

Розділ 1

УПРАВЛІННЯ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ

УДК: 339.9

Добош В.Д.

студентка 1-го курсу медичного факультету
Ужгородського національного університету
e-mail: valeria.dobosh@icloud.com

Добош В.Д.

студент 5-го курсу економічного факультету
Ужгородського національного університету
e-mail: appgrade2302@icloud.com

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТА ТРАНСПОРТУВАННЯ

Існує значний взаємозв'язок між глобалізацією та транспортуванням. Залежність цих явищ одне від одного можна побачити з результатів функціонування їх елементів. Кожен елемент може виступати як в ролі фактору впливу так і в ролі об'єкта, на який здійснюється вплив. На сьогоднішній день тенденції, які зумовлені цими взаємозв'язками й визначають майбутнє суспільства. Збільшення об'ємів міжнародної торгівлі, інтенсивність міграції трудових ресурсів, пришвидшення технічного прогресу є частиною цих тенденцій. Зрозумівши природу цих зв'язків, ми зможемо в майбутньому передбачити вектор руху суспільства та впливати на нього. Розвиток глобалізації та транспортування матиме величезний вплив на добробут населення та стан світової економіки.

Ключові слова: глобалізація, транспортування, взаємозв'язок, вплив, міжнародна торгівля, міграція, потік.

Постановка проблеми. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається тенденція глобалізації. Вивчення процесів глобалізації є особливо актуальним в умовах цифрової трансформації.

Аналіз основних досліджень та публікацій. Міжнародний Валютний Фонд тлумачить глобалізацію як процес збільшення вільних потоків ідей, людей, товарів, послуг і капіталу, що призводить до інтеграції економік і суспільств [4]. Роберт Морріс визначає глобалізацію як процес інтеграції національних і місцевих ринків в єдиний глобальний ринок [13, с. 2]. Конгрес Профспілок заявив, що глобалізація означає швидке зростання частки економічної діяльності, що відбувається поза національними кордонами. Це виходить за межі міжнародної торгівлі товарами та включає спосіб виробництва цих товарів, надання та продаж послуг і рух капіталу [3].

Формулювання цілей статті. Метою роботи є визначення взаємозв'язку між транспортуванням та глобалізацією. Для досягнення даної мети ми розглянемо взаємозв'язок між глобалізацією та транспортуванням з двох аспектів: вплив транспортування на глобалізацію та вплив глобалізації на транспортування. Варто зазначити, що відмінність між цими точками зору значна, оскільки в першому випадку транспортування являється одним з елементів глобалізації або ж чинником, який на неї впливає, а в другому випадку з'являється протилежний зв'язок, тобто транспортування є об'єктом впливу, а глобалізація є чинником впливу.

Опис основного матеріалу дослідження. Відповідно до всіх визначень ми можемо зрозуміти, що глобалізація - це процес, який передбачає економічну та інші види діяльності, що спрямовані на стирання бар'єрів між країнами та утворенню глобального ринку. Ми можемо сказати, що глобалізація - це вільний потік товарів, послуг, людей, технологій та капіталів. Як ми знаємо, потік - це рух речей, з чого ми можемо зробити висновок, що між глобалізацією та транспортуванням існує зв'язок. Транспортування - це процес переміщення об'єкту з точки а в точку б. Проте ми

неможемо говорити про транспортування як тільки про процес, ми будемо також згадувати це поняття у вигляді системи, яка включає в себе транспортні засоби та транспортну інфраструктуру.

Розпочнемо з першої ситуації: вплив транспортування на глобалізацію. В даному випадку ми проаналізуємо, на які аспекти глобалізації впливає транспорт та результати його впливу. Транспортування є „бустером” для глобалізації оскільки воно прямо впливає на міжнародну торгівлю та міграцію трудових ресурсів, які є елементами глобалізації. Розвиток транспортування пришвидшив та збільшив як міжнародну торгівлю, так і міграцію населення.

По-перше, транспорт є сполучником, який з'єднує структурні частини компаній, компанії та їх партнерів, які беруть участь на тих чи інших стадіях життєвого циклу продукту, міжнародні ринки та всіх суб'єктів торгівельних відносин. Варто зазначити, що протягом останніх років міжнародна торгівля збільшилась в декілька десятків разів. Щоб в цьому переконатися, пропонуємо оглянути статистичні дані обсягів імпорту та експорту та обрахувати їх приріст [9] (табл. 1).

Таблиця 1

Світовий експорт та імпорт

Рік	Об'єм експорту (млн.дол.США)	Щорічний приріст (%)	Об'єм імпорту (млн. дол. США)	Щорічний приріст (%)
1995	5065113,324	-	4960258,044	-
1996	5387517,991	6,365	5318581,735	7,224
1997	5995042,359	11,277	5861786,298	10,213
1998	6313576,820	5,313	6294177,492	7,376
1999	6657042,970	5,440	6813343,244	8,248
2000	7441228,472	11,780	7624098,585	11,900
2001	7448130,563	0,093	7653766,131	0,389
2002	7589374,504	1,896	7854497,379	2,623
2003	7781899,855	2,537	8185416,666	4,213
2004	8491473,819	9,118	8898797,786	8,715
2005	9000484,834	5,994	9499954,363	6,755
2006	9788337,872	8,753	10267803,024	8,083
2007	10424861,137	6,503	10834268,664	5,517
2008	10638572,176	2,050	10862886,048	0,264
2009	9485057,932	-10,843	9639070,321	-11,266
2010	10582542,594	11,571	10729412,782	11,312
2011	11266228,651	6,461	11344172,227	5,730
2012	11578451,880	2,771	11461972,519	1,038
2013	11872956,942	2,544	11708921,209	2,155
2014	12380299,212	4,273	12226840,861	4,423
2015	12929781,991	4,438	12863141,999	5,204
2016	13261842,962	2,568	13269525,240	3,159
2017	13922098,540	4,979	13930518,874	4,981
2018	14428977,728	3,641	14441430,463	3,668

Продовження таблиці 1

2019	14690326,674	1,811	14777021,933	2,324
2020	13329974,695	-9,260	13532702,550	-8,421
2021	14486711,460	8,678	14829588,790	9,583

Ознайомившись з даними від Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (ОЕСД), ми можемо зробити такі висновки, що у 2021 експорт виріс на 186,01% порівнюючи з 1995 роком, обсяги ж імпорту виросли на 198,97%. За весь період середній щорічний приріст експорту становить 4,26%, імпорту дорівнює 4,439%. Звичайно, щорічний приріст цих показників може й набувати від'ємного значення як це відбувалося в 2009 та 2020 в результаті глобальної фінансової кризи 2008 та глобальної кризи 2020 спричиненої Covid-19.

Хоч обсяги торгівлі значні, проте варто пам'ятати про значення транспортування в ній. Візьмемо до прикладу перекриття Суецького каналу у 2021 році, коли бортове судно Ever Green сіло на міліну. Відповідно до BBC результати інциденту такі: «Дані Lloyd's List показали, що корабель, що застряг на міліні, затримував торгівлю на водному шляху приблизно на 9,6 мільярдів доларів щодня. Це дорівнює 400 мільйонам доларів і 3,3 мільйонам тонн вантажу на годину, або 6,7 мільйона доларів за хвилину. Дивлячись на ширшу картину, німецька страхова компанія Allianz у п'ятницю заявила, що її аналіз показує, що блокування може коштувати глобальній торгівлі від 6 до 10 мільярдів доларів на тиждень і зменшити річне зростання торгівлі на 0,2–0,4 %. Судноплавний брокер Braemar АСМ повідомив Wall Street Journal, що вартість оренди деяких суден для доставки вантажів до та з Азії та Близького Сходу підскочила на 47% до 2,2 мільйона доларів».[15] Ще одним з результатів зупинки каналу стали затримки товарів на більше ніж 7 днів, що сповільнило темпи виробництва та кількість продаж компаній. Зупинка хоч одного з елементів транспортування має величезний вплив на міжнародну торгівлю та глобалізацію.

По-друге, якщо ми говоримо про міжнародну торгівлю, то варто зазначити, що одним з показників глобалізації є кількість міжнародних компаній, тобто компаній елементи постачання, виробництва або дистрибуції яких знаходяться в різних країнах. Відповідно до даних на 2018 рік у світі налічується близько 60 000 транснаціональних корпорацій, які контролюють понад 500 000 дочірніх компаній. Вони відповідають за половину міжнародної торгівлі [14]. Завдяки якісному та своєчасному транспортуванню компанії сьогодні мають можливість обирати місце розташування своїх виробничих структур відповідно до своїх потреб та можливостей. Кожна міжнародна компанія має доступ до більше як одного ринку збуту. Візьмемо до прикладу американську компанію Kellogg's, яка виробляє продукти харчування. Основний офіс компанії знаходиться в місці її заснування в США, проте її виробничі потужності розташовані в 20 країнах світу, а товар даної компанії можна знайти на ринках понад 180 країн [11].

Глобальні та транснаціональні корпорації зосереджують свою діяльність у високорозвинених країнах. У результаті зростання економічної потужності цих корпорацій за останні роки та зростання економічного потенціалу високорозвинених держав у світовій економіці сформувалися три домінуючі економічні центри, які розташовані в трьох зонах світу: Північній Америці, Європі та Східній Азії (Японія, Сінгапур, Гонконг, Тайвань, Південна Корея та Китай). Ці центри утворюють вершину трикутника, що охоплює найбільші економічні сили сучасного світу, і широко відомі як Тріада. Країни Тріади є головним джерелом технічного прогресу, створення нових технологій і виробництва нових товарів. У цих країнах зосереджено не лише виробництво, а й споживання товарів із високим ступенем обробки. Це означає, що існує значна концентрація потреб у транспортуванні та їх задоволення у формі перевезення людей і вантажів у межах певного географічного регіону [10, с. 3].

На сьогоднішній день щоб кінцевий споживач отримав свою готову продукцію, компанія повинна задіяти як мінімум один логістичний ланцюг: виробник - споживач. Даний логістичний ланцюг є найпростішим, проте сьогодні такі ланцюги зустрічаються доволі рідко оскільки не кожен виробник здатен розташувати виробництво біля джерела сировини та напряму без посередників продавати свій товар. Ускладнення логістичного ланцюга зумовлює ріст відстані між його елементами, тобто збільшується транспортування тих чи інших товарів та їх складових. Кожна компанія сьогодні прагне зменшити собівартість продукції за рахунок багатьох чинників і транспортування є одним з них, проте вводячи зміну в один фактор вона впливає на інший і в даному випадку варто розставляти

пріоритетність факторів та шукати оптимальний варіант. Розташували фабрику в країні, де робоча сила дешевша або джерело сировини знаходиться ближче, не слід забувати, що відстань транспортування до кінцевого споживача зміниться також і витрати на цю операцію також зміняться. Міжнародні компанії отримали змогу виробляти та продавати свою продукцію в різних куточках світу, так скажемо, безупинно завдяки розташуванню в різних годинних поясах.

Компанії мають можливість звернутися до міжнародних логістичних компаній, які нададуть всі необхідні послуги для міжнародного транспортування. Ці компанії сприяють подоланню всіх бар'єрів входу на нові ринки для міжнародного бізнесу. Ланцюг поставок — це мережа об'єктів і варіантів розподілу, яка виконує функції закупівлі матеріалів, перетворення цих матеріалів у проміжну та готову продукцію та розповсюдження цих готових продуктів клієнтам.

По-третє, транспортування вплинуло на міжнародну торгівлю, що дало поштовх для змін у потребах споживачів. Сьогоднішній споживач маючи великий вибір, прагне від компанії не тільки товар, а й якісний сервіс, який компанія надає при продажі товарів. Споживач хоче отримати свій товар у відповідній якості та кількості в правильний час, правильному місці та за оптимальну ціну. Покращивши рівень транспортування, компанії збільшили вимоги споживачів до себе. Проте отримали можливість покращувати свій асортимент, виходити на інші ринки та за рахунок цього збільшити кількість своїх клієнтів та об'єми торгівлі.

Оскільки транспортування товарів дозволило постачати продукцію на інші ринки, то й змінилась конкуренція на цих ринках. Якісне та своєчасне транспортування стало елементом конкурентоспроможності міжнародних компаній на ринку подібних товарів. Розгалуження виробничих потужностей ближче до джерела сировини чи ринку збуту, дало змогу скоротити собівартість продукції й збільшити рівень конкурентоспроможності компанії.

По-четверте, розгалуження транспортних систем та покращення швидкості та якості транспорту дала поштовх в міграції трудових ресурсів. Проживаючи в одній країні люди їздять на роботу в іншу. Наприклад на сьогоднішній день, щоб подолати відстань 80 км між Братиславою і Віднем, вам потрібно потратити 1 годину 40 хвилин. Використовуючи дану можливість, зменшується рівень безробіття та покращується благоустрій народу. Також не варто забувати про сільські місцевості, де сьогодні існує тенденція до постійної робочої міграції. Все більша кількість людей, які працюють у великих містах прагнуть проживати поза межами цих міст, вони часто обирають околиці або сільські місцевості, які розташовані поряд. Розвиток транспортної інфраструктури таких місцевостей збільшить притік робочої сили, покращить демографічну ситуацію місцевості та створить нові можливості для бізнесу, оскільки збільшення населення гарантує збільшенню попиту.

Останнє на що хотілося б звернути увагу з точки впливу транспорту на глобалізацію - це покращення відносин між державами. Транспортування тих чи інших товарів між державами - це зазвичай вигідно для обох сторін. Кожна сторона прагне покращити своє становище й забезпечити свої потреби за оптимальну вартість. Сьогодні розвиток транспортної системи дає змогу вести справи не тільки між сусідніми країнами, а й країнами різних континентів. Прикладом таких відносин є MERCOSUR – Egypt Free Trade Agreement. Морська торгівля між Єгиптом та країнами Південної Америки сприяла до зняття бар'єрів та покращення торгівельних відносин між ними. Єгипетський експорт до країн MERCOSUR зріс на 115 % після того, як угода набула чинності в 2017 році, за словами помічника міністра торгівлі та промисловості з економічних питань і керівника сектору зовнішньої торгівлі та торгових угод Ібрагіма Ель-Сігіні. Вартість єгипетського експорту до країн MERCOSUR склала 396 мільйонів доларів у 2020 році порівняно зі 184 мільйонами доларів у 2017 році [1].

Розглянувши перший аспект, можемо перейти до другого співвідношення: вплив глобалізації на транспортування. В даному випадку як ми вже згадували ми будемо розглядати транспортування не тільки як процес руху, а й як систему елементів, які забезпечують цей процес.

Перш за все, потрібно сказати, що глобалізація вплинула на розвиток технологій, які використовуються в транспортних засобах та при побудові транспортної інфраструктури. Технології дали можливість збільшити потужність та швидкість транспортних засобів. За даними преси Train World, деякі потяги в 19 столітті могли розвивати швидкість 60 км/год, сьогодні найшвидший потяг може розвивати швидкість до 574,8 км/год [6]. Швидкість залізничного транспорту виросла майже в 10 разів, що дозволяє долати набагато більші відстані й транспортувати товари в різні куточки світу. Також покращились умови транспортування, ще в минулому столітті ніхто не наважувався транспортувати молочні продукти на більше як 200 км від виробництва, проте завдяки вантажівкам з

рефрежираторами продаж продуктів, що швидко псуються, став можливий на відстані декількох сотень кілометрів від місця їх виробництва.

По-друге, глобалізація вплинула на розгалуження та стан транспортної інфраструктури. Щодня країни витрачають значні кошти для покращення своєї інфраструктури. Візьмем до прикладу Сполучене Королівство, у 2000 році вони витратили на внутрішню транспортну інфраструктуру 237,5 USD на одного жителя, у 2019 році - 419,1 USD, приріст становить 76,46% [8]. І загальна довжина доріг Сполученого Королівства з 2010 по 2018 рік збільшилась на 0,74% або на 3060 км, що для країни з площею 242,495 кілометрів квадратних є доволі хорошим показником. Відповідно до дослідженням MetalBallStudios сьогодні у світі майже 40 мільйонів миль доріг [12]. Всі ці дані свідчать про розвиток транспортної інфраструктури.

По-третє, глобалізація спричинила до росту попиту, що зумовило зміну моделей транспортування. Майже половина всієї світової торгівлі відбувається між місцями, віддаленими понад 3000 км. Через таке географічне розташування, міжнародні вантажні перевезення залучають специфічні моделі транспорту. В результаті цього, транспортні ланцюги повинні бути підлаштовані для обслуговування цих потоків, що включає в себе залучення інтермодальних видів транспорту та розташування терміналів у стратегічних місцях. На сьогоднішній день біля 90% міжнародної вантажної торгівлі здійснюється морським транспортом. Згідно з статистикою США у 2021 році міжнародна вантажна торгівля водним транспортом становила 68,48% від загального обсягу всіх перевезень [17].

Одним з поштовхів до збільшення обсягів перевезення морським транспортом стала контейнеризація, яка почалася з 1950-х. Використання контейнерів допомогло зменшити витрати на транспортування. Вартість навантаження в 1956 році становила \$5,86 за тонну. Ручна праця, час навантаження та розвантаження, втрати товару через крадіжки та інші збитки склали приблизно 75%. Ціна вантажних перевезень знизилася до \$0,16 за тонну. [5] Оскільки всі контейнери мають стандартні розміри їх використання спростило пакування та допоміжні операції при транспортуванні. Відповідно до UNCTAD світова контейнерна торгівля зросла більш ніж у 3 рази з 1996 р. (рис. 1) [16, с. 12].

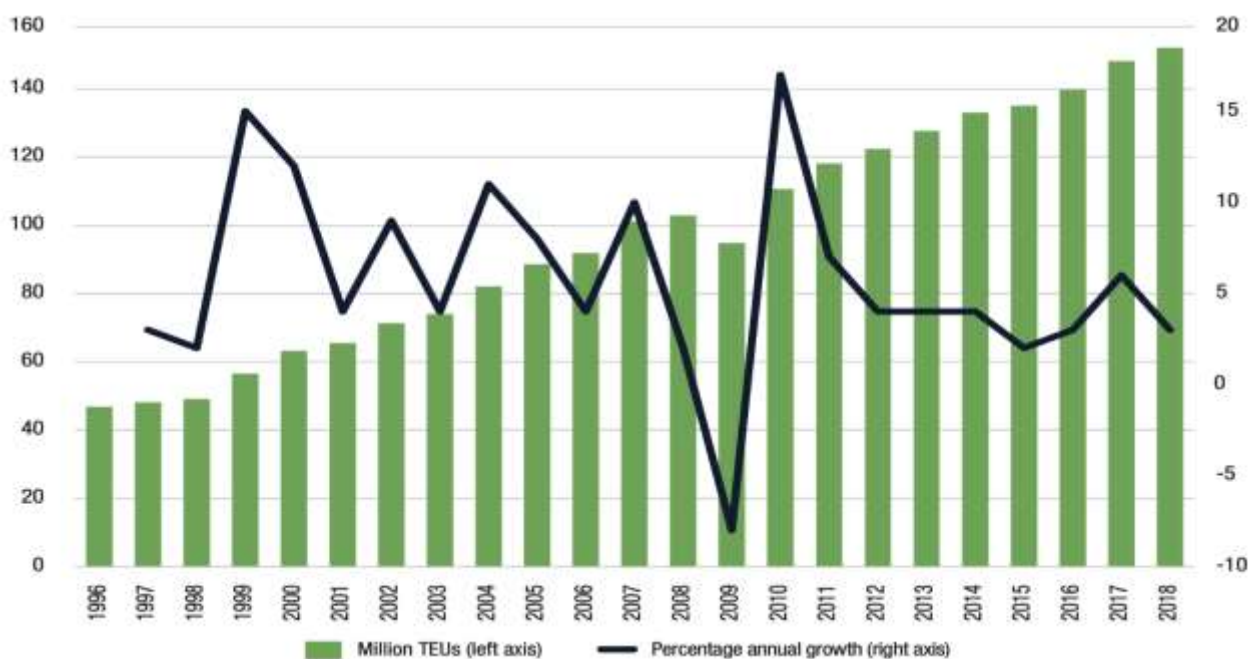


Рисунок 1
Глобальна контейнерна торгівля (1996-2018)

По-четверте, глобалізація вплинула на умови транспортування. У 1936 році виникають перші Інкотермс. ІСС стверджує, що правила Інкотермс є основними світовими умовами торгівлі товарами. Незалежно від того, чи компанія подає замовлення на купівлю, чи пакує або маркує відправлення для вантажних перевезень або готує сертифікат про походження в порті, правила Інкотермс існують, щоб керувати та організовувати всі ці процеси. Правила Інкотермс містять конкретні вказівки щодо щоденних процесів, які

відбуваються під час глобального імпорту та експорту. [7] Кожні десять років вони переглядаються і змінюються відповідно до потреб та трендів. На сьогоднішній день діють Інкотермс 2020, які містять 11 основних інкотермсів. Результатом введення інкотермсів є стандартизування умов транспортування. Звичайно, застосування інкотермсів не є обов'язковим проте для уникнення непорозумінь з іншими суб'єктами економічної діяльності вони рекомендуються для використання. Також до умов транспортування можемо віднести законодавчу базу, яка обмежує використання певних видів транспорту або створює напрямок розвитку транспортування. До такої законодавчої бази можемо віднести Стандарти викидів CO₂, запропоновані Європейською Комісією. Відповідно до акту з 2035 року нові автомобілі та фургони на ринку ЄС мають бути транспортними засобами з нульовим рівнем викидів [2]. Як ми бачимо даний акт дія не на одну країну, а на всіх членів Європейського Союзу і одна з його цілей це створення напрямку розвитку транспортної індустрії. Подібні законодавчі акти й створюють глобальні тенденції.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Залежність між явищами глобалізації та транспортуванням дійсно значна. Вона проявляється в багатьох факторах, проте не всі ці взаємозв'язки є прямолінійними і тому варто простежувати весь ланцюжок зв'язку. Як нами було стверджено взаємозв'язок глобалізації та транспортування варто розглядати з двох аспектів, оскільки від вибору явища, яке буде фактором впливу, залежить результат.

Ми визначили, що вплив транспортування на глобалізацію проявляється в таких явищах як:

- міжнародна торгівля, а саме її обсяг та інтенсивність;
- інтернаціональні компанії, їх кількість, їх структура та розміщення структурних одиниць, взаємозв'язки з іншими суб'єктами торгових відносин, асортимент продукції та конкурентоспроможність;
- зміна потреб споживачів, а саме прагнення якісного та своєчасного сервісу на ринку подібних товарів;
- зміна ринку праці, а саме кількість працівників, місце роботи яких знаходиться поза межами місця їх проживання, міграція робочої сили в розвинуті країни;
- розвитку міжкраїнних відносин, а саме кількість укладених міжнародних договорів та зміна обсягів торгівлі.

А вплив глобалізації на транспортування можна спостерігати в:

- технічному розвитку транспорту та транспортної інфраструктури, можливостях які він створює;
- зміні моделей транспортування, а саме розподіл товарних потоків між різними видами транспорту;
- стандартизації, а саме контейнеризація, введення інкотермсів;
- законодавчій базі, яка визначає створює певні обмеження та направляє розвиток транспортування взаємності від потреб суспільства.

Взаємозв'язок цих двох явищ відіграє значну роль в розвитку людства та спонукає нас ретельніше стежити за тенденціями та різними чинниками, щоб в необхідний момент зрозуміти напрямок нашого руху та чітко бачити, який можливий результат ми отримаємо при зміні тих чи інших факторів. Хоча залежність транспортування і глобалізації один від одного інколи має негативні наслідки, проте позитивний ефект більш значний.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Egypt's exports to Mercosur countries rise by 115% in 4 years. EgyptToday. 2021. URL: <https://www.egypttoday.com/Article/3/107452/Egypt-s-exports-to-Mercosur-countries-rise-by-115-in>.
2. Fit for 55: why the EU is toughening CO₂ emission standards for cars and vans. European Council. 2022. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/>.
3. Globalisation briefing Trades Union Congress. 2001. URL: <https://www.tuc.org.uk/research-analysis/reports/globalisation-briefing>.
4. Globalization: A Framework for IMF Involvement. International Monetary Fund. 2002. URL: <https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2002/031502.htm>. (дата звернення 06.01.2023)
5. GmbH L. C. How did shipping containers change globalization? GmbH. LOTUS Containers. 2022. URL: <https://www.lotus-containers.com/en/blog/news/how-did-shipping-containers-change-globalization/>.
6. History of the belgian railways. Train World. URL: <https://www.trainworld.be/en/collections/history-of-the-belgian-railways/1-the-early-days-1830-1835>.
7. Incoterms® 2020 International Chamber of Commerce. 2020. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>.

8. Indicators : Transport infrastructure Organisation for Economic Co-operation and Development. 2022. URL: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=73638>.
9. International trade - Trade in goods and services - OECD Data Organisation for Economic Co-operation and Development. 2022. URL: <https://data.oecd.org/trade/trade-in-goods-and-services.htm>.
10. Koźlak A. Transport as a factor and subject of Globalization 2008. URL: <https://www.logistickymonitor.sk/images/prispevky/kozlak-aleksandra.pdf>.
11. Manufacturing Locations - Kellogg Company 2022. URL: <https://investor.kelloggs.com/ir-home/manufacturing-locations/default.aspx>.
12. Miller M. T. See How Big Road Networks Are All Around the World Miller. Nerdist. 2022. URL: <https://nerdist.com/article/road-networks-size-comparison-countries-all-over-world-video/>.
13. Morris R.L. Trade Unions and Globalization Robert Morris. Trinidad and Tobago. 2002. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-port_of_spain/documents/publication/wcms_224178.pdf.
14. Multinational Corporations World Atlas of Global Issues. 2018. URL: <https://espace-mondial-atlas.sciencespo.fr/en/topic-strategies-of-transnational-actors/article-3A11-EN-multinational-corporations.html>.
15. Russon M. B. The cost of the Suez Canal blockage Mary-Ann Russon. BBC News. 2021. URL: <https://www.bbc.com/news/business-56559073>.
16. Sirimanne S. N. The review of maritime transport 2019 S. N. Sirimanne, J. Hoffmann. United Nations Publications. 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf.
17. U.S.-International Freight Trade by Transportation Mode Bureau of Transportation Statistics. 2022. URL: <https://www.bts.gov/browse-statistical-products-and-data/freight-facts-and-figures/us-international-freight-trade>.

REFERENCES

1. Egypt's exports to Mercosur countries rise by 115% in 4 years. (2021). EgyptToday. Retrieved from: <https://www.egypttoday.com/Article/3/107452/Egypt-s-exports-to-Mercosur-countries-rise-by-115-in>. [in English].
2. European Council. Fit for 55: why the EU is tightening CO2 emission standards for cars and vans. (2022). Retrieved from: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/>. [in English].
3. Trades Union Congress. Globalization briefing. (2001). Retrieved from: <https://www.tuc.org.uk/research-analysis/reports/globalisation-briefing>. [in English].
4. Globalization: A Framework for IMF Involvement. International Monetary Fund. (2002). Retrieved from: <https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2002/031502.htm>. [in English].
5. GmbH L. C. How did shipping containers change globalization? (2022). GmbH. LOTUS Containers. Retrieved from: <https://www.lotus-containers.com/en/blog/news/how-did-shipping-containers-change-globalization/>. [in English].
6. Train World. History of the Belgian railways. Retrieved from: <https://www.trainworld.be/en/collections/history-of-the-belgian-railways/1-the-early-days-1830-1835>. [in English].
7. International Chamber of Commerce. Incoterms® 2020. (2020). Retrieved from: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>. [in English].
8. Organization for Economic Co-operation and Development. Indicators: Transport infrastructure. (2022). Retrieved from: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=73638>. [in English].
9. International trade - Trade in goods and services - OECD Data. Organization for Economic Co-operation and Development. (2022). Retrieved from: <https://data.oecd.org/trade/trade-in-goods-and-services.htm>. [in English].
10. Koźlak A. Transport as a factor and subject of Globalization. (2008). Retrieved from: <https://www.logistickymonitor.sk/images/prispevky/kozlak-aleksandra.pdf>. [in English].
11. Manufacturing Locations - Kellogg Company (2022). Retrieved from: <https://investor.kelloggs.com/ir-home/manufacturing-locations/default.aspx>. [in English].
12. Miller M. T. See How Big Road Networks Are All Around the World . Miller. Nerdist. (2022). URL: <https://nerdist.com/article/road-networks-size-comparison-countries-all-over-world-video/>. [in English].
13. Morris R.L. Trade Unions and Globalization . Robert Morris. Trinidad and Tobago. (2002). Retrieved from: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-port_of_spain/documents/publication/wcms_224178.pdf. [in English].
14. Multinational Corporations . World Atlas of Global Issues. (2018). Retrieved from: <https://espace-mondial-atlas.sciencespo.fr/en/topic-strategies-of-transnational-actors/article-3A11-EN-multinational-corporations.html>. [in English].
15. Russon M. B. The cost of the Suez Canal blockage . Mary-Ann Russon. BBC News. (2021). Retrieved from: <https://www.bbc.com/news/business-56559073>. [in English].
16. Sirimanne S. N. The review of maritime transport 2019. (2020). United Nations Publications. Retrieved from: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf. [in English].
17. Bureau of Transportation Statistics. U.S.-International Freight Trade by Transportation Mode. (2022). Retrieved from: <https://www.bts.gov/browse-statistical-products-and-data/freight-facts-and-figures/us-international-freight-trade>. [in English].