

УДК 656.072:330.36

*Вікторія Гудкова
Аліна Самохіна*

**БАГАТОАСПЕКТНЕ ПРИЗНАЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ
У КОНТЕКСТІ КВАЗИСЕРВІСНИХ ДОМІНАНТ
ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ**

Розглянуто зміст та класифікацію залізничних вокзалів. Виходячи із сталих для даного етапу розвитку суспільно-транспортних інтересів виявлені різні аспекти їхнього соціально-економічного призначення.

Ключові слова: вокзал, залізничний транспорт, транспортне обслуговування населення, сфера пасажироперевезень, економічна діяльність, ефективність.

Рассмотрено содержание и классификация железнодорожных вокзалов. Исходя из постоянных для данного этапа развития общественно-транспортных интересов, выявлены различные аспекты их социально-экономического назначения.

Ключевые слова: вокзал, железнодорожный транспорт, транспортное обслуживание населения, сфера пассажироперевозок, экономическая деятельность, эффективность.

Examined the content and classification of the train stations. Assuming constant for a given stage of development of public transport interests, identified various aspects of their socio-economic purpose.

Keywords: station, railway, public transport services, the scope of passenger traffic, economic activity, efficiency.

Постановка проблеми. Сучасне соціально-економічне середовище висуває високі вимоги до результатів діяльності будь-якого суб'єкта господарювання. У сфері перевезення пасажирів безбиткове і високоякісне обслуговування можливе на окремих сегментах ринку, а отже лише деякі підприємства пасажирського транспорту можуть функціонувати ефективно і характеризуватися стійким розвитком в умовах дії механізмів ринкової самоорганізації без застосування механізмів державного регулювання. Точніше це можливе лише в комерційному секторі, разом з тим як соціальний потребує спеціального втручання держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Підхід, заснований на квазі-сервісному забезпеченні ефективної економічної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень, спрямований на надання суспільно необхідного за обсягом і якістю персоніфікованого обслуговування в змішаній системі «споживач – виробник – держава» з одночасною дією принципів вилучення споживачів (комерційні послуги ланцюга «споживач – виробник») і заохочування виробників (соціальні

© Гудкова В. П., Самохіна А., 2014

послуги ланцюга «споживач – виробник – держава» або «держава – споживач– виробник») та ґрунтується на засадах комерціалізації та соціалізації економічної системи [1].

Засоби забезпечення ефективного функціонування галузевих підприємств на сучасному етапі соціально-економічного розвитку залежно від конкретних (локальних) завдань, поставлених у дослідженнях, відпрацьовувались багатьма вітчизняними та іноземними вченими (Аксьонов І. М., Бакалінський О. В., Бараш Ю. С., Блага В. В., Бобровник В. М., Богомолова Н. І., Василенко Т. Є., Вдовенко Ю. С., Величко В. В., Вербицька В. І., Волинець Л. М., Грішкewічіус Д., Гудков О. М., Димченко В. В., Доєрті М., Ейтутіс Г. Д., Єр'оміна М. О., Жерейж Ж. І., Зова В. А., Карась О. О., Колесникова Н. М., Котик В. О., Кривопішин О. М., Криворучко О. М., Кучерук Г. Ю., Лаффел Н., Літман Т., Макаренко Ю. В., Матійко С. А., Мирошник О. І., Назаренко Я. Я., Петренко О. О., Познякова О. В., Ревуцька О. Є., Семенцова О. В., Стогул О. І., Тимошук О. М., Тульчинська С. О., Федорова В. О., Чаркіна Т. Ю., Чередниченко О. Ю., Черноус О. І., Шаля О. Г., Шевченко І. В. та багато інших).

Зрозуміло, що отримані у дослідженнях наукові результати та надані методико-прикладні рекомендації формують сукупність інструментів, вибір та комбінації яких у повному обсязі залежать від необхідності вирішення проблем або у комерційному, або у соціальному секторах сфери перевезення пасажирів. Проте виникає питання щодо ступеня комерціалізації та соціалізації певної економічної діяльності, що стосується транспортного обслуговування населення, або конкретного галузевого суб'єкта господарювання, а отже можливостей застосування того або іншого методологічного апарату.

Виділення невирішених частин проблеми та постановка мети дослідження. Зазначене питання не має однозначної відповіді. А це обґрунтовує неминучість періодичного моделювання ключових соціально-економічних процесів й явищ та відпрацювання відповідних концептуальних засад ефективного функціонування та сталого розвитку підприємств пасажирського транспорту. У структурно-функціональній моделі забезпечення ефективної ринкової взаємодії, що ураховує домінантні квазісервісного підходу [25, с. 150], акцентується увага на відомому явищі – залежності конкретних цілей, завдань і напрямів від існуючих (сталих для даного етапу розвитку) суспільно-транспортних інтересів [25, с. 148]. Але яким чином на практиці найповніше встановити таку залежність, якщо мова йде про конкретні явища або процеси? Як позначити «цілі, задачі та напрями», виходячи поза межі поширеного вузького сприйняття мети (поза межі формулювань типу «надання послуг», «виробництво продукції», «максимізації прибутку» тощо)?

Найлогічнішим є дослідження причин існування та виявлення соціально-економічної ролі певного підприємства пасажирського транспорту, але не з вузько-виробничої точки зору, а в більш широкому діапазоні – в різних аспектах його соціально-економічного призначення (місії). Як такий об'єкт було обрано залізничний вокзал, який є інфраструктурним компонентом пасажирського транспорту, що визначає його часткову належність до соціального сегмента, та надає різноманітні платні послуги пасажирам, що обумовлює його відношення до комерційного сегмента, тим самим повністю задовольняє прийнятим критеріям.

Виклад основного матеріалу дослідження. За енциклопедичним тлумаченням вокзал являє собою «будівлю або комплекс будівель, споруд і пристроїв, призначених... для обслуговування пасажирів» (виконання «квиткових і багажних операцій», ство-

рення умов для «відпочинку та очікування»), «управління рухом транспортних засобів і розміщення службового персоналу» [1, 2, с. 358], що споруджується на всіх роздільних пунктах, де відбувається посадка та висадка пасажирів. Саме в такому уявленні, тобто виходячи з вузьковиробничих властивостей, вокзал сприймається і на сучасному етапі розвитку транспортної інфраструктури.

На даний час вокзальне господарство залізничного транспорту України має розгалужену систему виробничих об'єктів, що відрізняється масштабністю (складається зі 125 залізничних вокзалів [3]) та диференційованістю за переважаючим потоком пасажирів, місцем знаходження, розташуванням об'єктів і обсягами обслуговування населення. Залежно від видового поділу пасажиропотоку розрізняють вокзали для пасажирів міжміського (далекого і місцевого) сполучення, приміські вокзали та змішані (більшість вокзалів обслуговують всі категорії пасажирів). За місцем знаходження поділяють на вузлові, транзитні, проміжні, кінцеві. Залежно від взаємного розташування пасажирських будівель та перонних колій – на бокові, острівні, тупикові і комбіновані [2, с. 359]. За обсягом виконаної роботи (що у результаті оцінюється у балах за середньою площею приміщень та розрахунковою пасажиромісткістю), вокзали поділяються за класністю. У результаті такого поділу на залізницях України функціонує 19 позакласних вокзалів, 12 – першого, 36 – другого та 58 вокзалів третього класу [3].

Вокзали, як будівлі для пасажирів, з'явилися разом з появою залізниць і стали невід'ємною архітектурною частиною та навіть визначною пам'яткою міст. Процес формування вокзального господарства має довготривалу історію, яку в Україні було продовжено наприкінці 90-х років ХХ ст., коли керівництво Державної адміністрації залізничного транспорту (Укрзалізниця) ініціювало процес оновлення вокзальних комплексів. Як наслідок, у 2000 р. була розпочата робота з реконструкції вокзалів, на яких для максимального комфорту пасажирів було передбачено надання широкого асортименту послуг [4]. Цей процес триває дотепер. Лише у 2012 р. Укрзалізниця спрямувала на реконструкцію 6 вокзалів і 6 вокзальних комплексів 73,4 млн грн [5]. А у 2013 р. було здійснено реконструкцію ще 12 вокзалів та вокзальних комплексів [6] (рис. 1.1).

До складу вокзального комплексу належить не лише пасажирська будівля, це і привокзальна площа, посадочні платформи, тунелі та перехідні мости через залізничні колії, інші комунікації, різні малі архітектурні форми для відпочинку пасажирів [2, с. 359].

Таким чином навіть за загальноприйнятим визначенням з урахуванням характеру реконструкції вокзал має багатофункціональне призначення, яке можна визначити шляхом розкриття різних аспектів створення і експлуатації вокзальних комплексів. Проте енциклопедичне тлумачення не розкриває повного змісту поняття «вокзал», розуміючи його вузько з профільної та елементарної точки зору. Урахування інших соціально-економічних можливостей, які створюються навколо суто виробничого простору існування вокзалу, дозволяє ширше зрозуміти призначення та глибше й різнобічніше усвідомити перспективи розвитку окремих вокзальних об'єктів або в цілому вокзальних комплексів.

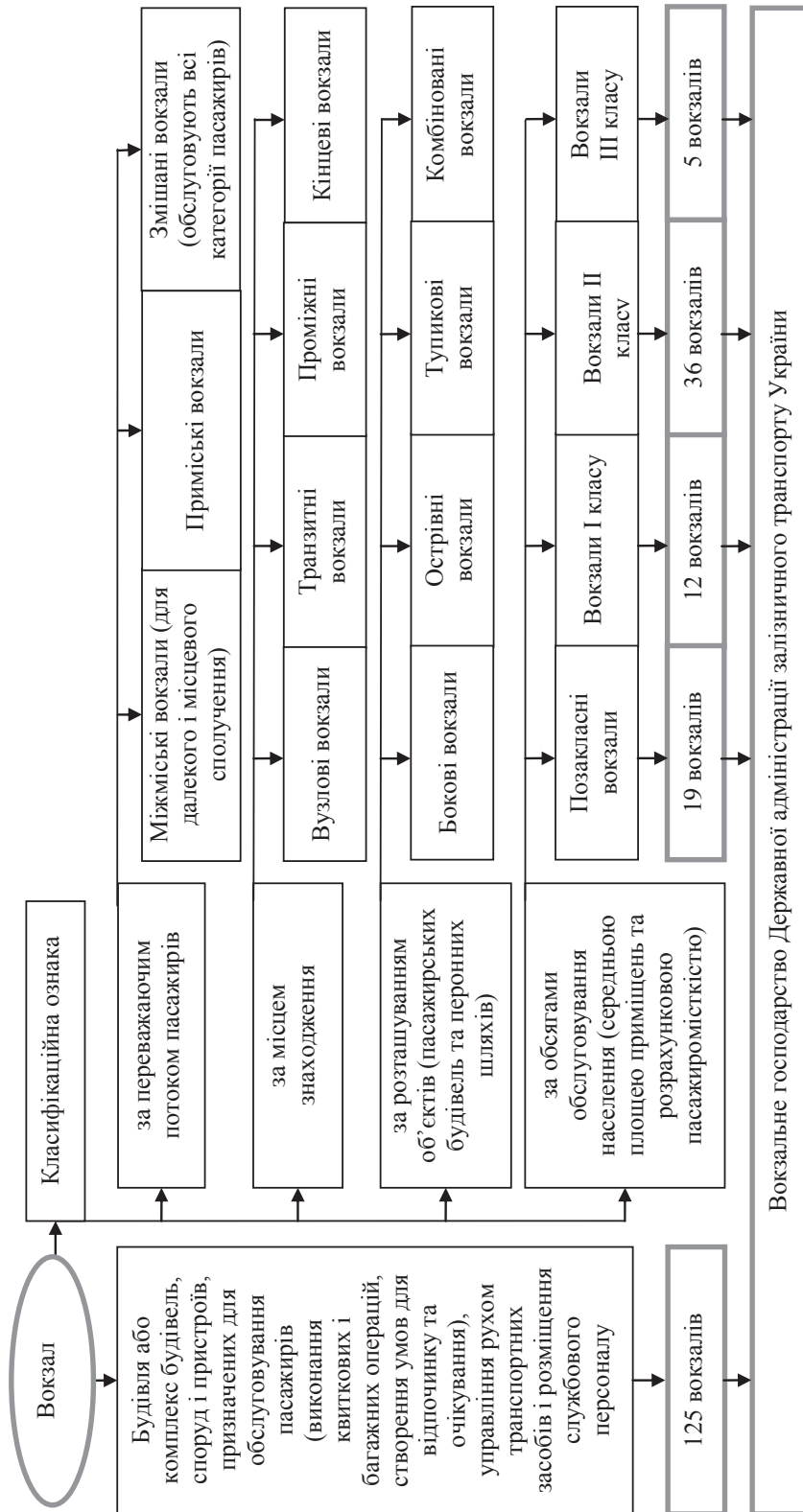


Рис. 1.1. Загальна характеристика вокзального господарства залізничного транспорту України

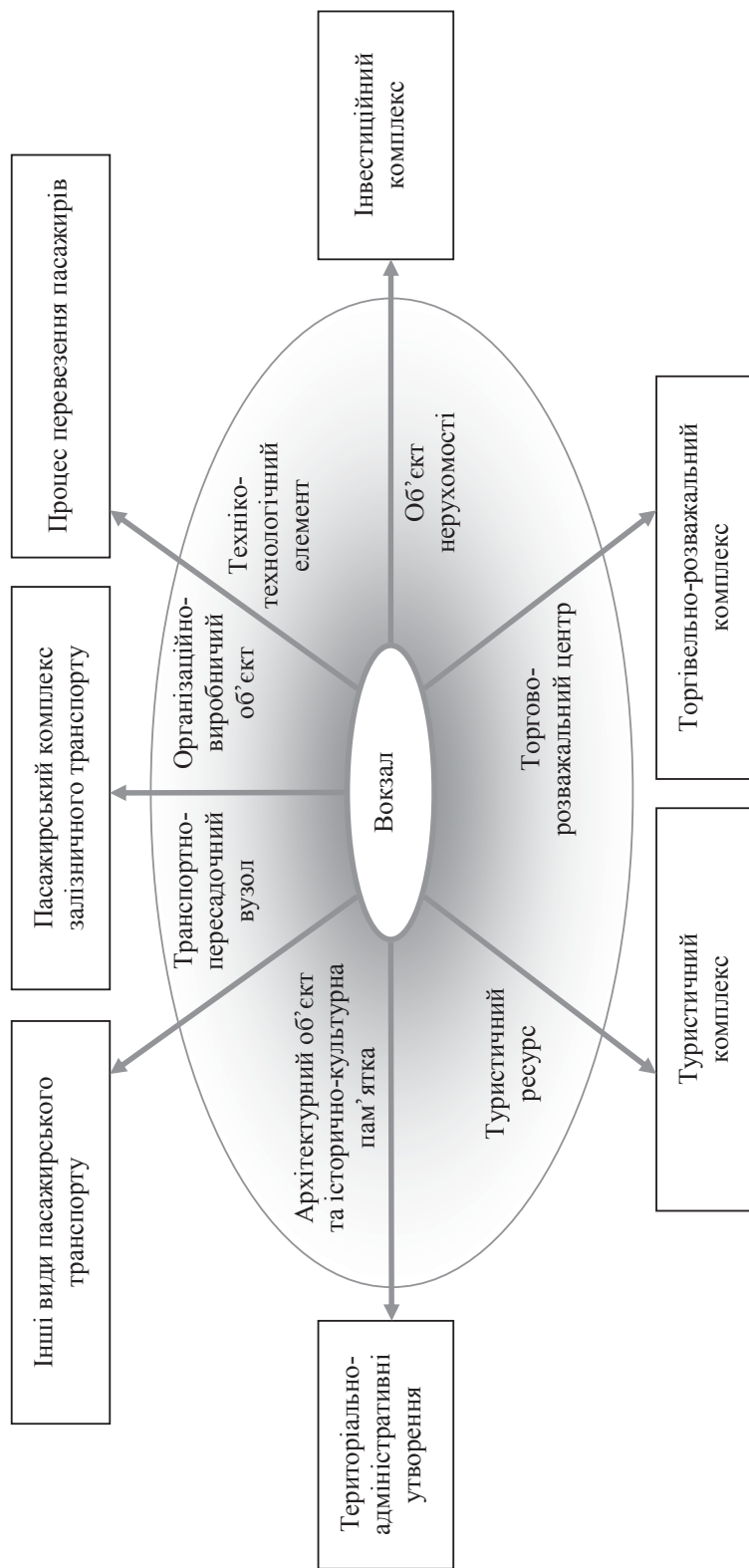


Рис. 1.2. Багатоаспектне призначення залізничних вокзалів

Систематизація головних соціально-економічних потреб, що виникають в процесі транспортного обслуговування населення, під час споживання вокзальних послуг, дозволяє виділити декілька аспектів у призначенні вокзалів (рис. 1.2).

По-перше, вокзал є організаційно-виробничим об'єктом, що виконує певні функції, тим самим забезпечує обслуговування пасажирів, управління рухом транспортних засобів і розміщення службового персоналу. Зазначений аспект розкривається як при класичному тлумаченні словників [1, 2], так і при визначенні терміну «вокзал» у Правилах перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Згідно з пунктом 1.7 зазначених Правил вокзал – є комплексом «спеціальних споруд, приміщень, обладнання, призначений для тимчасового перебування пасажирів та їх обслуговування, надання пасажиром платних та безплатних послуг, у тому числі реалізації продуктів харчування, промислових та супутніх товарів, друкованої продукції та розміщення обслуговувального персоналу. До складу цього комплексу входять: посадкові платформи, пішохідні тунелі та мости, переходи через залізничні колії, багажні приміщення, частина прилеглої до споруди привокзальної площі. Залежно від обсягів роботи з відправлення пасажирів вокзали бувають позакласні, I, II, III класів» [8].

По-друге, вокзал є техніко-технологічним елементом процесу перевезень пасажирів, результати діяльності якого забезпечують цілісність ланцюга «попит – передпоїзне обслуговування – рух – послуги переміщення – споживання» та формують змістовну складову економічної системи пасажирського комплексу залізничного транспорту (виходячи з визначення наданого у роботі [7, с. 34]). Техніко-технологічне призначення вокзального комплексу зафіксоване у технологічному процесі роботи вокзалу через такі тези:

- робота вокзалу спрямована на «забезпечення безпечного, швидкого та зручного масового обслуговування пасажирів при прийомі та відправленні їх зі станції, надання різних послуг...» [14, с. 5];

- «основу технологічного процесу вокзального комплексу складає організація продажу квитків (квитково-касове обслуговування)» [14, с. 17];

- «довідково-інформаційні послуги є найважливішими із складових частин організації обслуговування пасажирів..., тому що дозволяють пасажирові одержати повну інформацію про перевезення» [14, с. 55];

- «багажне відділення обслуговує населення і підприємства по прийому і відправленню багажу і вантажобагажу» [14, с. 65];

- обов'язковим є «забезпечення санітарно-гігієнічних умов обслуговування пасажирів» [14, с. 72];

- значна увага приділяється організації «надання платних послуг у сфері обслуговування пасажирів на вокзалі» з відокремленням послуг основної (які безпосередньо пов'язані з перевезенням пасажирів по залізницях – перевезенням пасажирів, багажу та вантажобагажу) та підсобно-допоміжної діяльності (які не пов'язані з перевезенням пасажирів – робота носіїв, автоматичних та стаціонарних камер схову, кімнат відпочинку пасажирів з дітьми та ін.) [14, с. 79].

Масове обслуговування пасажирів при прийомі та відправленні, квитково-касове, довідково-інформаційне, багажне та вантажобагажне обслуговування є невід'ємною складовою технологічного процесу залізничного транспорту у сфері пасажироперевезень. Отже продукція вокзалу як сукупність послуг, що надаються

пасажирам, задовольняють певні потреби населення та мають споживчу вартість не може розглядатися відособлено від загального перевізного процесу.

По-третє, вокзал є транспортно-пересадочним вузлом. Відомо, що транспортним вузлом називається «місце сходження (розбіжності) кількох транспортних шляхів (доріг), де здійснюється перевалка вантажів або пересадка пасажирів, а також сортування транспортних засобів» [15, с. 145] або «місце перехрещення трьох і більше ліній та потоків одного або кількох видів транспорту» [16, с. 187].

В Україні небагато робіт присвячених дослідженню техніко-економічних особливостей функціонування транспортних вузлів. В дисертації Волканової Н. Д. транспортний вузол розглядається з глобальної точки зору як окремий технологічний ланцюг доставки вантажу [17, с. 8], підкреслюється, що в країні «функціонує 57 транспортних вузлів змішаного типу» [17, с. 10]. Кривопішин О. М. поняття транспортного вузла локалізує межами територіально-адміністративних утворень та досліджує особливості формування пасажиропотоку в системі «магістраль – вузол – місто» [18, с. 12]. Широкий масштаб проведених наукових досліджень є об'єктивним наслідком поставлених в них завдань – від «удосконалення управління діяльністю транспортного вузла (як місця перетину вантажних потоків) в трансформаційній економічній системі в умовах глобалізації» [17, с. 2] до розробки «комплексних організаційно-економічних підходів» щодо «забезпечення своєчасного і безпечного руху різними видами транспорту» [18, с. 5]. Проте не спростовує можливість сприйняття транспортних вузлів сфери пасажироперевезень на більш елементарному рівні – у місцях посадки-висадки пасажирів та зміни видів транспорту, видів сполучення, маршрутів, а отже у територіальному просторі вокзальних комплексів.

На вокзалах перетинаються різні маршрути пасажирів, як суто залізничного транспорту, так і з використанням різних видів транспорту, як наслідок вокзали обґрунтовано можна вважати транспортно-пересадочними вузлами з пасажиропотоками різної модальності (за числом видів транспорту): одномодальними – одновидовими (в умовах пересадки пасажирів на поїзди різних видів сполучення та маршрутів прямування залізничного транспорту); бімодальними – двовидовими (якщо підвіз та вивіз пасажирів з вокзалу здійснюється одним (зокрема автомобільним) видом транспорту); мультимодальними – багатовидовими (здійсненими одним перевізником з використанням різних видів транспорту); інтермодальними – міжвидовими (здійсненими різними пасажироперевізниками); транспортними терміналами (в межах яких технологічний процес роботи усього транспортно-пересадочного вузла здійснюється одним оператором).

По-четверте, вокзал є унікальним об'єктом та історично-культурною пам'яткою архітектурного обліку міста. Згідно із законодавством, «об'єкти архітектурної діяльності (об'єкти архітектури) – це будинки і споруди житлово-цивільного, комунального, промислового та іншого призначення, їх комплекси, об'єкти благоустрою, садово-паркової та ландшафтної архітектури, монументального і монументально-декоративного мистецтва, території (частини територій) адміністративно-територіальних одиниць і населених пунктів» [9, стаття 1]. При цьому кожен вокзал не є типовим об'єктом архітектурної діяльності та має єдиний у своєму роді, неповторний, рідкісний, винятковий архітектурний вигляд з неповторною і в більшості випадків пов'язаний з діяльністю відомих творчих особистостей історією створення.

Так, центральний термінал вокзалу станції Київ-Пасажирський у сучасному вигляді було побудовано у 1932 р. за технічним проектом, розробленим Управлінням

Південно-Західних залізниць, і за проектом фасаду, розробленим архітекторами О. М. Вербицьким і П. Ф. Альошиним у стилі неукраїнського бароко з елементами конструктивізму [10]. Нинішня, третя за підрахунком, будівля вокзалу станції Харків-Пасажирський побудована в стилі «сталінського ампіру» з елементами класицизму була відкритий 2 листопада 1952 р. замість зруйнованої в роки війни. Архітектори – Г. І. Волошин, Б. С. Мезенцев, Е. А. Лимар; інженер С. Філіна [11]. Вокзал станції Львів побудовано у 1904 р. за проектом архітектора В. Садловського, головний вхід і дебаркадер виконані за проектом інженера Є. Зеленевого, інтер'єри залів очікування 1 і 2 класів спроектував А. Захаревич, залів очікування 3 класу, ресторану і їдальні – Т. Обмінський і А. Лушпинський, фронтон будівлі прикрасили скульптурами А. Попеля і П. Войтович [12]. Наведена інформація лише наближає до усвідомлення масштабів культурно-історичної та архітектурної спадщини залізничного будівництва, проте дозволяє отримати уявлення про вагомість даного аспекту призначення вокзалів.

По-п'яте, вокзал як туристичний ресурс. Згідно із законодавством «туристичними ресурсами України є пропонувані або такі, що можуть пропонуватися, туристичні пропозиції на основі та з використанням об'єктів державної, комунальної чи приватної власності» (стаття 3 [13]). Зміст попереднього аспекту призначення вокзалів (тобто його сприйняття як унікального об'єкта та історично-культурної пам'ятки архітектурного вигляду міста) обґрунтовує можливість сприйняття досліджуваних об'єктів у туристичному контексті. Зрозуміло, що економічно необґрунтовано вважати вокзал антропогенним об'єктом, що самостійно створює вагомий туристичний потенціал, але оцінювати його як елемент туристичного кластера або як умову підвищення туристичної привабливості території цілком прийнятно та навіть потрібно. При цьому, як зазначається у дослідженні Музиченко-Козловської О. В., слід ураховувати, що успішність туристичної галузі «в одних країнах та невдачі в інших, залежить, в основному, від наявності чи відсутності привабливих туристичних ресурсів, чистоти довкілля, розвиненості інфраструктури та сфери розваг, високого рівня сервісу», а отже туристично-привабливою територія стає тоді, коли має «сучасну розвинену матеріально-технічну базу туризму, доступну і достатню для туриста інформацію про неї, які б відповідали потребам туристів і забезпечували досягнення максимального соціально-економічного ефекту від розвитку в її межах туристичної індустрії» [19, с. 8].

По-шосте, вокзал є торгово-розважальним центром, що створює можливості для задоволення споживчих потреб пасажирів та культурного відпочинку. У приміщеннях крупних вокзалів розміщено різноманітні торгові підприємства, які функціонують як єдиний цілісний об'єкт та забезпечують пасажирів необхідними товарами масового попиту, що у повному обсязі відповідає тлумаченню поняття торгового центру, наданому в економічній енциклопедії [20, Т. 3, с. 666].

Розташування торговельно-розважальних об'єктів у приміщеннях вокзалу обумовлено наявністю вільного часу у пасажирів при очікуванні відправлення-прибуття поїздів та перевізних засобів інших видів транспорту. А в умовах підвищення матеріальних та духовних потреб населення, зростання рівня та зміни структури системи обслуговування, збільшення мобільності громадян, динаміки демографічної та соціальної структури, відмічених в роботі Аттавна Б. С. як соціально-економічні фактори, що впливають на формування торгово-розважальних комплексів [21, с. 9], прискорюється розвиток і диференціюються засоби вдосконалення системи культурно-побутового, у тому числі торгово-розважального обслуго-

вування. Вокзал, як поняття історично тісно пов'язане з розважальними і танцювальними заходами [2, с. 358], акумулює в собі широкі можливості торгово-розважального характеру.

По-сьоме, вокзал є об'єктом нерухомості. Зазначений аспект міститься у визначенні поняття вокзалу як комплексу спеціальних споруд, приміщень, обладнання і створює підстави для сприйняття вокзальних об'єктів через категорію майна (матеріальних цінностей, речей, якими володіють фізичні та юридичні особи [20, Т. 2, с. 222]), головним чином в його нерухомій частині, до якої за визначенням належить «земля та тісно пов'язані з нею об'єкти» [20, Т. 2, с. 222], що дозволяє розглядати вокзальні комплекси в контексті нерухомості.

Категорія нерухомості характеризує «земельні та інші природні угіддя, інше майно, що знаходиться на землі й міцно пов'язане з нею (будівлі, споруди, об'єкти)» [20, Т. 2, с. 573]. За Міжнародним стандартом бухгалтерського обліку 40 «Інвестиційна нерухомість» розглядається через поняття «нерухомість, зайнята власником», під яким розуміють «нерухомість, утримувана (власником або орендарем згідно з угодою про фінансову оренду) для використання у виробництві або постачанні товарів чи наданні послуг або для адміністративних цілей» [22]. За національним положенням (стандартом) бухгалтерського обліку в державному секторі 129 «Інвестиційна нерухомість» – через поняття інвестиційної та операційної нерухомості, принципова відмінність яких полягає у тому, що перша категорія передбачає утримання об'єктів нерухомості «з метою отримання орендних платежів та / або збільшення власного капіталу», друга – «з метою використання за призначенням у звичайній діяльності суб'єкта державного сектору», що «не приносять доходу у вигляді орендних платежів та / або збільшення власного капіталу» [23]. Очевидно, що майно вокзалу за змістом є нерухомістю, яка частково відповідає обом (інвестиційним та операційним) ознакам.

Висновки та пропозиції. Формулювання призначення залізничного вокзалу більш широко з виходом поза межі необхідності реалізації тільки виробничих функцій, урахування різноманітних суспільно-транспортних інтересів, що виникають у процесі надання вокзальних послуг (зокрема, потреби виконання технологічних операцій, створення умов для відпочинку й задоволення інших споживчих потреб, організації міжтранспортної взаємодії тощо), інше кажучи, розуміння його ролі у сфері пасажироперевезень в контексті домінант квазісервісності дозволила виявити різні соціально-економічні аспекти призначення, які є фундаментом формулювання завдань і перспективних напрямків економічної діяльності. З розуміння того, що вокзал як організаційно-виробничий об'єкт пасажирського комплексу залізничного транспорту і одночасно техніко-технологічний елемент процесу перевезень, може концентрувати у собі властивості транспортно-пересадочного вузла, архітектурного об'єкта й історично-культурної пам'ятки, туристичного ресурсу і торгово-розважальна центру впливає розуміння градієнтів його подальшого розвитку та визначення напрямів забезпечення його ефективного функціонування, які по-суті й конкретизуються у різних аспектах призначення. Отже визначення цілей, завдань та напрямів не лише із споживчих потреб певного сегмента транспортного ринку та виробничого призначення досліджуваних об'єктів, а з урахуванням багатьох суспільно-транспортних інтересів дозволяє значно розширити концептуальний простір, знайти нестандартні та перспективні рішення при відпрацюванні подальших дій та обґрунтовано залучити для їхньої реалізації широке коло зацікавлених соціально-економічних суб'єктів.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ЛІТЕРАТУРА

1. *Голубев Г. Е., Петюшенко В. М.* Вокзал / Г. Е. Голубев, В. М. Петюшенко: Большая советская энциклопедия: В 30 т. – М.: «Советская энциклопедия», 1969 – 1978. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://slovari.yandex.ua/>
2. *Большая энциклопедия транспорта*: В 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт / Главный редактор Н. С. Конарев. – М.: Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», 2003. – 1039 с.
3. *Державна адміністрація залізничного транспорту України*: Загальна інформація: Статистичні дані [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/general_information/
4. *Сьогоднішня Південної залізниці* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://railroadersclub.at.ua/publ/>
5. *Залізниці України спрямують на реконструкцію 12 вокзалів 73 млн грн* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://economics.unian.net/ukr/news/138855-zaliznitsi-ukrajini-spryamuyut-na-rekonstruktsiyu-12-vokzaliv-73-mln-gm.html>
6. *Укрзалізниця* продовжує роботи з реконструкції та ремонту вокзалів та вокзальних комплексів [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/363390/
7. *Сич Є. М., Гудкова В. П.* Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: [монографія]. – К: Вид-во «Аспект-поліграф», 2004. – 248 с.
8. *Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України»* від 27.12.2006 р. № 1196 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07>.
9. *Закон України «Про архітектурну діяльність»* // Відомості Верховної Ради України. – 1999 р. – № 31. – ст. 246 із внесеними змінами.
10. *Київ*: Енциклопедичний довідник / За редакцією А. В. Кудрицького. – К.: Українська Радянська Енциклопедія, 1981. – 848 с.
11. *Вокзал Харьков-Пассажирский* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.pz.gov.ua/dept/dept.php?lid=1&mid=100280>
12. *Народження і розвиток Львівської залізниці* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://railway.lviv.ua/railway/history/>
13. *Закон України «Про туризм»* // Відомості Верховної Ради України. – 2004 р. – № 13. – ст. 180 із внесеними змінами.
14. *Технологічний процес роботи вокзалу станції Київ-Пасажирський ДТГО «Південно-Західна залізниця»*. – 96 с.
15. *Географія*. Современная иллюстрированная энциклопедия / Под редакцией проф. А. П. Горки. – М.: Росмэн-Пресс, 2006. – 624 с.
16. *Сокур І. М.* Транспортна логістика: навч. пос. [для студ. вищ. навч. закл.] / І. М. Сокур, Л. М. Сокур, В. В. Герасимчук – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
17. *Волканова Н. Д.* Управління діяльністю транспортного вузла: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / Н.Д. Волканова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2007. – 23 с.
18. *Кривопішин О. М.* Організаційно-економічні засади розвитку міських та приміських залізничних перевезень пасажирів: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / О. М. Кривопішин; Держ. екон.-технол. ун-т трансп. – К., 2009. – 20 с.
19. *Музиченко-Козловська О. В.* Економічне оцінювання та регулювання туристичної привабливості території: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.02.03 / О. В. Музиченко-Козловська; Нац. ун-т «Львівська політехніка». – Львів, 2007. – 21 с.
20. *Економічна енциклопедія*: Наукове видання у 3-х т. / Редкол.: ...С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія». – Т. 1, 2000. – 864 с.; Т. 2, 2001. – 848 с.; Т. 3, 2002. – 952 с.
21. *Аттавна Б. С.* Принципи архітектурно-планувальної організації торгово-розважальних комплексів (на прикладі країн Близького Сходу): автореф. дис. ... канд. архіт.: 18.00.02 / Б. С. Аттавна; Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт. – К., 2011. – 20 с. – укр.
22. *Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 40 «Інвестиційна нерухомість»* [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/929_026
23. *Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку в державному секторі – 129 «Інвестиційна нерухомість»* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0094-11>.
24. *Гудкова В. П.* Принципи формування економічних відносин в сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова, М. М. Крюков // Економіка і регіон. – № 6 (37). – 2012. – С. 61–65.
25. *Гудкова В. П.* Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: [монографія]. – К.: ДЕДУТ, 2013. – 290 с.