасний економічний аналіз: питання методології та організації / Є.В. Мних // Бухгалтерський облік та аудит. – 2007. – № 1. – С. 55-61.
- Павленко А.Ф. Трансформація курсу «Економічний аналіз діяльності підприємства»: наук. доп. / А.Ф. Павленко, М.Г. Чумаченко. – К. : Наукова думка, 2001. – 568 с.
- Парасій-Вергуненко І.М. Еволюція розвитку економічного аналізу в стратегічно-орієнтованій системі управління / І.М. Парасій-Вергуненко // Фінанси, облік і аудит. – 2011. – № 18. – С. 34-35.
- Петров А.А. Стратегическое управление организационно-экономической устойчивостью предпринимательских структур / А.А. Петров // Научн. тр. Российской научно-практической конференции. – СПб. : АНО «ИПЭВ», 2007. – 310 с.
- Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2013 р. № 944 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP130944.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP130944.html).
- Реген В. Особенности самоорганизации социально-экономических систем / В. Реген // Экономическое возрождение России. – 2004. – № 3(5). – С. 45–50.
- Тарадина М.В. Формирование механизма управления процессами развития предприятий пищевой промышленности : дис. ... канд. экон. наук / М.В. Тарадина. – Новочеркасск, 2011. – 183 с.
- Шершньова З.Є. Стратегічне управління : підручник / З.Є. Шершньова ; 2-ге вид., перероб. і доп. – К. : КНЕУ, 2004. – 699 с.