

## ЕВОЛЮЦІЯ КОНЦЕПЦІЙ ЛОГІСТИКИ

Розглянуто у історичній послідовності основні теоретичні погляди на удосконалення руху і обробки матеріальних та інформаційних потоків від місць їх виникнення до пунктів кінцевого призначення. Доведено доцільність використання на сучасному етапі інтегрованої концепції логістики, що увібрала найкращі теоретичні надбання з удосконалення управління потоками матеріалів та інформації.

The main opinions concerning with improving of movement and processing of material and information flows from places of their originated to points of final destination are examined in historical succession. The worthiness of using at the modern stage the integrated logistical conception, which compounded the best theoretical inheritance of material and information flows management, is proved.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Логістика як наука про управління матеріальними ресурсами та інформацією усередині та поза межами підприємств (фірм) виникла у другій половині ХХ століття. Теоретичні засади логістики – концепції або погляди на удосконалення руху і обробки матеріальних та інформаційних потоків протягом п'ятдесяти з лишком років не раз змінювалися під впливом науково-технічних, економічних, політичних та інших зовнішніх обставин. Ось чому на сучасному етапі ринкової форми господарювання слід використовувати таку концепцію, яка б відповідала реаліям сьогодення в Україні і націлювала виконавців на максимальне скорочення витрат часу, праці й коштів при логістичній обробці матеріалів та інформації.

**Аналіз досліджень і публікацій останніх років** свідчить, що серед вітчизняних теоретиків і практиків немає одностайного розуміння сутності і причин еволюції логістичних концепцій. Так, В.В. Вінников, О.Д. Бикова і С.В. Вінников трактують концепцію логістики як систему поглядів на раціоналізацію господарської діяльності шляхом оптимізації потокових процесів на підставі системного підходу, гуманізації технологічних процесів, обліку логістичних витрат протягом усього логістичного ланцюга, розвитку послуг логістичного сервісу, а також спроможності логістичних систем до адаптації в умовах ринку [1, с.29-30]. В.Є. Николайчук вважає головною відзнакою логістичної концепції її залежність від рівня розвитку складських і тарно-пакувальних комплексів, транспорту, інформаційних мереж і банків даних. На його думку, логістична концепція сприяє переходу від дискретного до наскрізного управління матеріальними потоками [2, с.9]. Ю.В. Пономарьова розглядає концепцію логістики як ідею, новизна котрої полягає у зміні пріоритетів між різними видами господарської діяльності на користь посилення значимості діяльності з управління матеріальним потоком [3, с.11].

На погляд М.А. Окландера, концепція логістики підприємства – це образ мислення, філософія діяльності, згідно з якою слід уникати часткової оптимізації зведених разом логістичних функцій через виявлення реальних можливостей для їх балансу і забезпечення поставки «точно вчасно». На відміну від раніш згаданих авторів він виділяє п'ять етапів розвитку концепції і пов'язує це з трансформацією економічного клімату, модернізацією технологій транспортно-складської обробки матеріалів, удосконаленням засобів зв'язку і масовим розповсюдженням комп'ютерів [4, с.28-46]. Г.І. Михайліченко відзначає певні концепції, що мають місце у логістиці, але не вказує на взаємозв'язок між ними [5, с.22-25].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Розглядаючи теоретичні засади логістики вітчизняні автори не враховують цілу низку зовнішніх факторів, що впливають на трансформацію логістичних концепцій, не вбачають спадкоємності їх

розвитку і застосування.

**Постановка завдання** полягає у розкритті причин, що сприяли виникненню і послідовному удосконаленню поглядів на управління матеріальними та інформаційними потоками, які разом увійшли в сучасну інтегровану концепцію логістики.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Логістика як і кожна наука використовує обґрунтовані підходи і погляди на явища і процеси, що відбуваються у сфері її впливу і потребують подальшого удосконалення. Об'єктами дослідження у логістиці виступають матеріальний та інформаційний потоки, а процесами - їх рух і відповідна обробка (ВРТС-роботи, упакування, унітизація, комунікація) на шляху від джерела виникнення до кінцевого пункту споживання. Виходячи з цього концепцією логістики можна вважати систему поглядів і заходів кожним з учасників матеріалоруку і усіма ними разом з удосконалення управління матеріальними та інформаційними потоками у мікро- і макромасштабі.

Логістична концепція не може бути однією для різних етапів господарювання. Вона потребує перегляду в залежності від змін факторів зовнішнього середовища, в першу чергу – економічних. Так, у п'ятдесяті роки 20 століття, коли на Заході ще існував ринок продавців, зарубіжні фахівці з логістики вбачали головним завданням виготовлення і доведення до споживачів продукції, яка вигідна виробникові. З переходом до ринку покупців логістична концепція почала ґрунтуватися на необхідності випуску і поставок виробів, замовлених споживачами.

На систему поглядів теоретиків і практиків з логістики впливають науково-технічний прогрес, міжнародні контакти, рівень освіти виконавців, демографічна ситуація в країні та її регіонах, постійне подорожчання паливно-енергетичних ресурсів та ще ціла низка об'єктивних обставин. Саме тому доцільно говорити не про якусь одну логістичну концепцію, а про концепції, що виникали і удосконалювались в залежності від змін у зовнішньому середовищі.

Першою логістичною концепцією, яка була обґрунтована американськими фахівцями у середині 1950-х років, стало розуміння того, що фірма-виробник повинна закуповувати матеріально-технічні ресурси у зовнішніх товаровласників у такому обсязі й асортименті, щоб виготовляти продукцію дійсно необхідну споживачам. Концепція одержала назву «Requirements/resources planning» - скорочено RP, що означає «Планування потреб/ресурсів».

Концепція RP націлювала фахівців з логістики фірм-виробників на те, що спочатку треба з'ясувати потребу представників ринку-традиційних і можливих споживачів у продукції фірми, одержувати від них замовлення на виготовлення виробів у певний час і в необхідному обсязі. Лише після цього логісти фірми мають закуповувати сировину, матеріали та інші предмети і засоби праці у необхідній кількості й потрібної якості.

Отже, концепція RP надала можливість фахівцям з логістики вірно визначити послідовність дій зі збутово-постачальницької роботи. Але концепція RP не розкрила заходів зі скорочення на фірмах виробничих і збутових запасів, внаслідок чого логісти, як і раніше, утримували на заводських складах значні обсяги запасів, що дорівнювали квартальній, піврічній та навіть річній потребі підприємства у матеріально-технічних ресурсах.

Наприкінці 1950-х – початку 1960-х років у Японії на підприємствах автомобілебудівної компанії Тойота Моторс одержала розвиток нова логістична концепція «Just in time» (JIT) – «Точно в строк», «своєчасно». Згідно неї підприємство – споживач у відповідності до узгодженого графіку повинно одержувати від фірми-постачальника вузли і деталі у обговорений час у необхідній кількості і асортименті одразу в складальний цех на робочі місця. При таких умовах постачання споживачу не потрібні поточні і страхові запаси тих ресурсів, що найбільш часто використовуються у виробництві. Постачальник несе відповідальність за якість продукції, що скорочує витрати часу й коштів на приймання і запуск вузлів і деталей у виробництво автомобілів.

Концепція JIT одержала визнання в багатьох галузях промисловості Японії, США та

інших країн з розвинутою ринковою економікою.

Нещодавно ця концепція була удосконалена завдяки більш тісній інтеграції виробників зі споживачами матеріально-технічних ресурсів. Згідно концепції ЛТ-2 представник фірми-постачальника постійно знаходиться у споживача і в разі виробничої необхідності корегує графік поставок сировини і матеріалів на адресу покупця [6, с.89].

Одночасно у США в 1956 році з'явилась третя логістична концепція «Total distribution cost» (ТДС) – «Загальних витрат з дистрибуції», «Урахування загальних витрат зі збуту». На відміну від концепції ЛТ, яка спрямована на удосконалення матеріально-технічного постачання фірми, концепція ТДС присвячена пошуку і запровадженню заходів зі скорочення витрат часу, праці й коштів у збутовій діяльності фірми. Так, наприклад, при відправці продукції на далеку відстань фірмі вигідніше користуватися повітряним, ніж сухопутним чи водним транспортом. У цьому разі підвищені витрати по перевезенням компенсуються відсутністю затрат з виконання вантажно-розвантажувальних і перевалювальних операцій на проміжних пунктах матеріалоруку, з експедивання і охорони вантажів, які обов'язково мають місце при перевезеннях по суходолу і воді. Використання контейнерів при збуті надає можливість фірмі-виробнику в стислий строк доставити до споживачів готову продукцію без зайвих витрат за кількістю і якістю.

У першій половині 1970-х років майже усі країни Західної Європи і Америки стикнулися з глибокою енергетичною кризою. Спад виробництва, безробіття, зниження активності ринку і, як закономірний результат, різке і глибоке погіршення стану економіки в національних та транснаціональних масштабах змусили теоретиків і практиків з логістики переглянути своє ставлення до матеріально-технічного постачання і збуту виготовленої продукції як окремих процесів.

Новий підхід до управління потоками матеріалів та інформації полягав у об'єднанні зусиль усіх учасників матеріалоруку, у перетворенні матеріально-технічного забезпечення, виробництва, розподілу (дистрибуції), транспортування, посередництва і продажу готової продукції покупцям у єдину ресурснопропускну систему. Нова логістична концепція, що одержала назву «Total cost minimum» (ТСМ) – «Мінімізації загальних витрат», вже націлювала виконавців на перехід від дискретного до наскрізного управління потоковими процесами від первинного джерела до кінцевої мети.

Концепція ТСМ, яку також називають логістичним образом мислення, концептуальною стратегією логістики, заснована на пошуку і запровадженні раціональних форм і маршрутів матеріалоруку на макрорівні. Згідно цієї концепції суттєво підвищується роль посередницьких структур з транспортно-складським і тарно-пакувальним комплексами, які зі звичайних вантажопередавальних пунктів мають перетворюватися на координаторів матеріальних потоків, що повинні доходити до потрібних споживачів у необхідному обсязі та асортименті, відповідної якості, з найменшими витратами часу, праці й коштів. Наприклад, прямі господарські зв'язки по поставках продукції від фірми-виробника до фірми-споживача сприяють скороченню часу і витрат по перевезенню матеріально-технічних ресурсів, але збільшують витрати обох сторін з утримання збутових і виробничих запасів. У разі залучення до співробітництва третього учасника – оптового посередника - виробник одержує можливість частіше відправляти продукцію на оптову базу, де почне створюватися товарний запас, а споживач взагалі зможе працювати без виробничого запасу, оскільки одержуватиме продукцію за умовою «Just in time» щоденно одразу в цех. У другому випадку сумарні витрати учасників матеріалоруку з транспортування збільшуються, але компенсуються економією з утримання збутових і товарних запасів. Безумовно, в усякій ситуації потрібно розраховувати логістичні витрати по кожному з можливих варіантів матеріалоруку.

Внаслідок поступового впровадження логістичної концепції ТСМ у господарську практику зросли вимоги до своєчасності та достовірності супровідної інформації, що сприяло появі і масовому використанню комп'ютерів, а також сучасних інформаційних технологій. Виникла нагальна потреба у науковому обґрунтуванні наскрізного управління

матеріальними та інформаційними потоками.

У зарубіжних країнах з ринковою формою господарювання почали приділяти увагу підвищенню рівня компетентності і кваліфікації кадрів, які безпосередньо мають справу з розподілом, транспортуванням, зберіганням та іншими логістичними функціями і операціями. У 80-90-ті роки минулого століття на Заході одержала розвиток концепція «Demand-Driven techniques» (ДДТ) – «Реагування на попит». Вона являє собою подальшу модифікацію концепції RP у площині прискорення реакції на зміни споживчого попиту. Найбільш відомими є чотири варіанти цієї концепції: «Rules based reorder» (ROP), «Quick response» (QR), «Continuous replenishment» (CR) та «Automatic replenishment» (AR).

Варіант ROP – «Управління, засноване на точці замовлення (перезамовлення)» рекомендовано для промислових підприємств – споживачів, які створюють у себе виробничі запаси сировини і матеріалів. Ефективність застосування ROP полягає у визначенні та оптимізації страхової частини запасів майже до їх ліквідації у залежності від зміни попиту замовників продукції. Так, у випадку відмовлення будь-кого із майбутніх споживачів викуповувати у підприємства продукцію, останнє повідомляє постачальника про необхідність скорочення чергової поставки матеріальних ресурсів, а свою поточну потребу в сировині і матеріалах задовольняє за рахунок раніш сформованого страхового запасу.

Варіант QR – «Швидкий відгук», «Швидке реагування» рекомендовано використовувати у стосунках між роздрібними і оптовими посередниками з метою підтримування повноцінного продажу товарів покупцям. Реалізація цієї модифікації концепції ДДТ здійснюється шляхом моніторингу продажу товарів у роздріб і передачі даних про обсяги і асортимент виробів, що користуються попитом у населення, оптовикам, а від них – виробнику споживчих товарів. Інформаційні зв'язки між ритейлерами, оптовиками і виробником здійснюються завдяки сучасним телекомунікаційним і комп'ютерним мережам. Фірма-виробник завдяки впровадженню у себе гнучких технологій може швидко переключатися на випуск продукції, яка на даний час користується у покупців значним попитом і потрібна ритейлерами.

Варіант CR – «Безперервного поповнення» удосконалює попередню концепцію «Quick response» і призначений для усунення необхідності одержання замовлень на поповнення запасів готової продукції. Метою CR є встановлення ефективного логістичного плану, спрямованого на безперервне поповнення запасів споживчих товарів у ритейлерів. Фірма-виробник на підставі щоденної обробки даних про обсяги і асортимент продажу товарів оптовиків і ритейлерів самостійно розраховує необхідну сумарну потребу в своїй продукції. Потім виробник на підставі власних розрахунків і прогнозування попиту на продукцію безперервно або з високою періодичністю надсилає свої вироби оптовикам і навіть крупним ритейлерам. Безперервне поповнення запасів у оптових і роздрібних посередників є запорукою того, що усі учасники матеріалоруку разом працюють на кінцевий результат – своєчасну доставку товарів у необхідному обсязі і асортименті, потрібної якості, у потрібне місце продажу саме тим покупцям, котрим такі товари конче потрібні.

Концепція CR передбачає такі основні умови функціонування: по-перше, необхідна достовірні і оперативна інформація від оптовиків і ритейлерів про результати продажу виробників підприємства; по-друге, повинна бути гарантована надійність поставки товарів оптовикам й роздрібним посередникам; по-третє, обсяги (маса) партій мають дорівнювати вантажопідйомності транспортних засобів – залізничного вагону, автомашини.

Логістична концепція AR – «автоматичне поповнення запасів» виступає як подальше удосконалення варіантів QR і CR. Концепція AR передбачає надання постачальнику права прийняття рішень по товарним атрибутам і категоріям. Фірма – виробник виходячи з одержаної від посередників інформації вирішує, які види продукції певного сорту, марки чи артикулу треба кожного дня випускати і відвантажувати продавцям. Управління товарними запасами здійснюється фірмою – виробником, а не посередниками – оптовиками і ритейлерами, що дозволяє останнім зосередити увагу на обслуговуванні покупців. У той же час існує загроза накопичення у посередників зайвих запасів товарів, на які попит

споживачів скорочується. Тому автоматичне поповнення запасів товарів у посередників потребує систематичного корегування як з боку постачальників, так і самих посередників.

У цілому, концепція DDT – «Реагування на попит» і чотири її модифікації – ROP, QR, CR і AR сприяють оптимізації руху матеріалів та інформації від пунктів їх походження до пунктів і місць їх продажу і споживання. Протягом 90-х років за рубежом виникла ще одна логістична концепція «Lean production» (LP) – «Виснажене виробництво». Вона була викликана до життя у зв'язку зі зростанням споживчого попиту на ексклюзивні товари на відміну від так званого «ширпотребу».

Сутність концепції LP полягає у наступному:

- досягненні високої якості товарів, що виготовляються фірмою (підприємством);
- зменшенні розмірів партії продукції;
- здатності виробництва швидко переключатися на нові типосортрозміри продукції.

У концепції використовується ідея поєднання низької собівартості при великих обсягах масового виробництва та різноманітності продукції і гнучкості дрібносерійного виробництва. Концепція LP виправдовує себе в умовах глобальної економічної кризи, що призвела до суттєвого падіння споживчого попиту на товари масового виробництва і потреби в ексклюзивних товарах для людей із значним достатком.

Одночасно із суцільно логістичними в теорії управління матеріальними потоками використовується універсальна концепція зберігання якості сировини, матеріалів і готової продукції. Концепція «Total quality control» (TQC) виникла в Японії на початку 1950-х років. У той час невеличка фірма «Тойота Моторз Корпорейшн» отримувала від воєнного відомства США замовлення на виготовлення автомобілів – вільсів для американських військ, що воювали у Кореї. Замовник постачав японській фірмі вузли та деталі, надавав детальну специфікацію того, що треба виробити. При цьому вимоги до якості автомобілів – позашляховиків, прообразу сучасних «Джипів», стояли на першому місці. При виготовленні вільсів використовувалось більше, ніж 20 тис. комплектуючих виробів, а тому робота починалася з перевірки їх якості. Саме з цієї пори в Японії виникла ідея створення так званих кружків якості, до яких входили робочі, майстри та інженери. Члени таких кружків ретельно перевіряли якість виготовлення напівфабрикатів і продуктів незавершеного виробництва, приділяли особливу увагу якості готових виробів – автомашин. У подальшому фірма «Тойота» перейшла до контролю якості предметів і продуктів праці у допоміжному виробництві, де здійснюються ВРТС – операції, упакування запасних частин і аксесуарів до автомашин [7, с.525].

Досвід японської фірми із загального контролю якості (TQC) одержав визнання у США, промислово розвинутих країнах Європи і навіть у СРСР. Протягом наступних десятиріч концепція загального контролю якості трансформувалася у більш універсальну систему поглядів і заходів, у тому числі таких, що стосуються удосконалення ВРТС – робіт з потоками матеріалів. Загальний контроль якості перетворився на концепцію «Total quality management» (TQM) – «Загальне управління якістю». У логістиці концепція TQM поширюється на усіх учасників матеріалоруку, тобто на виробників, перевізників, посередників і споживачів. Кожний з них повинен у межах своєї компетенції відповідати перед суміжниками за якість одержаних матеріально – технічних ресурсів, що підлягають навантажувально – розвантажувальним роботам, переміщенню, зберіганню, консолідації, унітизації та багатьом іншим логістичним операціям. Отже, фахівці з логістики, починаючи з менеджерів і закінчуючи механізаторами і вантажниками, мають нести персональну відповідальність за недопущення пошкодження, деформації, псування, розсипу, випаровування та інших випадків погіршення якості сировини, матеріалів, незавершеної продукції та готових виробів. Боротьба за якість майбутньої готової продукції починається задовго до її виробництва і завершується лише під час передачі продуктів праці кінцевому споживачу.

На сучасному етапі розвитку логістики як наукової теорії доцільно використовувати концепцію, що увібрала до себе усі найкращі погляди і підходи до управління матеріальними

та інформаційними потоками. Рис.1 дає уяву про побудову інтегрованої логістичної концепції.

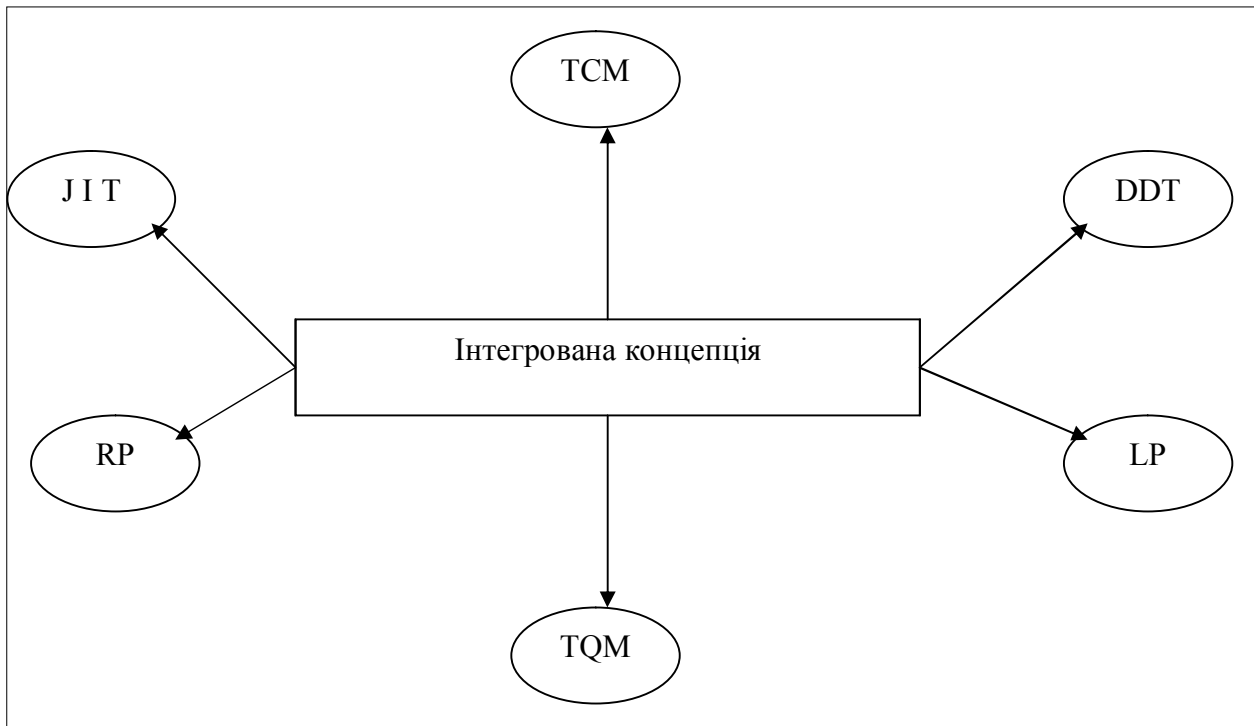


Рис.1. Склад інтегрованої концепції логістики

Інтегрована логістична концепція є багатовекторною і передбачає управління наскрізними матеріальним та інформаційним потоками з урахуванням семи правил («7R») логістики.

Основні положення інтегрованої логістики полягають у такому :

1. Рух матеріалів та інформації від первинного джерела через проміжні пункти до кінцевого споживача треба розглядати в якості єдиного наскрізного потоку.
2. У наскрізному потоці не повинно бути надмірних вантажів і зайвої інформації. Постачальник має відправляти споживачеві сировину, матеріали чи готову продукцію в обумовленому обсязі та асортименті, супроводжуючи необхідною документацією про кількість, якість, законність походження і небезпечність (загрозу) для навколишнього середовища.
3. Кількість учасників матеріалоруку повинна бути мінімальною і по можливості обмежуватися постачальником, перевізником і споживачем. Залучення до вантажопотоку оптових чи роздрібних посередників має здійснюватися на підставі техніко – економічних розрахунків, що свідчать про доцільність розширення переліку організаторів і виконавців логістичної обробки потоку сировини, матеріалів, напівфабрикатів, готових виробів.
4. Облік витрат часу, праці і коштів на виконання вантажно-розвантажувальних, транспортних, складських та інших логістичних операцій з матеріалопотоком і його складовими слід вести на усьому шляху від первинного джерела до кінцевого споживача. При цьому необхідно постійно виявляти і скорочувати вартість виконання трудомістких ВРТС – та інших робіт з вантажами з метою мінімізації сукупних логістичних витрат.
5. На підприємствах промисловості, транспорту, оптової та роздрібною торгівлі необхідно використовувати сучасне універсальне технологічне, підйомно-транспортне, складське і торгівельне обладнання, завдяки чому забезпечується гнучкість виробництва, транспортно-складської обробки, упакування і унітизації складових матеріалопотоку.
6. Учасники матеріалоруку повинні оперативно реагувати на зміни в попиту споживачів у сировині, матеріально-технічних ресурсах і готовій продукції. Завдяки адаптації –

здатності пристосовуватися до коливань споживчого попиту – виробник і посередники можуть своєчасно регулювати кількісні і якісні характеристики матеріального потоку, повністю забезпечуючи покупців потрібними предметами і продуктами праці.

7. Кожний учасник матеріалоруку і усі вони разом несуть відповідальність за збереження якості складових вантажопотоку – сировини, матеріалів, напівфабрикатів, готової продукції, тари і упаковки. ВРТС – та інші логістичні операції мають виконуватися згідно технічних умов і правил, що гарантують дотримання якісних характеристик вантажів на належному рівні на шляху від постачальника до кінцевого споживача.
8. У логістичній обробці матеріального та інформаційного потоків задіяні фахівці різного рівня компетенції і кваліфікації. Для того, щоб працівники промислових, транспортних і посередницьких підприємств, відповідальні за логістичні функції і операції, успішно виконували покладені на них завдання, необхідно створювати належні умови праці, доводити до безпосередніх виконавців норми часу і виробітку на ВРТС – роботи, впроваджувати заходи з матеріального та морального стимулювання в разі досягнення високих результатів труда.
9. Для своєчасного і ретельного виконання транспортно-складських та інших операцій фахівці з логістики повинні мати повну інформацію про виробників, перевізників, посередників і споживачів усіх складових матеріального потоку, володіти даними про кількість, асортимент, якість, законність походження і небезпечність вантажів щодо людей і навколишнього середовища.

У розпорядженні фахівців з логістики мають бути закони, постанови і розпорядження вищих і місцевих органів влади стосовно підприємницької діяльності у сферах матеріального виробництва і обігу суспільного продукту, державні і галузеві стандарти на сировину, матеріали і готові вироби, довідники та інструкції з проведення приймально-здавальних, вантажно-розвантажувальних, транспортних, складських та інших логістичних операцій.

Між учасниками матеріалоруку повинен бути налагодженим обмін оперативними даними про вимоги і порядок виконання ВРТС – робіт з вантажами, запроваджені сучасні інформаційні технології на підставі інтра- та Інтернету.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** Інтегрована концепція логістики являє собою сукупність обґрунтованих поглядів і заходів з раціонального управління потоками матеріалів ті інформації, що поєднують виробників зі споживачами предметів і продуктів праці. Необхідно ширше впроваджувати інтегровану концепцію у теорію і практику логістики з метою її апробації і подальшого доопрацювання.

### Література

1. Винников В. В. Логистика на водном транспорте: учеб. пособ. [для студентов и курсантов высш. учебн. заведений водного транспорта] / В. В. Винников, Е. Д. Быкова, С. В. Винников. – Одесса: Феникс, 2004. – 222 с.
2. Николайчук В. Е. Логистика / В. Е. Николайчук. – СПб., М., Харьков: Питер, 2001. – 160 с.
3. Пономарьова Ю. В. Логистика: [навч. посіб.] / Ю. В. Пономарьова. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 328 с.
4. Окландер М. А. Логистична система підприємства: [монографія] / М. А. Окландер. – Одеса: Астропринт, 2004. – 312 с.
5. Михайліченко Г. І. Логистика в туризмі: опорний конспект лекцій з дисципліни для студентів спец-ті «Менеджмент організацій» / Г. І. Михайліченко. – К.: Центр підготовки навчально-методичних видань КНТЕУ, 2008. – 104 с.
6. Джонсон Д. Современная логистика / Д. Джонсон, В. Дональд, Д. Вордлоу, П. Мэрфи-мл [пер. с англ.]. – М. : Изд. дом «Вильямс», 2002. – 624 с.
7. Економічна історія зарубіжних країн: [навч. посіб.]; за ред. М. О. Уперенка. – Харків: Бурун-книга, 2009. – 560 с.