

О. Ю. ЖУКОВА

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри інтелектуальної цифрової економіки
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
ORCID: 0000-0001-8966-8354

ВПЛИВ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЦІ НА ПРОМИСЛОВУ ДІЯЛЬНІСТЬ

Економічна глобалізація та її впливи на діяльність підприємств реального сектору економіки не припиняють цікавити чисельних дослідників, організаторів виробництва та бізнесменів. Водночас виявляється, що природа цього унікального явища не має однозначного трактування, а тому результати його аналізу часто виглядають викривленими. З цієї причини виникла потреба узагальнити погляди наших попередників, важливі факти світової економічної історії та викласти власне бачення змісту глобалізації. Наголошено, що вона являє собою систему економічних відносин, які виникають між усіма сторонами, зацікавленими в розв'язанні нагальних проблем. В статті наведено перелік тих, які на сьогодні є найбільш актуальними. Час від часу вони спроможні набувати міждержавного, трансконтинентального або навіть планетарного масштабу. Виявлено, що глобалізація постає перед економічними агентами у двох іпостасях: бізнес-глобалізація та регуляторна глобалізація. Остання складає виключну прерогативу авторитетних міжнародних організацій та промислових альянсів, які за результатами своєї роботи створюють інституціональне підґрунтя для розробки та реалізації проєктів зі створення цінностей та налагоджування ефективних ланцюгів постачання. Окреслено вичерпне коло суб'єктів, які в той чи інший спосіб долучаються до економічної глобалізації. Наведено пропозиції, важливі для усіх, хто небайдуже ставиться до повоєнного відродження суднобудування. Йдеться про ухвалювання рішень на користь зменшення ваги споруди, що має наслідком заощадження палива, про моніторинг споживання та скорочення відходів води й енергії на кожному етапі виробничого процесу. Варто пам'ятати про ланцюги постачання, орієнтовані на сталій розвиток, використання екологічних матеріалів й таких, що придатні для вторинного перероблювання. В підґрунті цих рішень та перебувають вимоги «Нового плану дій циркулярної економіки для чистішої та більш конкурентоспроможної Європи».

Ключові слова: економіка, глобалізація, конкуренція, промисловість, створення вартості, суднобудування, бізнес-глобалізація, регуляторна глобалізація.

O. YU. ZHUKOVA

Ph.D. in Economics, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Intelligent Digital Economy
Admiral Makarov National University of Shipbuilding
ORCID: 0000-0001-8966-8354

IMPACT OF GLOBALIZATION PROCESSES IN THE WORLD ECONOMY ON INDUSTRIAL ACTIVITY

The economic globalization and its effects on the activities of enterprises in the real sector of the economy do not cease to interest numerous researchers, organizers of production and businessmen. At the same time, it turns out that the nature of this phenomenon does not have an unambiguous interpretation, and therefore the results of its analysis often look distorted. For this reason, there was a need to summarize the views of our predecessors, important facts of world history and present our own vision of the content of globalization. It is emphasized that it is a system of economic relations that arise between all parties interested in solving urgent problems. The article provides a list of those that are most relevant today. Sometimes they acquire an interstate, transcontinental or even planetary scale. It is revealed that globalization appears before economic agents in two guises: business globalization and regulatory globalization. The latter is the prerogative of international organizations and industrial alliances, which, based on the results of their work, create an institutional basis for the development and implementation of projects for creating values and establishing supply chains. The circle of subjects that in one way or another are involved in economic globalization is outlined. In addition, plausible economic strategies are highlighted that will help take advantage of the fruits of globalization during the post-war revitalization of Ukrainian industry. It was emphasized that the continuation of the research should be to find out how changes in the global division of labor between key players in the international shipbuilding market will affect its enterprises. The risks that economic globalization poses for domestic enterprises are outlined. The proposals are important for all those who are concerned about the post-war revival of shipbuilding. These include making decisions in favor of reducing the weight of the structure, which results in fuel savings, monitoring consumption and reducing water and energy waste at each stage of the production process. It is worth remembering about supply chains oriented towards

sustainable development, the use of environmentally friendly and recyclable materials. The requirements of the «New Circular Economy Action Plan for a Cleaner and More Competitive Europe» are at the heart of these decisions.

Key words: *economy, globalization, competition, industry, value creation, shipbuilding, business globalization, regulatory globalization.*

Постановка проблеми

На економічне буття організацій суттєво впливає глобалізація. Термін набув поширення на початку дев'яностих років минулого сторіччя. Щойно закінчилася «холодна» війна, народи відчули потребу в інтенсифікації обмінів: інформацією, товарами, інвестиціями, знаннями. Технологічні та технічні трансформації теж посприяли інтеграційним процесам. В підсумку, безліч продуктів почали рухатися планетою з прискоренням та у більших обсягах. З 1970 р. по 2022 р. частка торгівлі в планетарному ВВП зросли з 26 до 63 відсотків [1]. І це попри серйозні перепони, які з непередбачуваною періодичністю з'являються в різних регіонах, охоплюючи цілі континенти.

Так було з фінансовою кризою 2007-2009 років. Переплетенні банківські системи США та інших держав – ще один наслідок глобалізації – сприяло переливанню негараздів з-за океану. Маємо зауважити, що «медаль» мала й зворотну сторону: уряди та центробанки скоординували фіскальну та монетарну політики заради протидії зниженню споживання, відновлення довіри до ринків цінних паперів, заохочення кредитування.

Так було під час пандемії COVID-19. Розпочавшись в Китаї, вона, завдячуючи трансконтинентальному морському, автомобільному та авіаційному сполученню, стрімко поширилася планетою. І знову, як у попередньому кейсі, спрацювали колективні захисні процедури. Зокрема ЄС з самого початку трагедії розпочав співпрацювати з державами-учасниками, щоб захистити спокій та добробут їхніх громадян, зміцнити національні системи охорони здоров'я та обмежити поширення вірусу [2].

Вочевидь, проблеми набувають часом надзвичайної складності. Самотужки впоратися з ними не можливо. Об'єднання навколо спільних інтересів спонукає до колективних дій з одночасним перебиранням на себе бодай частини відповідальності за здобуті результати. Якщо це так, то отримуємо відповідь на питання, що є визначальним імпульсом до виникнення доцентрових сил та чому вони охоплюють бізнеси, мешканців країн та їх очільників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Зміст категорії «глобалізація» потребує уточнення та подальшого розвитку. Поготів, що серед наших колег однастайності з цього приводу не спостерігається, рівно як не представлено її цілісної теорії. Так, до прикладу, Нартова І.В. та Коломієць Є.О. наголошують на ієрархічності глобалізації, окреслюючи її світовий, галузевий та навіть корпоративний рівень, який залежить від того, наскільки ефективно диверсифіковані надходження та розміщені активи в різних країнах з метою збільшення експорту товарів та послуг й використання місцевих переваг, пов'язаних з ширшим доступом до природних ресурсів та відносно дешевшої робочої сили [3].

Тож виходить, якщо послуговуватися цією логікою, що співпраця з партнерами на високотехнологічних нивах зі створенням продуктів з високою доданою вартістю вже під визначення глобалізації не підпадає. Але це суперечить дійсності. Декілька з цілої низки нещодавніх прикладів:

Сполучені Штати Америки об'єднують зусилля з Фінляндією та Канадою для співпраці у виробництві полярних криголамів [4];

українське оборонне підприємство зі складу Акціонерного товариства «Українська оборонна промисловість», та компанія «THALES» (Бельгія) домовилися про співпрацю щодо виробництва ракет для нищення БПЛА;

Mitsubishi Shipbuilding (Південна Корея) та Nihon Shipyard (Японія) розпочинають спільне дослідження щодо розробки океанського судна, призначеного для транспортування скрапленого вуглекислого газу. У цьому проєкті поєднуються:

– знання та передові технології поводження з газом, які Mitsubishi Shipbuilding набула впродовж проєктування й будівництва суден для зрідженого нафтового та природного газу;

– багатий досвід побудови суден різних типів та застосування передових технологій, які компанія накопичила протягом десятиріч.

Тобто переваги сторін взаємно збагатяться, а спуск об'єкта на воду станеться у 2027 р. [5]. Розглянемо позицію Шергіна С.: «Глобалізація – це новий етап міжнародної конкуренції з поставленим на інформаційно-технологічну базу процесом залучення до міжнародного бізнесу ресурсів та продуктів, що піддаються відтворенню й копіюванню на різних територіях» [6]. Вочевидь, маємо справу з «технологічним» побудуванням, закладеним в основу цієї дефініції. Вона має право на існування. Однак, потрібно оцінити наслідки для «міжнародної конкуренції» трансформацій, які передували Індустрії-5.0, оскільки конкурентна боротьба не є лише сьогочасним фактом.

«Розмовляючи про глобалізацію, – зауважує Фотопулос Т. – люди, поза всяким сумнівом, мають на увазі економічну глобалізацію. Але вона є тільки одним аспектом глобалізації, хоча й основним. Серед інших перебувають технологічний, політичний, культурний та соціальний» [7, с. 233]. Ідея – цікава, оскільки розширює уявлення про глобалізацію, пропонує ставитися до неї з позицій системного підходу. Прихильність до нього спонукала нас до потреби висловитися з приводу природи явища, яке досліджується.

Формулювання мети дослідження

Метою статті є визначення змісту глобалізації, концептуальних засад її виникнення, іпостасей, в яких вона постає перед учасниками бізнес-процесів, наслідків для промислових підприємств й суднобудівних, зокрема.

Викладення основного матеріалу дослідження

Як на нас, глобалізація – це система економічних відносин, що виникають поміж сторін, зацікавлених в розв’язанні складних проблем міждержавного, трансконтинентального або планетарного масштабу (рис. 1).



Рис. 1. Концептуальні засади виникнення економічної глобалізації

Джерело: власні дослідження

Пояснимо причини, з яких запропонована модель виглядає привабливою:

а) вона не сконцентрована виключно на конкурентних системах та світовому ринку або його фрагментах, оскільки ці останні є наслідком, зворотною реакцією на актуальні питання, про ієрархію яких ми щойно говорили. До прикладу, прагнення зробити товари доступнішими за ціною, спонукає менеджмент переносити виробництво в країни з відносно дешевшими ресурсами, вдаючись до прямих іноземних інвестицій. Підтвердження – на рис 2.

Як бачимо, країни Азії та Океанії, що розвиваються, є найбільшим реципієнтом приватних інвестицій (51,2 % їхніх світових надходжень). Власники вільного капіталу знаходять для своєї стратегії «гуманістичне» обґрунтування: люди в країнах, що розвиваються, отримують більше можливостей для самореалізації, споживають кращі продукти, завдяки зростанню особистих та сімейних доходів;

б) виявляється, що вільне, як колись у минулому, протиборство товаровиробників за прихильність клієнтів з опорою на поривання досягнути тільки-но корпоративної ефективності виробничого процесу відійшло у минуле. З'явилися нові пріоритети, новочасні цінності, які домінують. Йдеться, зокрема про співпрацю між співробітниками підприємств та машинами завдяки кіберфізичним системам та технологіям, орієнтацію індустрії на людей. І тих, які залучені в бізнес-процеси та мають виконувати операції, що потребують навичок Homo sapiens, і тих, які є генераторами потреб – споживачів;

з) згідно з виявленими царинами формування економічних відносин, запропоновано два типи глобалізації:

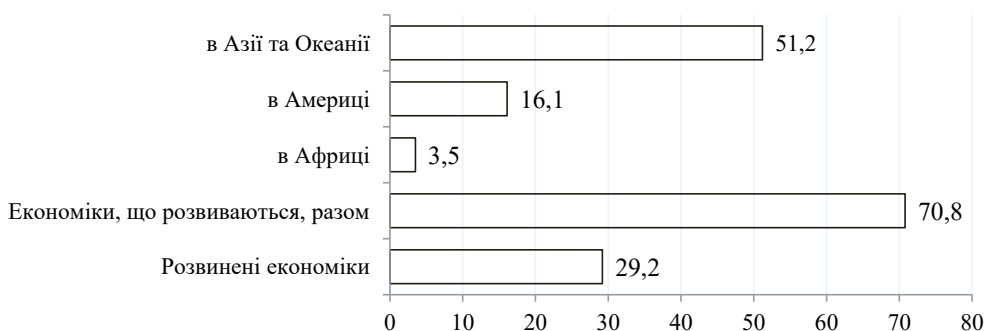


Рис. 2. Обсяги іноземних інвестицій за групами економік, 2022 р., %

Джерело: побудовано за відомостями з [8]

1. Бізнес-глобалізація – та що має відношення до продукування виробів й послуг. Розглянемо її різновиди. Про перший ми вже згадували – прямі іноземні інвестиції у виробництво продуктів, максимально наближене до місць концентрації їхніх споживачів. Його прихильниками є, головним чином, транснаціональні корпорації, якщо йдеться про товари масового споживання. Фактично вони налагоджують за кордоном збиральні виробництва, постачаючи для них усі потрібні компоненти. Наведемо приклади деяких: Tesla, Inc., General Electric, Siemens, BMW Group, SpaceX. Разом з тим, маємо свідчення інвестиційної діяльності й в українському суднобудуванні. Його ініціаторами були, зокрема, нідерландський концерн «Damen Shipyards Group», норвезька група компаній «Aker Yards ASA».

Ще один різновид бізнес-глобалізації пов’язаний з розбудовою глобальних ланцюгів створення вартості та постачання, коли бізнес-процес розкладають на окремі етапи в різних країнах для досягнення ефективного кінцевого виробництва. Як наслідок, більш як дві третини світової торгівлі в наш час відбувається через ГЛСВ. Це свідчить про зміну способів комерції, оскільки в її структурі проміжні товари та послугами домінують над готовою продукцією (рис. 3). За повідомленням Єврокомісії, у 2023 р. їх частка складала, відповідно, 50 % від загального експорту за межі ЄС та 59 % від загального обсягу імпорту, а також 73 % від загального експорту та 82 % від загального обсягу імпорту [9].

Аналіз калькуляцій, контрактної документації корабелень засвідчив, що вартість побудованих суден до 80 % залежить від проміжних ресурсів, які постачаються логістичними каналами. До прикладу, балкери, контейнеровози та танкери потребують порівняно більше таких вхідних ресурсів, як сталевий прокат, силова установка, енергогенерувальне обладнання. А от офшорні судна та ті, що призначені для транспортування скрапленого газу мають більшу потребу в обладнанні для обробки вантажів. Але про що б не йшлося, рахунок іде на сотні тисяч фрагментів інженерної споруди.

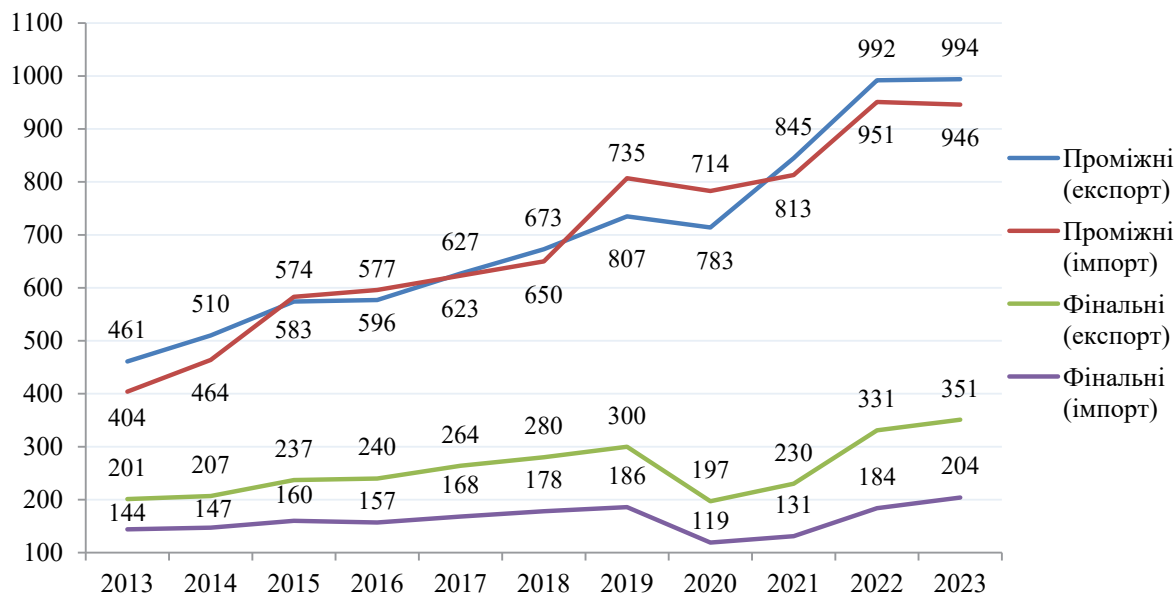


Рис. 3. Експорт та імпорт проміжних й фінальних послуг в ЄС, млрд євро

Джерело: [10]

Так було завжди, але 30–40 рр. тому відповідні події відбувалися в межах однієї країни. Тепер мережі закупівель набували інтернаціональних ознак, а ланцюги поставок охоплюють економіки кількох держав, всі етапи життєвого циклу судна. Пояснення – на поверхні: кожен спеціалізується на тому, що виготовляє найкраще, та ще й використовуючи найменше ресурсів. Це означає, що досконале налаштування глобальних ланцюгів створення вартості (ГЛСВ) є важливою передумовою успіху підприємства.

Тож робимо висновок: вітчизняні корабельні мають опрацьовувати стратегії розробки ефективних систем управління глобальними ланцюгами постачання, формувати у персоналу належні фахові компетенції щодо ділових комунікацій, планування виробництва, здійснення моніторингових заходів з контролю за дотриманням партнерами високих стандартів якості впродовж виготовлення матеріалів й комплектуючих. А той, хто мріє обійтися без участі у глобалізаційних процесах, сподівається відсидітися в національних «домівках», наражається на ризик втратити або не дістатися конкурентних переваг.

Разом з тим, маємо підкреслити, потрібно вдатися до створення запобіжників, які мають захистити бізнес від ризиків та небезпек, що супроводжують інтегрування до ГЛСВ, а саме:

віддавати перевагу коротким (місцевим або транскордонним) логістичним ланцюгам;

створювати резерви стійкості для бізнес-моделей, які використовуються;

скорегувати маркетингові стратегії відповідно до очікувань іноземних споживачів;

віддавати перевагу найновішим технологіям, щоб запобігати надмірним операційним витратам;

змінити внутрішні процеси задля пристосування до нових ринків та адаптації робочої сили з усього світу до стандартів корпоративної поведінки. Не виключно, що це набуватиме особливого значення для українських корабель, яким бракуватиме робочої сили після закінчення бойових дій.

2. Регуляторна глобалізація. Як було з'ясовано, економічна глобалізація вивела господарську діяльність за межі кордонів суверенних держав, позбувшись впливу на неї їхніх законодавчих актів. Скажімо більше:

сучасні судна допомогли започаткувати освоєння просторів відкритого моря, що перебуває за межами юрисдикції прибережних країн;

відмінності щодо їх регуляторної бази були здатні завадити вільній торгівлі та руху капіталу, змушувати бізнес вдаватися до надлишкових витрат, перешкоджати проникненню на привабливі ринки та накладати обмеження на селекцію споживачів.

За відсутності «світового уряду», виникла потреба в міжнародних регуляторних актах. Їхньою розробкою опікуються міжнародні організації, які відіграють ключову роль у сприянні багатостороннім діям та розв'язанні проблеми фрагментації світу, яка може звести нанівець ефективність дії суб'єктів, долучених до глобалізаційних процесів. Йдеться про постійні об'єднання, створені на підґрунті угод, укладених для інтеграції намагань декількох країн розв'язати масштабні нагальні проблеми, до яких учасницям (чинним або потенційним) не байдуже. Як впливає з моделі, представленої на рис. 1, міжнародні організації належать до однієї з двох груп:

а) міжурядові або міждержавні. Головну функцію у їхньому створенні відіграють уряди, які ініціюють установчу ідею. Разом з зацікавленими сторонами-однодумцями вповноваженні представники за визначеною процедурою укладають міжнародний договір (статут організації) або ухвалюють установчу резолюцію. Ці документи регламентують структуру робочих органів, цілі, задачі, які з неї випливають, та напрями діяльності організації, визначаються щодо постійного або регулярного характеру її роботи, використання як основного методу узгодження спільних рішень багатосторонніх переговорів та дискусій, ухвалення рішень шляхом голосування або консенсусу;

б) неурядові організації (МНО) – постійні об'єднання національних професійних спілок, асоціацій, товариств, громадських організацій, міст, науково-дослідних установ, ЗВО, мета яких полягає у розв'язанні нагальних проблем у певній актуальній сфері. Для визнання за тією чи іншою організацією статусу МНО вона має відповідати наступним критеріям:

– бути представленою у двох, як мінімум, країнах та отримувати від них грошові кошти, потрібні для здійснення статутної діяльності;

– мати визнання бодай однієї країни або консультативний статус при міжнародних міжурядових організаціях, демонструвати високий авторитет та вплив на розвиток міжнародних відносин;

– підтверджувати свій неприбутковий статус Тобто не займатися підприємницькою діяльністю, а поточні витрати покривати коштом інших легальних джерел (членські внески, пожертви й таке інше).

В наш час у світі нараховується більш ніж 60 інституцій, які прямо або опосередковано пов'язані з морською діяльністю й суднобудівною, зокрема. Кожна з них посідає належне місце у структурі міждержавних відносин щодо блакитної економіки. А усі разом – сприймаються як важливі компоненти, без яких функціонування усієї системи в цілому навіть складно уявити. Перш за все, з огляду на глобальний характер морської проблематики.

Міжнародні інституції відіграють неоціненну роль у стимулюванні глобалізації перш за все в економічному вимірі, заохочуючи нації до співпраці, переплітаючи ланцюги створення вартості, до яких вони залучаються свідомио або мимо волі. Основну ланку складають міжнародні міжурядові організації універсального та регіонального

характеру. Серед них насамперед – Міжнародна морська організація, Конференція ООН з торгівлі та розвитку, Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО та Міжнародна організація морського супутникового зв'язку.

Не обійдемо стороною й професійні асоціації, на кшталт, Європейської ради морського обладнання, Асоціації Європейських корабельних, Асоціації корабельних та постачальників суднового обладнання Європи. Вони об'єднують інжинірингові компанії, корабельні, виробників систем, постачальників обладнання, субпідрядників, військово-морську промисловість, а також компанії та організації з морської екосистеми.

Йдеться про промислові альянси, які мають сприяти досягненню цілей континентальних політик, завдяки узгодженим діям, щільній співпраці на всіх етапах ланцюгів створення вартості. Вони виникають внаслідок добровільного об'єднання широкого кола партнерів, які репрезентують споріднені галузі, державні та приватні організації, великі, середні та малі підприємства, науково-дослідні центри, а також представників громадянського суспільства. Серед завдань, які щоденно розв'язуються:

сприяння проектуванню, будівництву, ремонту, технічному обслуговуванню та модернізації відмінних, безпечних та екологічно чистих суден, морських споруд (незалежно від їхнього прапора чи району експлуатації), продуктів й послуг з використанням найсучасніших технологій;

допомога в економічному обґрунтуванні стійких та цифровізованих суден, морського обладнання в секторах блакитної економіки;

забезпечення стійкості ланцюга постачання, заохочування інновації та конкурентоспроможність європейських корабельних на міжнародному ринку;

підтримка чесної, справедливої, взаємовигідної торгівлі в усьому світі;

співпраця з ММО та іншими регуляторними органами;

лобіювання інтересів галузі в державних, європейських та глобальних інституціях, в громадських колах з метою визнання її як стратегічно важливої та надання всебічної підтримки.

Ми не спроможні оглянути навіть з мінімальною деталізацією усі рішення, які останнім часом ухвалені у сфері регулювання економічних відносин в суднобудівній царині. Тому обмежимося констатацією принципів політичних рішень, які визначають найближче майбутнє галузі. Маємо визнати, що у своїй основі вони мають «Цілі сталого розвитку», ухвалені ООН у 2015 р. [11]. Особливо, що стосується мети 17 «Партнерства заради стійкого розвитку». Вона виходить зі взаємопов'язаності світу (глобалізації), яка зростає, і тому проголошує необхідність:

а) заохочувати та просувати ефективні державні, державно-приватні партнерства та партнерства громадянського суспільства;

б) сприяти універсальній, заснованій на правилах, відкритій, недискримінаційній і справедливій багатосторонній торговій системі в рамках Світової організації торгівлі;

в) поглибити глобальне партнерство з зацікавленими сторонами, які мобілізують та обмінюються знаннями, досвідом, технологіями та фінансовими ресурсами для підтримки досягнення цілей сталого розвитку;

г) сприяти розвитку, передачі, розповсюдженню та поширенню екологічно чистих технологій.

Цім цілям підпорядковані й концептуальні засади виникнення економічної глобалізації. Вони обертаються суворішими нормами щодо впливу на довкілля. Так, скажімо, судна, побудовані на визначену дату мають працювати без емісії забруднювальних речовин або запроваджується заборона продукування об'єктів, які використовують вичерпне паливо. Це з одного боку, а з іншого, – маємо пропозиції, які обов'язково повинні враховувати усі, хто піклується про повне відродження українського суднобудування. Наведемо найбільш значущі з тих, що нам відомі:

ухвалювання рішень на користь зменшення ваги споруди, що тягне за собою заощадження палива, налагодження контролю за температурою як відповідь на попит щодо енергоефективних суден. Так, до прикладу, компанія «Maersk» – ключовий гравець у глобальних логістичних ланцюгах поставок – зобов'язалася до 2040 р. занулити викиди вуглецю [12];

моніторинг за споживанням та скорочення відходів води й енергії на кожному етапі виробничого процесу;

закупівлі у суднобудуванні мають спиратися на стратегії ланцюга постачання, орієнтовані на сталій розвиток. Його координація, особливо щодо вибору головної силової установки відіграє вирішальну роль у створенні вартості, є визначальною для досягнення екологічної ефективності;

використовування екологічних матеріалів й придатних для вторинного перероблення, згідно з «Новим планом дій циркулярної економіки для чистішої та більш конкурентоспроможної Європи» [13]. Йдеться про застосування моделі виробництва та споживання, яка передбачає спільний ужиток, ренти, повторне використання, ремонт, відновлення та перероблення наявних матеріалів й продуктів якомога довше. В планах ЄС, наприклад, побудувати до 2050 р. кліматично нейтральну та циркулярну економіку [14]. Це мають усвідомлювати власники та менеджмент підприємств, які мріють про запрошення нашої держави до європейської «домівки».

Висновки

1. Попередні сентенції надали можливість зрозуміти природу походження та наслідки глобалізації для перспектив повоєнного відновлення вітчизняних підприємств, які разом та у взаємодії складають систему корабельної галузі в структурі вітчизняної індустрії.

2. Глобалізація знаходить прояви у двох головних економічних царинах: бізнесовій, спонукаючи власників та менеджмент шукати вигідних партнерів по усьому світові, та регуляторній, яка є результатом домовленостей про співпрацю на суходільних чи морських просторах, які перебувають за межами юрисдикції тих чи інших країн.

3. Надалі потрібно з'ясувати, як вплинуть на економічних агентів України зміни у світовому розподілі праці між ключовими гравцями міжнародного суднобудівного ринку.

Список використаної літератури

1. Trade (% of GDP). World bank group, 2023. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS>
2. The EU's response to the COVID-19 pandemic. Council of the European Union. 2024. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/coronavirus-pandemic/>
3. Нартова І.В., Коломієць Є.О. Глобалізація та її вплив на розвиток світового виробництва. Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. 2011, № 3 (48), с. 20-24.
4. US, Canada and Finland Partner to Develop Polar Icebreaker Shipbuilding. The Maritime Executive. 2024. URL: <https://maritime-executive.com/article/us-canada-and-finland-partner-to-develop-polar-icebreaker-shipbuilding>
5. Mitsubishi Shipbuilding and Nihon Shipyard Launch Joint Study for Development of an Ocean-Going LCO₂ Carrier. Mitsubishi Heavy Industries. URL: <https://www.mhi.com/news/23052201.html>
6. Шергін С. Політологічні аспекти глобалізації. *Освіта регіону: політологія, психологія, комунікації*, 2013, № 1. URL: <https://social-science.uu.edu.ua/article/998>
7. Fotopoulos T. Globalization, the reformist Left and the Anti-Globalization «Movement». *Democracy & Nature: The International Journal of Inclusive Democracy*, 2001, Vol. 7, № 2. URL: <https://www.staff.ncl.ac.uk/david.harvey/AEF806/Fotopoulos.pdf>
8. Foreign direct investment. UNCTAD, Handbook of Statistics, 2023. URL: <https://hbs.unctad.org/foreign-direct-investment/>
9. International trade in goods and services by end use. Eurostat, 2024. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_and_services_by_end_use#:~:text=grew
10. EU intermediate and final services, partner extra-EU, 2013-2023. Eurostat, 2024. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_services_statistics_by_broad_economic_categories
11. The 2030 Agenda for Sustainable Development's 17 Sustainable Development Goals (SDGs). 4 th SDG Youth Summer Camp – SDG Resource Document, 2024. URL: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2020-09/SDG%20Resource%20Document_Targets%20Overview.pdf
12. Maersk's climate commitments. Sustainability report 2023. URL: <https://www.maersk.com/sustainability/our-esg-priorities/climate-change>
13. A new circular economy action plan for a cleaner and more competitive Europe. 2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1583933814386&uri=COM:2020:98:FIN>
14. How the EU wants to achieve a circular economy by 2050. European Parliament. 2024. URL: <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20210128STO96607/how-the-eu-wants-to-achieve-a-circular-economy-by-2050#the-eu-circular-economy-action>

References

1. Trade (% of GDP). World bank group, (2023). <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS>
2. The EU's response to the COVID-19 pandemic. Council of the European Union. (2024). <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/coronavirus-pandemic/>
3. Nartova I.V., Kolomiets Ye.O. (2011) Hlobalizatsiia ta yii vplyv na rozvytok svitovoho vyrobnytstva. *Naukovyi visnyk Poltavskoho universytetu ekonomiky i torhivli*, № 3 (48), 20-24.
4. US, Canada and Finland Partner to Develop Polar Icebreaker Shipbuilding. The Maritime Executive. (2024). <https://maritime-executive.com/article/us-canada-and-finland-partner-to-develop-polar-icebreaker-shipbuilding>
5. Mitsubishi Shipbuilding and Nihon Shipyard Launch Joint Study for Development of an Ocean-Going LCO₂ Carrier. (2024). Mitsubishi Heavy Industries. <https://www.mhi.com/news/23052201.html>
6. Sherhin S. (2013). Politolohichni aspekty hlobalizatsii. *Osvita rehionu: politolohiia, psykhologhiia, komunikatsii*, № 1. <https://social-science.uu.edu.ua/article/998>
7. Fotopoulos T. (2001). Globalization, the reformist Left and the Anti-Globalization «Movement». *Democracy & Nature: The International Journal of Inclusive Democracy*, Vol. 7, № 2. <https://www.staff.ncl.ac.uk/david.harvey/AEF806/Fotopoulos.pdf>
8. Foreign direct investment. UNCTAD (2023). Handbook of Statistics. <https://hbs.unctad.org/foreign-direct-investment/>
9. International trade in goods and services by end use. Eurostat. (2024). https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_and_services_by_end_use#:~:text=grew

10. EU intermediate and final services, partner extra-EU, 2013-2023. Eurostat, (2024). https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_services_statistics_by_broad_economic_categories
11. The 2030 Agenda for Sustainable Development's 17 Sustainable Development Goals (SDGs). 4 th SDG Youth Summer Camp – SDG Resource Document. (2024). https://sdgs.un.org/sites/default/files/2020-09/SDG%20Resource%20Document_Targets%20Overview.pdf
12. Maersk's climate commitments. Sustainability report. (2023). <https://www.maersk.com/sustainability/our-esg-priorities/climate-change>
13. A new circular economy action plan for a cleaner and more competitive Europe. (2020). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1583933814386&uri=COM:2020:98:FIN>
14. How the EU wants to achieve a circular economy by 2050 European Parliament. (2024). <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20210128STO96607/how-the-eu-wants-to-achieve-a-circular-economy-by-2050#the-eu-circular-economy-action>