

УДК 656.34



**Родіна Валерія Вікторівна,**  
кандидат юридичних наук  
(Донецький юридичний інститут МВС України,  
м. Кривий Ріг)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3533-0272>

## ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ДІЯЛЬНОСТІ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ

*Досліджено показники якості послуг міського електротранспорту, їхній вплив на результати фінансово-господарської діяльності підприємств міського пасажирського транспорту. Подано аналіз правового режиму майна підприємств міського пасажирського електротранспорту. Розглянуто шляхи використання новітніх технологій для збереження та реконструкції існуючих і будівництва нових автодоріг, трамвайних колій і контактних мереж.*

**Ключові слова:** міський електротранспорт; високий рівень зношеності об'єктів міського електротранспорту; небезпека для споживачів; правовий режим майна підприємств міського електротранспорту; ефективне використання майна.

**Постановка проблеми.** Постійна урбанізація і зростання кількості населення світу вимагає запуск нових ліній міського пасажирського транспорту. Парк транспортних засобів у багатьох містах України (навіть у мегаполісах) потребує негайного оновлення, а саме: підприємства міського електричного пасажирського транспорту мають низку проблем, викликаних недосконалістю господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та самого стану підприємств міського електротранспорту. Міський електричний транспорт включає: транспортні засоби (рухомий склад), шляхові пристрої (рейкові шляхи, тунелі, естакади, стоянки), засоби електрозабезпечення (кабельні і контактні мережі, тягові електропідстанції), ремонтні майстерні і заводи, депо, гаражі, станції технічного обслуговування, лінійні прилади (зв'язок, сигналізація, блокування), диспетчерське управління [1, с. 185].

Як було вказано вище, першою проблемою є високий рівень зношеності рухомого складу та інших об'єктів, неможливість заміни сучасними засобами; другою – підвищена небезпека для споживачів та висока аварійність порівняно з іноземними підприємствами; третьою – обов'язок безкоштовного перевезення значної кількості громадян пільгових категорій із постійною затримкою компенсації з державного бюджету; четвертою – відсутність коштів на будівництво метрополітену у великих містах України. І це лише найбільш важливі проблеми, що вказують на необхідність поліпшення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електричного та взагалі усього міського пасажирського транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Пошуку відповіді на питання, що пов'язані з правовим регулюванням перевезень вантажів, пасажирів, багажу та пошти різними видами транспорту, а також загальнотеоретичними аспектами транспортного права було присвячено роботи М. І. Брагінського, І. В. Булгакової, В. В. Вітрянського, В. К. Гіжевського, В. Л. Грохольського, Б. В. Дерев'янка, В. А. Єгіазарова, В. В. Кадали, О. В. Клепікової, Д. К. Медведєва, А. В. Мілашевич, С. Ю. Морозова,

В. Й. Развадовського, Г. П. Савічева та інших. Останні дослідження з даної теми подано в роботах К. В. Гнедіна «Вдосконалення управління муніципальною транспортною системою в контексті сталого розвитку» (2015) [1], О. Л. Дивінець «Стратегічні пріоритети розвитку міських електротранспортних підприємств України» (2015) [2].

На жаль, не зважаючи на достатню кількість робіт вітчизняних юристів з транспортної тематики, правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту сьогодні потребує нових досліджень і вдосконалень. Саме цим і зумовлена необхідність наукового дослідження в межах запропонованої статті.

**Формування цілей.** Метою даної статті є комплексне розв'язання проблеми збереження мереж міського електротранспорту і його розвитку; дослідження засобів підвищення ефективності використання майна з метою покращення якості послуг, що надаються міським електротранспортом, та оновлення цих засобів; визначення реальних джерел фінансування будівництва і реконструкції мереж.

**Виклад основного матеріалу.** Міський електротранспорт (далі МЕТ) функціонує в 53 містах України, а саме: у великих промислових та в усіх обласних центрах, за винятком Ужгорода. Трамвайне сполучення мають 24 міста, тролейбусне – 47, метрополітен – міста Київ, Харків і Дніпропетровськ. Підприємства галузі є соціальними перевізниками, оскільки перевозять передусім пільгові категорії пасажирів. Цим видом транспорту щорічно перевозиться майже 4 млрд пасажирів, це 65 % загальної кількості міських пасажироперевезень [2, с. 75].

Зазначене вище вказує на необхідність використання сучасних енергозберігаючих технологій, максимальне використання в містах підземного й надземного пасажирського транспорту, підвищення питомої ваги міського електричного транспорту, поступову заміну автомобілів і автобусів електромобілями тощо. Порівняно з автомобільними перевезеннями, перевезення з використанням електроенергії є вигіднішими з позицій економіки, екології, безпеки. До того ж на сьогодні через щільність міського руху зникає остання перевага автомобільного транспорту – швидкість перевезень. Водночас МЕТ, крім основної мети, спрямований ще й на досягнення такої важливої публічної мети, як наповнення місцевого бюджету, адже більшість підприємств МЕТ знаходиться на балансі територіальної громади. Зменшити рівень зношеності можна за допомогою ефективного державного регулювання та фінансування.

Можливий і варіант фінансового співробітництва, коли різні суб'єкти господарювання, державні та місцеві органи і громадяни утворюють спеціальний цільовий фонд, кошти з якого будуть іти на підтримання якості парку засобів МЕТ. Наприклад, у Нідерландах Міністерство транспорту, суспільних робіт і водного господарства і Міністерство фінансів заснували спеціальний фонд для муніципальних транспортних компаній з метою поліпшення їх фінансового стану і подолання проблем переходу до ринку. Активи фонду стануть потім частиною капіталу будь-якої компанії, що буде їх використовувати. Щоб мати право на асигнування, компанії повинні надати відповідний бізнес-план. Для того, щоб процес приватизації пройшов успішно, управління інфраструктурою повинно бути відділено від надання послуг. Це стимулюватиме постачальників транспортних послуг брати участь у тендерах, оскільки кожен із них зможе використовувати інфраструктуру на рівних умовах [3, с. 30].

Можна також використовувати концесійні механізми. Залучаючи приватний капітал на концесійній основі, проводячи так звану «непряму приватизацію» шляхом переміщення в окремі сегменти галузей, держава відмовляється від значної частини невласливих їй функцій, визволяє ресурси й отримує можливість приділяти більше уваги новим, соціально важливим функціям, що з'являються в епоху глобалізації [4, с. 57]. Концесійний процес привабливий як для держави, так і для концесіонера, оскільки держава не перестає бути власником об'єкта концесії, на відміну від приватизації, звільняється повністю чи частково від фінансування будівництва та реконструкції об'єкта, державний бюджет отримує додат-

кове фінансування, забезпечує зайнятість населення (90 % працівників концесіонера є громадянами України) і підтримку національного товаровиробника (70 % матеріалів, що використовуються, – національного виробництва). А концесіонер завдяки багаторічному договору шляхом експлуатації об'єкта концесії реалізовує свій комерційний інтерес.

У сфері житлово-комунального господарства (далі – ЖКГ) до складу суб'єктів, підпорядкованих відповідному Міністерству регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України (зараз – Міністерству інфраструктури України), належать і підприємства міського електротранспорту. Перевагами використання концесійної схеми в регіоні є:

- скорочення фінансової участі місцевих бюджетів у реалізації проектів реконструкції і модернізації;

- утворення конкурентного середовища внаслідок застосування конкурсного відбору;

- стимулювання припливу інвестицій до місцевого господарства;

- оновлення кардинальним чином основних фондів [5, с. 6].

Слід зазначити, що заходи, спрямовані на оновлення рухомого складу та інфраструктури МЕТ, одночасно будуть вирішувати і завдання з підвищення рівня обслуговування пасажирів, скорочення часу поїздки, інформаційного забезпечення пасажирів тощо.

Наведені заходи можуть бути застосовані для вирішення завдань із подолання проблеми перевезення пільгових категорій пасажирів, розроблення механізму захисту прав пасажирів, зменшення рівня зношеності парку засобів МЕТ і підвищення рівня обслуговування пасажирів. Проте вирішення цих завдань можливе також крізь призму аналізу правового режиму майна підприємств міського пасажирського транспорту. Майнові питання є складними і багатогранними, а тому вимагають більш поглибленого дослідження.

Поняття правового режиму майна підприємства, установи, організації (суб'єкта господарювання) у різних джерелах визначається по-різному. Наприклад, В. А. Малига та О. П. Загнітко формулюють «правовий режим майна суб'єктів господарювання» як систему правовідносин, об'єктом яких є цілісний майновий комплекс суб'єкта господарювання або його складова частина, а предметом – права та обов'язки учасників господарювання, пов'язані з володінням та використанням цілісного майнового комплексу в господарській діяльності [6, с. 166]. У наведеному визначенні правовий режим майна ототожнюється з цілісним майновим комплексом (у даному випадку – комплексом підприємства міського пасажирського транспорту). Стосовно окремого об'єкта основних фондів, автори правовий режим майна не виділяють. Водночас відсутнє посилання на право розпорядження майном.

Більш вдале, на нашу думку, класичне визначення правового режиму майна: встановлені правовими засобами порядок і умови придбання (привласнення) майна, здійснення суб'єктом господарювання повноважень із володіння, користування і розпорядження ним, реалізації функцій управління майном, а також його правової охорони [7, с. 417; 8, с. 358].

Згідно з цим визначенням, необхідно встановити повноваження підприємств міського пасажирського транспорту, до складу якого входить МЕТ з володіння, користування і розпорядження майном, тим самим – визначити його правовий режим.

Відповідно до статті 9 «Майно підприємств транспорту» Закону України «Про транспорт», визначено, що транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення можуть знаходитися в державній власності (підпорядковуватися Міністерству інфраструктури та іншим міністерствам); у комунальній власності (бути закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих Рад народних депутатів); у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян [9]. Тож можна зробити попередній висновок: майно підприємств міського пасажирського транспорту може знаходитися в них на основі права власності або права господарського відання. Крім цього, законодавством не заборонено, щоб це майно було в користуванні на основі договорів оренди або концесії.

Згідно з пунктом 1 статті 134 «Право власності – основне речове право у сфері господарювання» ГК України, право власності є абсолютним речовим правом і власник

одноосібно або спільно з іншими суб'єктами володіє, користується і розпоряджається належним йому (їм) майном, у т. ч. має право надати майно іншим суб'єктам для використання його на праві власності, праві господарського відання чи праві оперативного управління, або на основі інших форм правового режиму майна, передбачених ГК України [10]. Зрозуміло, що більше можливостей підприємство міського пасажирського транспорту матиме при володінні, користуванні й розпорядженні майном на основі права власності.

Однак найчастіше майно передається підприємству міського пасажирського транспорту від його власника – місцевої громади в особі виконавчого комітету міської ради, яка є власником цього майна. У такому випадку на основі статті 136 ГК України підприємство міського пасажирського транспорту володіє, користується і розпоряджається майном, закріпленим за ним власником (уповноваженим ним органом), з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за згодою власника у випадках, передбачених цим Кодексом та іншими законами. І підприємство міського пасажирського транспорту обов'язково є СПД. А територіальна громада як власник майна, закріпленого на праві господарського відання за СПД, – підприємством міського пасажирського транспорту, здійснює контроль за використанням та збереженням належного йому майна безпосередньо або через уповноважений ним орган, не втручаючись в оперативно-господарську діяльність підприємства [10].

Майно не може передаватися від місцевої територіальної громади або держави підприємству міського пасажирського транспорту на праві оперативного управління. Цей правовий режим майна передбачає його використання в некомерційних цілях. А діяльність підприємств міського пасажирського транспорту прямо орієнтована на отримання прибутку.

Як вказує Р. А. Джабраїлов, у зарубіжних наукових та нормативних джерелах застосовується поняття «публічна власність» на позначення форми власності, а також особливого режиму використання державного та комунального майна, що має некомерційний характер. Щодо нього може виключатися оренда або концесія, воно не може бути відчужене тощо [11, с. 389]. У нашому випадку майно територіальної громади та держави використовується у комерційних цілях, хоча й має за мету задоволення публічних інтересів.

Ефективним може бути використання майна підприємством МЕТ на основі договорів оренди, лізингу чи концесії.

Проте вирішення питання щодо приналежності майна підприємства МЕТ до того чи іншого правового режиму майна не є самоціллю дослідження. Головними завданнями роботи є підвищення ефективності використання цього майна з метою покращення якості послуг, що надаються за посередництва засобів міського електротранспорту, та оновлення цих засобів.

Як бачиться, найбільш ефективною буде диверсифікація джерел отримання основних фондів підприємствами МЕТ. Необхідно продовжувати тісну співпрацю з органами місцевої влади як власниками майна. Можна виходити з пропозиціями до територіальної громади щодо отримання державних коштів у вигляді субсидій, субвенцій чи кредитів та оновлення парку засобів міського пасажирського транспорту. Навіть витрати держави на надання субсидій чи субвенцій окупляться у вигляді сплачених податків підприємствами МЕТ. Особливо це стосується столиці, курортних міст та взагалі великих міст.

Окреме майно може бути орендованим підприємствами міського пасажирського транспорту у держави або приватних власників. Проте, на нашу думку, в оренду слід брати тимчасово необхідне майно або майно, яке швидко морально і фізично застаріває. Більше уваги слід приділяти договорам концесії та лізингу.

Щодо позитивних моментів концесійного договору, у Статті 1 Закону України «Про концесії» концесію визначено як надання з метою задоволення громадських потреб упов-

новаженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (СПД) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття СПД (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [12]. На основі договору концесії уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування – концесіодавець – місцева територіальна громада може надавати на платній та строковій основі (строком від 10 до 50 років) СПД – концесіонеру право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) відповідно до Закону «Про концесії» з метою задоволення громадських потреб. Найбільш доцільним виглядає передача територіальною громадою СПД земель з проектом будівництва будівлі вокзалу, депо, ліній метро чи трамваїв, трамвайного мосту, тунелю, естакади тощо. Після здачі побудованого об'єкта протягом дії договору концесії усі доходи від його використання підуть концесіонеру. Після завершення строку дії договору об'єкт перейде у власність територіальної громади, яка передасть його на праві господарського відання підприємству МЕТ. А колишній концесіонер на цей момент уже отримає свої надприбутки і буде шукати інші аналогічні проекти або піде на інший ринок. Цікавими з точки зору можливості запозичення норм, спрямованих на захист інтересів концесіонера, є положення Закону України «Про концесії на організацію та будівництво автомобільних доріг» [13].

О. О. Кикоть як позитив для концесіонера називає змінений склад доходу концесіонера, який тепер складається з плати за проїзд автомобільною дорогою, плати за експлуатацію об'єктів дорожнього сервісу. Перелік не є вичерпним, що дозволяє концесіонеру встановити додаткові джерела доходу у концесійному договорі. До того ж нові норми дозволяють концесіонеру сплачувати концесійні платежі тільки у випадку отримання доходу [13; 14].

*Отже, концесійний договір зазвичай є вигідним для обох сторін. Тому його слід активніше використовувати з метою будівництва об'єктів для підприємств міського пасажирського транспорту. Особливо незамінним він є там, де потрібне залучення значних інвестиційних ресурсів – у будівництві метрополітенів.*

Вирішення завдання оновлення парку засобів МЕТ повинно передбачати й оновлення інших об'єктів, що належать до майна підприємств міського пасажирського транспорту. Водночас можуть виникати складнощі із визначенням відповідального за ті чи інші об'єкти міської дорожньо-архітектурної мережі (наприклад, хто буде фінансувати будівництво нового трамвайного мосту: підприємство міського пасажирського транспорту, міська територіальна громада, держава чи певні фонди або окремі громадяни – меценати). Тобто, наявність такого майна може викликати не одну проблему.

Однак хоча б частково все одно необхідно оновлювати і транспортний парк, і мережі МЕТ.

**Висновки.** Комплексне розв'язання проблеми збереження мереж міського електротранспорту і його розвитку можливе лише за умови визначення реальних джерел фінансування будівництва і реконструкції мереж, вагонів метро і тролейбусів, які вичерпали свій експлуатаційний ресурс, за такими трьома варіантами:

- скорочення витрат підприємств на експлуатаційну діяльність, зокрема й за рахунок оптимізації чисельності працівників, підвищення якості технічного обслуговування і ремонту рухомого складу та об'єктів міського електротранспорту, впровадження сучасних енергозберігаючих технологій та обладнання, оптимізації обсягів транспортної роботи та реалізації заходів, спрямованих на збільшення експлуатаційної швидкості рухомого складу на маршрутах;

- поглиблений капітально-відновлювальний ремонт, оновлення рухомого складу, який вичерпав ресурс експлуатації, шляхом закупівлі сучасних вітчизняних тролейбусів і трамваїв, будівництво та реконструкція тролейбусних ліній та трамвайних колій із викори-

станням нових технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж, належне утримання підприємствами рухомого складу [1, с. 187]. Цей варіант використовується і на даний час, але через обмежені можливості місцевих бюджетів недостатньо забезпечує розвиток міського пасажирського транспорту;

Слід сказати, що шлях використання новітніх технологій для збереження та реконструкції існуючих і будівництва нових автодоріг, контактних мереж виглядає більш реальним. Проте, щоб не виникла ситуація із перекиданням обов'язків одним на іншого державою, територіальною громадою, підприємствами міського пасажирського транспорту, фондами і громадянами, необхідний чіткий розподіл зобов'язань на основі комплексної місцевої програми розвитку міського пасажирського транспорту. Такою програмою повинно бути передбачено не тільки витрати на будівництво, відновлення та ремонт об'єктів інфраструктури міського пасажирського транспорту, але і можливість їх використання з метою надання основних та додаткових оплатних послуг населенню і суб'єктам господарювання. Неподолання у найближчі роки негативних тенденцій, що склалися на підприємствах МЕТ, створить реальну загрозу економічному зростанню міст через транспортну незабезпеченість необхідної рухомості населення та мобільності трудових ресурсів як фактора розвитку виробництва, а також загостренню екологічних проблем.

### Список використаних джерел

1. Гнедіна К. В. Вдосконалення управління муніципальною транспортною системою в контексті сталого розвитку. *Економічний простір*. 2015. № 93. С. 81–92. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros\\_2015\\_93\\_10](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2015_93_10)
2. Дивінець О. Л. Стратегічні пріоритети розвитку міських електротранспортних підприємств України. *Європейський вектор економічного розвитку*. Економічні науки. 2015. № 1. С. 74–83. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ever\\_2015\\_1\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ever_2015_1_11)
3. Блудян Н. Реформирование пассажирского транспорта (В порядке обсуждения). *Автомобильный транспорт*. 2005. № 2. С. 29–31.
4. Дем'янюк Ю. Основні проблеми державно-правового управління залізничним транспортом України. *Підприємництво, господарство і право*. 2011. № 3. С. 56–59.
5. Онищук Г. И., Потапова Н. Н. Концессия как механизм инвестирования ресурсосбережения в жилищно-коммунальном хозяйстве регионов Украины. *Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб.* 2007. № 77. С. 1–11.
6. Хозяйственное право Украины : учебник / под ред. А. С. Васильева, О. П. Подцерковного. Харьков: Одиссей, 2005. – 464 с.
7. Хозяйственное право : учебник / [В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, В. В. Хахулин и др.]; под ред. В. К. Мамутова. Киев: Юринком Интер, 2002. – 912 с.
8. Господарське право : навч. посібник у схемах і таблицях / за заг. ред. канд. юрид. наук, доц. М. Л. Шелухіна. Київ: Центр навчальної літератури, 2006. 616 с.
9. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
10. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436 / Верховна Рада України. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 462.
11. Джабраїлов Р. А. Територіальна громада міста та місто у сфері господарювання. *Вісник Донецького національного університету*. Сер. В: Економіка і право. 2008. Вип. 2. С. 386–394.
12. Про концесії : Закон України від 16 липня 1999 року № 997–XIV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 41. Ст. 372.
13. Про концесії на організацію та будівництво автомобільних доріг : Закон України від 14 грудня 1999 року № 1286–XIV в редакції Закону від 15 січня 2009 року № 891–VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 25. Ст. 312.
14. Кикоть О. О. Деякі питання правового регулювання інвестування на основі концесії на будівництво автомобільних доріг в Україні. *Правове регулювання економіки*. 2009. URL: [www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/pre/2009/Kykot%20O.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pre/2009/Kykot%20O.pdf)

**Родина Валерия Викторовна,**

кандидат юридических наук

(Донецкий юридический институт МВД Украины, г. Кривой Рог)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3533-0272>

## **ОТДЕЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПУТИ ПРЕОДОЛЕНИЯ**

*Исследуются показатели качества услуг городского электротранспорта, их влияние на результаты финансово-хозяйственной деятельности предприятий городского пассажирского транспорта. Проанализирован правовой режим имущества предприятий городского пассажирского электротранспорта. Рассмотрены пути использования новейших технологий для сохранения и реконструкции существующих и строительства новых автодорог, трамвайных путей и контактных линий.*

**Ключевые слова:** городской электротранспорт; высокий уровень износа объектов городского электротранспорта; опасность для потребителей; правовой режим имущества предприятий городского электротранспорта; эффективное использование имущества.

**Rodina Valeriia Viktorivna,**

PhD in Law

(Donetsk Law Institute, MIA of Ukraine, Krivyi Rih)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3533-0272>

## **SOME PROBLEMS OF FUNCTIONING OF THE URBAN ELECTRIC TRANSPORT: THE PRESENT-DAY STATE AND THE WAYS TO SOLVE THEM**

*The urban electric transport operates in 54 cities and towns providing more than half of intra-city and intra-town passenger traffic. Since 1991, however, its development has virtually come to a halt, a steady trend towards reducing the volume of passenger traffic, deteriorating the quality of transport services for the population and a diminished level of traffic safety has taken shape. In many developed countries of the world where the urban electric transport networks had been reduced or dismantled altogether, in 20 to 30 years, due to a significant deterioration of transport services and traffic safety indicators, major capital investments had to be made to restore those networks.*

*The urban electric transport services quality indicators and their influence on the financial and economic performance of the urban passenger transport organizations have been studied. An analysis of the legal framework for the property of the urban passenger electric transport organizations has been carried out. The ways of using state-of-the-art technologies for the preservation and reconstruction of existing highways, tramlines and overhead contact systems, as well as for the construction of new ones have been considered.*

**Key words:** urban electric transport; high level of depreciation of the urban electric transport units; hazards to consumers; legal framework for the property of the urban electric transport organizations; efficient use of property.

Надійшла до редколегії 16.11.2018