

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ

Визначено передумови виникнення державно-приватного партнерства. Виокремлено основні організаційно-правові проблеми його розвитку в Україні. Наведено інвестиційні проекти, які реалізуються на умовах державно-приватного партнерства. Запропоновано фінансово-економічні заходи підвищення ефективності поширення державно-приватного партнерства в Україні.

The conditions of public-private partnerships are determined. The basic organizational and legal problems of its development in Ukraine are singled out. The investment projects implemented on public-private partnership are resulted. The financial and economic efficiency measures the spread of public-private partnership in Ukraine are offered.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інвестиційний проект, фінансові ресурси, джерела фінансування, фінансово-економічна ефективність.

Keywords: public- private partnerships, investment project, financial resources, sourcings, financial and economic efficiency.

Аналіз стану української економіки дозволяє стверджувати, що мобілізувати капіталовкладення у необхідних розмірах, особливо в умовах згорання інвестиційних потоків і збереження тягаря обслуговування та виплати зовнішнього боргу, можливо лише шляхом розробки детально продуманої і послідовно здійснюваної політики залучення інвестицій. Це має бути якісно нова політика, спрямована на залучення як вітчизняних, так і іноземних інвестицій. У розробці національної інвестиційної стратегії ключову роль відіграє становлення ефективних відносин держави та підприємницького сектору.

Накопичений світовий досвід дозволяє визнати одним з основних механізмів розширення ресурсної бази й мобілізації невикористаних резервів для економічного розвитку державно-приватне партнерство (ДПП). Таке партнерство являє собою відносно нове явище у світовому господарстві, що відображає процеси розширення й ускладнення форм взаємодії держави й бізнесу.

На відміну від традиційних способів створення й утримання інфраструктури, ДПП передбачають розподіл відповідальності, винагороди і ризику між державним (публічним) і приватним секторами. Більшість проектів, здійснених у рамках партнерств, розпочинаються із визначення ризиків, які притаманні проекту, а також їх розподілу між публічним чи приватним секторами, або ж між обома секторами одночасно. Передбачається, що завдяки подібному розподілу ризиків може бути досягнута головна мета партнерських проектів, а саме – надання послуг найвищої якості.

Державно-приватні партнерства успішно впроваджуються практично в усіх галузях економіки і сферах суспільства. В рамках ДПП реалізуються проекти з будівництва й утримання шкіл, доріг, мостів, громадських місць, лікарень, інфраструктури водопостачання, водовідведення і електропостачання, аеропортів, громадського транспорту і всіх інших ключових компонентів сучасної цивілізації.

У різних країнах світу ДПП, або публічно-приватні партнерства (також відомі як ППП або ПЗ), стають поширеним інструментом надання публічних послуг. Відтак очевидним є необхідність вивчення можливостей використання державно-приватного партнерства в Україні та визначення його фінансово-економічної ефективності у сфері надання суспільних благ.

Проблематика поширення ДПП досліджується у працях О. Афанасьєвої, Д. Баюри, М. Білик, В. Геєця, Т. Затонацької, М. Лендьєла, П. Сегварі та Г.Филюк, де розглядаються окремі, в основному організаційно-правові, аспекти розвитку ДПП. Вищезазначене зумовлює мету статті – обґрунтувати та оцінити доцільність впровадження державно-приватного партнерства у контексті сучасного реформування системи державних фінансів (фінансів державних підприємств) в Україні.

Взаємодія влади і підприємницького сектору є однією з найважливіших умов успішного соціально-економічного розвитку країни в цілому та її регіонів зокрема. З цією метою органи публічної влади та бізнес повинні працювати узгоджено, формуючи спільними інтересами партнерські моделі взаємин у різних сферах.

На початку цього століття стало очевидним, що ДПП є однією з найбільш ефективних форм співробітництва між публічним і приватним секторами. Ця співпраця заснована на визнанні факту, що обидві сторони отримують вигоди від об'єднання фінансових ресурсів, технологій і управлінських знань заради підвищення рівня послуг для громадян. Окрім того, ДПП є альтернативою приватизації об'єктів державної та комунальної власності, оскільки об'єднує переваги публічного та приватного секторів, зокрема такі [1, с.14]:

- соціальну відповідальність, громадську підзвітність і пріоритетність екологічних стандартів у діяльності, що є притаманною для державних і комунальних організацій;
- фінансові ресурси, технології, управлінську ефективність і підприємницький дух приватного сектору.

Основною перевагою ДПП у порівнянні з іншими видами договірних відносин між органами влади та приватним сектором є оптимальний розподіл повноважень щодо контролю над спільною діяльністю по наданню послуг населенню, в результаті якої буде досягнутий бажаний результат для обох сторін. Це досягається шляхом договірного узгодження ролей, ризиків і винагород та отримання стимулів для якісного надання послуг і, одночасно, використання гнучких підходів для досягнення бажаних результатів.

Аналіз світового досвіду в реалізації проектів із застосуванням механізму ДПП дозволяє виділити базові моделі (форми) партнерства із притаманним кожній із них специфічним співвідношенням форм організації, фінансування та кооперації (табл. 1). Вибір моделі залежить від того, в яких сферах реалізовується угода.

Таблиця 1. Основні моделі державно-приватного партнерства

Модель	Сфера застосування	Власність	Управління	Фінансування
Модель контракту	Надання суспільних послуг, поставка продукції для державних потреб	Приватна/державна	Приватне	Приватне
Модель лізингу	Оренда приватним сектором державних споруд, виробничого обладнання	Державна	Приватне/державне	Приватне/державне
Модель узгодження про розділ продукції	Пошук, видобуток мінеральної сировини на ділянках родовищ за рахунок приватних коштів із наступним розподілом продукції	Державна	Приватне	Приватне
Модель кооперації	Створення спільних державно-приватних підприємств, прийняття рішень з урахуванням внесків кожної зі сторін	Приватна/державна	Приватне/державне	Приватне/державне
Модель концесії	Здійснення крупних, капіталомістких проектів	Державна	Приватне/державне	Приватне

Джерело: [2, с.26].

Найбільш поширеною формою «Проектування-будівництва-фінансування-експлуатації» є концесія, яка передбачає, що приватний інвестор проектує, фінансує, здійснює спорудження об'єкту, надає послуги, в обмін на право безпосередньо отримувати (збирати) дохід від споживачів послуг упродовж чітко визначеного періоду часу, як правило – 25-30 років (табл.2). Водночас, об'єкт залишається у публічній формі власності. Концесії є найбільш придатними для спорудження доріг, водогонів, об'єктів зі збору та переробки відходів, де можна використати механізм збору плати від користувачів відповідних послуг [1, с.82].

Таблиця 2. Варіанти концесійних договорів

Схема	Права і відповідальність концесіонера	Модифікація схеми
1	2	3
BOT (Build, Operate, Transfer)	Будівництво об'єкту за свій рахунок і на свій ризик, експлуатація, передача державі.	ROT (Rehabilitate, Operate, Transfer). Реконструкція вже існуючого об'єкту, управління, передача
BTO (Build, Transfer, Operate)	Будівництво об'єкту, передача у власність державі, експлуатація об'єкту.	
BOOT (Build, Own, Operate, Transfer)	Будівництво об'єкту, користування і володіння протягом терміну, передача державі.	BOO (Build, Own, Operate). Будівництво, управління, володіння на постійних засадах.

Продовження табл. 2

1	2	3
BOMT (Build, Operate, Maintain, Transfer)	Будівництво, експлуатація об'єкту, обслуговування (поточний ремонт), передача.	
DBOOT (Design, Build, Own, Operate, Transfer)	Проектування об'єкту, будівництво, володіння, управління, передача державі.	DBFO (Design, Build, Finance, Operate). Проектування, будівництво, фінансування об'єкту, експлуатація.
BBO (Buy, Build, Operate)	Купівля, будівництво (відновлення чи розширення існуючого об'єкту), управління.	

Джерело: [3, с.149].

Основною проблемою в рамках ДПП є узгодження інтересів сторін. Тому необхідно чітко окреслити цілі, які мають партнери, а ефективність здійснюваних інвестицій розглядати з позицій якого учасника інвестиційного процесу оцінюється проект (держава, інвестор, оператор проекту тощо).

Сторони ДПП можуть мати за мету отримати додатковий прибуток або максимальний прибуток на вкладений капітал, збільшити надходження до бюджету чи підвищити рівень доходів, забезпечити незалежність зовнішньоекономічних зв'язків чи ефективну участь у міжнародному поділі праці [3, с.149].

Проблему вибору критерію та визначення системи показників ефективності інвестицій необхідно розглядати не лише з точки зору інвесторів, але і в плані оцінки різних видів категорії ефективності (табл.3).

Таблиця 3. Оцінка ефективності інвестиційного проекту (з урахуванням інтересів учасників ДПП)

Етап	Вид ефективності	Показник ефективності
1. Ефективність проекту в цілому	Суспільна ефективність	Валовий національний продукт, зайнятість та рівень доходів населення, участь у міжнародному поділі праці.
	Комерційна ефективність	Чистий дисконтований прибуток; внутрішня норма прибутковості; строк окупності; потреба у додатковому фінансуванні; зважена середня вартість; вартість капітальних активів.
2. Ефективність участі в проекті	Ефективність для учасників	
	Регіональна, галузева ефективність	Конкурентоспроможність підприємства, зростання доходів суміжних підприємств, міжнародна інтеграція, екологічна безпека.
	Бюджетна ефективність	Надходження до бюджетів різних рівнів у вигляді податків, акцизів, мита, доходів від ліцензування, конкурсів, тендерів.

Джерело: [3, с.150].

Оцінка відповідності інвестиційного проекту різним інтересам досягається шляхом визначення декількох видів ефективності по проекту в цілому і для окремих учасників, а для оцінки використовується сукупність показників.

Проте, на думку спеціалістів, в Україні існує ряд проблем, що не дозволяють активізувати застосування концесій, а саме [4]:

- складна система виділення земельних ділянок під реалізацію проектів;
- колізії у законодавстві держзакупівель;
- застаріла процедура концесійного конкурсу;
- складності при фінансуванні;
- особливості складання і застосування концесійної угоди
- нюанси, пов'язані із власністю на об'єкт концесії та інше.

Розглянемо деякі приклади використання ДПП з визначенням їх фінансово-економічної ефективності.

Транспортна галузь. У 1998 році було ініційовано побудову першої в Україні **концесійної дороги «Львів-Краківець»**. Ця ініціатива належала Львівській обласній державній адміністрації. Упродовж 1998-1999 років формувалася нормативно-правова база для реалізації концесійних проектів, зокрема у сфері будівництва й експлуатації автомобільних доріг.

Після проведення концесійного конкурсу щодо будівництва дороги «Львів-Краківець», договір концесії був укладений наприкінці 1999 року з вітчизняним інвестором – львівським консорціумом «Концесійні транспортні магістралі». Предметом договору, який з боку концесієдавця – Міністерства транспорту – підписав Укравтодор – було визначено будівництво й експлуатацію 84 км. дороги протягом 45 років.

Однак, виконання цього проекту супроводжувалося багатьма порушеннями договору, зокрема: початок будівництва було розпочато на 1,5 роки пізніше запланованого; сума вкладених приватних інвестицій є мізерною.

Неефективним виявилось рішення про пайову участь концесієдавця, тобто Укравтодору, у фінансуванні будівництва в обмін на відповідну участь у розподілі прибутків від експлуатації дороги. Частка державних інвестицій, згідно з договором, складає 40% вартості. Окрім того, Укравтодор не використовує передбачений правовою базою та укладеним договором механізм штрафних санкцій щодо партнера, який не виконує умови угоди.

У рамках Державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005-2010 роки було розроблено **пілотний проект будівництва відрізка платної дороги «Харків-Дніпропетровськ» (118,1км)**. Для будівництва першої ділянки дороги пропонується використати механізм ДПП за моделлю «Плата за експлуатаційну готовність дороги», за якою передбачається таке: «проектна компанія» – інвестор (переможець конкурсу), здійснить будівництво і розпочне експлуатацію дороги; «проектна компанія» візьме на себе ризики, пов'язані з будівництвом і експлуатацією автомобільної дороги; держава відшкодує «проектній

компанії» затрати на будівництво й експлуатацію автомобільної дороги шляхом періодичної сплати «за експлуатаційну готовність» протягом терміну дії договору (20-50 років); держава отримає надходження від платної експлуатації дороги, які в першу чергу спрямує на компенсацію витрат «проектної компанії».

Окрім того, в рамках Програми передбачено 11 об'єктів доріг чи дорожньої інфраструктури, для яких розробляються інвестиційні пропозиції на умовах ДПП.

Також вивчається можливість застосування ДПП для будівництва *Південної транс'європейської автомагістралі «Західний кордон України (с.Косини) – м.Київ»*.

Наразі в Україні відсутній позитивний досвід застосування механізму концесії для будівництва доріг, що пояснюється певними бар'єрами.

Житлово-комунальне господарство. Сучасний стан комунальної інфраструктури в Україні змушує розглядати різні можливості залучення приватних інвестиційних ресурсів до її розбудови і реконструкції. З огляду, що приватизація цієї інфраструктури не є найкращою можливістю, з огляду на втрату публічного контролю за наданням базових громадських послуг населенню, як оптимальний може розглядатися варіант концесії на об'єкти інфраструктури ЖКГ і надання послуг тепло-, водопостачання, вивозу й утилізації сміття.

За даними Фонду державного майна і Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, концесійні договори щодо передачі об'єктів права комунальної власності в концесію укладені в Автономній Республіці Крим (Гвардійська та Донська сільради Сімферопольського району; Калинівська сільрада Ленінського району), Донецькій (Сніжнянська міськрада, Курахівська міська влада), Житомирській (Коростенська міськрада), Запорізькій (Кирилівська селищна рада), Миколаївській (Адамівська, Жовтнева, Іванівська та Краснопільська сільські ради), Черкаській (Черкаська міськрада), Луганській (Луганська міськрада), Одеській (Бритівська сільська рада) областях.

Також в Україні існують прецеденти укладання договорів з приватним партнером щодо надання певного виду (видів) комунальних послуг, наприклад, водопостачання АТ «Одесаводоканал».

1 липня 2010 року було прийнято Закон «Про державно-приватне партнерство», що вступив у дію з жовтня цього ж року. Законом визначаються правові, економічні та організаційні засади взаємодії державних та приватних партнерів, врегулювання відносин, пов'язаних з підготовкою, виконанням та припиненням договорів, що укладаються в рамках державно-приватного партнерства, а також встановлення гарантій додержання прав та інтересів сторін. Необхідність прийняття цього Закону була визначена в Програмі економічних реформ на 2010 - 2014 роки.

Протягом дії закону в Україні не був реалізований жоден проект на умовах ДПП. Більше того, він створив суттєві проблеми у залученні державними партнерами

приватних інвесторів на умовах концесії, інвестиційних договорів і договорів оренди, заблокувавши інвестиційну діяльність в державних інфраструктурних проектах [5].

В результаті можливі інвестиційні проекти перетворилися на не вигідне для держави явище - орендні взаємини державних підприємств і приватних інвесторів.

Одна з останніх законодавчих ініціатив - закон №3686-VI від 8 липня 2011 року - дозволила розблокувати використання інвестиційних договорів без втручання уряду. Однак над державними суб'єктами, які наважуються укласти інвестиційні угоди з приватними інвесторами, висить ризик визнання в їхніх діях перевищення посадових повноважень.

Натомість Президент України Віктор Янукович під час виступу на Міжнародній інвестиційній конференції у Києві висловив переконання, що реалізація національних проектів дає можливість державі розбудовувати продуктивну співпрацю з інвесторами у рамках механізму державно-приватного партнерства [6]. Він вважає, що поєднання активів держави з інвестиційними, управлінськими та іншими ресурсами приватного сектора дозволить підвищити ефективність реалізації національних проектів, використати потенціал, який перебуває у розпорядженні суспільства. Саме з цією метою в 11 міжнародних фінансових центрах Європи, Америки та Близького Сходу відбулися світові презентації національних проектів України. Україна готова скористатися досвідом таких країн, де існує багаторічна практика такого партнерства, зокрема США, Франції, Великої Британії, Німеччини. У реальному секторі економіки вже ведеться робота з реалізації деяких таких проектів. Йдеться, зокрема, про розвиток транспортної інфраструктури, приймання скрапленого газу, використання альтернативних джерел енергії, будівництво доступного житла, відродження скотарства, розвиток виробництва зерна тощо.

На 2011 рік було затверджено перелік «Національних проектів» з пріоритетних напрямків соціально-економічного розвитку держави та «Положення про Національні проекти» [7].

В «Положенні» вперше закріплено принципово новий проектний підхід державного управління, за яким запроваджується персональна відповідальність та конкретні терміни реалізації завдань. Також створений практичний механізм для реалізації державно-приватного партнерства, затверджений Законом України «Про державно-приватне партнерство».

До затвердженого КМУ переліку «Національних проектів» увійшли [7]:

- «LNG термінал» - морський термінал з прийому скрапленого природного газу;
- «Енергія природи» - будівництво комплексу вітрових, сонячних та малих гідроелектростанцій, виробництво твердого альтернативного палива;
- «Доступне житло» - система проектів комплексного будівництва доступного житла;
- «Нове життя» - нова якість охорони материнства та дитинства;
- «Чисте місто» - система комплексів з переробки ТПВ (твердих побутових відходів);

- «Якісна вода» - забезпечення населення України якісною питною водою;
- «Відкритий світ» - створення інформаційно-комунікаційної (4G) освітньої мережі національного рівня;
- «Місто майбутнього» - формування стратегічного плану та системи проектів розвитку міста (пілот – Київ);
- «Повітряний експрес» - залізничне пасажирське сполучення м. Київ – МА «Бориспіль» і будівництво інших інфраструктурних об'єктів МА «Бориспіль»;
- «Дунайський коридор» - розвиток транспортного сполучення та судноплавства в дунайському регіоні;
- «Олімпійська надія – 2022» - створення спортивно-туристичної інфраструктури.

Запровадження механізму ДПП стало особливо актуальним у зв'язку із підготовкою і проведенням Україною Євро-2012, а, отже, виникненням потреби у залученні ресурсів і управлінської експертизи приватного сектору. Згідно з заявами посадовців, проекти державно-приватного партнерства, а також залучення приватних інвестицій можуть бути започатковані у таких сферах: будівництво автомобільних магістралей; реконструкція доріг у містах, де будуть проводитися футбольні матчі; будівництво об'їзної дороги навколо Києва; будівництво швидкісних залізничних доріг; модернізація стадіонів, спортивних центрів; будівництво 20-70 готелів у кожному з міст, у яких відбуватимуться змагання; модернізація міської економіки у містах - учасниках [8, с.277]. Згідно з Державною цільовою програмою підготовки та проведення в Україні фінального турніру чемпіонату Європи УЄФА 2010/12 з футболу, передбачалося, що з державного бюджету на ці потреби буде виділено 12,683 млрд. грн. при загальній потребі 118,168 млрд. грн., що визначило необхідність залучення інвесторів для фінансування 90% необхідних затрат.

Необхідність у ДПП виникає, насамперед, у тих сферах, за які держава традиційно несе відповідальність, а саме: об'єкти загального користування; «публічні служби» (public services) – ремонт, реконструкція та утримання об'єктів загального користування; прибирання територій; житлово-комунальне господарство; освіта; охорона здоров'я та ін. Наприклад, у країнах «Великої сімки» лідируючими галузями за кількістю успішно реалізованих ДПП -проектів були: охорона здоров'я (92 проекти), освіта (81 проект), будівництво доріг (24 проекти). Питома вага ДПП - проектів в інших розвинених країнах свідчить про найбільшу їх частку в Австралії – 22,22% та Португалії – 13,33%. У країнах з перехідною економікою найбільша питома вага завершених ДПП -проектів у Польщі – 36,36%, Хорватії – 36,36%, Угорщині – 27,27% [8, с.279].

Аналіз практики реалізації ДПП в Україні дає змогу виокремити основні чинники фінансово-економічного характеру, які перешкоджають його ефективному розвитку та заходи, що сприятимуть підвищенню ефективності ДПП (табл. 4).

Як свідчить світовий досвід, найпривабливішими та найпридатнішими для застосування ДПП є капіталомісткі проекти, які мають суттєві технічні проблеми,

вимагають впровадження інновацій, а також до початку роботи можна визначити потоки надходжень та затрат цього проекту.

Таблиця 4. Негативні фінансові - економічні чинники та заходи з підвищення ефективності розвитку ДПП в Україні

Негативні чинники	Заходи підвищення ефективності
значна частина об'єктів інфраструктури, зокрема комунальної, які потенційно можуть бути об'єктом ДПП, зокрема концесії, є збитковими, тож існує висока вірогідність, що вони будуть непривабливими для приватного сектору як такі капіталовкладення, які не будуть окупленими;	збільшити доходи, які залишаються у місцевих бюджетах, і, таким чином, збільшити ресурси для бюджетів розвитку, що можуть використовуватися для ініціювання та реалізації проектів ДПП;
дефіцит фінансових ресурсів, зокрема, бюджетних і, особливо, в органів місцевого самоуправління, для участі у спільних проектах з організаціями приватного сектору;	резервувати у державному і місцевих бюджетах ресурси, які можуть бути використані як гарантії під кредити приватних партнерів у ДПП, зокрема розглянути можливість формування у складі державного бюджету фонду розвитку стратегічної інфраструктури;
низький рівень платоспроможності більшості громадян України, а, отже, їх об'єктивна незацікавленість у послугах, які надаються приватним сектором, за умови, що вони будуть платними (концесійні дороги, споруджені на основі сценарію «реальне мито»), або ж їх вартість перевищуватиме послуги, які надавалися державними чи комунальними підприємствами;	розробити критерії надання і методики обрахунку пільг для приватних партнерів при реалізації проектів ДПП, що мають пріоритетне значення (наприклад, концесійних доріг);
відсутність потенціалу для малого та середнього бізнесу брати участь у проектах ДПП, які, як правило, є масштабними за своїми ресурсними об'ємами.	розробити механізм залучення коштів міжнародних організацій економічного розвитку та міжнародних фінансових інститутів, наприклад ЄБРР, до фінансування проектів ДПП із залученням малого та середнього бізнесу.

Таким чином, в Україні існує значний потенціал для розвитку багатьох форм ДПП, але для його практичної реалізації необхідно вирішення низки принципових питань. Сторонам партнерських відносин слід чітко усвідомлювати, що ДПП не можна розглядати у вузькому розумінні тільки як залучення додаткових ресурсів у масштабні проекти органів влади. Потрібно зважати на інтереси двох сторін, враховуючи механізми партнерства, відпрацьовані багатолітнім світовим досвідом.

Література

1. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Винницький Б., Лендъел М., Онищук Б., Сегварі П. – К.: «К.І.С.», 2008. – 146 с. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.rgd.org.ua/resources/publications_list/pub6/Public_Private_Partnerships_2008_UKR.pdf.

2. Нгуен Винь Фьонг. Эффективное взаимодействие государства и предпринимательского сектора как фактор улучшения национального инвестиционного климата. // Економіка та управління національним господарством. – 2010. – №5-6. – С.24-27. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Ech/2010_5-6/5_Nguen.pdf.

3. Афанасьева О.К. Государственно - частное партнерство как инструмент привлечения инвестиций в развитие морских портов // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №26. – С.147-150.

4. Державно-приватне партнерство як поштовх до економічного розвитку країни // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kisilandpartners.com>

5. Чи потрібен державі партнер? / Н. Доценко-Білоус. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/columns/2011/10/6/300711/>

6. Національні проекти є шляхом зміцнення державно-приватного партнерства. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrproject.gov.ua/news/natsionalni-proekti>.

7. Уряд України затвердив механізм реалізації «Національних проектів» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrproject.gov.ua/news/uryad-ukraini-zatverdiv-mekhanizm-realizatsii-natsionalnikh-proektiv>.

8. Бобко У.П. Державно-приватні партнерства в Україні та перспективи їх впровадження на прикладі підготовки до Євро-2012 / У.П. Бобко // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2011. – №1. – С.274-282.