

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/23539>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Организация перевозок

Оглавление

Введение 3

1 Анализ существующего обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом 6

2 Предложения по совершенствованию обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом 22

3 Техничко-экономическое обоснование разработанных предложений 41

4 Охрана труда водителей при перевозке воинских грузов 49

Заключение 64

Список литературы 65

Введение

Воинские автомобильные перевозки – это перемещение материальных средств, соединений, частей, учреждений и подразделений, а также раненых и больных из одного района (пункта) в другой, осуществляемое по планам военного командования с использованием соединений, частей и подразделений автомобильных войск. Воинские автомобильные перевозки осуществляются в стратегическом, оперативном и войсковом звеньях тыла и выполняются автомобильными соединениями, частями и подразделениями. В оперативном тылу они подразделяются на фронтовые, окружные и армейские (корпусные):

- фронтовые – от фронтовых тыловых баз и их отделений, с выгрузочных станций, аэродромов материального обеспечения до складов армейских бригад материального обеспечения и организуются штабом тыла и автотранспортной службой фронта под руководством помощника командующего по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами фронта, соединений, частей и учреждений;
- армейские (корпусные) – от складов армейских бригад материального обеспечения до частей материального обеспечения соединений, частей, в отдельных случаях – до огневых позиций артиллерии, вертолетных эскадрилий, минуя промежуточные звенья и организуются штабом тыла и автотранспортной службой армии (в корпусе – штабом тыла) под руководством помощника командующего (командира) по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами армии (корпуса), в отдельных случаях средствами соединений и частей;
- войсковые – от складов частей (подразделений) материального обеспечения соединений (частей) до складов подразделений материального обеспечения частей (подразделений), организуются помощником командира соединения (части) по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами соединения (части);
- внутрибазовые – организуются управлениями баз, выполняются штатным и переданным базам автотранспортом в оперативное подчинение.

Развитие современной экономики, переход к рыночным отношениям, массовая приватизация предприятий, включая автотранспортные, не только не снизили актуальность проблемы за рост эффективности функционирования и безопасности перевозок, но, наоборот, существенно ее повысили и привнесли в нее много новых элементов. Таким образом, тема дипломного проекта, как нельзя, актуальна в современных условиях.

В современных условиях при перевозке воинских грузов военному автомобильному подразделению необходимо осуществлять работы связанные с повышением эффективности, безопасности и совершенствованием работы. Этому способствует развитие автоматизированной системы управления. Автоматизированная система управления (АСУ) – это система, в которой с помощью технических средств обеспечивается сбор, накопление, обработка информации, формирование оптимальной стратегии

управления определенными компонентами и выдача результатов человеку или группе людей, принимающих решения по управлению. Под оптимальной стратегией понимается стратегия, минимизирующая или максимизирующая некоторые характеристики объекта.

С целью обеспечения возможности взаимодействия человека с ЭВМ в интерактивном режиме появляется необходимость реализовать в рамках АСУ так называемое АРМ – автоматизированное рабочее место. АРМ представляет собой совокупность программно аппаратных средств, обеспечивающих взаимодействие человека с ЭВМ для повышения безопасности перевозок воинских грузов, то есть такие функции как:

- возможность ввода информации в ЭВМ;
- возможность вывода информации из ЭВМ на экран монитора, принтер или другие устройства вывода.

Работникам автомобильного подразделения часто приходится работать с большими объемами данных, с тем, чтобы найти требуемые сведения для подготовки перевозок воинских грузов. Для облегчения такого рода работ были созданы автоматизированные рабочие места, которые позволяют хранить большие объемы информации, и, что самое главное, быстро находить нужные данные.

Автоматизированное рабочее место диспетчера является программно-аппаратной системой. АРМ предназначено для составления и выдачи путевых листов типовых форм и табелей учета рабочего времени, для формирования информационных баз данных по водителям и транспортным средствам.

Целью работы является совершенствование обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом. Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать существующий процесс обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом;
- разработать предложения по совершенствованию обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом;
- провести технико-экономическое обоснование разработанных предложений;
- разработать раздел по охране труда водителей при перевозке воинских грузов.

1 Анализ существующего обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом

Рота материального обеспечения предназначена для приема, содержания и доставки (отпуска) запасов вооружения, боеприпасов, горючего, продовольствия, воды, вещевого, инженерного, медицинского имущества и иных материальных средств; заправки техники горючим; обеспечения личного состава горячей пищей и его гигиенической помывки; ремонта, дезинфекции и дезинсекции вещевого имущества; эвакуации из подразделений неисправных, ненужных для боя отечественных и трофейных вооружения, техники и имущества и подготовки их к отправке по назначению.

Рота материального обеспечения включает (рисунок 1):

- три автомобильных взвода;
- хозяйственный взвод, состоящий из 7 складов, столовой, вещевого ремонтной мастерской, полевой бани;
- отделение технического обслуживания автомобильной техники.

В роте бригады может быть более 60 автомобилей, около 20 прицепов. Общая грузоподъемность может достигать 400 т, в т.ч. по наливу до 200 т.

Воинские автомобильные перевозки – это перемещение материальных средств, соединений, частей, учреждений и подразделений, а также раненых и больных из одного района (пункта) в другой, осуществляемое по планам военного командования с использованием соединений, частей и подразделений автомобильных войск.

Воинские автомобильные перевозки осуществляются в стратегическом, оперативном и войсковом звеньях тыла и выполняются автомобильными соединениями, частями и подразделениями. В оперативном тылу они подразделяются на фронтовые, окружные и армейские (корпусные).

Принципиальная схема подвоза материальных средств автомобильным транспортом в указанных звеньях тыла показана на рисунке 2:

- автомобильные перевозки в стратегическом звене – от мест производства материальных средств, центральных баз и складов до фронтовых (окружных, флотских, групп войск) тыловых баз, портов и аэродромов материального обеспечения и организуются штабом Тыла ВС и автотранспортным отделом Центрального автодорожного управления под руководством начальника Тыла ВС РФ, выполняются по планам и средствами центра;

- окружные – с окружных (флотских, групповых) складов, баз и складов поставщиков до соединений (частей), учреждений и организуются штабом тыла и автотранспортной службой военного округа (групп войск) под руководством помощника командующего по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами округа (групп войск), а в отдельных случаях средствами объединений, соединений, частей и учреждений;
- фронтовые – от фронтовых тыловых баз и их отделений, с выгрузочных станций, аэродромов материального обеспечения до складов армейских бригад материального обеспечения и организуются штабом тыла и автотранспортной службой фронта под руководством помощника командующего по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами фронта, соединений, частей и учреждений;
- армейские (корпусные) – от складов армейских бригад материального обеспечения до частей материального обеспечения соединений, частей, в отдельных случаях – до огневых позиций артиллерии, вертолетных эскадрилий, минуя промежуточные звенья и организуются штабом тыла и автотранспортной службой армии (в корпусе – штабом тыла) под руководством помощника командующего (командира) по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами армии (корпуса), в отдельных случаях средствами соединений и частей;
- войсковые – от складов частей (подразделений) материального обеспечения соединений (частей) до складов подразделений материального обеспечения частей (подразделений), организуются помощником командира соединения (части) по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами соединения (части);
- внутрибазовые – организуются управлениями баз, выполняются штатным и переданным базам автотранспортом в оперативное подчинение.

В целях предотвращения смещения ящиков с боеприпасами в кузове при движении на крутых поворотах, при резких торможениях, между отдельными грузовыми местами вставляются деревянные прокладки, распорки и т.п.

Подготовка автомобилей к перевозке предусматривает выполнение различных работ, объем которых зависит от технического состояния автомобилей, пробега после предыдущего технического обслуживания, продолжительности и напряженности предстоящего марша, вида перевозимого груза.

При подготовке к перевозке, прежде всего, проводится контрольный осмотр автомобилей, в ходе которого уточняется их техническое состояние и укомплектованность, планируется работа по техническому обслуживанию и ремонту и определяется потребность в доукомплектовании необходимым имуществом.

Подготовка автомобилей заключается в проверке их систем, механизмов и узлов, а также в подготовке кузовов для перевозки ящиков с боеприпасами. Она проводится в целях обеспечения выполнения перевозок в установленные сроки при наиболее эффективном использовании автомобилей, сохранения грузов и поддержания высокого уровня технического состояния автотранспорта.

Контрольный осмотр проводят водители и командиры отделений под непосредственным руководством техников и старших командиров.

Автомобили, выделяемые для перевозки боеприпасов, должны быть технически исправны, укомплектованы средствами пожаротушения, индивидуальными комплектами запасных частей, инструмента и принадлежностей (ЗИП), противооткатными упорами (колодками), соответствующими диаметру колеса, фонарями автономного питания, знаками аварийной остановки, медицинскими аптечками, средствами для буксирования и повышения проходимости, светомаскировочным и светотехническим оборудованием, средствами утепления двигателей.

При подготовке к перевозке после контрольного осмотра проводится очередное техническое обслуживание № 1 или № 2 в зависимости от пробега.

Если в период подготовки к перевозке не представляется возможным провести техническое обслуживание № 1 или № 2 в полном объеме, то в первую очередь выполняются работы, обеспечивающие безопасность движения и надежность агрегатов, механизмов и приборов, которые будут работать наиболее напряженно в условиях предстоящего марша. Техническое обслуживание автомобилей проводят водители под непосредственным руководством командиров отделений. Для выполнения наиболее сложных регулировочных работ и работ по обслуживанию аккумуляторных батарей привлекаются младшие специалисты по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей.

Автотранспортные средства, перевозящие боеприпасы, должны быть оснащены оборудованием, специально предназначенным для транспортировки боеприпасов, с тем, чтобы экипаж транспортного средства и (или) сопровождающий персонал мог незамедлительно принять надлежащие меры в случае

какой-либо технической неполадки, дорожно-транспортного происшествия или происшествия с боеприпасами. В состав этого оборудования должны, среди прочего, входить огнетушители, комплекты средств индивидуальной защиты для экипажа транспортного средства и группы сопровождения (т. е. противогазы, оснащенные соответствующим фильтром), электрическая световая сигнализация, сконструированная таким образом, чтобы не вызывать воспламенения находящихся на борту транспортного средства боеприпасов. При транспортировании боеприпасов указанное оборудование должно находиться на борту транспортного средства; оно должно быть постоянно наготове и в рабочем состоянии.

Погрузка (выгрузка) грузов является одним из важнейших элементов транспортного процесса. Сокращение времени погрузки (выгрузки) достигается: предварительной подготовкой автотранспортных средств и грузов к перевозке; организацией комплектного способа обеспечения войск и хранения материальных средств; широким внедрением контейнерного и пакетного способов транспортирования и хранения грузов; правильным выбором, устройством, оборудованием районов погрузки (выгрузки), соблюдением уставного порядка и четкой организацией работы в них; наличием оптимального фронта погрузки (выгрузки); дальнейшим повышением уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ; высокой профессиональной подготовкой личного состава погрузочно-выгрузочных команд и рациональным использованием средств механизации; совершенствованием документального оформления приема и передачи материальных средств; надежным управлением погрузочно-выгрузочным процессом.

Для ускорения процесса погрузки и выгрузки применяются средства механизации. Они сокращают время простоя автомобилей под погрузкой (выгрузкой) и уменьшают потребность личного состава для перегрузочных работ.

Выбор средств механизации погрузочно-выгрузочных работ зависит:

- от характера перерабатываемого груза, тары и упаковки;
- объема погрузочно-разгрузочных работ;
- типа автомобилей, прицепов и полуприцепов.

Для погрузочно-выгрузочных работ на автомобильном транспорте обычно применяются:

- автомобильные краны различной грузоподъемности;
- автомобили-самопогрузчики грузоподъемностью от 0,5 до 1,5 т;
- автопогрузчики грузоподъемностью 3 и 5 т и электропогрузчики грузоподъемностью от 0,5 до 1,5 т;
- конвейеры и транспортеры;
- простейшие погрузочно-разгрузочные механизмы и устройства.

Автомобильные краны предназначены для работ на открытых площадках и могут быть использованы для погрузки (выгрузки) грузов из складов (хранилищ) на автомобили и для перегрузки грузов с машины на машину.

Обслуживание и управление автомобильным краном осуществляет водитель автомобиля, имеющий специальную подготовку.

Автокраны являются распространенными грузоподъемными машинами; их широко применяют для выполнения погрузочно-выгрузочных работ.

Автокраны смонтированы на шасси автомобилей, поэтому они являются весьма мобильными машинами.

Промышленность выпускает краны с механическим, электрическим и гидравлическим приводом.

Автомобили-самопогрузчики, оборудованные гидравлическими кранами консольного типа, предназначены для загрузки (выгрузки) автомобилей и перегрузки грузов с автомобиля на автомобиль.

Автопогрузчики и электропогрузчики предназначены для захвата, перемещения и погрузки груза в автомобиль или выгрузки его и укладки грузов в штабель.

Погрузчики кроме вилочного захвата, являющегося основным рабочим органом, имеют комплекты различных сменных грузозахватных приспособлений (стрелу, ковш, грейфер, боковые захваты, кантователь и т.п.).

Для перемещения тарно-штучных грузов из котлованов и штабелей в горизонтальном или наклонном направлении и погрузки их в автомобили применяются транспортеры и конвейеры.

При проведении погрузочно-выгрузочных работ широко применяются также простейшие погрузочно-разгрузочные механизмы и устройства: слези, ломы, мостики, тележки, домкраты, лебедки, тали, тельферы, ручные подъемники, тележки и т.п. Применение их в значительной степени облегчает труд личного состава.

Перед началом погрузки вооружения и техники на автомобиль (прицеп) необходимо:

- демонтировать детали и узлы, не помещающиеся в пределах габарита кузова, а также препятствующие равномерной загрузке автомобиля;

- поднять и прочно закрепить в транспортном положении навесное оборудование, чтобы после погрузки оно находилось на высоте не менее 200 мм над полом кузова;

- проверить надежность действия тормозной системы машины.

При погрузке вооружения (техники), которое по длине не размещается в пределах кузова, задний борт автомобиля (прицепа) открыть и закрепить.

Вооружение грузится на автомобили (прицепы) как в специальной упаковке, так и без нее.

При укладке грузов, центр тяжести которых смещен к одному из концов, они размещаются в кузове так, чтобы более тяжелые концы рядом расположенных в ярусе ящиков были расположены в разные стороны.

Вооружение в собранном виде без укупорки укладывается таким образом, чтобы оно занимало устойчивое положение и при движении автомобильного транспорта не перемещалось. С этой целью вооружение после погрузки тщательно закрепляется.

Погружая в автомобиль боеприпасы, необходимо соблюдать все меры безопасности. Ящики с боеприпасами необходимо складывать в кузове автомобиля наиболее плотно, при этом крышки ящиков должны быть сверху. Большие партии грузов должны загружаться в автомобиль под четким наблюдением соответствующих органов и фиксироваться документально.

При перевозке различных видов грузов необходимо соблюдать правила погрузки и транспортировки их в целях обеспечения эффективного использования автотранспортных средств и сохранности перевозимых боеприпасов. Укладка ящиков с боеприпасами в кузовах автомобилей (прицепов) должна начинаться от кабины рядами на всю высоту погрузки. По весу груз должен распределяться симметрично относительно продольной оси автомобиля и равномерно по всей площади пола кузова. Неполный ряд размещается последним. В целях максимального использования объема кузова и грузоподъемности автомобилей, предотвращения продольного или поперечного перемещения в кузове и обеспечения сохранности при перевозке грузы в кузовах автомобилей и прицепов укладываются плотно. В пустоты между отдельными грузовыми местами вставляются деревянные прокладки, распорки и пр. Грузы в ящиках укладываются в кузовах в один или несколько ярусов, при этом штабель может быть прямоугольным или пирамидальным. Грузы в ящиках (разных по размеру и массе) укладываются наиболее тщательно во избежание их смещения в движении, а также возможного давления (продольного, поперечного) тяжелых ящиков на легкие. Размещение грузов в кузовах автомобилей (прицепов) по одному из шести вариантов называется простейшей схемой размещения грузов. Укладка грузов по простейшим схемам не всегда обеспечивает наиболее полное использование вместимости кузова, поэтому применяется еще комбинированная схема размещения грузов, которая заключается в том, что укладку всех грузовых мест в одном кузове производят не по одной схеме, а в комбинации из двух или более простейших схем.

По окончании погрузки борта автомобиля (прицепа) надежно закрепляются; груз, при необходимости, накрывается брезентом и прочно увязывается. В целях наиболее полного использования грузоподъемности и емкости кузова автомобиля при погрузке грузов следует руководствоваться расчетами, номограммами, схемами укладки и существующими нормами загрузки автомобилей. Нормы загрузки автомобилей объявлены в справочниках норм погрузки основных воинских грузов на автомобили и прицепы. При отсутствии справочников нормы погрузки и схемы укладки определяются на основе массы и габаритных размеров грузовых мест, номинальной грузоподъемности и внутренних размеров кузова автотранспортного средства. Основными условиями рационального использования номинальной грузоподъемности автомобильного транспорта при перевозке воинских грузов являются:

- рациональное использование грузоместимости автотранспортных средств;
- умелое использование соотношений или кратности габаритных размеров тары (упаковки) грузов и внутренних размеров кузовов при загрузке автотранспортных средств;
- рациональная укладка грузов в кузовах;
- наращивание бортов кузовов;
- пакетирование и контейнеризация грузов.

2 Предложения по совершенствованию обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом

Одним из способов обеспечения безопасности перевозок воинских грузов автомобильным транспортом является применение информационных технологий – систем мониторинга.

Проанализировав данные о различных системах мониторинга автотранспорта, в работе будем использовать

систему мониторинга автотранспорта «АвтоСкан GPS», поскольку она имеет сравнительно низкую стоимость, отличается простотой установки, не требует вмешательства в топливные магистрали автомобиля, может использоваться со стационарными датчиками топлива без необходимости приобретения других.

Система состоит из Регистраторов, которые устанавливаются на автомобили, по одному на каждый датчик, и программного обеспечения (Программы Мониторинга) для обработки и просмотра информации. Также в состав системы входит сервер, через который происходит обмен данными между регистраторами и Программой Мониторинга. Абонентская плата за использование сервера не снимается.

Комплект поставки включает в себя Регистратор с GSM и GPS антеннами и диск с программным обеспечением.

Регистратор выполнен в едином корпусе. В состав Регистратора входят контроллер, который выполняет все вычисления, часы реального времени со своим источником питания, модуль с антенной и модуль системы глобального позиционирования GSM (GPS).

Для связи с регистратором используется канал GPRS вашего GSM оператора, для чего для каждого регистратора приобретается SIM-карта. Для этой SIM -карты должна быть включена услуга передачи данных GPRS. Этот сервис сейчас поддерживают все операторы сотовой связи.

SIM-карта в комплект поставки не входит и приобретается клиентом самостоятельно.

Регистраторы устанавливаются, как правило, за панелью приборов автомобиля. Регистратор подключается к штатным датчикам скорости, уровня топлива, оборотов двигателя.

После подключения на автомобиль Регистратор начинает фиксировать в своей памяти параметры движения (скорость, обороты двигателя, уровень топлива в баке) и координаты ТС в системе GPS. Параметры записываются при включенном зажигании, и могут сохраняться даже при полном отключении питания.

Кроме фиксации параметров Регистратор постоянно проверяет наличие связи с сервером.

За счет этих нововведений были бы решены следующие задачи:

- построение более коротких и экономичных маршрутов, то есть маршрутизация;
- контроль за расходом топлива, и предотвращение слива топлива;
- предотвращение «левых рейсов», выполняемых за средства предприятия-перевозчика;
- контроль за режимами работы водителей.

Рассмотрим подробнее возможности программы «АвтоСкан GPS» и основные принципы работы с ней.

Вкладка «Графики»

Основное окно программы содержит несколько функциональных блоков и элементов, которые управляют.

Рассмотрим их подробнее:

Список транспортных средств.

Он содержит марку ТС и гос. номер ТС для быстрого поиска нужного ТС и вывода информации по нему. При наборе названия ТС список автоматически сортируется в режиме он-лайн в зависимости от символов, которые вводятся. Это позволяет максимально быстро находить нужное ТС в списке. То же самое можно делать, если установить курсор в поле с гос. номером.

Блок задания периода.

Позволяет задать дату начала и конца периода времени, за который необходимо получить информацию по ТС. В поле «Тип периода» можно задать нужный временной интервал, при этом при изменении начала периода, конец периода будет меняться автоматически. После выбора периода необходимо нажать кнопку «Показать» для отображения параметров ТС в виде графиков.

Список литературы

- 1 Инструкция по управлению воинскими автомобильными перевозками [Текст]. – М.: Воениздат, 1985. – 57 с.
- 2 Общевоинские уставы Вооруженных Сил РФ [Текст]. – М.: Воениз-дат, 2008. – 591 с.
- 3 Наставление по автотранспортному обеспечению ВС РФ [Текст]. – М.: МО, 2006. – 317 с.
- 5 Наставление по автотехническому обеспечению ВС РФ [Текст]. – М.: МО, 2006. – 386 с.
- 6 Наставление по службе штабов соединений и частей Сухопутных войск [Текст]. – М.: Воениздат, 1992. – 200 с.
- 7 Автомобильная техника. Автомобильные войска. Автомобильная служба [Текст]: учебник – М.: Воениздат, 1982. – 348 с.
- 8 Воинские автомобильные перевозки [Текст]: учебник. – М.: Воениз-дат, 2002. – 192 с.

- 9 Методические рекомендации по организации передвижения автомо-бильных колонн с материальными средствами в районах ведения боевых действий [Текст]. – Рязань.: РВАИ, 2000. – 186 с.
- 10 Методические рекомендации по организации и выполнению меро-приятий повседневной деятельности в воинской части. Книга 1. Организация боевой подготовки [Текст]. – М.: Воениздат, 2003. – 256 с.
- 11 Перевозка личного состава, раненых и больных автомобильным транспортом [Текст]: инструкция. – М.: Воениздат, 2002. – 31 с.
- 12 Планирование воинских автомобильных перевозок [Текст]: учебно-методическое пособие. – М.: Воениздат, 1987. – 152 с.
- 13 Рабочая карта командира [Текст]: учебно-методическое пособие. – Рязань.: РВАИ, 1998. – 93 с.
- 15 Справочник офицеров автомобильной службы и автомобильных войск [Текст]. – Рязань.: РВАИ, 2008. – 576 с.
- 16 Термины и определения по военной специальности. Применение ав-томобильных подразделений и эксплуатация автомобильной техники [Текст]: справочное пособие. – Рязань.: РВАИ, 2001. – 85 с.
17. Куликов Ю.И. «Грузоведение на автомобильном транспорте». – М. «Академия», 2012. – 212 с.
18. Ходош М.С. Организация, экономика и управление перевозками грузов автомобильным транспортом. – М. – «Транспорт», 2011. – 241 с.
19. Афанасьев Л.Л. и др. Единая транспортная система и автомо-бильные перевозки. – М.: Транспорт, 2012. – 333 с.
20. Батишев И.И. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 2011. – 367 с.
21. Дегтерев Г.Н. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 2011. – 264 с.
22. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перево-зок автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.
23. Гуляев В.Г. Грузовые перевозки: документы, правила, форму-ляры, технология. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 368 с.
24. Спирин И.В. Организация и управление грузовыми автомоби-льными перевозками. – М.: Академия, 2003. – 396 с.
25. Куршин А.Б., Николаев В.Б. Организация грузовых перевозок. – М.: ООО «Красная площадь», 1999. – 138 с.
26. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перево-зок автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.
27. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. N 15 г. Москва. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей.
28. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управле-ние автомобильными перевозками. – М.: Транспорт, 1997. – 248 с.
29. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перево-зок автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.
30. Спирин И.В. Организация и управление грузовыми перевозками: Учебник – М.:Академия, 2010 – 400 с.
31. Блатнов, М.Д. Автомобильные перевозки. – М.: Транспорт, 1981. – 198 с.
32. Краткий автомобильный справочник. – М.: НИИАТ, 1994. – 157 с.
33. Гуляев В.Г. Грузовые перевозки: документы, правила, форму-ляры, технология. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 368 с.
34. Спирин И.В. Организация и управление грузовыми автомоби-льными перевозками. – М.: Академия, 2003. – 396 с.
35. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружаю-щей среде. – М.: Трансдорнаука, 1997. – 225 с.
36. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер. с англ. / Под общей ред. Е.М. Пеньковой. – М.: Прогресс, 1990. – 189 с.
37. Краткий автомобильный справочник. – М.: Транспорт, 1985. – 223 с.
38. Куршин А.Б., Николаев В.Б. Организация грузовых перевозок. – М.: ООО «Красная площадь», 1999. – 138 с.
39. Межотраслевая типовая инструкция по охране труда для водите-ля автомобиля.
40. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. для вузов / Л.Л. Афанасьев, А.И. Воркут, А.Б. Дьяков и др.; Под

ред. Н.Б. Островского. – М.: Транспорт, 1986. – 220 с.

41. Спирин И.В. Транспортное право: Учеб. пособие. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.

42. Туревский И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием: Учеб. пособие для среднего специального образования. – М.: Высшая школа, 2005. – 222 с.

43. ГОСТ 7.1 – 84. Библиографическое описание документа = System of standards «Information. Librarianship and publishing. Bibliographic description for document» / General requirements and rules. – Взамен ГОСТ 7.1 – 76; Введ. 01.01.86. – М.: Изд-во стандартов, 1995. – 78 с. УДК 016:006:354. Группа Т.62.

44. ГОСТ 7.32 – 2001. Отчет о научно-исследовательской работе. Структура и порядок оформления.

45. Большой энциклопедический словарь: В 2-х т. / Гл. ред. А.М. Прохоров. – Сов. Энциклопедия, 1991. Т.2. – С.58.

46. Нормативный документ "Соглашение ЕСТР" (Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки).

47. Блатнов М.Д. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. Для средних специальных учебных заведений. – М.: Транспорт, 1981. – 222 с.

48. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспортных процессов и систем: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1998. – 167 с.

49. Луканин В.И., Трофименко Ю.В. Промышленно-транспортная экология. – М.: Высшая школа, 2001. – 295 с.

50. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.

51. Инструкция по управлению воинскими автомобильными перевозками [Текст]. – М.: Воениздат, 1985. – 57 с.

52. Общевоинские уставы Вооруженных Сил РФ [Текст]. – М.: Воениздат, 2008. – 591 с.

53. Наставление по автотранспортному обеспечению ВС РФ [Текст]. – М.: МО, 2006. – 317 с.

54. Наставление по автотехническому обеспечению ВС РФ [Текст]. – М.: МО, 2006. – 386 с.

55. Наставление по службе штабов соединений и частей Сухопутных войск [Текст]. – М.: Воениздат, 1992. – 200 с.

56. Автомобильная техника. Автомобильные войска. Автомобильная служба [Текст]: учебник – М.: Воениздат, 1982. – 348 с.

57. Воинские автомобильные перевозки [Текст]: учебник. – М.: Воениздат, 2002. – 192 с.

58. Методические рекомендации по организации передвижения автомобильных колонн с материальными средствами в районах ведения боевых действий [Текст]. – Рязань.: РВАИ, 2000. – 186 с.

59. Методические рекомендации по организации и выполнению мероприятий повседневной деятельности в воинской части. Книга 1. Организация боевой подготовки [Текст]. – М.: Воениздат, 2003. – 256 с.

60. Перевозка личного состава, раненых и больных автомобильным транспортом [Текст]: инструкция. – М.: Воениздат, 2002. – 31 с.

61. Планирование воинских автомобильных перевозок [Текст]: учебно-методическое пособие. – М.: Воениздат, 1987. – 152 с.

62. Рабочая карта командира [Текст]: учебно-методическое пособие. – Рязань.: РВАИ, 1998. – 93 с.

63. Справочник офицеров автомобильной службы и автомобильных войск [Текст]. – Рязань.: РВАИ, 2008. – 576 с.

64. Термины и определения по военной специальности. Применение автомобильных подразделений и эксплуатация автомобильной техники [Текст]: справочное пособие. – Рязань.: РВАИ, 2001. – 85 с.

65. Ковалев В.В. Лунев В.Г. Грузовые перевозки: Учебное пособие – СПб.: ВАМТО, 2016 – 240 с.

66. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б., Куликов А.В. Грузовые автомобильные перевозки. – М.: Горячая линия-Телеком, 2006. – 560 с.

67. Майборода М.Е., Беднарский В.В. Грузовые автомобильные перевозки. Учебное пособие.: Феникс, 2009. – 312 с.

68. [http:// www.zr.ru](http://www.zr.ru)

69. <http://russtrans.ru/>

70. <http://stroygruz.ru/>

71. [http:// zhurnaly.biz/xfsearch](http://zhurnaly.biz/xfsearch)

72. <http://www.mirtransporta.ru/>

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/23539>