

УДК 339.165.4(045)  
JEL Classification A 20, D 27, O 32, O 31  
DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-17-28

## СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО БІЗНЕСУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

**М.Т. Примачов**

д. е. н., професор, зав. кафедри  
«Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»  
nickolasprimachev@gmail.com  
ORCID: 0000-0003-0192-2894

**Н.М. Примачова**

к. е. н., доцент кафедри  
«Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»  
pnn170170@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-4206-5270

Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна

***Анотація.** Об'єктивність пріоритетного розвитку підсистем морської транспортної промисловості з позиції збалансованих відносин підсистем світової економіки та підприємницьких цілей визначає важливі закономірності відносин. При цьому внаслідок прояву закону великих чисел виникають нові завдання оптимізації взаємовідносин між державами, природним середовищем та соціально-економічною системою окремих країн та у глобальному плані. Це визначає вимоги щодо посилення соціально-економічної орієнтації бізнес-діяльності. При цьому слід звернути особливу увагу на наслідки діяльності глобалізованої підсистеми як морська транспортна індустрія. Постійно посилюється роль морського транспорту у системі забезпечення стійкості та ефективності економічних відносин підсистем глобальної економіки. Одночасно змінюється вплив морського транспорту країн на соціально-економічне становище громадян. Багато аспектною розглядається роль торговельного флоту та розвитку морських портів з позиції природної рівноваги. Періодична незбалансованість стану глобального ринку морської торгівлі зумовлює необхідність вирішення низки соціально-економічних проблем, що формують асиметрію стабільності зростання світової економіки. Тому виникають нові завдання, вирішення яких залежить від морської транспортної політики провідним морських держав та міжнародних морських організацій. Проте виникають нові проблеми з позиції окремих бізнес-структур та системної оцінки наслідків.*

***Ключові слова:** ринок морської торгівлі, системні проблеми, ефективність, стабільність, соціально-економічний статус.*

UDK 656.61.07(045)

JEL Classification A 20, D 27, O 32, O 31

DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-17-28

## SOCIAL RESPONSIBILITY OF MARITIME TRANSPORT BUSINESS IN GLOBALIZATION

**Nicholas Primachev**

DEcon, professor, head of Department of  
Economic Theory and Entrepreneurship in Maritime Transport  
prima.nik1@yandex.ru  
ORCID: 0000-0003-0192-2894

**Natalia Primachova**

c. Ph.D., associate professor  
of the Department of Economic Theory and Shipping on Marine Transport,  
pnn170170@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-4206-5270

*National University «Odessa Marine Academy», Odessa, Ukraine*

**Abstract.** *The globalization of the maritime transport industry requires constant development and modernization of its individual components. In turn, this is predetermined by the appropriate actions of entrepreneurs involved in the maritime transport business and the proper development of a strategy for the operation of ships calling at the ports of both their country and the country to which products are exported. The objectivity of the priority development of subsystems of the maritime transport industry from the standpoint of balanced relations of the subsystems of the world economy and business goals determines the important regularities of relations. At the same time, as a result of the manifestation of the law of large numbers, new tasks arise to optimize relations between states, the natural environment, and the socio-economic system of individual countries and globally. This determines the requirements for strengthening the socio-economic orientation of business activities. At the same time, special attention should be paid to the consequences of the activities of the globalized subsystem as a maritime transport industry. The role of maritime transport in the system of ensuring the stability and efficiency of economic relations of subsystems of the global economy is constantly increasing. At the same time, the influence of sea transport of countries on the socio-economic situation of citizens is changing. The role of the merchant fleet and the development of seaports from the position of natural balance is considered in many aspects. The periodic imbalance of the state of the global maritime trade market makes it necessary to solve a number of socio-economic problems that form an asymmetry in the stability of the growth of the world economy. Therefore, new tasks arise, the solution of which depends on the maritime transport policy of the leading maritime states and international maritime organizations. However, new problems arise from the standpoint of individual business structures and the systematic assessment of consequences.*

**Keywords:** *maritime trade market, system problems, efficiency, stability, socio-economic status.*

**Постановка проблеми.** Слід відрізнити проблеми, властиві галузевим особливостям розвитку морського транспорту і проблеми, зумовлені зовнішніми характеристиками формування параметрів ринку морської торгівлі. При цьому звертається увага, що закономірністю будь-якого економічного розвитку є наявність стандартних ризиків та загроз. Це і визначає необхідність вирішення завдання, що відображає пріоритет формування резервів, які ґрунтуються на додаткових витратах, або використання принципів менеджменту та запобігають прояву ризику до певного моменту. У цьому разі додаткові втрати виникають внаслідок негативного прояви певного ризику. Це відбувається найчастіше у формі циклічних спадів та інших економічних втрат.

Тому необхідно періодично переглядати тенденцію, що склалася, і реагувати на формування очікуваних негативних ситуацій і бути готовим до появи несподіваних проблем. Ця готовність фактично є і характерна для роботи суднових екіпажів. Що стосується менеджменту компанії в цілому важливим залишається досягнення оптимальних транспортних результатів за поточних умов формування вантажопотоків та фрахтових коливань.

**Огляд останніх досліджень та публікацій.** Глобальний ринок морської торгівлі є особливою економічною системою, що зумовлює специфічні умови та обмеження транспортних стратегій для ефективного позиціонування окремих судноплавних компаній або торгових портів. По-перше, головним обмеженням стає величина попиту у формі струк-

тури та напрямів вантажопотоків. Саме ця характеристика визначає вимоги до пропозиції провізної спроможності флоту. Відповідно формуються групи судноплавних компаній, що мають судна відповідного типорозмірного ряду, і судновласницькі структури, флот яких за сукупністю факторів не відповідають вимогам системної безпеки.

По-друге, формуються екстернальні обмеження, що враховують вимоги посилення інноваційних напрямів розвитку флоту та вантажних терміналів за екологічними стандартами. Це найважливіша вимога соціально-економічної стратегії розвитку підсистем світового ринку морської торгівлі. При цьому прийнятті стандарти екологічної безпеки суднових енергетичних систем виявляються витратними і для провідних операторів.

Тому обмеження сфери діяльності для субстандартних суден призводить до погіршення соціально-економічної ситуації у країнах, які формують відповідний сегмент робочих місць. Саме це перший ступінь проблеми соціальних стандартів у торговельному судноплаванні – під час створення робочих місць не гарантується їхня відповідність правилам Конвенції MLC.

**Огляд останніх досліджень та публікацій.** Сучасний етап економічного розвитку відрізняється підвищенням значущості бізнесових структур у формуванні міжнародної торгівлі. Саме діяльність усієї сукупності конкурентних підприємств стає визначальною у напрямках та параметрах соціально-економічного розвитку. Ця обставина, на жаль, обумовлює з позиції певних політичних структур окремих держав формувати особливі

підходи до сприйняття реального стану.

Основним інструментом асиметричного вирішення проблеми стає стратегія санкцій. Саме вони використовуються як політичний чи економічний тиск з позиції іншого сприйняття реальної ситуації. Тобто реальні конкурентні переваги з позиції окремих країн перетворюються на економічний тиск. Це було жорстко продемонстровано політикою Президента Трампа щодо економічних переваг експорту Китаю. При цьому ігноруються міжнародні положення та принципи СОТ.

Одночасно коло економічних санкцій розширюється і з позиції неухвалення соціально-політичної ситуації окремих країн.

Санкції можуть бути виправдані лише однією обставиною – неправомірністю військового тиску всередині країни, з ознаками громадянської війни. Міжнародна морська організація справедливо намагається сформувати новий соціально-правовий статус моряків як ключової спеціалізації. Головними постулатами справедливо розглядаються залежність стійкості світової економіки від роботи морського транспорту, з одного боку. А, з іншого, враховується складність роботи на суднах за сучасного психофізичного навантаження. При цьому робочі місця знаходяться від місця проживання моряків за тисячі кілометрів.

**Завдання дослідження.** Параметри соціально-економічної стійкості морських транспортних підприємств обумовлюються зовнішньоторговельними відносинами країн, що склалися і розвиваються. Методи управління стійкістю морської транс-

портної промисловості обумовлюються тим, що міжнародний поділ праці на 90 % забезпечується торговим флотом. Тому провідні економічні держави формують політику пріоритетних відносин до стандарту транспортної незалежності.

Це становище фактично формується асиметрично. По-перше, глобальне торговельне судноплавство має розвиватися за критерієм транспортної безпеки. По-друге, існує безліч держав, чия зовнішня торгівля не забезпечується національним торговельним флотом. Тобто формується фактор відсутності транспортної безпеки. Разом з тим за відсутності санкційних обмежень при вільному фрахтовому ринку забезпечується свобода руху товарної маси. Це особлива форма соціальної відповідальності морської транспортної промисловості, незалежно від прапора реєстрації суден.

Слід зазначити наявність факторів у глобальному ринку морської торгівлі, які визначають інноваційні процеси, що мають забезпечувати пріоритетну роль цих об'єктів у транспортному обслуговуванні світової торгівлі. З цього чинника сформувалися відомі судноплавні бренди. У структурі портів у цьому відношенні особливе місце належить низці європейських та китайських. Незважаючи на розвиток конкурентів, вони на основі інноваційних стратегій зберігають лідируючу позицію в обслуговуванні вантажопотоків Схід – Захід.

**Основний матеріал дослідження.** Особливою цінністю досягнення системної стійкості будь-яких складових морської транспортної індустрії мають форми обліку та реалізації положень міжнародної морської організації. Саме запропоновані пра-

вила та стандарти розвитку та функціонування торговельного флоту та портів визначають поряд із закономірностями ринкового позиціонування зумовлюють напрямки розвитку національного торговельного флоту. Нездатність їх сприйняти диференціює статус морських держав.

Глобальний ринок морської торгівлі та соціальні проблеми. Глобалізація економічних відносин, перетворюючись на загальну закономірність економічного розвитку окремих держав, зумовлює посилення вимог до вирішення завдань симетрії соціального позиціонування. Незважаючи на прийняту диференціацію країн за рівнем економічного розвитку, важливим залишається рівень соціальної справедливості.

Таким чином соціальний аспект глобалізаційних відносин слід розрізнити за умовами, що історично склалися, за характером управління національними господарствами, за факторами або стандартами глобалізації. У першому випадку тяжить невідповідність рівня економічного розвитку окремих країн демографічній ситуації. У другому аспекті реалізуються програми розвитку безсистемної концентрації ресурсів на виборі переваги інтеграційних процесів.

По-третє, на жаль групи країн, що розвиваються, засновують свою діяльність на перевазі експорту природних ресурсів. Саме це обмежує нормалізацію соціальних стандартів життя та ставлення до навколишнього середовища.

Однак діяльність морської транспортної індустрії у цьому відношенні виявляється індіферентною щодо національної стратегії розвитку.

Одночасно слід розрізнити соціальні аспекти розвитку окремих держав та соціальні стандарти життєдіяльності моряків, які стають ключовими фахівцями, які забезпечують ефективність загальносистемного розвитку.

У систему соціальних стандартів економічного розвитку окремих країн фактично належить характер та масштаби оптимізації стану природного середовища. Програми держав суттєво відрізняються за фактором пріоритетів національного виробництва та експорту.

У той же час, принципи глобалізації ринку морської торгівлі визначають єдині стандарти для формування соціально-екологічної збалансованості розвитку окремих держав. Якщо провідні судноплавні компанії з позиції оптимізації поточних витрат в повному обсязі володіють стратегіями оптимізації соціально-екологічних витрат, то розвиваються вони як правило з відсутністю стратегічного здійснення.

Тому постає завдання вибору регіональних пріоритетів розвитку чи використання принципу концесійного утримання позиції. Серед критеріїв ухвалення рішень як мінімум розширення складу робочих місць та як максимум досягнення стандартного положення формування позитивного платіжного балансу щодо утримання капітальних активів.

У стандартному становищі серед соціальних проблем залишається оптимізація позиції моряків з урахуванням їхнього ключового стану в системі забезпечення стійкості забезпечення міжнародної торгівлі. Досягнення нормативного статусу з позиції особистості окремих підпри-

емств (судновласницьких структур) та світової економіки слід розглядати як вибір стратегії розвитку. Складність досягнення такої симетрії, забезпечення відповідного стану цих економічних об'єктів і відображає диференціацію сучасного стану держав та завдань їх розвитку.

Достатньо розглянути проблеми соціально-економічного розвитку України. З моменту здобуття політичної незалежності з населенням в 52 мільйони людей країна опинилася до 2022 року серед найбідніших у Європі. Населення за оцінками становить близько 37 мільйонів осіб. Більше половини вимерли через погіршення життя та недоступність ефективного медичного обслуговування. Після зміни вектору розвитку у 2015 році обсяг ВВП знизився більш ніж у два рази. Єдина країна у Європі, яка не досягла рівня виробництва 1991 року. Жодна президентська структура не спромоглася забезпечити необхідне економічне зростання, тому обрала інші форми утримання соціальної ситуації. Саме в цих умовах і зросла агресивність частини суспільства, яке й раніше не брало участі в реальному виробничому процесі.

Це пояснюється тим, що сформувався відмова від управління людьми, а увага була зосереджена на процесах, особливо протиставлення одних на користь інших. Тому окремі верстви спільноти почали вирішувати локальні проблеми. Інтереси народу та держави пішли у тінь пріоритетів влади.

Протягом усього часу державного будівництва не вироблено економічної політики розвитку бізнесу. Більше того, сформувався зрощення влади та бізнесу. У зв'язку з зудо-

жінням народу протягом пандемії доходи олігархів зросли. У статус мільярдерів перейшов колишній президент. Жорстко виявилася незахищеність власності від рейдерських атак. Нормативне регулювання відповідає нормальному розвитку підприємництва.

На противагу цьому аспекту у транспортному відомстві України не реалізується стимулювання розвитку національних стивідорних компаній, зростає диференціація підходу іноземних претендентів на високоприбуткові активи.

Кожен працюючий українець відраховує до бюджету країни 18.5 % прибуткового податку від заробітної плати плюс 20 % доходу від купівлі продукції та послуг (податок на додану вартість). Крім того, цей потік формується за найнижчого рівня життя в порівнянні з іншими країнами Європи. Підприємницька структура фактично із зароблених коштів працівниками спрямовує до фонду соціального страхування 22 відсотків від нарахованої заробітної плати

В Україні створення умов необхідного економічного зростання по причині різкого поділу ресурсів й відповідної власності виявляється складною проблемою. Питання логіки розвитку економіки на основі діяльності вітчизняних підприємницьких структур керівники транспортного відомства сконцентрували на залученні елітних зарубіжних концесіонерів. Проте ця стратегія через обмеженість реальної оцінки ситуації виявилася міфом. На основі ризик-менеджменту діяльність іноземних інвесторів була зосереджена на вузькому колі діяльності.

Наведені приклади відображають процеси невідповідності менеджменту окремих іноземних компаній загальносистемним закономірностям зростання ролі спеціалізації виробничого сегмента за системними закономірностями та пріоритетами абсолютних та порівняльних переваг національних виробничих підсистем у глобальному економічному просторі.

Свого часу економічно розвинені країни певною мірою і за ринковими механізмами стимулювали імпорт нафтопродуктів білоруського виробництва. Зупинивши цей імпорт у 2021 році, низка країн продемонструвала ігнорування пріоритету ринкової збалансованості. Це не лише підриває економіку малих країн, а й демонструє порушення збалансованості ринку із негативними наслідками для всіх учасників, що й відбулося у 2022 році.

Принципи оптимізації розвитку національної економіки демонструють держави, які наголошують на збалансованості соціального сегменту та рівня життя громадян. При цьому відзначається відмінність підходів окремих держав до досягнення симетричності результатів та принципів формування витрат на досягнення нормалізованого стану соціального сегменту. При цьому єдиним джерелом засобів досягнення прийнятих параметрів залишається підприємницька діяльність підсистем реальної

економіки. Тобто головним стає пошук об'єктивності перерозподілу грошових потоків з урахуванням зворотного зв'язку майбутніх результатів.

Тим не менш, слід визнати, що за будь-якого рівня інноваційних технологій та автоматизації виробництва саме компетентність працівників-фахівців забезпечує ефективність відповідних капітальних активів. Проблемним залишається встановлення соціальної складової систем ефективності праці. Вирішення питання спрощеності реалізується на принципі встановлення рівня заробітної плати.

Однак слід розрізняти рівень життя працівників та соціальну доступність для всіх громадян країни, а щодо членів екіпажів і на глобальному рівні. Щодо цього фактично і йде процес визнання моряків ключовою фігурою стабільності глобальних економічних відносин.

Фактично 1,7 мільйона працівників та менеджерів торговельного флоту забезпечують життєві процеси, якщо не враховувати диференціацію рівня життя в різних країнах. Тому виникає проблема обліку реального впливу морської транспортної промисловості на соціально-економічну результативність всієї сукупності країн.

Симетрію стану морського транспорту за певних обмежень можна надати такою умовою:

$$R_{vi} = \sum_n^1 P_{di} W_{pi} T_{ei} P_{ci} = \sum c_{sai} Q_i (1 + i_{pi})$$

де  $P_{di}$  – продуктивність капітальних активів морської бізнес-структури;

$W_{pi}$  – параметри виробничого потенціалу, орієнтованого на відповідний попит;

$T_{ei}$  – експлуатаційний період використання виробничого потенціалу;

$P_{ci}$  – ринкова вартість відповідних видів благ;

$C_{sai}$  – середні витрати на виробництво одиниці благ;

$Q_i$  – обсяг реалізації створених благ;

$i_{pi}$  – норматив покриття витрат відповідно до завдань подальшого розвитку та створення вартості соціальних благ та нормалізації екологічної ситуації.

Таким чином, проблемою стає зростання витрат підприємств морського транспорту завдяки наявності відповідних умов оптимізації відносин соціальної спрямованості та екологічної рівноваги. Але додаткові витрати повинні компенсуватись цінними характеристиками глобального ринку морської торгівлі.

Отже, теоретично описується принцип симетрії розвитку світових економічних відносин. Саме кінцевий споживач та кінцевий сегмент формування виробничого результату забезпечують поточну рівновагу. Завдяки більшій перспективній рівновазі найважливішим стає механізм управління раціональністю грошового потоку задля забезпечення поточних потреб громадян провідних держав.

Завдяки збереженню сучасних умов та посиленню диференціації держав за рівнем життя можливо виділення характеру управління соціально-економічним рівнем з позиції глобальної екологічної рівноваги. Демонстрацією такого підходу слід розглядати діяльність глобальних адміністрацій щодо надання різних форм допомоги найбільш бідним країнам

на основі спеціальних фондів. Цей потік ресурсів слід розглядати як особливу форму податку для розвинених економік чи витрат підприємницьких структур, які знижують рівень платіжного балансу країн, своєрідних донорів.

Однак цей вантажопотік забезпечується підприємствами морського транспорту на засадах відшкодування витрат за чинними умовами. Отже, стійкість таких соціально-економічних програм слід враховувати у разі розвитку провізної спроможності торгового флоту. Глобальна значимість морського транспорту полягає в його можливості забезпечити взаємозв'язок різних країн з економічними інтересами. Водночас останні визначають оптимізацію соціальних характеристик таких держав. Головною проблемою залишається значний розрив цих показників між державами. Їх вирівнювання залишається невирішеною проблемою за низкою природних чинників і внаслідок неправомірності відносин усередині країни та нездатності нормалізувати свій економічний статус в умовах нерівномірності доступу до ресурсів і

раціональності співвідношень капітальних активів країни, чисельності населення та його відповідності сучасним вимогам до професійної компетентності. Щодо цього в Україні свого часу була збалансованість капітальних активів, структури виробництва та чисельності кваліфікованих фахівців. Однак через негативні наслідки некваліфікованого управління державними інтересами з боку трьох гілок влади соціально-економічний статус держави наблизився до характеристик держав третього рівня – що розвиваються.

Серед причин такого положення слід виділити ігнорування стандартних підходів для досягнення збалансованості попиту та споживання та реалізації політики ефективної участі у міжнародному розподілі праці. При цьому відзначається жорсткий непрофесіоналізм державних інститутів щодо непомірній коруптованості. Внаслідок цього обмежені внутрішні джерела інвестування та обмежена привабливість для припливу іноземних інвестицій. Останні обирають проекти, що відповідають сталому попиту, наприклад, розвиток зернових терміналів морських портів. Зрештою, фактично деградує національний сегмент продукції з високою доданою вартістю щодо параметрів розвитку аналогічних підсистем в економічно розвинених країнах.

**Висновки.** Посилення системної ролі морської транспортної промисловості у забезпеченні стійкості міжнародного поділу праці посилює увагу до розвитку флоту і портів реальних морських держав. Одночасно формується незалежність транспортного обслуговування націо-

нальних вантажопотоків, незалежно від негативних екстернальних ризиків. У цьому аспекті формується збалансованість рахунків поточних платежів. Одночасно знижується симетричність становища країн з обмеженою доступністю до відкритих морських технологій. Це було чітко продемонстровано на введенні санкцій проти Білорусі, внаслідок чого обмежилася свобода доступу експортних вантажопотоків до портів, що відрізняються конкурентними витратами.

У свою чергу, будь-яке обмеження економічних результатів веде до втрат соціальної сфери життєдіяльності. Саме це становище враховується з урахуванням ролі морського транспорту у оптимізації економічних пріоритетів та екологічних стратегій оптимізації. Цим і обумовлена раціональність прагнення розглянути ключовий статус моряків. Це визначається тим, що фактично незначний за чисельністю ринок праці моряків забезпечує стійкість світової економіки та життєдіяльність 7 мільярдів осіб.

Морський транспорт не лише за чисельністю працівників, а й за параметрами вартості капітальних активів поряд із відносним низьким техногенним навантаженням на природу визначає свою значущість. Тому передові морські держави формують відповідну політику розвитку. На жаль, поряд із цим залишається негативний вплив ринкової нестійкості інших галузей на кризові позиції флоту та портів. Тому необхідно періодичне вирішення проблем, що знову виникають, з урахуванням глобальної значущості сталого обслуговування вантажопотоків.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Барышникова В.В. Сучасний порт в логістичній цепочці доставки вантажів // *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії і практики*. Харків «ХАІ», 2009. № 4 (8). С.15-26.
2. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Каличева Н.Є., Маслова В.О. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 47. С. 83-86.
4. Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М. *Логістика: теорія та практика: Навч. посібник*. К.: Центр учбової літератури, 2010. 360 с.
5. Сакс Дж. Д. *Макроекономіка. Глобальний похід*. Д.: Справа, 1996. 847 с.
6. Сенько О.В. *Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією: моногр.* Чернігів: ЧНТУ, 2019. 359 с.
7. Alexandrova K. *The links of one Chain. The RZD Partner International*, 2014. № 3 (39). 38-39.
8. Amado G. & Ambrose A. *Transitional Approach to Change*. London: Karnac Books. 2011. 280 p.
9. Davila T., Epstein MJ, Shelton R. *Making Innovation Work. How to manage it, Measure it, and Profit from it*. USA: Wharton School Publishing, 2006. 287 p.
10. Del Pero, F., Massimo, D., Pierini, M., *Life Cycle Assessment in the automotive sector: a comparative case study of Internal Combustion Engine (ICE) and electric car*. *Proc. Struct. Integrity* 12, 2018, P. 521-537.
11. Kim W. & Mauborgne R. *Blue Ocean Strategy: How to create uncontested market space and make the competition irrelevant*. Cambridge. VA: Harvard Business School Press, 2015. 256 p.
12. Kolegaiev M., Primacev N., Kolegaiev I. *Systematic efficiency global merchant shipping power safety // Transport means. Proceeding of the International Conference (September, 2020)*. P. 757-761.
13. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD*. New York and Geneva: UN, 2021. 243 p.
14. Schulc A. Auer J. *Kreuzfahrten und Scjiffsverkehr im Tourismus*. Munchen: Oldenbourg, 2010. 498 p.
15. *White Paper – European Transport Policy: Time to Decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communitles, 2010. 119 p.

## REFERENCES

1. Barishnikova, V. V. (2009). *Sovremennyy port v logisticheskoy cepochke dostavki gruzov [Modern port in the logistics chain of cargo delivery]. Ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy mashynobudivnoi haluzi: problemy teorii i praktyky – Economics and management of machine-building enterprises: problems of theory and practice. Kharkiv «KhAI», No 4 (8). P. 5-26 [in Ukrainian].*
2. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. Retrived from: <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian]*
3. Kalycheva, N.E. & Maslova, V.O. (2014). *Lohistychni pidkhody, yak osnova ratsionalnoi orhanizatsii vyrobnychoho protsesu na pidpriemstvi [Logistical approaches as the basis of rational organization of the production process at the enterprise]. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Herald of the economy of transport and industry, 47, P. 83-86 [in Ukrainian].*
4. Kisliy, V.M., Bilovodska, O.A., Olefirenko, O.M. & Solyanyk, O.L. (2010). *Lohistyka: teoriia ta praktyka [Logistics: theory and practice]. K: Center of Educational Literature [in Ukrainian].*
5. Saks Dzh. D. (1996). *Makroekonomika. Hlobal'nyy pokhid [Macroeconomics. Global approach]. D.: Sprava. 847 p. [in Ukrainian].*
6. Sen'ko, O.V. (2019). *Orhanizatsiyno-ekonomichnyy mekhanizm parametrychnoho upravlinnya mors'koyu transportnoyu industriyeyu [Organizational and economic mechanism of parametric management of the maritime transport industry]: monohr. Chernihiv: CHNTU. 359 p. [in Ukrainian].*
7. Alexandrova K. *The links of one Chain. The RZD Partner International, 2014. № 3 (39). P. 38-39.*
8. Amado G. & Ambrose A. (2011). *Transitional Approach to Change. London: Karnac Books. 280 p.*
9. Davila, T., Epstein M.J. & Shelton, R. (2006). *Making Innovation Work. How to manage it, Measure it, and Profit from it. USA: Wharton School Publishing. 287 p.*
10. Del Pero, F., Massimo, D. & Pierini, M. (2018). *Life Cycle Assessment in the automotive sector: a comparative case study of Internal Combustion Engine (ICE) and electric car. Proc. Struct. Integrity 12 (2018), P. 521–537.*
11. Kim, W. & Mauborgne, R. (2015). *Blue Ocean Strategy: How to create uncontested market space and make the competition irrelevant. Cambridge, VA: Harvard Business School Press. 256 p.*
12. Kolegaiev, M., Primacev, N. & Kolegaiev I. (2020). *Systematic efficiency global merchant shipping power safety. Transport means. Proceeding of the International Conference. P. 757-761.*
13. *Review of Maritime Transport (2021). Report by the UNCTAD. New York and Geneve: UN. 243 p.*

14. *Schulc A. Auer J. (2010). Kreuzfahrten und Scjiffsverkehr im Tourismus. Munchen: Oldenbourg. 498 p.*
15. *White Paper – European Transport Policy: Time to Decide (2010). Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communitles. 119 p.*

*Стаття надійшла до редакції 07.02.2023*

**Посилання на статтю: Примачов М.Т., Примачова Н.М.** Соціальна відповідальність морського транспортного бізнесу в умовах глобалізації // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. 2023. № 1 (82). С. 17-28. DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-17-28.

*Article received 07.02.2023*

**Reference a JournalArtic: Primachev, N. & Primachova, N. (2023).** Social responsibility of maritime transport business in globalization. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 1 (82). 17-28. DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-17-28.