

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет навчально-  
консультаційний  
центр заочної освіти  
Кафедра публічного управління та  
менеджменту природоохоронної  
діяльності

**Бакалаврська кваліфікаційна робота**

на тему: Інновації у розвитку рекреаційних територій Одеси

Виконав студент 5 року навчання  
групи У- 51  
напряму 6.030601 «Менеджмент»,  
Абдуллаєв Ніджат

---

Керівник ст. вик.  
Чернишов Олексій Сергійович

Консультант д.е.н., проф. ОДЕКУ  
Рубель Олег Євгенович

Рецензент к.геогр.н., доцент ОДЕКУ  
Нагаєва Світлана Павлівна

Одеса 2020

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ  
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет навчально-консультаційний центр заочної освіти  
Кафедра публічного управління та менеджменту природоохоронної діяльності  
Рівень вищої освіти бакалавр  
Напрямок 6.030601 «Менеджмент»  
(шифр і назва)

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

**Завідувач кафедри** \_\_\_\_\_

Павленко О.П.

“06” квітня 2020 року

**З А В Д А Н Н Я**  
**НА БАКАЛАВРСЬКУ КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**

Абдуллаєв Ніджат

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Інновації у розвитку рекреаційних територій Одеси  
керівник роботи Чернишов Олексій Сергійович ст. викладач,  
( прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом закладу вищої освіти від “03” квітня 2020 року № 36-С

2. Строк подання студентом роботи 2 червня 2020 року

3. Вихідні дані до роботи \_\_\_\_\_

Економічні звіти, Закони України та нормативні документи, наукові публікації матеріали та рішення Міської Ради Одеси

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) \_\_\_\_\_

Огляд ситуації із забезпеченням прибережної зони Одеси компонентами туристичної інфраструктури. Обґрунтування напрямку діяльності. Дослідження механізму фінансування проекту. Вибір структури підприємства та розміщення об'єктів. Обґрунтування складу матеріально-технічної бази підприємства. Розробка план-графіку. Аналіз показників проекту

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)  
Ілюстрації щодо стану туристичної сфери та прибережної рекреаційної зони Одеси. Таблиця план-графіку реалізації проекту. Креслення структури проекту. Аналіз стійкості.

## 6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
	<u>д.е.н., проф. ОДЕКУ</u>		
	<u>Рубель Олег Євгенович</u>		

7. Дата видачі завдання 06 квітня 2020 року**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Оцінка виконання етапу	
			у %	за 4-х бальною шкалою
1.	Робота з літературними джерелами	06.04-14.04.20		
2.	Робота над розділом 1 «ОГЛЯД СИТУАЦІЇ ІЗ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІОННОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ОДЕСЬКОГО УЗБЕРІЖЖЯ»	15.04-25.04.20		
3.	Робота над розділом 2 «РОЗРОБКА ПРОЕКТУ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ ОДЕСИ»	25.04-12.05.20		
4.	Рубіжна атестація	11.05-16.05.20		
5.	Робота над розділом 3 «РОЗРАХУНКИ ПОКАЗНИКІВ ПРОЕКТУ»	13.05-24.05.20		
6.	Оформлення роботи	25.05-31.05.20		
7.	Здача роботи на кафедру	02.06.20		
8.	Перевірка на плагіат	07.06.20		
	<b>Інтегральна оцінка виконання етапів календарного плану (як середня по етапам)</b>			

Студент \_\_\_\_\_ Абдуллаєв Ніджат  
( підпис ) (прізвище та ініціали)Керівник роботи \_\_\_\_\_ Чернишов О. С.  
( підпис ) (прізвище та ініціали)

## ЗМІСТ

	ВСТУП	5
1	РОЗДІЛ 1. ОГЛЯД СИТУАЦІЇ ІЗ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІОННОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ОДЕСЬКОГО УЗБЕРІЖЖЯ	12
1.1	Спадщина СРСР	12
1.2	Приватизація узбережжя після отримання Україною незалежності	16
1.3	Прояви громадського руху проти забудови парків і пляжів та за повернення узбережжю охоронного статусу	22
1.4	Підгрунття планування проекту створення баз-стоянок маломірного флоту	25
2	РОЗДІЛ 2. РОЗРОБКА ПРОЕКТУ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ ОДЕСИ	29
2.1	Аналіз перспектив розвитку й механізм залучення інвестицій в туристично-рекреаційну індустрію Причорноморського регіону у сегмент відпочинку на воді	29
2.2	Поняття револьверного фонду	31
2.3	Краудфандінг, як механізм залучення коштів до проекту	37
2.4	Встановлення форми реалізації проекту	39
3	РОЗДІЛ 3. РОЗРАХУНКИ ПОКАЗНИКІВ ПРОЕКТУ	42
3.1	Маркетингова стратегія та структура проекту	42
3.1.1	Розміщення та робота баз-стоянок	44
3.1.2	Організація та конфігурація стоянки	47
3.2	Вибір процесів для моделювання та план-графік проекту	50
3.3	Аналіз ризиків та стійкість проекту	57
3.4	Мотивація органів місцевого самоуправління до співпраці	61
	ВИСНОВКИ	64
	СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	66

## ВСТУП

Останнім часом туристична галузь України постійно знаходиться під тиском змін. Вплив фінансової кризи 2008-2009 років, втрата Криму та російського туристичного потоку у 2014 році, пандемія коронавірусу та карантин 2020 року завдають значного впливу на ситуацію. Також значні проблеми сфери курортів і туризму визначається системною кризою політики й економіки України.

Узбережжя Одеської області стало зараз головним туристичним ресурсом України. Це загострило всі проблеми та протиріччя, які накопичувалися тут роками. За роки незалежності можна відслідити цілу низку процесів у цій галузі. Дуже повільно проходять

- Досить хворобливе ламання радянських стандартів і механізмів у керуванні й розвитку сфери туризму. Традиційне для неєвропейського мислення неухважність до модних молодіжних рухів у сфері вільного часу й, як слідство, відсутність серйозних інвестицій у нові види туризму й активного відпочинку.

- Слабка робота з перспективними ринками, повна відсутність яких-небудь стратегій по виходу на ринки Центральної та Північної Європи та поверненню традиційних ринків країн СНД.

- Загальне зниження рівня життя громадян України, що приводить до того, що багато хто не може собі дозволити виїзний туризм по традиційних напрямках відпочинку (Туреччина, Єгипет, Греція) і шукають варіанти заміни в сфері внутрішнього туризму не знаходять адекватної відповіді у регіональних стратегіях розвитку регіону.

- Тимчасова втрата Криму, який у формі внутрішнього туризму забезпечував відпочинок величезної кількості Українців та мешканцям країн СНД, і переорієнтація потоків на Карпати й Одеський регіон.

- Зниження потоку туристів із країн СНД і, особливо, Росії.

- Звуження індивідуальних строків відпочинку з 24 днів до 7-14.

- Скорочення сезону. Майже повне випадання із завантаження здравниць і приватного сектора до червня - у всіх відносинах сприятливого часу.

- Руйнування пляжів і берегових споруджень.

- Масове знищення зелених насаджень парків і заповідників.

- Масове порушення норм екологічної, сейсмічної, зсувної, штормової безпеки при новому будівництві й реконструкції баз розміщення.

- Агресивне вторгнення забудовників у паркову та прибережну зону де під видом домів відпочинку та так званих «апартаментів» будується житло. Головною проблемою при цьому стають забруднення пляжів внаслідок скидання у море каналізації, обмеження доступу к пляжам корінних одестів та знищення приморського парку для будівництва парковок, доріг та іншої інфраструктури, яка забезпечує експлуатацію збудованих житлових комплексів.

- Економічна неефективність і відсутність податкової віддачі значної частки здравниць, величезне число приватних готелів і пансіонатів, що працюють в "тіні".

Україна є державою з негативним сальдо зовнішньоекономічного балансу. Це означає, що за кордоном ми закуповуємо більше товарів і послуг, чим продаємо за кордон. Це досить негативна економічна тенденція. Така ж ситуація склалася за перші 19 років цього століття й у сфері туризму, хоча різні джерела навперебій розхвалюють туристичний потенціал України взагалі й Одеського регіону зокрема, гроші, які жителі України витрачають на виїзний туризм істотно вище, ніж приносить нам в'їзний. Пандемія коронавірусу та карантин дають могутній поштовх розвитку внутрішніх туристичних ресурсів держави. Це шанс для туристичної галузі України наздогнати лідерів ринку.

Результати, які показувала у минулому десятилітті безпосередньо Одеська область кращі, ніж у середньому по країні, за рахунок періоду літнього відпочинку на пляжах, коли потік небагатих українців спрямовується на пляжі Рибаківки, Затоки та власне Одеси. Однак і у нас є багато нереалізованих можливостей.

Якщо повернутися до питання про корекцію негативного сальдо в туристичній сфері, то можна відзначити, що оскільки виїжджаючий за рубіж відпочивати український турист інвестує в рекреаційно-туристичну галузь економіки іншої країни, то така ситуація розглядається як імпорт туристичних послуг Україною; відповідно турист, що приїхав до нас з-за кордону везе гроші в Україну - це експорт. Є два шляхи поліпшення співвідношення експорту й імпорту. Перший - нарощувати експорт (тобто залучати більше туристів з-за кордону), другий - скорочувати імпорт (тобто пропонувати нашим громадянам альтернативу виїзному туризму усередині країни).

Питання залучення до нас багатих закордонних туристів складне. Воно упирається в погану інфраструктуру, відсутність традицій і кваліфікованого персоналу, погану рекламу наших визначних пам'яток за рубежем і просто поганий стан самих визначних пам'яток. Обмеження пересування між державами внаслідок карантинних заходів ліквідувало потік закордонних туристів остаточно. Після закінчення карантину для виправлення ситуації будуть потрібні по-перше величезні інвестиції, по-друге механізм їхнього освоєння, що виключав би банальний дерібан. У доступній для огляду перспективі не проглядається ні того, ні іншого.

А от розширити можливості відпочинку українців у нас у регіоні цілком можливо. Тут одним з напрямків може стати розвиток у регіоні маломірного флоту. Мати свій човен, яхту, катер мріють тисячі українських громадян. Ситуація ускладнюється некомфортними механізмами реєстрації плавзасобів, дорожнечею їхнього утримання й складністю оформлення виходу в море. Однак останнім часом прийнятий або анонсований ряд нормативних документів спрощуючих ситуацію та простежується стійка тенденція поліпшення ситуації. Найбільше спокійно себе можуть почувати власники невеликих плавзасобів без потужних моторів, розрахованих на використання весел або вітрил що допускають легке транспортування особистим автотранспортом.

Кількість маломірних плавзасобів у середземноморському прибережному місті, по розмірах подібному до Одеси, обчислюється тисячами, якщо не десятками тисяч. Традиція виробництва таких плавзасобів в Одесі практично загублена. Не вміють тепер у нас будувати знамениті шаланди. Але й утримувати малі човни на узбережжі майже нема де. Недостатньо розвинений і сервіс прокату маломірних плавзасобів. Якщо в 70-і й 80-і роки у вихідні дні можна було під заставу паспорта покататися уздовж берега на гребному човні, і вихідного дня їх у море можна було нарахувати сотні, то зараз декілька десятків човнів у морі від Лонжерона до 16 ст БФ – це вже багато.

Даючи громадянам можливість реалізувати себе, відпочиваючи на човні в морі, або на лимані, займаючись ловом риби або управляючи вітрилом, ми знижуємо соціальну напругу в суспільстві. Українець із таким хобі з меншою ймовірністю поїде проводити відпустку в Туреччину - значить це буде впливати на показники в'їзного й виїзного туризму.

Збільшення кількості човнів спричинить зміни структурного характеру - будуть потрібні стоянки для їхнього зберігання, потрібно буде робити їм ремонт, хазяї захочуть навчитися водінню й одержати сертифікат, приїжджі теж із задоволенням візьмуть участь у такому відпочинку, що підвищить туристичну привабливість регіону.

Зараз відчувається те, що у нас просто відсутній пакет альтернативних пропозицій по екологічному розвитку сфери туризму та рекреації на узбережжі міста, який відповідав би принципам сталого розвитку. Можна стверджувати що настав час показати перспективи розвитку інфраструктури узбережжя Одеси не шляхом його забудови та розміщення на пляжах генделіков для пияцтва та шумних розваг, а створюючи підґрунтя для активного відпочинку, спортивних занять, здорового сімейного відпочинку.

Даючи громадянам можливість реалізувати себе, відпочиваючи на човні в морі, або на лимані, займаючись ловом риби або управляючи вітрилом, ми знижуємо соціальну напругу в суспільстві. Це може стати додатковим важелем розвитку внутрішнього туризму в Україні. Особливо важливо підтримати



розвиток внутрішнього туризму зараз, коли пандемія коронавірусу майже повністю унеможливила виїзд у інші країни. До того ж відпочинок на воді відповідає принципам соціального дистанціювання.

В межах цієї бакалаврської роботи прийняте рішення проаналізувати можливість доповнення рекреаційної структури одеських берегів шляхом будівлі мережі баз-стоянок маломірних плавзасобів де одесити могли б розмістити свої човни чи віндсерфінги у безпосередній близькості до води.

Створення такої мережі буде потребувати значного фінансування, а управління таким проектом буде досить складне. Якщо доручити таку роботу державній чи муніципальній установі, скоріше за все через рік-другий ми зможемо спостерігати чергове епічне фіаско, коли якість та кількість збудованих об'єктів будуть істотно нижчими за очікування, а обсяг витрачених коштів – істотно більшим. Зате у чиновників та посадовців, які будуть керувати цим проектом, з'являться нові автомобілі, квартири, дачі та мільйонні банківські рахунки.

Щоб запобігти такому результату, необхідно задіяти у проекті ринкові механізми та вивести його з-під управління чиновників. Будівництво об'єктів може відбуватися циклічно, коли стоянки будуть будуватися по черзі одна за одною у межах одного проекту. Такий підхід оптимально відповідає методу застосування револьверного фонду. Початковий капітал на запуск фонду можна зібрати від заінтересованих громадян міста шляхом краудфандінгу. Менеджмент проекту необхідно побудувати на принципах циклу Демінгу: Планування – Виконання - Аналіз результатів - Корекція плану... і так далі циклічно.

Це означає, що ми маємо розробити концепцію проекту та зібрати команду. Потім через механізм краудфандінгу необхідно зібрати від одеситів кошти на розробку типового проекту та будові першого об'єкту. Підтримка одеситів допоможе змусити мерію співпрацювати із проектом, а отримання проектом коштів безпосередньо від одеситів через механізм краудфандінгу стане беззаперечним доказом цієї підтримки.

Об'єктом проекту стане база розміщення маломірних плавзасобів у прибережній зоні на декілька десятків місць. Після завершення будівництва першого об'єкту, він буде переданий у спеціально створений кооператив. Його парко місця для човнів будуть продані одеситам, які вступлять у члени кооперативу, в виручені кошти повернуться до револьверного фонду. Створений кооператив перейде до самостійного існування на принципах самоокупності, зберігаючи інформаційний контакт із проектом. Після цього по такій же схемі можна будувати бази стоянки маломірних плавзасобів на всьому узбережжі. Тисячі одеситів отримають можливість за адекватні кошти зручно тримати свої плавзасоби на березі моря та виходити в море при сприятливих погодних умовах. Таку ж практику можна поширити і на всю територію одеської області.

Збільшення кількості човнів на узбережжі Одеси та області спричинить зміни структурного характеру - будуть потрібні не тільки стоянки для їхнього зберігання, потрібно буде будувати маломірні плавзасоби, робити їм ремонт. Власники плавзасобів захочуть навчитися судноводінню й одержати сертифікат, туристи, яки приїжджають сюди на відпочинок, теж із задоволенням візьмуть участь у процесі, що підвищить туристичну привабливість регіону. Тобто можна розраховувати що це забезпечить розвиток виробництва маломірних плавзасобів для потреб рекреації та відпочинку на воді в Одеському регіоні, створить нові робочі місця для працівників нових та діючих підприємств, та забезпечить у декілька разів більше робочих місць у пов'язаних видах діяльності та підніме туристичну привабливість регіону.

Загальний фон у обраному напрямку поступово стає трохи позитивнішим. 08.04.2020 року Кабінетом міністрів внесено зміни в постанову №1069, про порядок реєстрації маломірних плавзасобів. Зокрема відмінено реєстрацію човнів, довжиною до 4 метрів з двигунами потужністю до 10 кВт (13 к.с.) Це означає що на внутрішніх водоймах такі плавзасоби можна використовувати без жодного документу, крім встановлюючого право власності. На морі, внаслідок дії прикордонного режиму, реєстрація все рівно має відбуватися, але

також відстежуються і інші тенденції спрощення режиму реєстрації та використання маломірних плавзасобів, тому у даній роботі будемо виходити зі здорового глузду й припустимо, що в Україні та безпосередньо Одеському регіоні поступово буде відбуватися дерегуляція й умови для відпочинку на воді з часом будуть відповідати середземноморським.

Зараз Україна перебуває в стадії кардинальної реорганізації. Не можна вгадати чим це закінчиться, але якщо вдасться імплементувати європейські норми й створити комфортне цивільне суспільство, здійснити дерегуляцію, то це істотно вплине на внутрішній ринок країни.

У даній роботі планується, розробити концепцію підприємства та розрахувати економічні показники проекту, що дозволить оцінити перспективи розвитку внутрішнього туризму і спорту в Україні.

## ВИСНОВКИ

Проведений у бакалаврській роботі аналіз інноваційного підходу до розвитку рекреаційних територій Одеси, що зараз приморські схили Одеси знаходяться під тиском експансії забудовників, які намагаються захопити та забудувати всі пологі ділянки схилів, пляжі, огородити прибережну зону та обмежити доступ одеситів до моря. Замість чудової Траси Здоров'я вони намагаються організувати звичайну автомобільну дорогу. Своє дії вони прикривають балачками про прогрес та необхідність освоєння території. Для того щоб обійти прямі заборони Закону на забудівлю прибережної зони кваліфіковані юристи олігархів вигадують різні схеми. Будинки з'являються під видом готелів, баз відпочинку та навіть берегозахисних споруд. Вигадано поняття «апартаментів», яки ніби то не є житлом і тому їх можна будувати у парках та рекреаційній зоні узбережжя.

Така ситуація склалася тому, що гроші, які можна спрямувати на облаштування та розбудову інфраструктури прибережної зони знаходяться у олігархів, які виступають як забудовники та у чиновників-корупціонерів. У бакалаврській роботі запропоновано інноваційний механізм залучення коштів до фінансування інфраструктурних проектів у прибережній парковій зоні під контролем громадськості, як альтернативу діючій зараз схемі інвестування з боку олігархічного капіталу.

Впровадження схеми використання револьверного фонду розглянуто на прикладі будівництва мережі баз-стоянок маломірного флоту для потреб простих одеситів. Таке будівництво може знизити соціальне напруження у суспільстві, створити необхідну нашому місту туристичну інфраструктуру, сотні робочих місць та забезпечити підвищення збору податків до місцевого та центрального бюджетів.

Запропоновано концепцію та графік PR-компанії проекту, маркетингову стратегію. Слабкі та сильні сторони проекту проаналізовано за допомогою SWOT-аналізу, запропоновано чотири базові стратегії дій, залежно від ходу

реалізації проекту. Платформою, на базі якої можна розпочати проект у місті може стати незалежний публічний портал «Мой город» (<https://moy-gorod.org/>) на якому проводяться презентації таких проектів. Ті проекти, які отримують підтримку одеситів виходять на стадію реалізації. На порталі наведено вже десятки успішно реалізованих проектів соціальної спрямованості.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Балян А. В. Міжрегіональне транскордонне співробітництво України за розумів розширення Європейського Союзу (на прикладі прикордонних регіонів України та Угорщини). - Ужгород: Ліра, 2005. - 320 с.
2. Любіцева О. О. Ринок туристичних послуг (геопросторові аспекти).? К., 2007.? 436 с.
3. Воскресенский В.Ю. Міжнародний туризм. М.- 2006. - 107с.
4. Громило С. Ідея гармонії й краси в житті з природою. Туристські маршрути України.- //Краєзнавство. Географія. Туризм. - 2003. - №21-23. - С. 3-20.
5. Одеська область: Територіальна організація й структура господарства /Під ред. Топчиева А.Г.- Одеса: Маяк, 1991. - 312 з
6. Панкова Є.В. Туристичне краєзнавство: Навчальний посібник.-К.: Альтепрес, 2003.- 352с.
7. Рутинський М.Й. Географія туризму України: Навч. Посібник. - К.: Центр навчальної літератури, 2004.-166с.
8. Стржалковский В.И. Макроекономічні умови розвитку сфери туризму.- К. Центр навчальної літератури, 2006.-79с.
9. Степнов И.М. Бізнес-плани. Полне довідкове руковдство. - М: 10. Лабораторія базових знань, 2001. - 240 с.
10. Ревинский И. А., Романова Л. С. Поводження фірми на ринку послуг. Туризм і подорожі: Навчальна допомога.- Новосибірськ: Сиб. Унив. 3, 2001.- 304 с.
11. Мальська М. П., Зле В. В. Туристичний бізнес: теорія та практика. Навч. посіб.? К.: Центр учбової л-ри, 2007.? 424 с.
12. Бойко М., Гапкало Л. Засади формування пріоритетних напрямів туристичної політики України.- //Регіональна економіка. - 2005. - №1. - С. 222-229.
13. Дурович А.П., Компанев А.С.. Маркетинг у туризмі: - навчальна допомога. Мінськ: "Экономпресс, 2005.- 521с.

14. Д.Прейгер, І.Малярчук “Розвиток іноземного туризму в Україні в контексті розбудови міжнародних транспортних коридорів” // Економіка України”, № 6 (червень) 2004 р., С.20-28
15. Географія міжнародного туризму. Країни СНД і Балтії. - Мн.: Аверсэв, 2004. - 252 з
16. Рекреаційне використання території й охорона лісів.- М.: Лесн. пром-сть, 1986.- С.156.
17. Бурів В. П., Ломакин А. Л., Морошкин В. А. Бізнес-план фірми: теорія й практика. М.: Асоціація авторів і видавців «ТАНДЕМ». Видавництво «ЭКМОС», 2000 Закон України «Про транскордонне співробітництво від 24.06 2004р. №1861-IV
18. Закон України «Про охорону археологічної спадщини від 18.03.2004 № 1626- IV
19. Стратегія інноваційного розвитку України 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів
20. Закон України “Про туризм” від 15.04.95р.: Станом на 20.01.2003р. К.: парламентське видавництво, 2003.-19с.
21. Закон України “Про курорти” від 05.10.2000 р. - К.: Парламентське видавництво, 2000.- 18с.
22. Постанова від 8 грудня 2010 долі N 1110 Київ «Про внесення змін до Положення про прикордонний режим»
23. «Про затвердження Положення про визначення туристських вітрильних суден як спортивних та порядок їх обліку» : Наказ Міністерства юстиції України від 2004N1561
24. Правила користування маломірними суднами на водних об'єктах в Одеській області: Затверджено Рішенням Одеської обласної заруди від 29.02.2009 р. № 485- V Сучасна регіональна політика і транскордонне співробітництво: під наук. редакцією В. І. Пили – Хмельницький: ХУУП, 2006 – 412 с.

25. *Гладій, І. Й.* Регіональна політика та сценарії просторового розвитку ЄС / І. Й. Гладій // Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект. - Сб. науч. тр. - Донецьк: Донну, 2008. - С. 64-71.
26. Розширена Європа - Сусідні країни. Нова структура відносин з нашими східними та південними сусідами. Повідомлення Європейської Комісії для Заради та Європейського Парламенту. [http://www.delukr.cec.eu.int/ua/eu\\_and\\_country/bilateral\\_relations.htm](http://www.delukr.cec.eu.int/ua/eu_and_country/bilateral_relations.htm)
27. Головне управління ЗЕД європейської інтеграції Одеської облдержадміністрації. [www.ved.odessa.gov.ua](http://www.ved.odessa.gov.ua)
28. <http://biz.liga.net>
29. <http://ru.wikipedia.org>
30. <http://news.liga.net>
31. <https://uc.od.ua/columns/1534/1217388>
32. <https://moy-gorod.org/>
33. <https://www.facebook.com/ruhlin/?ref=bookmarks>
34. [g.vn.ua/news/shho-take-kraudfandyng-i-yak-vykorystaty-jogo-mozhlyvosti-dlya-realizatsiyi-vlasnogo-proektu/](http://g.vn.ua/news/shho-take-kraudfandyng-i-yak-vykorystaty-jogo-mozhlyvosti-dlya-realizatsiyi-vlasnogo-proektu/)