

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ ЯК ОБ'ЄКТА ІНВЕСТУВАННЯ

FEATURES OF MARINE PORTS DEVELOPMENT IN UKRAINE AS A INVESTMENT OBJECTIVE

У статті зазначено, що, незважаючи на складний інвестиційний клімат, в Україні реалізуються інфраструктурні інвестиційні проекти, залучаються державні кошти, які спрямовані на розвиток діяльності портів. Визначено недоліки, які гальмують процес розвитку портової галузі, а саме механізми управління. Доведено, що діяльність морського портового господарства України має бути забезпечена чіткою та виваженою інвестиційною стратегією для формування взаємовигідних умов участі держави та приватного бізнесу в спільних інвестиційних проектах.

Ключові слова: вантажообіг, інвестиції, інвестиційні проекти, морські торговельні порти, потенціал, прибуток, стратегія.

В статье указано, что, несмотря на сложный инвестиционный климат, в Украине реализуются инфраструктурные инвестиционные проекты, привлекаются государственные средства, направленные на развитие деятельности портов. Определены недостатки, которые тормозят процесс развития портовой отрасли, а именно механизмы управления. Доказано, что дея-

тельность морского портового хозяйства Украины должна быть обеспечена четкой и взвешенной инвестиционной стратегией для формирования взаимовыгодных условий участия государства и частного бизнеса в совместных инвестиционных проектах.

Ключевые слова: грузооборот, инвестиции, инвестиционные проекты, морские торговые порты, потенциал, прибыль, стратегия.

The article states that in spite of the complex investment climate, Ukraine implements infrastructure investment projects, attracts state funds aimed at developing ports. The deficiencies that hamper the development of the port industry, namely, the control mechanisms, are identified. It is proved that the activity of the sea port economy of Ukraine should be ensured by a clear and balanced investment strategy for the formation of mutually beneficial conditions for participation of the state and private business in joint investment projects.

Key words: cargo turnover, investments, investment projects, sea trading ports, potential, profit, strategy.

УДК 656.615

Ліпський В.В.

здобувач відділу макроекономіки та державного управління
Причорноморського науково-дослідного інституту економіки та інновацій,
м. Одеса

Постановка проблеми. Сьогодні зв'язуючою ланкою між сушею та морем є морські порти України, які стають сукупністю промислових та торгових центрів і беруть участь у процесі перерозподілу вантажів. Погодимось з авторами [1], що «... однією із важливих реформ у портовій галузі за останні роки стало розмежування адміністративних та господарських функцій морських портів. Це можна вважати важливим кроком для того, щоб зробити порти територіями з високим рівнем підприємницької активності, де працюють підприємства різних форм власності». Дуже важливим для економічного зростання України є структуризація та систематизація внутрішнього та зовнішнього інвестиційного ринку. Мета інвестицій для розвитку морських портів – це створення прибутку та підвищення конкурентоспроможності країни у цілому. У даній статті розглядатимуться особливості розвитку морських портів України як об'єкта інвестування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед праць, в яких аналізуються інвестиційна стратегія та її роль у розвитку морських портів, а також розглядаються джерела фінансування інвестицій на підприємствах морського транспорту, можна виділити роботи О. Гиріної, А. Кіф'яка, М. Гладич. Аналіз вантажообігу морських портів України для визначення ефективності діяльності державних та приватних стивідорних компаній у різні роки проводився вітчизняними

авторами О. Бойко, В. Власовою, А. Дем'янченко, В. Щербиною. Щодо останніх публікацій із приводу інвестування та договору концесії, то можна відзначити роботи О. Дзера, Ю. Жорнокуй та ін., також деякі роботи присвячено визначенню економічних та правових механізмів державно-приватного партнерства (В. Гурнак, М. Дергаусов та ін.). Втім, указані дослідження не були предметно присвячені процесу інвестування у портову галузь України.

Постановка завдання. Метою статті є визначення особливостей розвитку морських портів України як об'єкта інвестування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Державна монополія – це не нова тема для України, але особливої актуальності вона потребує під час кризи та недофінансування. Сьогодні питання власності та інституційних змін у галузях, які знаходилися виключно у власності держави (морський транспорт), є першочерговими, бо без чіткого закріплення відповідних прав і обов'язків, без пошуку форм фінансування (інвестицій) великих проектів ефективно розвивати портову галузь не вийде. Україна, як і раніше, сьогодні має низьку перевагу, а саме: вигідне географічне розташування морських портів, наявність потужностей із обробки вантажів, наявність висококваліфікованих спеціалістів, високий експортний потенціал вантажів, реальні перспективи щодо залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі тощо.

Галузь має найпотужніший потенціал серед провідних країн світу: 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік; 5 тис. галузевих суб'єктів господарювання; 100 тис. моряків – громадян України; одне робоче місце в галузі стимулює створення 4–5 робочих місць у суміжних галузях; 13 континентальних морських портів; 262 млн. т пропускної здатності на рік; 25 тис. працівників [2].

На Чорноморському та Азовському узбережжях із 2016 р. функціонують 13 морських портів, підпорядкованих Адміністрації морських портів України (АМПУ), які у цілому забезпечують перевалку близько 40% вантажів Чорноморського регіону, їхня сумарна потужність дорівнює 180 млн. т. Зауважимо, що в 2013 р. Україна володіла 18 морськими портами. Тобто в країні існує портовий комплекс, здатний переробити до 230 млн. т вантажів на рік. На території морських портів функціонують приватні та державні підприємства портової діяльності, які здійснюють навантажувально-розвантажувальні роботи, зберігання вантажів та інші портові послуги [3].

Сучасний потенціал морських портів України наведено в табл. 1.

Обсяг перевезених вантажів та кількість перевезених пасажирів морським транспортом за 2010–2017 рр. наведено в табл. 2.

З табл. 2 можна побачити, що практично з кожним роком як обсяги перевезених вантажів, так і кількість перевезених пасажирів скорочується. Особливо це відчувається з 2014 р., і пов'язано це передусім із утратою АР Крим та військовими діями на сході України.

За даними АМПУ [3], «...за останні п'ять років вантажообіг морських портів знизився на 12,7%. Морські порти переважно працюють з експортними вантажами. З кожним роком обсяги транзитних вантажів через морські порти зменшуються. За останні п'ять років транзит через морські порти знизився на 70,8%. Зменшується частка транзиту російських вантажів. Частина вантажів із Китаю потрапляє в Україну не безпосередньо, а через порти Гданськ і Гамбург, незважаючи на велику різницю у довжині маршруту. Причина в тому, що митні процедури в українських портах значно більше забюрократизовані, ніж на сухопутних кордонах. Але необхідно підкреслити, що з вересня 2015 р. в портах України розпочато роботу з дерегуляції бізнесу – впровадження нових, спрощених схем контролю та оформлення суден і вантажів, що усувають чинник корупції і знижують витрати судно- і вантажовласників».

Динаміку вантажообігу морськими портами України наведено в табл. 3.

З таблиці 3 можна побачити, що в деякі роки обсяги імпорту збільшуються, далі знов зменшуються, а потім знову збільшуються. Щодо обсягів

експорту, то можна констатувати повільне зменшення обсягів. Усе це свідчить про неопозитивні тенденції в економіці країни. Зростання відбулося, але таке зростання не може бути довготривалим, бо в умовах політичної дестабілізації економіка країни падає, що й підтвердили показники 2016 р. «У кризові періоди найбільш чутливим і важливим у логістиці транспортування товарів є вартість транспортування, тому пріоритет віддається морським перевезенням як найдешевшим видам перевезень, що й призвело до часткової переорієнтації експортного вантажопотоку України до морських портів. Основна причина зменшення транзиту в 2014–2016 рр. – це надмірна бюрократизація в українських портах, тоді як закордонні порти-конкуренти збільшують вантажопотік за рахунок спрощення процедур, зниження портових зборів, поліпшення інфраструктури і залучення інвесторів» [6].

Зменшення перевезень транзитних російських вантажів відбулося за рахунок ексклюзивних залізничних тарифів у Росії, які побудовані так, щоб було вигідно везти їх у російські порти. За останні роки в українські порти потрапляв той транзит, який не могли переробити російські порти. Зі збільшенням пропускної спроможності Тамані і Новоросійська наша частина буде все більше скорочуватися. Тому за високих тарифів портові послуги повинні бути якісними та різноманітними [2].

На першочергових проблемах українських портів акцентовано увагу в проекті «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р.» (на коротко-, середньо-, довгострокову перспективу), зокрема визначено пріоритетні напрями: розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі, забезпечення конкурентоздатної логістики та поліпшення сервісу в морських портах, оптимізація системи управління в галузі морських портів [7].

До питань, що потребують нагального вирішення для підвищення ефективності функціонування портів в Україні, належить їх інвестиційне забезпечення. Держава як власник портового майна не володіє достатніми економічними ресурсами для інвестування в портову галузь, разом із тим власних коштів портів на відновлення основного капіталу не вистачає, тому актуальним є залучення приватних інвестицій у портовий бізнес. Виникла ситуація, коли державні органи влади передали проблеми розвитку стратегічної галузі на відповідальність підприємницьких структур, унаслідок чого виявилось, що пріоритетом стало вирішення комерційних завдань приватних інвесторів на основі використання державного майна [2, с. 49; 8].

Обсяги та напрями інвестування у розвиток морських портів України наведено в табл. 4.

Таблиця 1

Потенціал морських портів України

Порти	Глибини порту, м	Причальна лінія, км	Кількість причалів, шт.	Вантажообіг порту у 2017 р., млн. т	Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік	Розподіл флоту по філіях АМПУ, кількість суден
1	2	3	4	5	6	7
Морський порт Южний	19,0	5,9	30	41,9	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	13
Морський порт Миколаїв	11,2	3,8	20	23,5	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	9
Морський порт Ізмаїл	8,0	2,6	24	5,1	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	16
Морський порт Маріуполь	9,75	3,9	22	6,5	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	9
Морський порт Білгород-Дністровський	3,5	1,1	8	0,4	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	5
Морський порт Рені	7,5	3,6	30	1,1	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	9
Спеціалізований морський порт Ольвія	11,5	1,5	7	6,9	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	-

1	2	3	4	5	6	7
Морський порт Чорноморськ	14,0	6,0	29	17,2	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	-
Морський порт Скадовськ	6,0	0,8	5	0,021	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	3
Морський порт Одеса	14,0	9,0	54	24,1	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	8
Морський порт Херсон	9,6	1,5	10	3,3	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	9
Морський порт Бердянськ	8,4	1,6	9	2,4	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	4
Морський порт Усть-Дунайськ	6,0	0,15	1	0,054	<p>Вантажообіг порту по типах вантажів, 2017 рік</p>	-

Джерело: складено автором за даними [4]

Найбільшими інвестиційними проектами стали початок будівництва контейнерного терміналу на Карантинному молі Одеського порту загальною вартістю 4,443 млрд. грн., будівництво причалу та комплексу відкритого зберігання вантажів у порту Південному вартістю 616,919 тис. грн., реконструкція трьох причалів Іллічівського порту вартістю 38,9 млн. євро та будівництво зернового тер-

міналу в Херсонському морському порту вартістю 29,9 млн. грн. [2].

В Україні розроблена програма оновлення флоту АМПУ на період 2017–2021 рр., в якій до функцій флоту належать: забезпечення безпеки судноплавства, функція охорони і морського патрулювання, лоцманські послуги та спецпослуга, організація льодової проводки в Азовському

Таблиця 2

Обсяг перевезених вантажів та кількість перевезених пасажирів морським транспортом¹

Роки	Обсяг перевезених вантажів, тис. т	Кількість перевезених пасажирів, тис. осіб
2010	4067,8	6645,6
2011	4145,6	7064,1
2012	3457,5	5921,0
2013	3428,1	6642,0
2014	2805,3	29,4
2015	3291,6	25,5
2016	3032,5	30,3
2017	2253,1	28,6

¹ З 2014 р. – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя.

Джерело: складено автором за даними [5]

Таблиця 3

Динаміка вантажообігу морськими портами України, тис. т

Роки	Експорт	Імпорт	Транзит
2014	104687	15986	20719
2015	103983	17959	15904
2016	100202	15976	10328
2017	98517	20418	11805

Джерело: складено автором за даними [4]

Таблиця 4

Капітальні інвестиції у розвиток морських портів України, тис. грн.

Роки	Показники
2013	1157427
2014	967212
2015	420886
2016	650097
2017	1605642

Напрями інвестування:
спеціалізований флот;
наземна інфраструктура;
причальна інфраструктура;
днопоглиблення.

Джерело: складено автором за даними [5]

морі та спецпослуга, надання послуг з санітарного збору [2; 4].

Інвестиційні програми для оновлення флоту наведено в табл. 5.

Програма оновлення флоту була розроблена, в першу чергу, для вирішення невідкладних проблемних питань, а саме: великий термін експлуатації суден, недостатня кількість земснарядів для днопоглиблення, складнощі зі зберіганням палива та бункеруванням суден Дунайського регіону, недостатність буксирів для льодової проводки.

У 2018 р. за ініціативи Адміністрації морських портів України (АМПУ) був створений «Інвестиційний портал АМПУ» <http://investinports.com>, метою якого є відображення інфраструктурних проектів української портової галузі та залучення потенційних інвесторів в об'єкти портової інфраструктури.

На порталі розміщена актуальна інформація про морські порти України інфраструктурні проекти, які реалізуються на території українських портів, а також розміщено рекомендації щодо механізмів інвестування в морську галузь. Також на порталі можна ознайомитися з особливостями чинного законодавства, що регулює діяльність бізнесу в портах, та дізнаватися про публічні закупівлі АМПУ на послуги з реалізації вагомих інфраструктурних проектів [4].

У 2018 р. АМПУ отримали від компанії «Укрводшлях» 24 одиниці плавзасобів на баланс компанії та інвестували 100 млн. грн. Сьогодні загальна кількість суден, які АМПУ має на балансі, становить 162 одиниці, план інвестицій – 270 млн. грн. для того, щоб можна було реалізувати програму ремонту флоту і в майбутньому власним флотом здійснювати днопоглиблювальні роботи. ДП «Адміністрація морських портів України» планує у 2019 р. інвестувати 1,22 млрд. грн. для закупівлі і ремонту суден власного флоту. Також програмою розвитку флоту передбачено придбання трьох лоцманських катерів, землесоса і промірних катерів. Загальна сума інвестицій становитиме 950 млн. грн. [9].

В останні місяці 2017 р. Україна мала намір залучити 7 млрд. дол. кредитних ресурсів із Китаю для реалізації низки інфраструктурних проектів. Китайським інвесторам Україна цікава передусім із логістичного погляду: через територію України проходить найкоротший сухопутний шлях китайських товарів до Європи. Географічне положення України робить її привабливим тран-

Інвестиції для оновлення флоту АМПУ на період 2017–2021 рр.

Об'єкти інвестування	Млн. грн.	Кількість	Філія	Дата будівництва / придбання суден
Самовідвізний землесос	930	1	Дельта-лоцман	2017-2018
Криголам із можливістю проводити аварійно-рятувальні роботи	2250	1	Маріуполь	2020
Промірний катер	20	1	Дельта-лоцман	2018
Грунтовідвізні самохідні шаланди	400	2	Дельта-лоцман	2018-2019
Несамохідна нафтоналивна баржа	50	1	Ізмаїл	2019
Буксир із льодовим підкріпленням та малим осіданням	150	1	Ізмаїл	2020
Багатофункціональне судно НМС-ПС	700	1	Бердянськ, Ізмаїл, Одеса, Херсон Білгород-Дністровськ, Іллічівськ, Маріуполь	2018-2021
Лоцманські катери	450	6	Дельта-лоцман	2018-2021

Джерело: складено автором за даними [4]

Таблиця 6

Інвестиційні та кредитні проекти Китаю в Україні

Дата	Компанія	Проект
Липень 2017 року	China Road and Bridge Corporation («Китайська дорожня і мостова корпорація», скорочено CRBC) є дочірньою компанією China Communications Construction Company («Китайська компанія комунікацій і будівництва», скорочено CCCC)	Меморандум про співпрацю з будівництва дороги між портовими містами Одеса та Миколаїв
Січень 2018 року	China Harbour Engineering Co Ltd (скорочено CHEC) – інженер-підрядник і дочірня компанія China Communications Construction Company («Китайська компанія комунікацій і будівництва», скорочено CCCC)	Завершення робіт із розширення міжнародного морського порту Південний. Фірма бере участь у тендері на проведення аналогічних робіт в порту Чорноморська

Джерело: складено автором за даними [11]

зитним вузлом, а низька вартість робочої сили й Угода про вільну торгівлю з ЄС можуть дати змогу китайським компаніям використовувати Україну як виробничу базу для відправки промислових товарів в Європу. Україна розглядається Китаєм як важливий напрям у реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» [10].

Інвестиційні та кредитні проекти Китаю в Україні наведено в табл. 6.

Кредит у 7 млрд. дол. без додаткових політичних умов може стати гарною альтернативою для українського уряду, чие небажання проводити реформи за умовами МВФ напередодні виборів тільки посилюється. Сума в 7 млрд. практично дорівнює тій допомозі, яку Україна вже отримала від МВФ (8,3 млрд. із запланованих 17,5 млрд. згідно з чотирирічною програмою EFF – Extended Fund Facility). Отримавши цей кредит, уряд України може фактично відмовитися від співпраці з МВФ і згорнути всі реформи [4; 10].

Прямі іноземні інвестиції Китаю в Україну в 2017 р. становили всього 18,2 млрд. дол. на тлі 4,6 млрд. загальних іноземних інвестицій. Це свідчить про те, що Китай розглядає Україну тільки як логістичний хаб для своїх товарів до Європи [11].

Як повідомляє АМПУ [4; 10; 11], «найбільші китайські компанії зацікавлені інвестувати в інфраструктурні проекти в українських портах, оскільки українські порти мають низку переваг для китайського бізнесу: вони можуть бути інтегровані в нові маршрути Шовкового шляху для доставки вантажів із Китаю в ЄС і назад як виключно морським шляхом, так і з використанням автомобільного залізничного і морського транспорту. 25 липня 2018 р. морські порти Одеса та Чорноморськ відвідали представники Державного комітету з розвитку і реформ Китайської Народної Республіки і найбільших китайських компаній, що займаються реалізацією масштабних інфраструктурних проектів по всьому світу. До складу китайської делегації, що відвідала українські порти, увійшли представники таких великих компаній і фінансових інститутів, обсяг капіталізації яких перевищує \$600 млрд. Китайським інвесторам були представлені чотири концесійні проекти: поромний комплекс у порту Чорноморськ, ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», ДП «Херсонський морський торговельний порт», ДП «Южний морський торговельний порт». А також інвестиційний проект розвитку пасажирського терміналу в Одеському порту і будівництва

міжнародної автомагістралі М14, що з'єднує порти Херсона, Миколаєва та Одеси».

Китайські компанії вже зараз активно беруть участь і стають переможцями відкритих конкурсів на реалізацію великих інфраструктурних проєктів АМПУ. Зокрема, China Harbour Engineering Company Ltd. виконує роботи з днопоглиблення в порту Південний, а із серпня 2018 р. почне працювати і в порту Чорноморськ. Що стосується обробки вантажів, то за цим напрямом двостороннє співробітництво не обмежується імпортом китайських товарів в Україну морським шляхом. Через українські порти китайський бізнес також здійснює поставку української продукції і транзитних вантажів у КНР, забезпечує необхідною сировиною свої підприємства на території Європейського Союзу [11].

Разом із тим ситуація суттєво погіршується через виникнення та поглиблення інвестиційних ризиків, що стало причиною призупинення окремих інвестиційних планів розвитку портового господарства України, розірвання низки договорів про спільну діяльність у портах. Загальна потреба українських морських портів в інвестиціях експертами оцінюється в 10 млрд. дол., і вкласти їх зможуть поки тільки приватні компанії, тому розподіл коштів на розвиток портів має бути такий: 70–80% приватних інвестицій, решта – кошти держбюджету України [4].

Усе вищевикладене вказує на недоліки роботи держави з боку механізмів управління, невиважену податкову політику, недосконалість законодавчо-правового режиму. Для активізації інвестиційних процесів основними заходами мають бути такі: допустити приватних інвесторів та дозволити приватизацію збиткових портів, відокремити функції державного нагляду від комерційної діяльності портів, створити регіональні органи комплексного управління об'єктами державної та комунальної власності, зосередити основну дохідність у національному логістичному ланцюжку на морських портах, привести регламентуючі документи у відповідність із міжнародними нормами тощо.

Висновки з проведеного дослідження. Проведений аналіз діяльності морських портів дав змогу зробити такі висновки: структура вантажопотоків відображає реальний стан економіки держави як індикатор промислового розвитку і динаміки доходів населення; показники роботи приватних причалів і терміналів вище державних у рази. Це зумовлено наявністю більш кваліфікованих кадрів, кращою мотивацією, більш ефективною організацією праці, більш швидким реагуванням на ринкові потреби. Незважаючи на складний інвестиційний клімат, в Україні реалізуються інф-

раструктурні інвестиційні проєкти, залучаються державні кошти, які спрямовані на розвиток діяльності портів.

Діяльність морського портового господарства України має бути забезпечена чіткою та виваженою інвестиційною стратегією для формування взаємовигідних умов участі держави та приватного бізнесу в спільних інвестиційних проєктах.

Повинна відбуватися модернізація державної інфраструктури портів за рахунок, перш за все, приватного інвестора, який отримує можливість використовувати інвестиційний об'єкт (із пільгами з боку держави) у комерційних цілях. Це дасть змогу виділити додатковий грошовий потік, знизити бюджетне навантаження та генерувати додатковий грошовий потік в інші проєкти розвитку морських портів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бойко О.В., Башинська М.І., Горбаченко С.А. Перспективи використання концесії у сфері портового господарства. *Причорноморські економічні студії. Секція «Економіка та управління національним господарством»*. 2016. Вип. 8. С. 45–49.
2. Інформація про водний транспорт України / Міністерство інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html?PrintVersion>.
3. Гладич М. Роль інвестицій в морські торговельні порти України. *Вісник ТНЕУ*. 2011. № 5–1. С. 48–52.
4. Показники роботи / Адміністрація морських портів України. URL : <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty/pokazateli-raboty-2018>.
5. Держкомстат України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Щербина В.В., Бєю К.Ю. Аналіз вантажообігу як основного фактору впливу на прибуток підприємств портової галузі. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2017. № 3(60). С. 31–45.
7. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL : <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20розвитку%20морпортів%20до%202038.pdf>.
8. Примачев Н.Т. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений. Одесса : Инт. проблем рынка и экон.-экол. исслед. 2001. 214 с.
9. У 2019 році АМПУ інвестує в розвиток флоту 1,22 млрд. грн. URL : <https://ports.com.ua/uk/news/v-2019-godu-ampu-investiruet-v-razvitie-flota-122-mlrd-grn>.
10. Нерозкритий потенціал: чим Україна цікава Китаю. URL : <https://centre.today/vidnosyny-ukrainy-takytayu/>.
11. Найбільші китайські компанії хочуть інвестувати в українські інфраструктурні проєкти. URL : <https://agropolit.com/news/9197-naybilshi-kitayski-kompaniyi-hochut-investuvati-v-ukrayinski-infrastrukturni-proekti>.