

МИНОБРАЗОВАНИЯ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Владивостокский государственный университет»
Академический колледж

ОТЧЕТ ПО
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ

по профессиональному модулю
ПМ 04. Выполнение работ по должности служащего «Оператор
диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»

программы подготовки специалистов среднего звена
23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по
видам)»

период с «21» мая 2026 г. по «01» июля 2026 г.

Студент группы
СО-ОПУ-24



Л.А. Фадеев

Наименование предприятия: ИП Фадеев

Руководитель практики
от предприятия



А.А.Фадеев

Отчет защищен:
с оценкой Дельта

Руководитель
практики от ОО



А.О. Херувимова

Владивосток 2026

Содержание

Введение.....	3
1 Инструктаж по технике безопасности.....	5
1.1 Ознакомление с правилами безопасности на предприятии.....	5
1.2 Общее ознакомление с процессом работы на предприятии.....	6
2 Выполнение работ по должности служащего «оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы».....	7
2.1 Изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления	7
2.2 Анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии	8
2.3 Ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец.....	9
2.4 Анализ организации производственного потока на предприятии.....	9
2.5 Наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок	10
2.6 Ознакомление с процессом контроля производственного процесса.....	11
2.7 Изучение подходов к распределению рабочей силы	12
2.8 Ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта	13
2.9 Анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте.....	14
2.10 Анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ ..	14
Заключение.....	16
Список использованных источников.....	18
Приложение А. Акт о срыве погрузки/разгрузке (возврате груза).....	20
Приложение Б. Этапы производственного потока перевозок.....	21

Введение

Производственная практика является обязательным разделом основной профессиональной образовательной программы по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)». Она представляет собой вид учебной деятельности, направленный на формирование, закрепление и развитие практических навыков и компетенций в процессе выполнения определенных видов работ, связанных с будущей профессиональной деятельностью.

Практика проходила на предприятии «ИП Фадеев» (Хабаровский, край район имени Лазо, п. Переяславка, пер. Первомайский, д.3, кв. 21) в период с 21.05.2026 по 01.07.2026 года. Предприятие осуществляет деятельность в сфере эвакуации и хранения задержанных транспортных средств (код ОКВЭД 52.21.24), а также предоставляет услуги по транспортировке автомобилей в рамках страховых случаев и коммерческих заказов. ИП Фадеев зарегистрировано 31 июля 2018 года (ОГРНИП 318272400038851). Генеральным директором является Фадеев Алексей Александрович. Штатная численность персонала составляет 13 человек, в том числе 3 водителя-эвакуаторщиков, 3 диспетчера-логиста, 2 механика и 5 сотрудников административно-управленческого персонала. Данная структура позволила в полной мере ознакомиться с деятельностью специализированной эвакуационной службы и изучить функции логиста по планированию маршрутов.

Целью производственной практики является закрепление и углубление теоретических знаний, полученных при изучении дисциплин «Транспортная логистика», «Организация перевозок», «Документационное обеспечение управления на транспорте», а также формирование профессиональных компетенций, необходимых для выполнения обязанностей оператора диспетчерской службы.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи практики:

- пройти инструктаж по технике безопасности, изучить правила охраны труда и пожарной безопасности на территории предприятия;
- изучить особенности учёта различных операций и порядка их документационного оформления;
- проанализировать документационное обеспечение перевозок (виды документов, порядок оформления);
- ознакомиться с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец;
- провести наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству эвакуации (сроки, сохранность авто);

- провести наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок;
- ознакомиться с процессом контроля производственного процесса и программным обеспечением для отслеживания движения транспорта, соблюдения графика и выполнения заданий водителями;
- изучить подходы к распределению рабочей силы, сырья и транспорта;
- ознакомиться с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта;
- проанализировать системы оперативно-календарного планирования и процедуры сдачи выполненных работ.

Объектом исследования в период практики выступало ИП Фадеев как субъект транспортной деятельности. Предметом исследования являлась организация оперативно-диспетчерского управления эвакуационными перевозками и документационного обеспечения перевозочного процесса.

Общая трудоемкость практики составила 36 академических часов. В соответствии с индивидуальным заданием была освоена должность «Оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы».

В ходе выполнения задания были последовательно реализованы все предусмотренные программой этапы: от инструктажа по технике безопасности до обобщения материалов и оформления отчетной документации.

1 Инструктаж по технике безопасности

1.1 Ознакомление с правилами безопасности на предприятии

Прохождение практики началось 21.05.2026 с организационного собрания, на котором руководитель практики от предприятия ознакомил меня с особенностями прохождения практики и выдал индивидуальное задание. После этого был проведен вводный инструктаж по охране труда и технике безопасности. Инструктаж проводился инженером по охране труда ИП Фадеев в соответствии с требованиями Приказа Минтранса РФ от 30.04.2021 № 145, регламентирующего порядок проведения инструктажа и проверки знаний в области обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом [1]. Продолжительность инструктажа составила 0,5 академического часа. По его окончании было подтверждено ознакомление с правилами личной подписью в Журнале регистрации инструктажей, который прошнурован, пронумерован и хранится в помещении диспетчерской службы.

В ходе инструктажа были детально рассмотрены следующие вопросы:

– пожарная безопасность – изучено расположение первичных средств пожаротушения (огнетушители ОП-5: четыре единицы в офисных помещениях, две – в ремонтной зоне и на стоянке), план эвакуации при пожаре и порядок вызова пожарной охраны (телефон 101). Дополнительно разъяснен категорический запрет на курение в помещениях предприятия и на территории стоянки;

– электробезопасность – установлен запрет на самостоятельное подключение оргтехники к электрической сети. Все рабочие места в диспетчерской оборудованы розетками с заземлением и защитой от перегрузок, что соответствует нормативным требованиям;

– правила поведения на территории штрафстоянки – нахождение в зоне хранения автомобилей допускается только в светоотражающем жилете и защитной каске. Запрещено находиться под поднятым кузовом эвакуатора или вблизи работающей лебёдки без страховки. Доступ посторонних лиц на стоянку строго ограничен;

– действия при дорожно-транспортном происшествии – установлен следующий алгоритм действий: немедленно сообщить диспетчеру о случившемся, вызвать сотрудников ГИБДД и скорую помощь. При отсутствии пострадавших допускается оформление европротокола. Все происшествия с участием эвакуаторов компании подлежат обязательной регистрации в Журнале учёта ДТП.

Кроме того, инженер по охране труда разъяснил, что за нарушение правил техники безопасности к работникам применяется дисциплинарная ответственность вплоть до увольнения в соответствии с Правилами внутреннего трудового распорядка «ИП Фадеев». Таким образом,

уже на начальном этапе практики были усвоены ключевые требования безопасности, обязательные для соблюдения всеми сотрудниками транспортного предприятия, включая операторов диспетчерской службы.

1.2 Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии

В период с 21.05.2026 по 01.07.2026 года мной была изучена общая схема функционирования «ИП Фадеев». Предприятие реализует три основных направления деятельности, которые тесно взаимосвязаны между собой и координируются из единого центра – диспетчерской службы.

Первое направление – принудительная эвакуация задержанных транспортных средств по заявкам ГИБДД и муниципальных органов. Эвакуация выполняется на основании постановления о задержании ТС, выданного инспектором. Транспортное средство доставляется на специализированную штрафстоянку, где хранится до выяснения обстоятельств и оплаты штрафа.

Второе направление – коммерческая эвакуация по заявкам физических и юридических лиц: транспортировка повреждённых автомобилей после ДТП, доставка новых автомобилей от дилеров, перевозка автотранспорта в рамках страховых случаев. Заявки принимаются по телефону, через сайт или мессенджеры.

Третье направление – хранение задержанных и переданных на ответственное хранение автомобилей на охраняемой штрафстоянке. Стоянка оборудована видеонаблюдением, имеет ограждение и круглосуточную охрану. Все транспортные средства регистрируются в Журнале учёта ТС на стоянке.

Центральным координирующим звеном предприятия является диспетчерская служба (логистический отдел). Именно через неё проходят все информационные потоки и принимаются оперативные решения. В функции логиста входит: приём и обработка заявок от ГИБДД, страховых компаний и частных лиц; подбор эвакуатора (по грузоподъёмности, типу платформы); назначение водителя и расчёт оптимального маршрута с учётом пробок и дорожных условий; оформление наряда на эвакуацию; контроль выпуска эвакуатора на линию; мониторинг движения с использованием GPS-навигации; поддержание оперативной связи с водителями; приём и проверка отчётов по выполненным заказам; взаимодействие с механиками по техническому состоянию эвакуаторов; ведение диспетчерского журнала и составление оперативных рапортов по итогам смены.

Таким образом, в ходе общего ознакомления с деятельностью предприятия было установлено, что эффективность работы «ИП Фадеев» напрямую зависит от слаженности взаимодействия всех подразделений, ключевая роль в котором принадлежит логистической службе.

2 Выполнение работ по должности служащего «оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»

2.1 Изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления

В ходе выполнения обязанностей оператора диспетчерской службы мной были изучены особенности учёта операций, осуществляемых на предприятии.

Учёт операций в ООО «Авто-Эвакуатор-Сервис» ведётся в программном комплексе «1С:Предприятие. Управление автопарком» и специализированной системе «Автологистика», которая обеспечивает автоматизированную обработку заявок, формирование нарядов на эвакуацию и учёт рабочего времени эвакуаторов

Все операции, выполняемые предприятием, подразделяются на три учётные группы:

- эвакуационные операции (выполнение выездов по заявкам ГИБДД, страховых компаний и частных лиц);
- операции хранения (размещение и учёт транспортных средств на штрафстоянке);
- сервисные операции (техническое обслуживание и ремонт эвакуаторов).

Каждая операция подлежит обязательному документационному оформлению. Основанием для начала учёта эвакуационной операции служит заявка клиента (или постановление ГИБДД), которая регистрируется в Журнале учёта заявок с присвоением порядкового номера [2]. После назначения эвакуатора и водителя оформляется наряд на эвакуацию, являющийся первичным учётным документом.

По завершении рейса данные путевого листа (пробег, расход топлива, время в наряде) вносятся в систему 1С и служат основанием для начисления заработной платы водителю и выставления счета заказчику.

Операции хранения учитываются на основании акта приёма-передачи транспортного средства на стоянку. В акте фиксируются: марка, модель, госномер ТС, дата и время прибытия, причина эвакуации, внешнее состояние (повреждения, царапины, комплектность), данные владельца (при известности). При выдаче ТС владельцу составляется акт выдачи, в котором отражаются дата и время выдачи, сумма оплаты за хранение, состояние автомобиля на момент выдачи.

Сервисные операции учитываются на основании заявок на ремонт, подаваемых водителями или механиками. Каждая заявка регистрируется в Журнале

Особенностью учёта является сквозная нумерация всех первичных документов в пределах календарного года, что исключает дублирование и обеспечивает прозрачность документооборота.

2.2 Анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии

Был проведён детальный анализ документационного обеспечения перевозок в «ИП Фадеев». В результате анализа выявлены следующие виды документов, используемых при организации и выполнении перевозок:

Таблица 1 – Виды документов, используемых при перевозках

Вид документа	Назначение	Порядок оформления
Постановление о задержании ТС	Правовое основание для принудительной эвакуации	Подается заказчиком по телефону, через сайт или мессенджер. Содержит адрес эвакуации, адрес доставки, госномер, марку, объём перевозки
Наряд на эвакуацию	Первичный учётный документ работы водителя и эвакуатора	Оформляется логистом в ТС на каждую операцию. Содержит данные о водителе, эвакуаторе, маршруте, времени выезда, отметки медосмотра и механика
Акт приёма-передачи ТС на стоянку	Фиксирует состояние автомобиля при передаче на хранение Составляется в двух экземплярах (водитель – стоянка)	Содержит данные о ТС, внешних повреждениях, комплектности, подписи сторон [3]
Акт выдачи ТС владельцу	Фиксирует возврат автомобиля	Оформляется при выдаче ТС владельцу после оплаты штрафа и услуг хранения
Счёт-фактура, акт выполненных работ	Основание для оплаты услуг эвакуации и хранения	Формируется бухгалтерией на основании закрытого наряда и актов приёма-передачи

Порядок оформления путевого листа включает следующие обязательные этапы [4]:

- логист вносит в форму наряда сведения об эвакуаторе (госномер, тип платформы) и водителе (Ф.И.О., номер удостоверения);
- медицинский работник проводит предрейсовый осмотр водителя и ставит отметку с указанием времени и подписью;
- механик проводит контроль технического состояния эвакуатора (гидравлика, лебёдка, тормоза, свет) и ставит отметку о допуске;
- логист фиксирует показания одометра при выезде и время выезда в Журнале учёта нарядов;
- по возвращении водитель сдаёт наряд логисту, который вносит показания одометра при возврате и время возврата;
- медицинский работник проводит послерейсовый осмотр и ставит соответствующую отметку.

Таким образом, документационное обеспечение перевозок в «ИП Фадеев» соответствует требованиям действующего законодательства и позволяет обеспечить полный учёт транспортной работы.

2.3 Ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец

В процессе практики мной была изучена ситуация, при которой возникает необходимость составления первичного документа для операции, не предусмотренной типовыми унифицированными формами [6]. В «ИП Фадеев» к таким операциям относятся: отказ владельца от выдачи ТС (при наличии задолженности), повреждение ТС при погрузке/разгрузке, возврат ТС на стоянку после неудачной эвакуации по вине заказчика.

Для документального оформления подобных операций на предприятии разработана и утверждена внутренняя форма «Акт о повреждении транспортного средства при эвакуации (отказе от выдачи)» (Приложение А). Форма не является типовой, но соответствует требованиям Федерального закона от 06.12.2011 № 402-ФЗ «О бухгалтерском учёте», согласно которому первичный учётный документ должен содержать следующие обязательные реквизиты:

- наименование документа;
- дата составления;
- наименование экономического субъекта, составившего документ;
- содержание факта хозяйственной жизни;
- величина натурального и (или) денежного измерения;
- наименование должностей лиц, ответственных за оформление;
- подписи с расшифровкой.

Акт составляется в двух экземплярах (один – перевозчику, второй – владельцу ТС) непосредственно на месте события. В акте указываются: дата и время происшествия, марка и госномер эвакуатора, Ф.И.О. водителя, марка и госномер эвакуируемого ТС, характер повреждения (или причина отказа), подписи сторон. В случае отказа владельца от подписи, акт подписывается двумя незаинтересованными свидетелями.

Оформленный акт передаётся логисту, который регистрирует его в Журнале учёта нестандартных ситуаций. На основании акта бухгалтерия принимает решение о компенсации ущерба или выставлении штрафных санкций.

2.4 Анализ организации производственного потока на предприятии

Был проведён анализ организации производственного потока эвакуации в «ИП Фадеев». В ходе анализа установлено, что предприятие осуществляет как мелкосерийные (одиночные выезды), так и крупносерийные (плановые выезды по договорам со страховыми).

Мелкосерийные эвакуации характерны для обслуживания частных заказчиков и ГИБДД, когда количество вызовов составляет 3–5 в сутки. В этом случае задействуется 1–2

эвакуатора. Крупносерийные эвакуации выполняются для страховых компаний, когда за сутки может быть до 15–20 выездов, и формируется колонна из 3–4 эвакуаторов, работающих по единому графику.

По признаку регулярности рейсы подразделяются на:

- регулярные – по договорам со страховыми компаниями (например, ежедневный вывоз повреждённых автомобилей из определённых районов). График таких рейсов составляется на месяц вперёд;

- нерегулярные – по разовым заявкам от ГИБДД и частных лиц, поступающим в течение дня. Обработка таких заявок требует от логиста оперативного принятия решения о выделении свободного эвакуатора и корректировки текущих планов.

Маршруты перевозок классифицируются по двум основным типам:

- маятниковые маршруты – движение эвакуатора от базы (стоянки) до места эвакуации и обратно либо до пункта назначения (штрафстоянка, сервис). Применяются в большинстве случаев, особенно для коротких городских перевозок;

- кольцевые маршруты – последовательный сбор нескольких ТС в разных точках города с доставкой их на одну стоянку. Используются для оптимизации пробега при нескольких заявках, поступивших одновременно.

Этапы производственного потока перевозок представлена в Приложении Б.

Выявлено, что при планировании маршрутов учитывается специфика дорожной сети Владивостока: рельеф местности, загруженность магистралей в часы пик, сезонные ограничения. Логистическая служба регулярно корректирует маршруты с учётом оперативной информации о дорожной обстановке, поступающей от водителей и из открытых источников (Яндекс.Пробки, 2ГИС).

2.5 Наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок

В период практики было проведено наблюдение за процедурами контроля качества эвакуаций, осуществляемыми в «НП Фадеев». Контроль качества представляет собой многоступенчатую систему, охватывающую все этапы – от приёма заявки до сдачи выполненной работы.

На этапе приёма заявки логист проверяет полноту и корректность информации: точный адрес подачи, контактные данные, марку и госномер ТС, особые условия (подземный паркинг, грузовой автомобиль). Некорректно оформленные заявки возвращаются на доработку.

На этапе выпуска эвакуатора контроль качества осуществляется по двум направлениям: – техническое состояние эвакуатора (механик КТП)

– санитарное состояние платформы (чистота, отсутствие посторонних предметов).

На этапе выполнения эвакуации логист в режиме реального времени отслеживает соблюдение водителем маршрута и временного графика с помощью системы GPS-мониторинга. Отклонение от маршрута или опоздание на место более чем на 15 минут фиксируется как нарушение.

На этапе сдачи работы заказчику качество подтверждается:

– отсутствием повреждений ТС при погрузке/разгрузке (фиксируется актом приёма-передачи без замечаний),

– соблюдением сроков доставки,

– отсутствием претензий со стороны заказчика.

Все случаи нарушения качества регистрируются в Журнале учёта претензий. Ежемесячно старшим логистом проводится анализ причин снижения качества и разрабатываются корректирующие мероприятия. По итогам наблюдения установлено, что уровень соблюдения требований к качеству эвакуации в «ИП Фадеев» составляет 95–97 %, что является высоким показателем.

2.6 Ознакомление с процессом контроля производственного процесса.

Ознакомление с программным обеспечением для контроля хода производственного процесса (как отслеживается движение эвакуаторов, соблюдение графика, выполнение заданий водителями)

Процесс контроля производственного процесса в «ИП Фадеев» осуществляется диспетчерской службой в круглосуточном режиме с использованием специализированного программного обеспечения

Основным инструментом контроля движения эвакуаторов является система спутникового мониторинга Wialon (GPS/ГЛОНАСС). Все эвакуаторы предприятия оборудованы бортовыми трекерами, передающими данные в реальном времени. На электронной карте в диспетчерской отображаются: текущее местоположение каждого эвакуатора, скорость, направление, расход топлива, состояние зажигания.

Система Wialon позволяет реализовать следующие функции контроля:

– отслеживание соблюдения маршрута – система автоматически сравнивает фактический трек движения с плановым маршрутом, заложенным в путевом задании. При отклонении более чем на 500 метров диспетчер получает уведомление;

– контроль скоростного режима – при превышении установленного ограничения (70 км/ч в городе для эвакуаторов) система генерирует событие «Превышение скорости»;

- контроль времени погрузки/разгрузки – на карте создаются геозоны в местах эвакуации и доставки. Система фиксирует время въезда и выезда из геозоны, что позволяет точно определять продолжительность каждой операции;

- контроль простоев – если эвакуатор стоит более 15 минут вне разрешённых зон, логист получает уведомление и связывается с водителем;

- контроль расхода топлива – система сопоставляет фактический расход с нормативным; отклонение более чем на 5 % – основание для служебного расследования.

Помимо Wialon, используется программа «1С:Предприятие. Управление автопарком», в которой ведётся учёт выполнения заданий водителями. Каждому водителю на смену выдаётся наряд с перечнем заданий. По возвращении логист сверяет фактические показатели с плановыми: количество выполненных эвакуаций, общий пробег, расход топлива, время в наряде. Отклонения анализируются старшим логистом.

Система «Автологистика» используется для автоматизированного планирования маршрутов и контроля исполнения заказов. В системе задаются параметры заявки (адреса, временные окна, тип ТС), после чего программа автоматически подбирает оптимальный эвакуатор и строит маршрут с учётом дорожной ситуации.

В ходе практики я лично осуществлял мониторинг движения эвакуаторов в системе Wialon в дневную смену, фиксировал опоздания и простои, а также вносил данные о выполнении рейсов в 1С.

2.7 Изучение подходов к распределению рабочей силы

В ходе практики мной были изучены подходы «ИП Фадеев» к распределению производственных ресурсов: рабочей силы, эвакуационной техники и топлива [7].

Распределение рабочей силы осуществляется на основе сменно-суточного планирования. Штат водителей (8 человек) разделён на две категории: основные водители (6 человек), закреплённые за конкретными эвакуаторами, и подменные водители (2 человека), замещающих. График работы водителей – сменный с суммированным учётом рабочего времени. При составлении графика старший логист руководствуется: соблюдением нормативов рабочего времени (не более 40 часов в неделю), обеспечением междуменного отдыха (не менее 12 часов), равномерной нагрузкой, учётом квалификации (для сложных маршрутов).

Распределение ремонтных рабочих (2 механика) осуществляется главным механиком на основе заявок на ремонт и плана-графика ТО. Приоритет – заявки, связанные с безопасностью (тормоза, гидравлика, свет), выполняются немедленно.

Распределение логистов (3 человека) – по сменному графику (утренняя, дневная, ноч-

ная смены). Старший логист координирует работу всех смен, распределяет заявки и контролирует оформление документации.

Распределение топлива производится по топливным картам, закреплённым за каждым эвакуатором. Лимит топлива рассчитывается исходя из планового пробега и утверждённых норм. Данные о заправках автоматически поступают в Wialon, исключая несанкционированное использование.

Распределение запасных частей – по заявкам механиков. Запчасти приобретаются централизованно, хранятся на складе, списываются на основании дефектных ведомостей.

Распределение эвакуаторов по заявкам производится логистом с учётом:

- технических характеристик автомобиля (грузоподъёмность, типа платформы);
- текущего местонахождения ТС (минимизация холостого пробега до места погрузки);
- оставшегося ресурса до очередного ТО (автомобиль, у которого подходит срок ТО, не назначается на дальний рейс).

2.8 Ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта

В ходе практики я детально ознакомился с основами эксплуатации технических средств – эвакуаторов – в «ИП Фадеев».

Порядок выпуска эвакуаторов на линию регламентирован внутренней инструкцией, разработанной в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 30.04.2021 № 145 [8]. Выпуск одного эвакуатора занимает от 30 до 45 минут и включает обязательное прохождение трёх контрольных точек:

Первая точка – диспетчерская. Водитель получает оформленный наряд с указанием маршрута, вида эвакуации, адресов подачи и доставки. Логист инструктирует водителя об особенностях маршрута и дорожной обстановке.

Вторая точка – медицинский кабинет. Медработник проводит предрейсовый осмотр водителя (давление, пульс, алкотестер, визуальная оценка). Результаты заносятся в наряд и Журнал медосмотров.

Третья точка – КТП. Механик осматривает эвакуатор: тормозную систему, гидравлику, лебёдку, крепёжные ремни, световые приборы, шины, уровень технических жидкостей. При положительном заключении ставит отметку о технической исправности.

Нормы расхода топлива утверждены приказом директора на основе Распоряжения Минтранса РФ № АМ-23-р. Базовая норма для эвакуатора – 25 л/100 км. Повышающие коэффициенты: работа в черте города – +10 %; работа с грузом (ТС на платформе) – +15 %; зимняя надбавка – +12 %. Фактический расход определяется по Wialon. Перерасход без объективных

причин удерживается из зарплаты водителя.

Графики ТО составляются главным механиком: ТО-1 – каждые 10 000 км, ТО-2 – каждые 20 000 км. Система IC автоматически отслеживает пробег и за 500 км до ТО выводит предупреждение. Эвакуаторы с приближающимся ТО не назначаются на дальние рейсы.

2.9 Анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте

Оперативно-календарное планирование в «ИП Фадеев» представляет собой многоуровневую систему, обеспечивающую эффективное использование эвакуаторов и трудовых ресурсов.

Первый уровень – недельное планирование. Каждую пятницу старший логист на основе постоянных договоров со страховыми компаниями и прогнозов по ГИБДД составляет проект графика выпуска эвакуаторов на неделю. В графике указываются: дата, номер заявки, госномер эвакуатора, Ф.И.О. водителя, маршрут, время выезда. Проект согласовывается с механиком и утверждается директором.

Второй уровень – суточное планирование. Ежедневно до 16:00 логист принимает заявки на следующий день, систематизирует их по адресам и временным окнам. С помощью системы «Автологистика» производится оптимизация маршрутов: группировка заявок по географическому признаку, назначение эвакуаторов с учётом грузоподъёмности и местоположения, расчёт времени с учётом дорожной ситуации. Формируется суточный график выпуска.

Третий уровень – оперативное планирование (в течение смены). Логист корректирует план с учётом: срочных вызовов ГИБДД, технических неисправностей, опозданий водителей, дорожных заторов.

Расписание движения разрабатывается для регулярных заказов (страховые компании) на месяц. Отклонение допускается не более чем на 20 минут. При систематических нарушениях – анализ причин.

Планирование ТО и ремонтов осуществляется механиком в координации с логистом. Годовой план-график ТО составляется в декабре. Месячный уточняется с учётом фактического пробега. Срочные заявки по безопасности – немедленно, плановые ремонты – в наименее загруженные дни.

2.10 Анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ

Завершающим этапом производственного цикла является передача результата эвакуации заказчику и документальное оформление сдачи выполненных работ. Мною проанализированы соответствующие процедуры, принятые в «ИП Фадеев».

Фактом выполнения эвакуации и доставки ТС на стоянку (или в сервис) является подписание акта приёма-передачи ТС. В акте грузополучатель (сотрудник стоянки или владелец) проставляет: дату и время приёма, состояние ТС (повреждения, комплектность), подпись и печать организации.

Подписанный акт является подтверждением выполнения обязательств. Водитель сдаёт акты логисту вместе с нарядом. Логист проверяет наличие всех подписей, соответствие адреса доставки, отсутствие замечаний.

Сдача выполненных работ оформляется актом выполненных работ (оказанных услуг), который составляется бухгалтерией: по каждому заказу (для разовых) или за отчётный период (для постоянных договоров). В акте указываются: дата эвакуации, адрес, марка ТС, стоимость. Акт подписывается руководителем предприятия и направляется заказчику (ГИБДД, страховой компании, частному лицу).

Заказчик обязан подписать акт в течение 5 дней или предоставить мотивированный отказ.

Внутренняя сдача выполненных работ водителем включает: сдачу наряда с заполненными реквизитами, сдачу подписанных актов приёма-передачи, устный доклад логисту, послерейсовый медосмотр.

Логист на основании сданных документов закрывает заявку в 1С, присваивая статус «Выполнено». Закрытая заявка – основание для начисления зарплаты водителю. При выявлении расхождений заявка не закрывается до устранения недостатков.

Заключение

В период с 21.05.2026 по 01.07.2026 года в «ИИ Фадеев». (Хабаровский, край район имени Лазо, п. Переяславка, пер. Первомайский, д.3, кв. 21) была пройдена производственная практика по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)». Все виды работ, предусмотренные индивидуальным заданием на 36 часов, выполнены в полном объёме.

В ходе практики были достигнуты следующие результаты:

- пройден инструктаж по технике безопасности, изучены правила охраны труда и пожарной безопасности на территории предприятия;
- изучены особенности учёта операций (эвакуация, хранение, ремонт) и порядок их документационного оформления;
- проведён детальный анализ документационного обеспечения эвакуации: выявлены виды применяемых документов и изучен порядок их оформления в соответствии с законодательством;
- освоены правила составления первичного документа для нестандартных операций (Акт о повреждении ТС);
- проанализирована организация производственного потока: типы эвакуаций (мелко- и крупносерийные), виды рейсов (регулярные, нерегулярные), маршруты (маятниковые, кольцевые);
- проведено наблюдение и анализ многоступенчатой системы контроля качества эвакуации – от приёма заявки до сдачи работы;
- освоён процесс контроля с использованием программного обеспечения Wialon, 1С, «Автологистика»;
- изучены подходы к распределению рабочей силы, топлива, запасных частей и эвакуаторов;
- детально ознакомлен с порядком выпуска эвакуаторов на линию, нормами расхода топлива и графиками ТО;
- проанализированы системы оперативно-календарного планирования (недельное, суточное, оперативное) и процедуры сдачи выполненных работ.

Практика показала, что профессия логиста эвакуационной службы требует высокой ответственности, оперативности принятия решений, знания законодательства и владения современными информационными технологиями. Логистическая служба является ключевым координирующим звеном, от эффективности которого зависит выполнение планов и удовлетворённость клиентов.

Полученные компетенции позволяют применять теоретические знания по организации перевозок, транспортной логистике и документообороту на практике. Особую ценность представляло освоение современных программных средств мониторинга и планирования, которые являются неотъемлемой частью работы логиста.

В процессе практики были развиты навыки оперативного взаимодействия с водителями, клиентами и техническими службами, что позволило на практике оценить важность четкой коммуникации для минимизации сбоев.

Приобретенный опыт подтвердил правильность выбора профессии и позволил определить направления дальнейшего профессионального роста в сфере управления эвакуационным транспортом.

Таким образом, практика на штрафстоянке позволила закрепить теоретические знания, приобрести практические навыки и лучше понять специфику работы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Полученный опыт может быть использован для разработки методических материалов по правовым аспектам работы штрафстоянок.

Работа на стоянке показала, как устроен процесс фиксации задержания, оформления документов и прохождения автомобиля перед возвратом. Наблюдалось взаимодействие с ГИБДД и владельцами транспортных средств.

Таким образом, практика на штрафстоянке позволила мне получить значимый опыт, который будет полезен в дальнейшей работе

Список использованных источников

- 1 О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.12.2024) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения 21.06.2026).
- 2 Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 19.10.2024) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/ (дата обращения 21.06.2026).
- 3 Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом: Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 26.10.2024) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_371640/ (дата обращения 21.06.2026).
- 4 Об утверждении состава сведений, указанных в части 3 статьи 6 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», и порядка оформления или формирования путевого листа: Приказ Минтранса России от 28.09.2022 № 390 (ред. от 05.05.2023) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373640/ (дата обращения 21.06.2026).
- 5 О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (последняя редакция) \ СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_432726/ (дата обращения 22.06.2026).
- 6 Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: Приказ Минтранса России от 30.04.2021 № 145 (ред. от 25.11.2024) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_385399/ (дата обращения 22.06.2026).
- 7 О бухгалтерском учёте: Федеральный закон от 06.12.2011 № 402-ФЗ (ред. от 12.12.2024) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/ (дата обращения 23.06.2026).
- 8 Об утверждении профессионального стандарта «Диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта»: Приказ Минтруда России от 02.09.2024 № 445н // СПС «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_485123/ (дата обращения 25.06.2026).
- 9 О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 16.07.2025) // СПС «КонсультантПлюс». – URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373640/ (дата обращения 21.06.2026).

0

7

2

12

Приложение А

Акт о повреждении транспортного средства при эвакуации (отказе от выдачи)

Приложение 1.3

«Утверждаю»
Заместитель
генерального директора_____
«__» _____ 20__ г.АКТ № _____
учета поврежденных транспортных средств

«__» _____ 20__ г.

Комиссия в составе механика _____
водителя (механизатора) _____
составила настоящий акт в том, что при возврате транспортного средства изузи _____ Гос.
номер _____ при визуальном осмотре его обнаружены следующие повреждения:

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

Повреждение (авария) произошло под управлением водителя (механизатора) _____ и оформлено
(контрольно-технический пункт)

Механик	_____	_____
	(подпись)	(фамилия, инициалы)
Водитель	_____	_____
	(подпись)	(фамилия, инициалы)
	_____	_____
	(подпись)	(фамилия, инициалы)

С актом согласен. Приступить к ремонту разрешаю

Инженер по БЭ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

Рисунок А.1 – Пример акта о повреждении транспортного средства при эвакуации

Приложение Б

Этапы производственного потока перевозок

Таблица Б.1 – Этапы производственного потока перевозок

Этап	Длительность	Участники	Действия	Документы
Приём заявки	5–10 мин	Логист, заказчик (ГИБДД, страховщик, частное лицо)	Приём заявки по телефону, e-mail, мессенджеру. Проверка полноты данных. Регистрация в Журнале учёта заявок	Заявка, Журнал учёта заявок
Подбор ТС и водителя	5 мин	Логист (TMS)	Автоматический подбор ближайшего свободного ТС с учётом грузоподъёмности. Назначение водителя	–
Оформление наряда на эвакуацию	5–10 мин	Логист (IC)	Внесение данных о водителе, эвакуаторе, маршруте.	Печать наряда Наряд на эвакуацию
Выпуск на линию	30–40 мин	Водитель, механик, медсестра, диспетчер	Водитель, механик, медсестра, логист Предрейсовый медосмотр, техосмотр эвакуатора, выдача наряда под роспись, фиксация времени выезда	Наряд, Журнал учёта нарядов
Движение по маршруту	По заказу	Водитель, логист	GPS-мониторинг, контроль соблюдения маршрута и графика, радиосвязь	Диспетчерский журнал
Погрузка ТС / доставка на стоянку	По нормативам	По нормативам Водитель, сотрудник стоянки / владелец Проверка состояния ТС	Проверка состояния ТС, оформление акта приёма-передачи,	Акт приёма-передачи ТС
Возврат линии	20 мин	Водитель, медсестра, логист	Сдача наряда и актов, послерейсовый медосмотр, сверка показаний Наряд	Акт приёма-передачи
Закрытие заявки	10 мин	Логист (IC)	Внесение фактических данных, присвоение статуса «Выполнено»	Акт выполненных работ

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ

Студента _____ Фадеев Леонид Алексеевич
Фамилия Имя Отчество

обучающаяся на 2 курсе, по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)
 прошла учебную практику
 в объеме 216 часов
 в период с «21» мая 2026 г. по «01» июля 2026 г.
 в организации ПП Фадеев Хабаровский, край район имени Лазо, п. Переяславка, пер. Первомайский, д.3, кв. 21.

Виды и объем работ в период учебной практики:

№ п/п	Вид работ	Кол-во часов
1	Организационное собрание: – ознакомление с особенностями прохождения практики; – получение индивидуального задания на практику.	0,5
2	Инструктаж по технике безопасности – ознакомление с правилами безопасности на предприятии; – общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии.	0,5
3	Выполнение работ по должности служащего «Оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»: – изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления; – анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии (виды документов, порядок оформления); – ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовый образец; – анализ организации производственного потока на предприятии (мелко-крупносерийные перевозки; регулярные, нерегулярные рейсы; маятниковые, кольцевые маршруты); – наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок; – ознакомление с процессом контроля производственного процесса. Ознакомление с программным обеспечением для контроля хода производственного процесса (как отслеживается движение транспорта, соблюдение графика, выполнение заданий водителями); – изучение подходов к распределению рабочей силы (водители, ремонтники, диспетчеры), сырья (топливо, запчасти) и транспорта; – ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта (порядок выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО); – анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте (графики выпуска, расписание движения, планирование ТО и ремонтов); – анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ.	200
4	Обобщение полученных материалов	
5	Подготовка и оформление отчета о практике	
6	Защита отчета	
Всего:		216

Дата выдачи задания «21» мая 2026 г.

Срок сдачи отчета по практике «01» июля 2026 г.

Руководитель

преподаватель академического колледжа


Подпись

Херувимова А.О

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент Фадеев Леонид Алексеевич

обучающийся(аяся) на 2 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

прошел(ла) производственную практику в объеме 216 часов с «21» мая 2026 г. по «01» июля 2026 г.

в организации ПП Фадеев Хабаровский, край район имени Ладо, п. Переяславка, пер. Первомайский, д.3, кв. 21.

В период практики в рамках осваиваемого вида профессиональной деятельности выполнял следующие виды работ:

Вид профессиональной деятельности	Код и формулировка формируемых профессиональных компетенций	Виды работ, выполненных обучающимся во время практики в рамках овладения компетенциями	Качество выполнения работ (отлично, хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно)
	ПК 4.1	ознакомление с правилами безопасности на предприятии; общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии. анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии (виды документов, порядок оформления); изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления.	ОТЛ
ПМ 04. Выполнение работ по должности служащего «Оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»	ПК 4.2	ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец; анализ организации производственного потока на предприятии (мелко-, крупносерийные перевозки; регулярные, нерегулярные рейсы; маятниковые, кольцевые маршруты); изучение подходов к распределению рабочей силы (водители, ремонтники, диспетчеры), сырья (топливо, запчасти) и транспорта; ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта (порядок	ОТЛ

		выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО); анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте (графики выпуска, расписание движения, планирование ТО и ремонтов); анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ.	ОГА
	ПК 4.3	наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок; ознакомление с процессом контроля производственного процесса; ознакомление с программным обеспечением для контроля хода производственного процесса (как отслеживается движение транспорта, соблюдение графика, выполнение заданий водителями).	ОГА
Итоговая оценка по ПМ 04. Выполнение работ по должности служащего «Оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»			

Заключение об уровне освоения обучающимися профессиональных компетенций:

(освоены на продвинутом уровне / освоены на базовом уровне / освоены на пороговом уровне / освоены на уровне ниже порогового)

Дата 01 июля 2026 г.

Оценка за практику ОГА

Руководитель практики от предприятия



Гареев А. А.
Ф.И.О.

ДНЕВНИК

прохождения производственной практики

Студент Фадеев Леонид Алексеевич

Специальность: 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

Группа СО-ОПУ-24


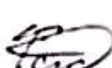






Место прохождения практики ИП Фадеев Хабаровский, край район имени Лазо, п. Переяславка, пер. Первомайский, д.3, кв. 21.


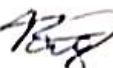
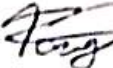







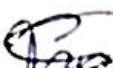
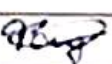
Сроки прохождения с «21» мая 2026 г. по «01» июля 2026 г.

Инструктаж на рабочем месте «21» мая 2026 г.
дата


подпись

Рогов А.А.
Ф.И.О. инструктирующего

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
21.05.2026	Принял участие в организационном собрании. Изучил основные требования и порядок прохождения практики. Также было получено индивидуальное задание.	5	
21.05.2026	Прошел инструктаж по охране труда и технике безопасности. Ознакомился с внутренними правилами безопасности и регламентом работы на предприятии.	5	
21.05.2026 – 22.05.2026	Начал изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления.	5	
23.05.2026 – 25.05.2026	Закончил изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления. Начал анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии (виды документов, порядок оформления).	5	
26.05.2026 – 27.05.2026	Анализировал документационное обеспечение перевозок на предприятии (виды документов, порядок оформления) (подробно)	5	
28.05.2026 – 30.05.2026	Закончил анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии (виды документов, порядок оформления). Начал подробное ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец.	5	
01.06.2026	Закончил ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец.	5	
02.06.2026	Начал анализ организации производственного потока на предприятии (мелко-, крупносерийные перевозки)	5	

03.06.2026	Анализировал организации производственного потока на предприятии (регулярные, нерегулярные рейсы)	5	
04.06.2026	Анализировал организации производственного потока на предприятии (маятниковые, кольцевые маршруты)	5	
05.06.2026	Закончил анализ организации производственного потока на предприятии. Начала наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок.	5	
06.06.2026 – 09.06.2026	Наблюдал и анализировала процедуры контроля выполнения требований к качеству перевозок. Начала ознакомление с процессом контроля производственного процесса.	5	
10.06.2026 – 11.06.2026	Ознакомился с программным обеспечением для контроля хода производственного процесса (как отслеживается движение транспорта, соблюдение графика, выполнение заданий водителями).	5	
12.06.2026	Анализировал полученную информацию, приступила к написанию отчёта по практике.	5	
13.06.2026	Закончил ознакомление с процессом контроля производственного процесса, ознакомление с программным обеспечением для контроля хода производственного процесса (как отслеживается движение транспорта, соблюдение графика, выполнение заданий водителями)	5	
15.06.2026 – 16.06.2026	Начал изучение подходов к распределению рабочей силы (водители, ремонтники, диспетчеры), сырья (топливо, запчасти) и транспорта.	5	
17.06.2026 – 18.06.2026	Закончил изучение подходов к распределению рабочей силы (водители, ремонтники, диспетчеры), сырья (топливо, запчасти) и транспорта. Начал ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта (порядок выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО).	5	
19.06.2026 – 20.06.2026	Продолжил ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта (порядок выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО).	5	
22.06.2026	Закончил ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта (порядок выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО). Приступил к анализу систем оперативно-календарного планирования на транспорте.	5	
23.04.2026	Анализировал системы оперативно-	5	

	календарного планирования на транспорте (графики выпуска, расписание движения).		
24.06.2026	Анализировала системы оперативно-календарного планирования на транспорте (планирование ТО и ремонтов).	5	
25.06.2026	Закончила анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте (графики выпуска, расписание движения, планирование ТО и ремонтов).	5	
26.06.2026 – 27.06.2026	Начала анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ.	5	
29.06.2026 – 01.07.2026	Закончила анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ. Обобщение полученных материалов. Подготовка и оформление отчета о практике. Защита отчета.	5	
01.07.2026	Дифференцированный зачет		

Руководитель



подпись

Ф.И.О.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении производственной практики студента(ки)

Студент Тадеев Аскар Александрович 2
(ФИО студента) № курса/группы

проходил практику с 21 мая 2026 г. по 1 июля 2026 г.
на ИП Тадеев Аскар Александрович, район имени Козы, и Переманова, м.пр.Белый
название предприятия

в подразделении —
название подразделения

За период прохождения практики студент посетил 36 дней, из них по уважительной причине отсутствовал 0 дней, пропуски без уважительной причины составили 0 дней.

Студент соблюдал/не соблюдал трудовую дисциплину и /или правила техники безопасности.

Отмечены нарушения трудовой дисциплины и /или правил техники безопасности:

Студент — не справился со следующими видами работ:

За время прохождения практики показал, что

Тадеев Аскар Александрович

Фамилию Имя практиканта

что умест/не умеет планировать и организовывать собственную деятельность, способен/не способен налаживать взаимоотношения с другими сотрудниками, имеет/не имеет хороший уровень культуры поведения, умест/не умеет работать в команде, высокая/низкая степень сформированности умений в профессиональной деятельности.

В отношении выполнения трудовых заданий проявил себя Отлично

В рамках дальнейшего обучения и прохождения (указать вид) практики студенту можно порекомендовать: —

ИП Тадеев А.А.

Тад

А.А. Тадеев

подпись куратора

подпись

И.О. Фамилия



Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Владивостокский государственный университет»
(ФГБОУ ВО «ВВГУ»)

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Фадеев Леонид Алексеевич

Подразделение Академический колледж Группы СО-ОПУ-24-1

согласно приказу ректора № 1006-а от 06.05.2026 года


направляется в ИП Фадеев Алексей Александрович, Хабаровский край, район имени Лазо,
п. Переяславка

для прохождения производственной (по профилю специальности) практики по
специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)»
на срок 6 недель с 21.05.2026 года по 01.07.2026 года.

Руководитель практики Херувимова А.О.



Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии	Подпись
ИП Рагелъ	21.05.26 - прибыл	
ИП Рагелъ	01.07.26 - ушел	