

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/27139>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Организация перевозок

Оглавление

Введение 3

1 Анализ существующей организации контейнерных перевозок автомобильным транспортом центра материально-технического обеспечения 7

2 Разработка предложений по совершенствованию организации контейнерных перевозок автомобильным транспортом центра материально-технического обеспечения 43

3 Техничко-экономическое обоснование разработанных предложений 60

Заключение 67

Список литературы 68

Введение

Перевозка любого товара – это достаточно сложная задача. Самыми главными моментами в ней являются обеспечение и гарантия сохранности груза. Ведь, если к получателю придёт товар с дефектами, то такая транспортировка перестанет быть выгодной, что повлечёт за собой либо дополнительные материальные издержки, либо отказ от товара [1-4].

Основу грузовых перевозок в России составляют три ключевых вида транспорта: два «магистральных» (с дальними расстояниями транспортировки грузов и большими объемами грузооборота) – трубопроводный и железнодорожный – и один в основном «пригородный» (с малыми средними расстояниями и большим тоннажем) – автомобильный. Тем не менее, автомобильные перевозки имеют неоднородную структуру: в них есть важный сегмент дальнотойщиков, которые, по данным ИПЕМ, на расстояниях до 3 тыс. км успешно конкурируют с железными дорогами. Специфика грузовых перевозок (в отличие от пассажирских) состоит в том, что грузы сами по себе не принимают решений, так что их интенсивность отражает только объективную ситуацию наличия и объемов контрактов на поставки сырьевых и энергетических товаров и перевозку готовой продукции. Каждый вид транспорта имеет сложную институциональную специфику, включая вопросы собственности, ценообразования и конкуренции [5-8].

Существует несколько разнонаправленных тенденций, влияющих на развитие автомобильных грузоперевозок в России. Во-первых, увеличивается доступность различных грузовых автомобилей, как для перевозчика, так и для заказчика. В связи с этим увеличивается количество транспортных компаний, что стимулирует развитие конкуренции. Во-вторых, расширяется дорожная сеть, но проблемой остается надлежащее состояние дорожного полотна в России. Однако существует ряд ограничений, которые тормозят развитие автомобильных грузоперевозок, среди них неразвитость дорожной инфраструктуры и большое число устаревших предприятий транспорта, действующих еще с советского времени [9].

Расширение сети автомобильных дорог и увеличение количества грузовых автомобилей не в полной мере способствуют увеличению объемов перевозимых грузов. Автомобильные перевозки конкурентоспособны в первую очередь на более коротких расстояниях, а железнодорожный и воздушный транспорт чаще используются при дальних перевозках. Необходимо различать перевозки транспортом общего и необщего (ведомственного) пользования. Транспорт общего пользования осуществляет перевозки на коммерческой основе для всех видов организаций. Транспорт необщего пользования, или ведомственный, принадлежит какой-либо организации и осуществляет перевозку только ее пассажиров или грузов [10].

В период с 2001 до 2017 года объемы перевозимых грузов немного снизились. В то же время увеличилась дальность перевозки. В 2001 году средняя дальность перевозки была всего 26 км, а в 2017 году увеличилась до 44 км. Причем дальность перевозок на коммерческой основе (т.е. на транспорте общего пользования) почти в 2 раза больше – она составила 74 км в 2017 году, а дальность частных грузоперевозок составляет более 300 км. При этом на коммерческой основе перевозится всего 30% всех грузов. Это и есть

транспортные и курьерские компании, которые занимаются перевозкой различных видов грузов. Автомобильные грузоперевозки более мобильны, они позволяют доставить грузы в любую точку, где есть дорожное полотно, кроме того, перевозку автомобилем можно комбинировать с другими видами транспорта. Многие эксперты отмечают, что более дорогие и ценные грузы чаще перевозятся автомобилями, а не по железным дорогам. В период текущего экономического спада с середины 2014 года наблюдалось снижение объемов перевозок, но уже летом 2017 года заметно их восстановление [6]. Центры материально-технического обеспечения осуществляют перевозку грузов не только внутри страны, но и за ее пределами. Однако объемы международных грузоперевозок намного меньше, чем общий объем перевозок автомобильным транспортом. Перевозки импортных грузов более чем в 2 раза превышают перевозки экспортных грузов [11].

Одной из наиболее обсуждаемых текущих проблем, связанных с автомобильными грузоперевозками, является введение «системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими максимальную массу свыше 12 тонн» («Платон»). Основной целью данного проекта является возмещение вреда, который большегрузные автомобили наносят автодорожному покрытию. Собранные средства будут направлены на «обеспечение поддержания автомобильных дорог, финансирование строительно-ремонтных работ и улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры». Взимание платы проводится только с трасс федерального значения (их общая протяженность – около 50 тыс. км). С 15 ноября 2015 г. до 29 февраля 2016 г. плата за проезд равна 1,5 руб./км, что составляет 41% от предполагаемой платы с 1 марта 2016 г. По оценкам экспертов, под действие данной системы попадает около 2 млн. транспортных средств. Автомобильные контейнерные перевозки предоставляют возможность грамотно расположить товар и доставить его в целостности и сохранности. Любой груз намного проще доставить с помощью контейнеров, которые бывают различных габаритов. При этом контейнеры могут устанавливаться на разные виды транспорта.

Автомобильные перевозки характеризуются минимальными сроками доставки товара. Как правило, погрузочные и разгрузочные работы, при автомобильных перевозках, не требуют много времени, сложного оборудования или дополнительных площадей. Доставка товара легко просчитывается, как по километражу, так и по времени. Отправитель запечатывает продукцию в контейнере, и распечатать её может уже только получатель.

При транспортировке в контейнерах, груз можно с автомобиля перегрузить на любой другой вид транспорта. К примеру, контейнер могут выгрузить из автомобиля и установить в трюм морского транспорта. То есть все погрузочно-разгрузочные манипуляции происходят только с контейнером, что очень удобно для всех участников перевозки.

Товар внутри контейнера остаётся неприкосновенным до окончания пути следования, что позволяет избежать хищений и способствует сохранению качества продукции. Многие предприятия предпочитают оборудовать свои складские помещения под приём груза непосредственно из контейнеров. Такой подход даёт возможность обойти целый спектр отрицательных факторов, таких как прямые солнечные лучи или дождь.

Целью работы является совершенствование организации контейнерных перевозок автомобильным транспортом с центра материально-технического обеспечения.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать существующие контейнерные перевозки автомобильным транспортом центра материально-технического обеспечения;
- разработать предложения по совершенствованию контейнерных перевозок в автомобильным транспортом;
- дать технико-экономическое обоснование разработанных предложений.

1 Анализ существующей организации контейнерных перевозок автомобильным транспортом центра материально-технического обеспечения

Материальное обеспечение есть основным видом в тыловом обеспечении войск, которое организуется и осуществляется для своевременного и полного удовлетворения потребностей в вооружении, боевой и другой технике, ракетах, боеприпасах, ракетном топливе, горючем, продовольствии, вещевом, медицинском, различном техническом имуществе и иных материальных средств [10].

Главной задачей материального обеспечения есть подвоз различных материальных средств. Такой подвоз

направлен на создание запасов материальных средств, восполнений их расходов и возможных потерь в войсках. Самым эффективным видом транспорта при подвозе материальных средств войскам является автомобильный [11].

Центр материального обеспечения организует прием, содержание и доставку (отпуск) запасов вооружений, боеприпасов, смазочно-горючих материалов, продуктов, воды, вещей и т.д.; заправку техники горючим; обеспечение личного состава горячими продуктами и пищей с гигиенической помывкой; ремонт, дезинфекцию и дезинсекцию вещевого имущества; эвакуацию из частей; обеспечение частей хлебом.

К центру относятся (рис. 1.1) [12]:

- автомобильные роты;
- дивизионный объединенный склад;
- вещевая ремонтная мастерская;
- полевая баня с подвижными мастерскими;
- полевой механизированный хлебозавод;
- ремонтный взвод автомобильной техники;
- взвод материального обеспечения;
- медицинский пункт.

Управление батальона включает: командование (командир батальона и его заместители), штаб, отделение воспитательной работы, техническую часть и службы с начальниками служб.

К основным подразделениям относятся три автомобильных роты, каждая из которых состоит из двух-трех взводов и отделения технического обеспечения [9].

К подразделениям обеспечения относятся: комендантское отделение, радиостанция (отделение связи), ремонтный взвод автомобильной техники, контрольно-технический пункт, взвод материального обеспечения, медицинский пункт и клуб. Всего в оавтб может быть около 250 автомобилей и 120 прицепов. Грузоподъемность батальона может достигать 1900 т.

Автомобильный транспорт также обеспечивает довольно высокую степень надежности при транспортировке таких грузов, как опасные, скоропортящиеся и хрупкие. Современные средства фиксации и запаковки грузов, которые используются сегодня, позволяют доставить груз в целости даже при длительной транспортировке.

Среди преимуществ использования автомобильного транспорта, можно также отметить сравнительно невысокую стоимость грузоперевозки на близкие и средние расстояния.

Кроме того, при использовании автомобильного транспорта подразделений материального обеспечения достаточно выбрать подвижной состав с соответствующими параметрами грузоподъемности и вместимости. На другом виде транспорта часто ожидается наполнение подвижного состава (например, железнодорожный транспорт).

Среди недостатков использования автомобильного транспорта подразделениями материального обеспечения можно отметить следующие [4-8, 12]:

- отсутствие возможности доставки грузов на другой континент;
 - высокая стоимость при доставке груза в удаленные пункты назначения;
 - высокая зависимость от дорожной сетевой инфраструктуры;
 - ограниченная грузоподъемность (10-12 т);
 - высокая аварийность;
 - сохранность груза в некоторых случаях не зависит от подразделений материального обеспечения (на подвижной состав в процессе следования по маршруту могут быть совершены нападения третьих лиц).
- Последние два недостатка активно компенсируются высокой стоимостью страхования груза на автомобильном транспорте, поскольку риски возникновения таких страховых случаев чрезвычайно высоки. Автомобильный транспорт отлично подходит для перевозки небольших партий груза на малые (до 200 км) расстояния. И это несмотря на то, что постоянно происходит рост уровня расходов на техническое обслуживание парка автомобилей в подразделениях материального обеспечения. Учитывая тенденции предыдущих лет, есть основание полагать, что автомобильный транспорт сохранит свои центральные позиции в обеспечении потребностей транспортной логистики в военной сфере.

Эксплуатационные показатели по работе автомобильного транспорта подразделений материального обеспечения включают в себя показатели эксплуатационно-технического качества. Последние дают возможность совместно с данными по конкретным условиям эксплуатации произвести выбор подвижного состава той или иной марки.

К показателям технико-экономического качества относятся различные характеристики автомобиля, такие

как [11, 13, 17]:

- скорость;
- проходимость;
- габариты;
- масса;
- грузоподъемность;
- другие динамические качества, устойчивости, маневренности, и, наконец, экономичности.

Эффективность использования автомобильного транспорта подразделениями материального обеспечения определяется такими показателями, как [14, 16]:

- себестоимость перевозок,
- производительность перевозок,
- энергоемкость перевозок и др.

Автотранспорт можно считать более привлекательным по отношению к другим видам транспорта по большинству из приведенных выше характеристик (за исключением грузоподъемности). Рассмотрим более подробно эксплуатационные характеристики (показатели) автотранспорта подразделений материального обеспечения.

Данные показатели, которые позволяют получить характеристику использования подвижного состава в процессе его эксплуатации в транспортной работе, можно разделить на две группы [14, 17].

В состав первой группы относятся показатели, характеризующие степень использования подвижного состава автомобильного транспорта. Такие показатели включают в себя:

- время простоя под погрузкой-разгрузкой;
- время в наряде;
- среднее расстояние поездки с грузом и среднее расстояние перевозки;
- коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава;
- коэффициенты использования грузоподъемности и пробега;
- техническая и эксплуатационная скорости.

Вторая группа показателей представляет собой результативные показатели работы подвижного состава и включает в себя такие показатели, как:

- число поездок;
- общее расстояние перевозки и пробег с грузом;
- объем перевозок и транспортная работа.

Знание степени влияния эксплуатационных показателей на себестоимость 1 т·км позволяет правильно использовать транспортные средства подразделениями материального обеспечения при доставке грузов и тем самым снизить себестоимость перевозок грузов.

Снизить себестоимость перевозок, приходящихся на 1 т·км, возможно с помощью сокращения времени простоя под погрузкой и разгрузкой и увеличения технической скорости. Это способствует возрастанию пробега и производительности автомобиля, с остающейся неизменной суммой постоянных расходов. В этом случае также уменьшается и сумма переменных расходов, приходящихся на 1 т·км.

Исходя из того, что уровень себестоимости перевозок находится в прямой зависимости от объема выполненной работы, а также размера средств, которые были расходованы на такой объем, основным условием для ее снижения является, в первую очередь, рост производительности труда водителей и других работников подразделений материального обеспечения, а уже потом экономия материальных ресурсов (снижение затрат на топливо, запасные части и т. п.) и снижение административно-управленческих расходов путем рационализации управления автотранспортными перевозками.

Большую роль в снижении себестоимости перевозок имеют также комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ и эффективная организация перевозок. При рациональном решении вопросов по комплексной механизации и эффективной организации у подразделений материального обеспечения появляется возможность максимального использования грузоподъемности единиц подвижного состава и обеспечения минимального их простоя при погрузке и разгрузке. Существенное снижение уровня себестоимости достигается при использовании прицепов, которые резко позволяют резко увеличить производительность грузового транспорта и способствуют повышению коэффициента использования его пробега.

Грузовые автомобильные перевозки используются во многих сферах деятельности. Исходя из их использования, такие перевозки классифицируются по ряду признаков, которые связаны со сферой использования.

В состав элементов материально-технической базы автомобильного транспорта подразделений материального обеспечения входят такие элементы, как:

- подвижной состав;
- сеть автомобильных дорог.

Элемент материально-технической базы такой как подвижной состав в свою очередь включает в себя не только автомобили непосредственно, но и различные полуприцепы и прицепы.

Под автомобилями понимаются самодвижущиеся единицы, являющиеся основной категорией парка подвижного состава. Такие единицы являются базой для определения экономико-эксплуатационных характеристик для всех других видов подвижного состава и их технического уровня.

В подразделениях материального обеспечения конкретная логистическая технология реализуется с учетом особенностей снабжения и поставки продукции, ее вида, условий и других факторов.

Логистическая система, создает максимальный народно-хозяйственный эффект, объединяя комплекс организационно-технических элементов по управлению запасами и реализации современных технологий движения материальных потоков. Материальной базой такой системы являются все средства труда, которые используются для обеспечения деятельности подразделений материального обеспечения, а именно: подвижной состав, средства подготовки грузов к перевозкам, складские комплексы и распределительные центры, компьютерная техника и средства связи.

Оптимальное соотношение прибыли и затрат подразделений материального обеспечения на цикл «производство-потребление» является подтверждением наличия на нем транспортной дисциплины.

По виду доставки от производителя к потребителю выделяют прямую доставку с переработкой на транспортных терминалах или с переработкой и хранением в распределительном центре.

По виду дисциплины обслуживания выделяют следующие виды доставок [22, 41]:

- со склада поставщика или распределительного центра на склад потребления или распределительного центра;
- со склада поставщика или распределительного центра непосредственно потребителю;
- с производства поставщика на производство потребителя (система по аналогии с системой «точно в срок»).

По виду транспортного сообщения выделяют следующие виды доставок [22, 41]:

- прямое сообщение. Используется только один вид транспорта. Груз перевозится пакетами;
- смешанное сообщение. Используются разные виды транспорта. Груз перевозится в контейнерах или контрейлерах.

Сегодня основой для использования логистических принципов и концепций на автомобильном транспорте является использование интегрированной логистики, которая основывается на консолидации участников системы грузов и товародвижения для обеспечения бесперебойного и непрерывного движения товаров, снижения совокупных издержек во всей логистической цепи при интеграции всех ее участников.

В зависимости от задач и стратегии подразделений материального обеспечения при перевозке, производится выбор транспорта для доставки грузов. При осуществлении такого выбора обязательно должны учитываться [22, 40]:

- место расположения грузоотправителя;
- технико-экономические особенности видов транспорта, который предполагается использовать для перевозки груза.

Основой логистической концепции подразделений материального обеспечения является маршрутизация перевозок.

Маршрутизация перевозок – это способ организации перемещения грузов [32, 43].

Создание маршрутов движения позволяет подразделениям материального обеспечения точно определить:

- объем грузоперевозок,
- количество автомобилей, которое необходимо для обеспечения такого объема грузоперевозок;
- позволяет сократить простой автомобилей под проведением погрузочно-разгрузочных работ;
- эффективно использовать подвижной состав;
- повысить производительность подвижного состава.

Практика показала, что при условии наличия сформированных маршрутов, происходит сокращение производственных запасов подразделений материального обеспечения в 1,5-2 раза [3, 13], что способствует снижению расходов на складское хранение.

Необходимость маршрутизации перевозок обоснована еще и тем, что маршруты дают возможность составить проекты текущих планов и оперативных заявок на транспорт, которые будут базироваться на

существующих объемах перевозок.

Разработка маршрутов производится с использованием математических и экономических методов, методов сетевого планирования, а также данных о существующих объемах перевозок и иных исходных данных. Результатом разработки маршрутов является документ – график работы. Такой график должен согласовывать работу всех участников логистической цепочки.

При составлении графика учитываются следующие условия [32, 38]:

- наличие необходимого количества груза у грузоотправителя;
- наличие достаточного количества транспортных средств для обслуживания складского комплекса (с учетом объемов перевозки и средней загрузки автомобиля). Этот расчет должен обязательно учитывать такие непредвиденные ситуации как поломка автомобиля, т.е. расчет количества необходимого транспорта должен производиться с учетом запаса, который обеспечивает замену транспорта в случае его поломки;
- получатели груза должны обеспечивать своевременный прием груза и его разгрузку.

Порядок составления графика следующий:

1. Проводится анализ использования транспорта, который находится в пользовании.

В процессе проведения анализа обязательно учитывается:

- динамика изменения объема перевозок и их удельный вес;
- технико-экономические показатели работы автотранспорта при перевозке груза;
- неравномерность вывоза и ввоза продукции на складской комплекс за установленный промежуток времени;
- возможность проведения погрузочно-разгрузочных работ на складском терминале.

2. Определяется круг потребителей продукции.

Результатом проведения такого анализа является классификация всех потребителей услуг подразделений материального обеспечения на постоянных, сезонных и временных. Эти данные должны быть занесены в карточку каждого потребителя и учитываться при проведении любых расчетов по планированию деятельности подразделений материального обеспечения.

3. Определяется суточный объем грузооборота.

Суточный грузооборот определяется путем деления годовой потребности потребителей на число дней в году. После этого полученные данные согласовываются с заказчиками частей и подразделениями материального обеспечения.

4. Составляется карта месторасположения участников логистической цепочки.

На карту местности наносятся координаты всех участников логистического процесса.

5. Определяется расстояние перевозки груза.

На основании данных о месторасположении участников логистического процесса определяются расстояния перевозки с базы и складов подразделений материального обеспечения.

6. Группировка потребителей по направлениям и величине поставок.

Такая группировка позволяет определить грузопотоки. Грузопотоки фиксируются затем в картограммах.

7. Обоснование и выбор типа подвижного состава и вида контейнера для перевозки продукции.

Выбору типа подвижного состава должен предшествовать тщательный анализ характера и условий перевозок.

Все виды контейнеров условно можно разделить на две группы:

- специализированные. Представлены специальными конструкциями, которые созданы для перевозки товаров с особыми характеристиками. Такие конструкции способны создавать определённые температурные условия, давление и т. д.;
- универсальные. Такие контейнеры представлены стальными закрытыми ящиками. Они служат для перевозки любых грузов, кроме тех которые обладают особыми характеристиками. Стандартизированные размеры дают возможность сократить время погрузки и выгрузки.

Если же рассматривать виды контейнеров подробнее, то можно выделить следующие:

- сухогрузные. Достаточно распространённый вид. Может иметь размеры: 10-20 или 40 футов;
- тоннельные. Обладают способностью открываться с обеих сторон. Отличный вариант, когда требуется ускоренная загрузка-выгрузка;
- роликовые. Складные контейнеры, которые удобно перемещать по складским помещениям благодаря имеющимся роликам;
- изотермические. В них удобно перемещать продукцию на дальние расстояния;
- рефрижераторные. Они хороши для транспортировки скоропортящихся продуктов питания;
- контейнеры, оснащённые специальными складными стенками, благодаря которым можно сделать плоский

стеллаж;

- цистерны. Эти конструкции используют для транспортировки жидкости;

- контейнеры с открытым верхом. Предназначены для перевозки габаритных товаров, в которых грузы могут иметь как горизонтальное, так и вертикальное расположение.

Результатом выбора должна стать реализация цели – обеспечение полного и качественного удовлетворения потребностей грузоотправителя и грузополучателя при наиболее эффективном типе подвижного состава.

8. Расчет рационального маршрута.

Производится выбор между маятниковой или кольцевой схемами движения.

9. Составляется согласование графика доставки.

Сформированный график доставки должен быть согласован со всеми участниками логистического процесса.

Согласно требованиям действующего законодательства (отечественного и международного) все грузы, которые принимаются к перевозке (независимо от вида используемого транспорта) должны иметь унифицированную маркировку.

Маркировка – это различного вида знаки, рисунки, надписи или условные обозначения, которые наносятся на груз (на его упаковку или тару, в которой производится транспортировка) [32, 33]. Маркировка устанавливает порядок учета груза и необходимые меры, которые необходимо соблюдать для обеспечения целостности, сохранности и безопасности груза.

Список литературы

1. Ковалев В. В., Лунёв В. Г. Грузовые перевозки: Учебное пособие.– СПб.: ВАМТО, 2016. – 240 с.
2. Горев А.Э. Грузовые перевозки: Учебник для ВУЗов. М.: 6-е изд. Академия 2013. -304 с.
3. Грузовые автомобильные перевозки: Учебник для вузов / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Куликов. – 3-е изд., испр. – М.: Горячая линия – Телеком, 2015. – 560 с.
4. Ашуркин Б. Г, Васильев В. В. и другие. Механизация и организация погрузочно-разгрузочных работ. Учебник. – СПб: ВАТТ. 2008
5. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 1996.
6. Нормы погрузки материальных средств на грузовые автомобили (автопоезда) и прицепы. Справочник. - М.: ВИ, 1985. – 48 с.
7. Гореев А.Е. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения. – М. «Академия», 2013 г.
8. Гореев А.Е. «Основы грузоведения».- М. «Академия», 2013 г.
9. Гореев А.Е. «Грузовые автомобильные перевозки».- М. «Академия», 2013 г.
10. Куликов Ю.И. «Грузоведение на автомобильном транспорте».- М. «Академия», 2012 г.
11. Савин В.И. «Перевозки грузов» - М.»Дело и Сервис», 2011
12. Ходош М.С. Организация, экономика и управление перевозками грузов автомобильным транспортом. М. – «Транспорт», 2011.
13. Чеботаев А.А. Специализированные транспортные средства. Выбор и эффективность применения. – М.: «Транспорт», 2014.
14. Афанасьев Л.Л. и др. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. - М.: Транспорт, 2012. - 333 с.
15. Батишев И.И. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте. - М.: Транспорт, 2011. - 367 с.
16. Дегтерев Г.Н. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте. - М.: Транспорт, 2011. - 264 с.
17. Краткий автомобильный справочник/ Понизовкин А.Н., Власко Ю.М., Ляликов М.Б. и др. – М.: ОА «Трансконсалтинг», НИИАТ, 2014. – 779 с.
18. Федеральный закон N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 8 .11.2007
19. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом от 14.02.2009
20. 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.
21. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление автомобильными перевозками. – М.:

Транспорт, 1997. – 248 с.

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

23. Спирин И.В. Организация и управление грузовыми перевозками: Учебник – М.:Академия, 2010 – 400 с.

24. Блатнов, М.Д. Автомобильные перевозки. – М.: Транспорт, 1981. – 198 с.

25. Краткий автомобильный справочник. – М.: НИИАТ, 1994. – 157 с.

26. Гуляев В.Г. Грузовые перевозки: документы, правила, форму-ляры, технология. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 368 с.

27. Спирин И.В. Организация и управление грузовыми автомобильными перевозками. – М.: Академия, 2003. – 396 с.

28. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружаю-щей среде. – М.: Трансдорнаука, 1997. – 225 с.

29. Куршин А.Б., Николаев В.Б. Организация грузовых перевозок. – М.: ООО «Красная площадь», 1999. – 138 с.

30. 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.

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

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

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

34. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспорт-ных процессов и систем: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1998. – 167 с.

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

36. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перево-зок автомобильным транспортом: Учеб. Для вузов. – М.: Транспорт, 1982. – 224 с.

37. Гаджинский А.М. Логистика. – М.: Москва, 1999.

38. Смехов А.А. Основы транспортной логистики. – М.: Транспорт, 1995.

Миротин Л.Б. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов. – М.: Экзамен, 2003.

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/27139>