

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Одеська політехніка»
Ізмаїльський державний гуманітарний університет

**МАРКЕТИНГ ІННОВАЦІЙ
У СТІЙКОМУ РОЗВИТКУ
ПРИКОРДОННОГО РЕГІОНУ**

Коллективна монографія

За редакцією М. М. Меркулова

Одеса Ізмаїл

2023

УДК 330.341.1:338.139:330.342.3:332.1
М 266

*Рекомендовано до друку вченою радою
Національного університету «Одеська політехніка»
(протокол № 5 від 27.12.2022 р.)*

Рецензенти:

Колосов А. М. – доктор економічних наук, професор Луганського національного університету імені Тараса Шевченка;
Соколи І. І. – д.е.н., професор Національного університету «Одеська політехніка»;
Юдін М. А. – доктор економічних наук, генеральний директор ТДВ «Первомайськдизельман»

Відповідальний редактор – доктор економічних наук, професор
В. І. Захарченко

М 266 **Маркетинг інновацій у стійкому розвитку прикордонно-го регіону** : кол. монографія / за ред. М. М. Меркулова; відп. ред. В. І. Захарченко ; ІУ «Одеська політехніка», ІДІ У. - Ізмаїл; Одеса : Фенікс, 2023. - 168 с.
ISBN 978-966-928-924-7

У монографії наведено теоретичні засади і практичні аспекти прийняття маркетингових рішень в інноваційній діяльності суб'єктів господарювання прикордонного регіону. Охоплено коло актуальних питань, пов'язаних з використанням інструментарію маркетингу в інноваціях та які є предметом науково-дослідних робіт, що проводяться викладачами і студентами.

Видання адресоване студентам і аспірантам університетів, підприємствам, працівникам служб маркетингу, усім, хто цікавиться маркетингом та інноваціями.

УДК 330.341.1:338.139:330.342.3:332.1

ISBN 978-966-928-924-7

© Колектив авторів, 2023

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. МІЖРЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО І НАУКОВО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ	8
1.1. Концептуальний розвиток сучасних маркетингових систем	8
1.2. Формування стратегії розвитку кластерів у високотехнологічному секторі промислового комплексу Одеської області	26
1.3. Пріоритети і стимули у стратегії розвитку організаційно-технологічних систем	48
1.4. Методологічний підхід до побудови комп'ютерних торговельних систем	56
1.5. Сучасні особливості техніки менеджменту у сфері інноваційного підприємництва	61
1.6. Маркетинг технологій в інноваційному розвитку регіону	68
1.7. Правове регулювання маркетингової діяльності в Україні	78
РОЗДІЛ 2. ІНСТРУМЕНТАРІЙ СТІЙКОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ МАРКЕТИНГОВИХ СИСТЕМ І ПРОЦЕСІВ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В РЕГІОНІ	89
2.1. Формування інформаційно-аналітичної бази даних підприємств в дооптимізованій системі управління маркетингом	89
2.2. Аналітичний моніторинг інтеграції підприємств у інформаційно-економічному просторі	93
2.3. Математичне моделювання функціонування товарно-грошового господарства	102
2.4. Методичний підхід до формування якісноорієнтованої маркетингової стратегії підприємства роздрібно-торгівлі	106
2.5. Методичний підхід до оцінки ефективності реклами на транспорті	110
2.6. Визначення інструментарію маркетингу для дослідження споволнення клієнтів у сфері роздрібно-торгівлі	113
2.7. Засіб підвищення цінності продукту для споживачів на основі використання закритої моделі продажів	123
2.8. Вплив якості транспортної інфраструктури на розвиток прикордонних регіонів	129
2.9. Маркетинг інновацій в організації доставки вантажів	138
ПІДСЬЯМОВА	156
ДОДАТОК	159
КОЛЕКТИВ АВТОРІВ	164

імідж реально побудувати тільки в тому випадку, якщо товар є в 3-4 (а краще в одному) місці в місті. Кому потрібно – буде його шукати сам. Це не ситуація, коли товар іде до вас, це ситуація, коли ви ідете до товару – він для цього достатньо гарний.

Таке відчуття рідкості і бажаності товару можна досягти експлуатацією наступних каналів:

1. Представленість каналів вичучно обмежується.
2. Використання спеціально підготовлених заходів як каналів розподілення (презентація, аукціон, ярмарок, виставка-продаж, та ін.).
3. Використання каналу «з рук в руки» Це неможливо зробити масово, такі продажі завжди були камерними.
4. Розподілення вузькому колу «своїх».
5. Вибір ексклюзивного дистриб'ютера.
6. Розповсюдження «під замовлення». Приклад: спеціалізовані місця продажу – бутіки та салони, де продаються тільки товари однієї товарної категорії.

Підсумовуючи, слід зауважити, що сьогодні рекламні агентства з повним циклом обслуговування зітворюються з ростом конкуренції з боку агентств з обмеженим циклом послуг. Комерційні менеджери беруть у рекламних агентств все більше випадів і все наполегливіше потребують від творчого персоналу більшої націленості на досягнення прибутку, завдяки використанню новітніх моделей продажів.

Література:

1. Захарченко В.И., Кузнецов Э.А. Стратегический маркетинг на предприятии: учебное пособие. Одесса: Наука и техника, 2005. 236 с.
2. Захарченко В., Ширяева Л., Фоміна П. Оптимізація логістичних витрат мережі косметичних магазинів. *Науковий вісник МГУ*, 2022. Вип. 22. С.52-56.

3. Kotler Philip T., Armstrong G. Principles of Marketing. Global Edition, 2017. 736 p.

4. Packard V. The Hidden Persuaders. *Marketing & Consumer Behavior*. 2007. 240 p.

5. Worchel S. (1979). Cooperation and the reduction of factors. In W. Austin & S. Worchel (Eds.). *The social psychology of intergroup relations*. Monterey, CA: Brooks/Cole.

2.8. Вплив якості транспортної інфраструктури на розвиток прикордонних регіонів

Стійке функціонування економіки регіону безпосередньо пов'язане з раціональним розвитком виробничої та соціальної інфраструктури, що впливає на його інвестиційну привабливість, ефективність виробництва та якості життя населення території. Транспортна інфраструктура займає також одне із пріоритетних місць серед основних факторів, що визначають ефективність регіональної економіки.

Формування необхідних умов збалансованого, раціонального розміщення транспортної інфраструктури, усунення наявних диспропорцій між нею та іншими галузями економіки, вимагають розробки стратегії її розвитку. Транспортна інфраструктура у регіоні має гарантувати необхідні умови для функціонування основних галузей виробництва та сприяти ефективному використанню економічного та виробничого потенціалу.

На сучасному етапі транспортна інфраструктура через диспропорції та нерівномірність розміщення, відсутність ефективних механізмів функціонування та управління не сприяє ефективному розвитку економіки регіону. При цьому в умовах глобалізації економіки, що зумовлює значну активізацію господарських міждержавних зв'язків, роль транспорту, особливо у прикордонних регіонах, невпинно зростає.

Аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури прикордонних регіонів показує, що вона відповідає рівню цього етапу розвитку економіки нашої країни, і забезпечує можливість поліпшення транспортного обслуговування у майбутньому. У цьому зв'язку формування та розвиток транспортної інфраструктури зумовлює необхідність поглибленого дослідження її ролі, місця та впливу на функціонування економічної системи регіону.

Проблемами дослідження транспортної інфраструктури займалися такі відомі дослідники як О.Бакаєв, І. Юхновський, Л.Чернюк, Б.Данилишин, С.Пашенко, В.Ільчук, Ж.Дерій, Н.Іванова, О.Ярош та ін. Вагомий внесок у розвиток теоретичних аспектів розвитку інфраструктури зробили зарубіжні вчені, такі як Д. Бенсон, Н. Везник, К. Віксель, Х. Зінгер, П. Розенштейн-Родан, Д. Уайтхед, Д. Уотерс та ін. Водночас слід зазначити, що багато теоретичних, методологічних та методичних питань досліджень регіональної транспортної інфраструктури недостатньо вивчені та потребують подальшого наукового осмислення та розвитку. Зростаюча роль транспорту у розвитку прикордонних регіонів зумовлює необхідність розширення масштабів наукових досліджень, що визначають шляхи вирішення завдань, що стоять перед транспортною інфраструктурою.

В Україні 15 областей мають кордон з іншими державами: Рівненська, Житомирська, Київська, Чернігівська - межують з Білоруссю; Вінницька - з Молдовою; Львівська, з Польщею; Чернігівська, Сумська, Харківська, Луганська, Донецька - з Росією; Івано-Франківська, - з Румунією; Чернівецька - з Молдовою та Румунією, Закарпатська - з Румунією, Словенією та Угорщиною; Волинська - з Білорусією і Польщею, Одеська - з Молдовою і Румунією (це без морських кордонів). Тобто Україна межує з 7 державами.

Прикордонні території нашої держави, які розташовані у межах транскордонних регіонів, мають особливий політичний, соціальний та

економічний статус. Окремо слід відзначити значимість транскордонного впливу на активізацію інвестиційно-інноваційних процесів на прикордонних територіях України. Адже близькість до кордону, особливо з ЄС, дає змогу інтенсифікувати трансфер технологій, забезпечувати належний рівень науково-технічного співробітництва, забезпечувати постійний обмін досвідом між інтелектуальними та навчально-освітніми центрами, залучати кошти в межах програм міжнародної технічної допомоги ЄС на модернізацію інфраструктури прикордонних територій України, розвиток тут інноваційного підприємництва, становлення сучасних інститутів інноваційної економіки [4, с.149].

Але відсутність розвинутої транспортної інфраструктури є найбільш проблемною умовою укріплення економічного потенціалу регіонів і перешкоджає широкому залученню сучасного новітнього виробництва, його технічного та технологічного оновлення, широкого залучення до процесу виробництва ресурсної бази окремих регіонів, посилення зв'язків між виробничими та обслуговуючими галузями, укріплення господарських зв'язків між територіями та районами країни [1, с. 75].

Якщо проаналізувати експлуатаційну довжину залізничних колій загального користування за період з 2015 р. до 2020 р., то вона практично не змінилася, також не змінилася довжина автомобільних доріг загального користування.

У зв'язку з обмеженим фінансуванням біля 90 відсотків автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років. Відтак автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%).

Окремо потребують особливої уваги штучні споруди та мостові переходи. З 16191 мосту тільки 7471 відповідають діючим нормам та стандартам, термінового ж ремонту потребують 1865 мостових переходів [2].

Залізниця України до останнього часу забезпечували потреби економіки і населення у перевезеннях. Досягалось це, в основному, завдяки надлишку технічних потужностей, створених за часів СРСР за рахунок централізованого бюджетного фінансування. За останні більш ніж 25 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних коштів залізниць, які не дозволяють забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано. Існує загроза незабезпечення залізничним транспортом у подальшому потреб економіки України у перевезеннях [3].

Аналіз рівня розвитку та забезпеченості транспортною інфраструктурою прикордонного регіону повинен містити комплексну оцінку геоekonomічних умов розташування регіону та аналіз рівня розвитку його транспортної інфраструктури.

Основним показником, який визначає результативність функціонування транспортної системи, та, безумовно, є характерним саме для цієї галузі, виступає транспортна робота, яка залежить від обсягів перевезених вантажів і кількості пасажирів. Розглянемо ці тенденції для прикордонних областей на прикладі автомобільних перевезень вантажів та пасажирів. У таблиці 2.7 представлено перевезення вантажів автомобільним транспортом за регіонами в абсолютних величинах та у відсотках до загального обсягу перевезень.

Таблиця 2.7

Перевезення вантажів автомобільним транспортом за регіонами

Регіони	2017		2018		2019	
	Млн.т.	% до заг обсягу	Млн.т.	% до заг обсягу	Млн.т.	% до заг обсягу
Вінницька	27,8	2,5	29,2	2,4	30,0	2,6
Волинська	13,0	1,2	13,4	1,1	13,1	1,1
Донецька	105,1	9,4	112,7	9,3	92,5	8,1

Житомирська	43,4	3,9	43,3	3,6	39,0	3,4
Закарпатська	8,7	0,8	8,8	0,7	9,8	0,9
Івано-Франківська	20,2	1,8	12,0	1,0	14,1	1,2
Київська	48,9	4,4	56,3	4,7	51,5	4,5
Луганська	4,9	0,4	4,7	0,4	4,8	0,4
Львівська	23,2	2,1	25,8	2,1	24,4	2,1
Одеська	24,1	2,1	29,0	2,4	28,8	2,5
Рівненська	19,2	1,7	17,1	1,4	19,5	1,7
Сумська	12,6	1,1	12,7	1,1	12,4	1,1
Харківська	32,4	2,9	32,8	2,9	29,6	2,6
Чернівецька	6,9	0,6	7,0	0,6	7,4	0,6
Чернігівська	11,7	1,0	11,9	1,0	12,6	1,1

Складено за джерелом [5].

Аналіз даних таблиці показує, що в цілому, незважаючи на те, що в 2019 році спостерігається деяке зменшення перевезення вантажів автомобільним транспортом у порівнянні з попередніми роками (а це останній рік, у якому не було надзвичайних обставин, таких як пандемія коронавірусу, вплив якої на перевезення та економічну діяльність загалом слід досліджувати окремо) показує, що вантажопотоки по прикордонних регіонах загалом стабільні.

У таблиці 2.8 наведено дані стосовно перевезення пасажирів автомобільним транспортом у міжміському та міжнародному сполученнях.

Таблиця 2.8

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами)(тис.)

Регіони	Міжміське сполучення			Міжнародне сполучення		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Вінницька	6923,8	7137,6	7864,5	13,4	20,9	55,1
Волинська	8151,4	9463,7	9577,5	431,0	178,2	257,5
Донецька	2109,0	2739,0	3255,1	78,8	57,1	12,7
Житомирська	5295,8	5193,8	5275,6	0,3	25,2	65,8
Закарпатська	2976,1	2482,5	3872,3	29,9	104,7	177,8
Івано-Франківська	4665,3	5252,4	5243,8	89,7	153,9	74,7
Київська	7535,3	8374,2	6826,1	8,6	14,9	17,4
Луганська	736,0	710,9	661,3	85,4	54,9	1,7
Львівська	15131,4	13335,2	12529,0	460,1	404,7	356,0

Продовження табл. 2.8

Одеська	10668,5	7032,6	6705,4	161,5	111,7	92,9
Рівненська	8506,3	8354,8	8025,2	41,3	60,6	68,4
Сумська	3091,5	2963,4	2943,8	40,1	5,3	-
Харківська	4644,3	4444,4	3856,6	257,8	200,6	189,2
Чернівецька	2581,1	2228,1	2705,4	37,3	42,1	137,0
Чернігівська	2424,2	2284,4	2725,0	58,7	68,6	43,5

Складено за джерелом [5].

Аналіз даних таблиці 2.8 дозволяє зробити такі висновки:

- динаміка пасажиропотоків за досліджуваній період (3 роки) у міжміських сполученнях у прикордонних регіонах свідчить про збільшення пасажиропотоків у Вінницькій області на 13%, Волинській області на 17%, Донецькій області на 54%, Закарпатській області на 30%, Чернівецькій області на 4,8%, Чернігівській області на 12%, та зменшення пасажиропотоків у Київській області на 9,4%, Львівській області на 17%, Одеській області на 37%, Луганській області на 10%, Рівненській області на 5, 7%, Сумській області – на 4,8%, Харківській області – на 17%;

- динаміка пасажиропотоків за досліджуваній період у міжнародних сполученнях у прикордонних регіонах свідчить про перерозподіл пасажиропотоків наступним чином: кількість пасажирів, які перетинали кордон, збільшилась у 5 областях: Вінницькій – на 311%, Житомирській – на 21833%, Закарпатській – на 495%, Київській – на 102% , Рівненській – на 65,6%, Чернівецькій – на 267% та зменшилось у 9 областях: Волинській – на 40%, Донецькій – на 84%, Івано-Франківській – на 16,7%, Луганській – на 98%, Львівській – на 22,6%, Одеській – на 42%, в Сумській області – у 2019 міжнародних перевезень не було; Харківській – 26,6%, Чернігівській – 25,8%.

Причому загалом по Україні за цей період кількість перетинів кордону пасажирями при автомобільних перевезеннях збільшилася на 11,2%, тобто ми можемо спостерігати перерозподіл пасажиропотоків у міжнародному сполученні.

Зрозуміло, що еволюція транспортної мережі дуже сильно залежить від розміру регіону, його географії і щільності населення.

У цьому випадку слід звернути особливу увагу на прикордонні регіони, які безпосередньо пов'язані з недостатнім використанням переваг транспортного потенціалу – вдале географічне розташування, сусідство з країнами ЄС (які беруть участь у фінансуванні програм розвитку галузі) тощо. До основних недоліків транспортної інфраструктури у цих регіонах можна віднести:

- недостатній рівень обслуговування населення транспортом загального користування;
- збитковість підприємств, особливо пасажирського транспорту;
- незадовільний рівень безпеки дорожнього руху;
- відставання розвитку транспортних технологій;
- недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг;
- значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище;
- недостатнє фінансування державних програм розвитку транспорту [1, с. 80].

В сучасних умовах транспортна галузь прикордонних регіонів задовольняє лише базові потреби економіки у вантажо- та пасажирських перевезеннях, та нехтує нормативними показниками щодо швидкості, якості і ефективності перевезень. Дані недоліки ставлять під загрозу можливість безперебійного задоволення зростаючих потреб економіки регіону у транспортному обслуговуванні з боку національних та іноземних користувачів.

Проблемним питанням для економіки країни та особливо її прикордонних регіонів є потреба вдосконалення транспортної інфраструктури, вирішення якої стане важливою передумовою досягнення

високого ступеня зовнішньоекономічної рівноваги, за умови постійного економічного зростання прикордонних регіонів.

Можна виділити такі основні напрямки та пріоритети розвитку транспортної інфраструктури прикордонних регіонів :

- забезпечення відповідності технічного стану автомобільних шляхів прикордонних регіонів міжнародним вимогам і стандартам;
- участь у розбудові міжнародних транспортних коридорів;
- розвиток пунктів пропуску через державний кордон;
- оптимізація розподілу обсягів вантажних і пасажирських перевезень;
- збільшення обсягів транзитних перевезень.

Факторами, що впливають на необхідність трансформаційних процесів у транспортній інфраструктурі прикордонних регіонів України, є:

- вигідне геополітичне розташування;
- географічна близькість до міжнародних транспортних коридорів;
- тяжіння до існуючих або перспективних центрів ділового співробітництва;
- наявність багатосторонніх зовнішньоекономічних відносин з іншими державами.

Існуючий рівень забезпеченості транспортною інфраструктурою виступає стимулюючим чинником розвитку прикордонних територій, що у поєднанні з транзитним становищем регіону сприяє розвитку транскордонного співробітництва. Належний рівень забезпечення регіону транспортною інфраструктурою впливає не лише на обсяг взаємовідносин на міжнародному рівні, а й на їх якість.

Важливою складовою вдосконалення транспортної інфраструктури на регіональному рівні може стати моніторинг транспортних мереж, транспортних вузлів та їхньої інфраструктури, а також інноваційних розробок щодо покращення транспортної інфраструктури. Це дозволить

регіональним органам влади, підприємницьким структурам та потенційним інвесторам визначати можливі стратегічні пріоритети розвитку транспортної інфраструктури регіону.

Розвиток транспортної інфраструктури в цих стратегічно важливих для економіки країни регіонах сприятиме розвитку міжнародного співробітництва та зміцненню зовнішньоекономічних зв'язків, особливо в умовах європейської інтеграції України.

Література:

1. Гудима Р.Р. Оцінка базового рівня транспортної забезпеченості прикордонного регіону. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Механізми взаємодії суб'єктів економічних відносин у транскордонному просторі, 2013, Вип.4 (102). С.75-83. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu_2013_4_11(Дата звернення 19.02.2023 р.).
2. Дорожнє господарство. Технічний стан автомобільних доріг загального використання. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnicniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (Дата звернення 09.03.2023 р.).
3. Залізничний транспорт. Інформація про Українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (Дата звернення 09.03.2023 р.).
4. Соціально-економічні та науково-технічні аспекти безпекоорієнтованого розвитку прикордонного регіону: колективна монографія / за ред. М.М. Меркулова; відп. ред. В.І. Захарченко. Одеса - Ізмаїл : Фенікс, 2022. 220 с.
5. Транспорт України-2019. Статистичний збірник. Київ: Держелужба статистики, 2020. 115 с.

КОЛЕКТИВ АВТОРІВ

Акулюшина Марина Олександрівна – к.е.н., доцент кафедри менеджменту Національного університету «Одеська політехніка» (2.7)

Балахонова Олеся Василівна – д.е.н., професор кафедри економіки і менеджменту Вінницького соціально-економічного інституту університету «Україна» (2.7)

Бондар Карина Русланівна – студентка кафедри міжнародного менеджменту та інновацій Національного університету «Одеська політехніка» (2.1)

Бочевар Ірина Василівна – аспірантка кафедри міжнародного менеджменту та інновацій Національного університету «Одеська політехніка» (1.2)

Головченко Олена Миколаївна – д.е.н., професор кафедри економіки і менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» (2.8)

Грекова Марія Володимирівна – магістрантка кафедри менеджменту Національного університету «Одеська політехніка» (1.5)

Гутарева Юлія Василівна – к.е.н., доцент кафедри міжнародного менеджменту та інновацій Національного університету «Одеська політехніка» (2.1)

Гончарова Ірина Миколаївна – аспірантка кафедри управління підприємницькою і туристичною діяльністю Ізмайльського державного гуманітарного університету (2.9)

Деркач Тетяна Вадимівна – д.е.н., професор, завідувачка кафедри менеджменту Міжнародного гуманітарного університету (2.4)

Єрмак Світлана Олександрівна – д.е.н., доцент кафедри економіки підприємства Національного університету «Одеська політехніка» (2.2)

Заложнікова Альона Ігорівна – магістрантка кафедри менеджменту Національного університету «Одеська політехніка» (1.4)

Захарченко Віталій Іванович – д.е.н., професор кафедри міжнародного менеджменту та інновацій Національного університету «Одеська політехніка» (вступ, 1.2, 1.3, післямова, технічна редакція)

Івлієва Ольга Михайлівна – к.пед.н., доцент кафедри математики, інформатики та інформаційної діяльності Ізмайльського державного гуманітарного університету (2.3)

Кандєєва Віра Валеріївна – к.е.н., доцент кафедри теплових електричних станцій та енергозберігаючих технологій Національного університету «Одеська політехніка» (1.1, 1.2)

Ковтуненко Юрій Володимирович – д.е.н., професор, завідувач кафедри міжнародного менеджменту та інновацій Національного університету «Одеська політехніка» (1.5)

Меркулов Микола Миколайович – д.е.н., професор кафедри управління підприємницькою і туристичною діяльністю Ізмайльського державного гуманітарного університету (загальна редакція, 1.1)

Метіль Анастасія Сергіївна – к.юрид.н., доцент, завідувачка кафедри права і соціальної роботи Ізмайльського державного гуманітарного університету (1.7)

Метіль Тетяна Костянтинівна – к.е.н., доцент, завідувачка кафедри управління підприємницькою і туристичною діяльністю Ізмайльського державного гуманітарного університету (технічна редакція, 2.2, 2.9)

Мурашко Ірина Сергіївна – к.е.н., доцент кафедри управління підприємницькою і туристичною діяльністю Ізмайльського державного гуманітарного університету (2.6)

Онешко Світлана Володимирівна – к.е.н., професор кафедри економіки та фінансів Одеського національного морського університету (1.3)

Решетникова Марина Юрійівна – викладач кафедри права і соціальної роботи Ізмайльського державного гуманітарного університету (1.7)

Скрипник Наталія Анатоліївна – к.е.н., доцент кафедри міжнародного менеджменту та інновацій Національного університету «Одеська політехніка» (2.6)

Сорока Лариса Миколаївна – к.е.н., доцент кафедри управління підприємницькою та туристичною діяльністю Ізмайльського державного гуманітарного університету (1.6)