

	МИНОБРНАУКИ РОССИИ
	Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
	«Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
	Академический колледж

ОТЧЕТ ПО УЧЕБНОЙ ПРАКТИКЕ

по профессиональному модулю

ПМ.01 «Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте»

ПМ.02 «Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте»

ПМ.03 «Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте»

программы подготовки специалистов среднего звена

23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте
(по видам)

период с «20» мая по «8» июня 2024 года

Студент группы С-ОП-22-1

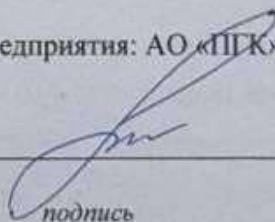


Старикова С.Ю.

подпись

Наименование предприятия: АО «ПГК»

Руководитель практики от предприятия



/Кашенко Е.В.

подпись

Отчет защищен:

с оценкой Отлично Руководитель практики от ОО

/А.О. Херувимова

с оценкой Отлично Руководитель практики от ОО

/Ю.С.Володько

Владивосток 2024

Содержание

Введение.....	3
1 Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте.....	4
1.1 Общие сведения о компании АО «ПГК».....	4
1.2 Ознакомление с предприятием. Инструктаж по технике безопасности, противопожарной безопасности	6
1.3 Правила внутреннего трудового распорядка организации	8
1.4 Составление, оформление и заполнение диспетчерской	8
1.5 Инструктаж водителей перед выездом на линию.....	12
1.6 Расчет технико-эксплуатационных показателей работы транспортного средства..	14
1.7 Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта	21
2 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте	23
2.1 Выявление по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилями, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей	23
2.2 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов	24
2.3 Выбор методов диагностики, выбор необходимого диагностического оборудования и инструментов.....	25
2.4 Оформление паспорта маршрута.....	28
2.5 Обследование погрузочно-разгрузочных пунктов	29
2.6 Диспетчерская информация о ходе работы на объекте.....	31
2.7 Заполнение карточек учёта ремонта транспортных средств	32
3 Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте.....	36
3.1 Анализ принимаемых диспетчерских решений.....	37
3.2 Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения	38
3.3 Контроль выполнения заданий водителями	40
3.4 Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты)	40
Заключение.....	42
Список использованных источников	43
Приложение А Товарно-транспортная накладная	45
Приложение Б Путевой лист	46
Приложение В Журнал учета движения путевых листов	47
Приложение Г Договор «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).....	48

Введение

В период с 20 мая 2024 года по 8 июня 2024 года, я, Старикова Софья Юрьевна прошла учебную практику в транспортной компании АО «ПГК», которая находится по адресу Приморский край, г. Владивосток, Океанский проспект, 17.

Руководителем практики от организации является Кашенко Е.В.

Целью моей учебной практики является получение первичных профессиональных умений и навыков, формирование знаний о практической деятельности предприятий, развитие умений и навыков, полученных в ходе изучения дисциплин общепрофессиональной и профессиональной подготовки.

Задачами моей учебной практики являются:

- использование теоретической подготовки, полученной в ходе учебного процесса;
- закрепить теоретические знания;
- овладеть методами исследовательской и аналитической работы;
- приобрести практический опыт и знания на конкретном рабочем месте;
- развить навыки самостоятельной работы и работе в коллективе;
- узнать общие сведения о компании и погрузиться в деятельность АО «ПГК»;
- составление отчетов о проделанной работе, отражая результаты практики;
- умение анализировать и обобщать полученный опыт.

1 Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте

1.1 Общие сведения о компании АО «ПГК»

Общие сведения о деятельности компании:

Акционерное общество «Первая грузовая компания» – частная транспортно-логистическая компания.

Предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. Работает с крупнейшими российскими промышленными и добывающими компаниями, представителями среднего и малого бизнеса. Договорные отношения с компаниями Группы «Илим», «ЕВРО-ЦЕМЕНТ групп», «ЛУКОЙЛ», НЛМК, «Роснефть», «Северсталь», СУЭК и другие клиенты.

Компания создана в 2007 году, имеет разветвлённую сеть из 14 филиалов на территории России и представительство в Казахстане. Владивостокский филиал АО «ПГК» создан в августе 2008 года. В настоящий момент штатная численность филиала насчитывает 60 сотрудников. В пределах ДВФО функционируют обособленные подразделения в городах Находка, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре.

Учредительный документ: Устав АО «ПГК».

Организационно-правовая форма собственности: акционерное общество.

Организационная структура:

- руководство компании;
- департамент организации перевозок;
- коммерческий департамент;
- департамент экономики и финансов;
- департамент правового сопровождения;
- департамент информационных технологий.

Основной вид деятельности: грузовые перевозки.

Основные задачи: организация перевозок с высоким уровнем клиентского сервиса.

Стратегическая цель компании: быть лидером на рынке перевозок и признанным эталоном отрасли по сервису и операционной эффективности, что позволит привлечь лучших грузовладельцев и сохранить устойчивость при любых колебаниях рынка.

Основная деятельность ПГК:

- оперирование подвижным составом, предоставление транспорта в аренду, привлечение на аутсорсинг автотранспорта для перевозки грузов к местам выгрузки/погрузки;
- промышленная логистика;
- комплексная логистика;

– экспедирование грузов.

Принципы работы ПГК:

- предоставление клиентам качественных, выгодных и удобных услуг;
- постоянное развитие сервисов, внедрение передовых технологий на рынке;
- нацеленность на долгосрочное партнерство;
- ответственность за перевозочный процесс.

АО «ПГК» включает в себя:

- Владивостокский филиал;
- Воронежский филиал;
- Екатеринбургский филиал;
- Иркутский филиал;
- Красноярский филиал;
- Нижегородский филиал;
- Новосибирский филиал;
- Ростовский филиал;
- Самарский филиал;
- Санкт-Петербургский филиал;
- Саратовский филиал;
- Центральный аппарат;
- Челябинский филиал;
- Ярославский филиал. [1]

Организационная структура АО «ПГК»

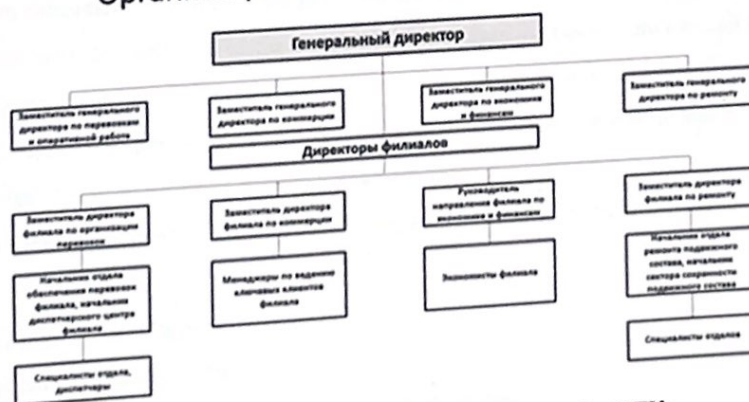


Рисунок 1 – Организационная структура АО «ПГК»

Данная организационная структура действует на АО «ПГК».

1.2 Ознакомление с предприятием. Инструктаж по технике безопасности, противопожарной безопасности

Противопожарный инструктаж в АО «ПГК» проводится с целью доведения до работников организаций основных требований пожарной безопасности, изучения пожарной опасности технологических процессов производств и оборудования, средств противопожарной защиты, а также их действий в случае возникновения пожара.

Противопожарный инструктаж проводится администрацией (собственником) организации по специальным программам обучения мерам пожарной безопасности работников организаций (далее – специальные программы) и в порядке, определяемом администрацией (собственником) организации (далее – руководитель организации).

При проведении противопожарного инструктажа следует учитывать специфику деятельности организации.

Проведение противопожарного инструктажа включает в себя ознакомление работников организаций:

- с правилами содержания территории, зданий (сооружений) и помещений, в том числе эвакуационных путей, систем оповещения о пожаре и управления процессом эвакуации людей;
- требованиями пожарной безопасности, исходя из специфики пожарной опасности технологических процессов, производств и объектов;
- мероприятиями по обеспечению пожарной безопасности при эксплуатации зданий (сооружений), оборудования, производстве пожароопасных работ;
- правилами применения открытого огня и проведения огневых работ;
- обязанностями и действиями работников при пожаре, правилами вызова пожарной охраны, правилами применения средств пожаротушения и установок пожарной автоматики.

По характеру и времени проведения противопожарный инструктаж подразделяется на: вводный, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый и целевой.

Вводный противопожарный инструктаж проводится:

- со всеми работниками, вновь принимаемыми на работу, независимо от их образования,

стажа работы в профессии (должности);

- с сезонными работниками;
- с командированными в организацию работниками;
- с обучающимися, прибывшими на производственное обучение или практику;
- с иными категориями работников (граждан) по решению руководителя.

Вводный противопожарный инструктаж в АО «ПГК» проводится

руководителем организации или лицом, ответственным за пожарную безопасность, назначенным приказом (распоряжением) руководителя организации.

Вводный инструктаж проводится в специально оборудованном помещении с использованием наглядных пособий и учебно-методических материалов.

Вводный инструктаж проводится по программе, разработанной с учетом требований стандартов, правил, норм и инструкций по пожарной безопасности. Программа проведения вводного инструктажа утверждается приказом (распоряжением) руководителя организации.

Продолжительность инструктажа устанавливается в соответствии с утвержденной программой.

Перечень вводного противопожарного инструктажа АО «ПГК»:

- общие сведения о специфике и особенностях организации (производства) по условиям пожара и взрывоопасности.

- обязанности и ответственность работников за соблюдение требований пожарной безопасности.

- ознакомление с противопожарным режимом в организации.

- ознакомление с приказами по соблюдению противопожарного режима; с объектовыми и цеховыми инструкциями по пожарной безопасности; основными причинами пожаров, которые могут быть или были в цехе, на участке, рабочем месте, в жилых помещениях.

Первичный противопожарный инструктаж проводится непосредственно на рабочем месте:

- со всеми вновь принятыми на работу;

- с переводимыми из одного подразделения данной организации в другое;

- с работниками, выполняющими новую для них работу;

- с командированными в организацию работниками;

- с сезонными работниками;

- со специалистами строительного профиля, выполняющими строительно-монтажные

и иные работы на территории организации;

- с обучающимися, прибывшими на производственное обучение или практику

Проведение первичного противопожарного инструктажа с указанными категориями работников осуществляется лицом, ответственным за обеспечение пожарной безопасности в каждом структурном подразделении, назначенным приказом (распоряжением) руководителя организации. [2]

1.3 Правила внутреннего трудового распорядка организации

Общество и работники должны выполнять обязанности и обеспечивать взаимное соблюдение прав в соответствии с ТК РФ, иными законодательными актами РФ, Коллективным договором АО «ПГК» и ЛНА.

Перечень основных прав и обязанностей Общества и работников закреплён трудовыми договорами.

АО «ПГК» и работники могут быть привлечены к материальной и иным видам ответственности в случаях, сроках, объёмах и порядке, предусмотренным ТК РФ, иными законодательными актами РФ, Коллективным договором АО «ПГК» и ЛНА.

С работниками, принимаемыми на материально ответственные должности в порядке, предусмотренном ТК РФ, иными законодательными актами РФ, Коллективным договором АО «ПГК» и ЛНА, заключается договор о материальной ответственности по форме, утверждённой текущим законодательством РФ и ЛНА. Договор оформляется подразделением. В которое принимается работник и подписывается руководителем Общества или лицом, им уполномоченным.

Если работник не может приступить к работе в свой рабочий день (смену), он обязан сообщить о своём отсутствии непосредственному руководителю либо лицу, его заменяющему, и в службу. Ответственную за администрирование учёта рабочего времени и учёта персонала, до начала рабочего дня (смены) либо в кратчайшие возможные сроки любым доступным способом. [3]

1.4 Составление, оформление и заполнение диспетчерской документации

Заполнение диспетчерской документации – это процесс внесения актуальной информации в различные формы и журналы, которые используются для контроля и управления операциями в организации. Этот процесс требует внимательности, точности и знания специфики работы предприятия. Ниже приведены основные аспекты заполнения диспетчерской документации:

- 1) подготовка к заполнению:
 - ознакомление с форматом документа: перед заполнением необходимо изучить структуру документа, поля для заполнения, требования к содержанию информации.
 - сбор информации: соберите необходимые данные, которые будут вноситься в документ. Это может включать информацию о выполненных работах, изменениях в планах, отклонениях от графиков и т.д.;
- 2) внесение данных:

– точность: данные должны быть точными и соответствовать действительности. Ошибки в документации могут привести к неправильным управленческим решениям.

– полнота: заполняйте все обязательные поля, чтобы документ был полным и содержал всю необходимую информацию для принятия решений.

– своевременность: данные должны быть внесены в документы в установленные сроки, чтобы обеспечить актуальность информации.

3) типовые документы и их заполнение:

– планы работ: вносятся данные о задачах, ответственных лицах, сроках выполнения, ресурсах.

– графики работы: заполняются данные о времени начала и окончания работ, перерывах, сменах.

– отчеты о ходе работ: в них вносятся сведения о выполнении планов, отклонениях, причинах отклонений, предложениях по улучшению.

– журналы учета работы оборудования: заполняются данные о времени работы, простое, ремонтах, технических обслуживаниях.

– журналы учета аварийных ситуаций: в них регистрируются факты аварий, их причины, меры по ликвидации последствий.

4) проверка и корректировка:

– самопроверка: после заполнения документа проверьте его на наличие ошибок, неточностей, пропусков.

– взаимопроверка: иногда документы проверяют коллеги или руководители, чтобы убедиться в их корректности.

– корректировка: вносятся необходимые исправления и дополнения на основе результатов проверки.

5) подписание и утверждение:

– подписание: документы должны быть подписаны ответственными лицами, что подтверждает их содержание и готовность к использованию.

– утверждение: в некоторых случаях документы требуют утверждения вышестоящими органами или руководителями.

6) хранение и архивирование:

– организация хранения: документы должны храниться в определенном месте, обеспечивая их сохранность и доступность.

– архивирование: устаревшие или неактуальные документы передаются в архив, где они хранятся в течение определенного периода времени.

Заполнение диспетчерской документации требует дисциплины и системности. Важно использовать современные технологии и программные средства, которые облегчают процесс заполнения, контроля и анализа данных.

Товарно-транспортная накладная (ТТН) – накладная, предназначенная для учёта движения товарно-материальных ценностей при их перемещении с участием транспортных средств и является основанием для списания у грузоотправителя и оприходования их у грузополучателя (Приложение А).

Унифицированная форма товарной накладной, применяющаяся в Российской Федерации – «ТОРГ-12».

Товарно-транспортная накладная – единственный документ, по которому ведется списание товарно-материальных ценностей у грузоотправителей, оприходование их у грузополучателей, складской оперативный и бухгалтерский учет. [4]

Перевозка грузов в городском, пригородном и междугородном сообщениях осуществляется по товарно-транспортной накладной формы 1-Т.

Перевозка грузов в междугородном сообщении, выполняемая предприятиями автомобильного транспорта общего пользования, на которые возложена организация междугородных перевозок, по товарно-транспортной накладной формы 2-ТМ.

Товарно-транспортная накладная (ТТН) выписывается в четырех экземплярах:

- первый – остается у грузоотправителя и предназначается для списания товарно-материальных ценностей;
- второй, третий и четвертый экземпляры, заверенные подписями и печатями (штампами) грузоотправителя и подписью водителя, вручаются водителю;
- второй – сдается водителем грузополучателю и предназначается для оприходования товарно-материальных ценностей у получателя груза;
- третий и четвертый экземпляры, заверенные подписями и печатями (штампами);
- грузополучателя, сдаются организации – владельцу автотранспорта.

Организация может не пользоваться унифицированной формой ТОРГ-12, а составить собственный вариант товарной накладной. В данном случае в накладной должны быть обязательно прописаны следующие реквизиты:

- наименование документа и наименование организации, от имени которой составлен документ;
- дата составления документа;
- наименование товара, его количество и стоимость;
- должности лиц, ответственных за данную хозяйственную операцию;
- личные подписи этих лиц.

Путевой лист (Маршрутный лист) – основной первичный документ учёта работы водителя и пробега, маршрута автомобиля, выдаваемый ежедневно водителям транспортных средств (Приложение Б).

Первичный контроль путевого листа осуществляет диспетчер, принимающий путевой лист от водителя. В диспетчерской контролируют правильность их заполнения. При автоматизированной обработке путевых листов после первичной их обработки производится их передача на ЭВМ.

Заполнение путевых листов.

- Форма № 4-С. Применяется при сдельной системе оплаты за перевозку груза.
- Форма № 4-П. Применяется при повременной системе расчетов.

На выданном водителю путевом листе в обязательном порядке должна быть проставлена дата выдачи, а также штамп и печать организации – владельца автомобиля. Каждый выданный путевой лист подлежит обязательной регистрации в специальном Журнале учета движения путевых листов. При этом дата регистрации документа должна совпадать с датой, указанной на его бланке. Как правило, за регистрацию путевых листов отвечает диспетчер компании – владельца автотранспортного средства.

Форма № 4-П содержит строки, позволяющие вписать номера соответствующих товарно-транспортных документов, оформляемых при перевозке товарно-материальных ценностей.

К каждому путевому листу прилагается по одному экземпляру товарно-транспортной документации на весь груз, перевезенный в течение данной рабочей смены водителя. Из бухгалтерии путевые листы выдаются по специальным требованиям под отчет лицу, ответственному за их заполнение. Все водители, прибывшие с линии, обязаны сдать в диспетчерскую полностью оформленные путевые листы и другие, имеющиеся у них путевые документы. Сданные путевые листы отмечают в книге движения путевых листов.

Первичная обработка путевых листов заключается в определении основных показателей работы за смену. После этой обработки путевые листы направляются в бухгалтерию для выписки счетов за перевозки и начисления заработной платы водителям.

Журнал учета путевых листов – это специальная форма, в которой каждая организация, использующая служебный транспорт, должна вести учет движения выдаваемых «путевок». В журнале учета отмечается тех. состояние машины, время ее выхода и возврата с линии, показания спидометра и т.д. (Приложение В).

Заполнение:

- указать в журнале наименование компании, дату начала его ведения.

– в основной части, которая оформляется в виде таблицы, внести дату выхода автомобиля на линию, его идентификационные характеристики: марку, гос. номер, фамилию, имя, отчество водителя, время выезда из гаража, показания спидометра и техническое состояние машины.

– после возврата автомобиля в гараж вписать в бланк аналогичные данные.

– указать ФИО механика, его подпись.

– подпись ответственного за ведение журнала.

На перевозку грузов грузоотправитель представляет в автотранспортное предприятие или организацию при наличии годового договора на перевозку грузов соответствующую заявку, а при отсутствии годового договора – разовый заказ. Заявка подаётся грузоотправителем перевозчику, который обязан рассмотреть заказ (заявку) и в срок до трёх дней со дня его принятия проинформировать грузоотправителя о принятии или об отказе заявки.

1.5 Инструктаж водителей перед выездом на линию

Предрейсовый инструктаж:

Перед выездом на линию водитель обязан:

- пройти предрейсовый медицинский осмотр;
- убедиться в полной комплектности и технической исправности автомобиля;
- при получении путевой документации предъявить диспетчеру свое удостоверение

на право управления транспортным средством.

При проверке технической исправности автомобиля особое внимание обратить: – на работу двигателя, тормозной системы, рулевого управления, вспомогательного оборудования (стеклоочистителей, приборов освещения, световой и звуковой сигнализации), сцепного и опорного устройства (в составе поезда, тягача), замков дверей кузова или кабины, запоров бортов грузовой платформы, привода управления дверями (у автобусов), системы отопления, спидометра; – состояние колес, шин, подвески, стекол, государственных номерных знаков, внешнего вида автомобиля; – отсутствие подтекания топлива, масла, воды; – наличие знака аварийной остановки, укомплектованной аптечки, огнетушителя (у автобуса – двух огнетушителей), молоточков для разбивания стекол; – двух противооткатных упоров (для автобусов с разрешенной максимальной массой более 5 т и грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т).

В случае обнаружения неисправностей, при наличии которых согласно правилам дорожного движения, запрещается эксплуатация транспортных средств, выезд на линию до их устранения запрещается. [5]

Водитель не имеет права выезжать в рейс, если его отдых между сменами был короче удвоенной продолжительности работы в предыдущей смене, а также с просроченной справкой периодического медицинского освидетельствования.

На линии:

- следуй только по указанному маршруту. Соблюдай установленные нормы вместимости автобуса и грузоподъемности автомобиля;
- начинай движение и двигайся только с закрытыми дверями автомобиля, кроме предусмотренных случаев движения с открытыми дверями (но ледовым переправам);
- избегай резких маневров, плавно трогайся с места и также плавно тормози, увеличивай и замедляй скорость движения постепенно, не делай крутых поворотов;
- поддерживай скорость движения с учетом дорожных, погодных условий и требований дорожных знаков;
- при возникновении неисправности автомобиля, угрожающей безопасности движения, прими меры к ее устранению, а если это невозможно, вызови техническую помощь;
- во время движения не отвлекайся от управления автомобилем, не вступай в разговоры с пассажирами, не оставляй рабочее место до полной остановки автомобиля;
- при вынужденной остановке убедись, что автомобиль находится в безопасности и не создает помех для других транспортных средств, заглуши двигатель, затормози автомобиль стояночным тормозом и включи низшую передачу, а в горных условиях, кроме того, подложи под колеса башмаки (лучше клиновидные);
- на спусках не разобщай трансмиссию от двигателя, перед затяжными спусками-подъемами остановись для проверки действия тормозов;
- при ослеплении светом встречного автомобиля и потере видимости, не меняя полосы движения, немедленно снизь скорость, включи аварийную световую сигнализацию и остановись;
- в случае дорожно-транспортного происшествия окажи помощь пострадавшим и как можно скорее сообщи о случившемся на свое предприятие и в полицию;
- выполняй указания полиции, по требованию останови автомобиль и предъяви путевую документацию, соблюдая правила остановки;
- в темное время суток и при недостаточной видимости включи фары дальнего или ближнего света;
- если при работе на маршруте в ночное время наступает дремотное состояние, остановись, выйди из автомобиля, разомнись, сделай несколько физических упражнений;

- при движении не пользоваться разгоном-накатом, не отсоединять двигатель от трансмиссии, за исключением случаев подъезда к намеченной остановке при скорости движения не более 40 км в час;

- проезжая остановки общественного транспорта и пешеходные переходы, водитель, двигаясь со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, или остановись, чтобы пропустить пешеходов, вступивших на переход;

- сразу же по прибытии на объект, в автопредприятие отметить у диспетчера фактическое время пребывания и сообщить ему об условиях движения на маршруте, на погрузочно-разгрузочных площадках, предъяви дежурному механику автомобиль для проверки его технического состояния, сообщив ему об обнаруженных во время работы на линии технических неисправностях, пройди послерейсовый медицинский осмотр.

Водителю запрещается:

- превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой автомобиля, а также указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на автомобиле;

- перевозка людей в буксируемом автобусе и в кузове буксируемого грузового автомобиля.

В туман, ливень, град, метель, пыльную бурю, когда видимость из кабины водителя менее 50 м, водитель автобуса междугородного и пригородного маршрутов сам принимает решение о временном прекращении движения.

1.6 Расчет технико-эксплуатационных показателей работы транспортного средства

Основными показателями подвижного состава являются:

- коэффициент технической готовности подвижного состава;
- коэффициент выпуска на линию;
- продолжительность работы на линии;
- техническая и эксплуатационная скорости;
- пробег и коэффициент его использования;
- коэффициент использования грузоподъемности;
- количество перевезенного груза в тоннах;
- выполненная работа в тонно-километрах. [6]

Приведем формулы некоторых технико-эксплуатационных показателей работы автомобильного транспорта:

Коэффициент технической готовности парка автомобилей за один рабочий день, a_T , рассчитывается по формуле 1:

$$a_T = \frac{A_{ГЭ}}{A_c}, \quad (1)$$

где $A_{ГЭ}$ – число автомобилей, готовых к эксплуатации;

A_c – списочное число автомобилей.

Коэффициент выпуска автомобилей за один рабочий день, a_B , рассчитывается по формуле 2:

$$a_B = \frac{A_{ЭК}}{A_c}, \quad (2)$$

где $A_{ЭК}$ – число автомобилей в эксплуатации.

Коэффициент использования автомобилей за один рабочий день, $a_{и}$, рассчитывается по формуле 3:

$$a_{и} = \frac{A_{ЭК}}{A_c}, \quad (3)$$

Коэффициент статического использования грузоподъемности, Y_c , рассчитывается по формуле 4:

$$Y_c = \frac{Q_{\phi}}{Q_v}, \quad (4)$$

где Q_{ϕ} – масса фактически перевезенного груза, т.;

Q_v – масса груза, которая могла быть перевезена, т.

Коэффициент динамического использования грузоподъемности, Y_d , рассчитывается по формуле 5:

$$Y_d = \frac{P_{\phi}}{P_v}, \quad (5)$$

где P_{ϕ} – фактически выполненная транспортная работа, т-км;

P_v – возможная транспортная работа, т-км.

Коэффициент использования пробега, β , рассчитывается по формуле 6:

$$\beta = \frac{l_{\text{гр}}}{l_{\text{об}}}, \quad (6)$$

где $l_{\text{гр}}$ – это гружёный пробег, км.

Общий пробег, $l_{\text{об}}$, рассчитывается по формуле 7:

$$l_{\text{об}} = {}_0^{\text{I}}l + l_{\text{гр}} + l_{\text{x}} + {}_0^{\text{II}}l, \quad (7)$$

где ${}_0^{\text{I}}l$ – первый нулевой пробег, км;

l_{x} – холостой пробег, км;

${}_0^{\text{II}}l$ – второй нулевой пробег, км.

Среднее время работы всех автобусов на маршруте, $T_{\text{м}}$, рассчитывается по формуле 8:

$$T_{\text{м}} = \frac{A_{\text{ч}}}{A_{\text{м}}}, \quad (8)$$

где $A_{\text{ч}}$ – это автомобиле-часы в эксплуатации;

$A_{\text{м}}$ – итоговое число автомобилей на маршруте.

Расстояние затраченное на нулевые пробеги, $l_{\text{н}}$, рассчитывается по формуле 9:

$$l_{\text{н}} = {}_0^{\text{I}}l + {}_0^{\text{II}}l, \quad (9)$$

где ${}_0^{\text{I}}l$ – расстояние первого нулевого пробега, км;

${}_0^{\text{II}}l$ – расстояние второго нулевого пробега, км.

Время затраченное на нулевые пробеги, $t_{\text{н}}$, рассчитывается по формуле 10:

$$t_{\text{н}} = \frac{l_{\text{н}}}{V_{\text{т}}}, \quad (10)$$

где $V_{\text{т}}$ – это техническая скорость, км/ч.

Техническая скорость, $V_{\text{т}}$, рассчитывается по формуле 11:

$$V_{\text{т}} = \frac{l_{\text{об}}}{t_{\text{дв}}}, \quad (11)$$

где $t_{дв}$ – это время движения на маршруте, ч.

Эксплуатационная скорость, $V_{эк}$, рассчитывается по формуле 12:

$$V_{эк} = \frac{l_{об}}{T_n}, \quad (12)$$

где T_n – это время в наряде, ч.

Время в наряде, T_n , рассчитывается по формуле 13:

$$T_n = T_m + t_n, \quad (13)$$

Время одной ездки, t_e , рассчитывается по формуле 14:

$$t_e = t_{дв}^{гр} + t_{дв}^x + t_n + t_p, \quad (14)$$

где $t_{дв}^{гр}$ – время движения груженого автомобиля, ч;

$t_{дв}^x$ – время движения груженого автомобиля, ч;

t_n – время погрузки груза, ч;

t_p – время разгрузки груза, ч.

Количество совершённых рейсов, Z_p , рассчитывается по формуле 15:

$$Z_p = \frac{A_q}{t_{рейса}}, \quad (15)$$

Пробег за год, $l_{год}$, рассчитывается по формуле 16:

$$l_{год} = l_{дн} \times D_k, \quad (16)$$

где $l_{дн}$ – пробег за день, км;

D_k – число календарных дней (примерно 365 – 366 дней).

Объём перевозок за год, $Q_{год}$, рассчитывается по формуле 17:

$$Q_{год} = Q_{сут} \times D_k, \quad (17)$$

где $Q_{\text{сут}}$ – суточный объём перевозок, чел.

Грузооборот за сутки, $P_{\text{сут}}$, рассчитывается по формуле 18:

$$P_{\text{сут}} = Q_{\text{сут}} \times L_{\text{сс}}, \quad (18)$$

где $L_{\text{сс}}$ – средняя дальность поездки одного пассажира (примерно равна 2,8 км).

Пассажирооборот за год, $P_{\text{год}}$, рассчитывается по формуле 19:

$$P_{\text{год}} = Q_{\text{сут}} \times D_{\text{к}}, \quad (19)$$

Коэффициент сменности – это выраженный относительной величиной качественный показатель, отвечающий на вопрос, во сколько смен в среднем ежедневно работает каждая единица оборудования независимо от продолжительности смены в часах, $\mu_{\text{см}}$, рассчитывается по формуле 20:

$$\mu_{\text{см}} = \frac{l_{\text{см}}}{l_{\text{сс}}}, \quad (20)$$

Коэффициент использования вместимости, γ , рассчитывается по формуле 21:

$$\gamma = \frac{Q_{\text{сут}}}{q_{\text{н}} \times A \times \mu_{\text{см}}}, \quad (21)$$

Коэффициент использования пробега, $\beta_{\text{пр}}$, рассчитывается по формуле 22:

$$\beta_{\text{пр}} = \frac{z_{\text{р}} \times l_{\text{м}}}{z_{\text{р}} \times l_{\text{м}} + \sum l_{\text{н}}} = \frac{z_{\text{р}} \times l_{\text{м}}}{l_{\text{дн}}}, \quad (22)$$

Коэффициент использования пробега показывает степень использования пробега автомобиля для выполнения полезной транспортной работы.

Коэффициент технической готовности – отношение количества автомобиле-дней нахождения подвижного состава в технически исправном состоянии к общему количеству автомобиле-дней.

Коэффициент выпуска – показатель, характеризующий выпуск подвижного состава на линию.

Продолжительность работы транспортного средства на линии характеризуется временем в наряде.

Время в наряде T_n – это количество часов с момента выезда подвижного состава из предприятия до момента его возвращения обратно в парк, за вычетом времени обеденного перерыва.

Во время в наряде включаются простои транспортного средства на промежуточных остановочных пунктах, а также продолжительность кратковременного отдыха на конечных остановочных пунктах.

Эксплуатационная скорость (скорость сообщения) – средняя на рассматриваемом маршруте или участке дороги с учетом задержек, получаемая делением пути на продолжительность проезда (время сообщения).

Техническая скорость – средняя на рассматриваемом маршруте или участке дороги без учета задержек и остановок в пути.

Скорость свободного движения – скорость при отсутствии взаимного влияния автомобилей (сказывается влияние только дорожных условий).

Коэффициент использования пробега определяется отношением пробега с грузом за сутки к общему количеству пройденных километров.

Коэффициент использования пробега представляет собой отношение полезного пробега (с грузом или пробегу за тот же период.

Коэффициент использования пробега определяют делением пробега с грузом или пассажирами на общий пробег.

Коэффициентом использования грузоподъемности называется отношение веса фактически перевезенного груза в тоннах к номинальной грузоподъемности автомобиля.

Часто коэффициент использования грузоподъемности бывает низким из-за неправильной организации перевозок и несоответствия партии груза грузоподъемности автомобиля, выбранного для перевозки. Централизованные перевозки повышают коэффициент использования грузоподъемности.

Количество перевезенных грузов за определенный период времени составляет объем перевозок, измеряемый общим весом перевозимых грузов в тоннах.

Объем перевозок не определяет количество подвижного состава, необходимого для его освоения, поскольку это зависит от расстояния, на которое перемещается груз. Поэтому транспортная работа измеряется не только количеством тонн груза, но и расстоянием в километрах, на которое они перевозятся.

Грузооборот измеряется в тонно-километрах и показывает объем транспортной работы по перемещению груза, которая уже выполнена или должна быть выполнена в течение определенного периода времени.

Ниже представлены технико-эксплуатационные показатели АО «ПГК», таблица 1.

Таблица 1 – Техничко-эксплуатационные показатели

Показатель	Обозначение	Значение
Количество автомобилей на маршруте, ед	A_m	9
Время рейса, ч	t_p	1,332
Время на маршруте, ч	T_m	12,66
Дневной пробег автомобилей, км	$l_{дн}$	1842,76
Количество рейсов	Z_p	86
Пробег за год, км	$l_{год}$	672607,4
Объем перевозок за сутки	$Q_{сут}$	4000
Объем перевозок за год	$Q_{год}$	1460000
Грузооборот за сутки	$P_{сут}$	11200
Коэффициент использования пробега	β	0,92
Коэффициент использования вместимости	γ	0,08

Исходя из предоставленных показателей, можно сделать следующие выводы:

1) эффективность использования автомобилей:

- количество автомобилей на маршруте составляет 9, что позволяет обеспечить достаточную пропускную способность для перевозки грузов;
- время рейса в 1,332 часа и время на маршруте в 12,66 часа указывают на то, что автомобили проводят на маршруте большую часть рабочего дня, что может свидетельствовать о высокой загруженности;

2) производительность:

- дневной пробег автомобилей составляет 1842,76 км, что является значительным показателем и говорит о высокой интенсивности перевозок;
- количество рейсов за сутки равно 86, что подтверждает активную работу автомобилей на маршруте;

– пробег за год составляет 672607,4 км, что указывает на стабильную и интенсивную работу транспортного предприятия в течение года;

3) объем перевозок:

– объем перевозок за сутки равен 4000, а за год — 1460000, что демонстрирует значительный объем работы и возможности предприятия по перевозке грузов;

– грузооборот за сутки составляет 11200, что также свидетельствует о высокой эффективности работы;

4) коэффициенты использования:

– коэффициент использования пробега равен 0,92, что является хорошим показателем и говорит о том, что большая часть пробега автомобилей приходится на перевозку грузов, а не на холостые пробеги;

– однако коэффициент использования вместимости составляет всего 0,08, что является низким показателем. Это может означать, что автомобили используются неэффективно с точки зрения загрузки, и возможно, есть резервы для увеличения объема перевозок без дополнительных затрат на пробег.

В целом, предприятие работает с высокой интенсивностью и обеспечивает значительный объем перевозок. Однако для повышения эффективности можно рассмотреть возможность оптимизации использования вместимости автомобилей, что может привести к увеличению объема перевозок и снижению затрат на единицу перевезенного груза.

1.7 Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта

Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения заключается в заполнении путевых листов с соблюдением основных инструкций:

1) Заполнение реквизитов путевых листов производится последовательно в соответствии с настоящими указаниями и является обязательным для всех государственных, кооперативных и общественных предприятий, организаций и учреждений, имеющих как собственные, так и арендуемые грузовые автомобили.

2) Ответственность за правильное заполнение путевых листов несут руководители предприятий, организаций, учреждений, а также лица, отвечающие за эксплуатацию грузовых автомобилей и участвующие в заполнении документа.

3) Участие водителя в заполнении путевого листа не допускается, за исключением подписей, удостоверяющих прием (при выезде) и сдачу (при возвращении) автомобиля.

4) Заполнение путевого листа до выдачи его водителю производится диспетчером автотранспортного предприятия или уполномоченным на то лицом. [7]

Участие в работе маршрутного диспетчера по составлению отчета маршрута:

– после сдачи водителем путевого листа диспетчер или другое уполномоченное на то лицо заполняет его в следующей последовательности:

– в разделе «Работа водителя и автомобиля» в графе 4 «Нулевой пробег» по таблице расстояний записывает расстояние от гаража до первого пункта погрузки и от последнего места разгрузки до гаража.

– в разделе «Движение горючего» в графе 13 «Коэффициент изменения нормы» записывает один общий на весь день работы автомобиля коэффициент изменения нормы расхода горючего, связанного с работой автомобиля по повышенной норме расхода горючего, в графе 14 «Время работы спецоборудования» и графе 15 «Время работы двигателя» на основании соответствующих записей в приложенных к путевому листу ТТН записывает соответственно время работы спецоборудования и дополнительное время работы двигателя в особых условиях эксплуатации. Эти реквизиты необходимы для определения дополнительной нормы расхода горючего. Правильность заполнения данных реквизитов диспетчер заверяет подписью под соответствующими графами.

– в разделе «Последовательность выполнения задания» диспетчер в графе 24 записывает общее количество ездов, а в строке «ТТН в количестве» – общее количество сданных товарно-транспортных накладных. За общее количество сданных и принятых товарно-транспортных накладных водитель расписывается в строке «Сдал водитель», а диспетчер – в строке «Принял диспетчер».

2 Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте

2.1 Выявление по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей

Выявление отклонений от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, а также тормозной системы, основываясь на внешних признаках, является важной практикой для предотвращения возможных неисправностей и аварий.

Вот некоторые внешние признаки, которые могут указывать на проблемы, и прогнозы, которые можно сделать на их основе:

1) ходовая часть:

- износ шин: неравномерный износ или износ на одной стороне шины может указывать на проблемы с подвеской или неправильную настройку углов установки колес;
- протечки масла или других жидкостей: подтекание масла из амортизаторов или редуктора может свидетельствовать о их износе или повреждении;
- свистящие или скрипящие звуки при движении: это может быть признаком износа подшипников, сайлентблоков или других элементов подвески;
- неравномерная работа подвески: если автомобиль наклоняется на одну сторону или одна сторона опускается при нагрузке, это может указывать на проблемы с амортизаторами или пружинами;

2) механизмы управления:

- треск или стук при повороте руля: это может быть признаком износа или повреждения рулевого механизма или рулевых тяг;
- трудности при повороте руля: если руль тугой или «плавает» в руках, это может указывать на проблемы с гидроусилителем руля или рулевым механизмом;
- вибрация руля при движении: это может быть результатом дисбаланса колес, износа шаровых опор или других проблем с ходовой частью;

3) тормозная система:

- пробуксовка тормозов при торможении: это может указывать на износ тормозных колодок или дисков, а также на проблемы с регулировкой зазоров;
- треск или скрип при торможении: это может быть признаком износа тормозных колодок или заклинивания тормозных механизмов;

- протечки тормозной жидкости: подтекание тормозной жидкости из суппортов или главного цилиндра может привести к снижению эффективности торможения;

- вибрация при торможении: это может быть результатом деформации тормозных дисков или проблем с тормозной системой.

На основе этих признаков можно сделать прогнозы о возможных неисправностях:

- износ или повреждение деталей ходовой части может привести к потере устойчивости и управляемости автомобиля, а также к дополнительному износу шин;

- проблемы с механизмами управления могут сделать управление автомобилем небезопасным и сложным, что может привести к авариям;

- неисправности тормозной системы могут значительно снизить эффективность торможения, что представляет серьезную угрозу безопасности движения. [8]

Важно проводить регулярные осмотры автомобиля и обращать внимание на любые подозрительные звуки, вибрации или другие признаки, которые могут указывать на проблемы. Если такие признаки обнаружены, рекомендуется незамедлительно обратиться к специалисту для проведения диагностики и ремонта.

2.2 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов

Регулярные и нерегулярные рейсы на грузовом автомобильном транспорте – это две основные категории маршрутов, по которым осуществляется перевозка грузов. Различия между ними заключаются в частоте, планировании и организации перевозок.

Регулярные рейсы – это маршруты, которые выполняются с определенной периодичностью, обычно ежедневно, еженедельно или ежемесячно. Они характерны для перевозок, где требуется постоянная доставка грузов между одними и теми же пунктами. Регулярные рейсы обычно организуются для обеспечения логистических цепочек, таких как доставка товаров в розничные сети, снабжение производственных предприятий сырьем или комплектующими, а также для других видов перевозок, где требуется стабильность и предсказуемость. [9]

Основные особенности регулярных рейсов:

- планирование: маршруты и графики движения тщательно планируются заранее, что позволяет оптимизировать использование транспортных средств и ресурсов;
- стабильность: время отправления и прибытия, а также продолжительность рейса обычно фиксированы и известны заранее;
- оптимизация: регулярные рейсы позволяют оптимизировать маршруты, сократить время в пути и снизить затраты на перевозки;

– отчетность: для регулярных рейсов обычно ведется строгая отчетность, включая учет времени, пробега, грузоподъемности и других параметров.

Нерегулярные рейсы (также известные как адальные или разовые перевозки) – это маршруты, которые выполняются по одноразовым или непостоянным заказам. Они характерны для перевозок, где требуется доставка грузов в разные пункты назначения, часто с неопределенной периодичностью.

Нерегулярные рейсы часто используются для перевозки крупногабаритных или специфических грузов, а также для удовлетворения спроса на перевозки, который не может быть удовлетворен регулярными рейсами.

Основные особенности нерегулярных рейсов:

- планирование: маршруты и графики движения часто разрабатываются под конкретный заказ и могут меняться от одного рейса к другому;
- нестабильность: время отправления и прибытия, а также продолжительность рейса могут варьироваться в зависимости от обстоятельств;
- адаптивность: нерегулярные рейсы позволяют оперативно реагировать на изменения спроса и предложения на перевозки;
- отчетность: для нерегулярных рейсов отчетность может быть менее строгой, но все равно важно вести учет для контроля затрат и оценки эффективности.

Обе категории рейсов имеют свои преимущества и недостатки, и выбор между регулярными и нерегулярными перевозками зависит от специфики бизнеса, требований клиентов и экономических соображений.

2.3 Выбор методов диагностики, выбор необходимого диагностического оборудования и инструментов

Современная техническая диагностика пользуется для определения технического состояния машин приборами, дающими возможность более объективно определять состояние машин, а также воспринимать диагностические сигналы, излучаемые механизмом, недоступные восприятию непосредственно органами чувств человека.

Для разработки методов и средств технической диагностики какой-либо машины, прежде всего, следует выявить, какие параметры характеризуют работу проверяемой машины и определяют ее надежность. Затем надо установить диагностические критерии количественной величины параметров и для их определения разработать соответствующие методы и средства.

В настоящее время основными параметрами, характеризующими качество работы технологического оборудования, являются: производительность, точность, жесткость, виб-

роустойчивость и шумообразование; надежность технологического оборудования характеризуется вероятностью безотказности, долговечностью, ремонтпригодностью его частей и механизмов.

В большинстве случаев перечисленные параметры взаимосвязаны, что дает возможность значения одного параметра определять через значение другого. Например, точность работы некоторых механизмов металлорежущего станка можно определить, проверив их на жесткость. Диагностирование технологического оборудования по точности, жесткости, виброустойчивости и шумообразованию следует производить методами и средствами, указанными в соответствующих стандартах.

В зависимости от условий проведения диагностирования применяются следующие виды технической диагностики.

Техническая диагностика, проводимая на работающем объекте: по параметрам рабочих процессов (мощность, расход топлива, производительность, давление и др.); по диагностическим параметрам, косвенно характеризующим техническое состояние (температура, шум, вибрации и т.д.). [10]

Техническая диагностика, выполняемая на неработающем объекте:

- по структурным параметрам (износ деталей, зазор в сопряжениях и т.п.);
- по объему, методам и глубине операций она может быть комплексной (называемой также общей) и поэлементной.

Комплексная диагностика выявляет нормальное функционирование, эффективность, работоспособность машины (агрегата) в целом.

Цель её – определить соответствие нормам выходных эксплуатационных показателей проверяемых агрегатов по их основным функциям. Примером такой диагностики может быть определение мощности и топливной экономичности двигателя, подачи и долговечности насоса, потерь в трансмиссии, процента буксования сцепления и т.д.

Поэлементная диагностика определяет причину нарушения работы агрегатов (механизмов) обычно по сопутствующим косвенным признакам; например, причину потерь мощности двигателя – по компрессии или прорыву газов в картер, причину повышенного расхода топлива – по уровню в поплавковой камере карбюратора или производительности жиклеров, причину потерь в трансмиссии – по вибрациям и нагревам и т.д. Однако в этом случае конкретизация причин неисправностей доводится лишь до такого уровня, при котором выявляется потребность снятия или разборки проверяемого механизма.

Вообще диагностику, как правило, проводят на нескольких уровнях:

- на уровне машины в целом;
- на уровне ее агрегатов;

– на уровне систем, механизмов и деталей и др.

При этом на каждом из перечисленных уровней определяют техническое состояние, главным образом, двумерно. Это означает, что диагностика должна дать однозначный ответ: нуждается или не нуждается в настоящее время проверяемый агрегат в ремонте или техническом обслуживании с учетом обеспечения безотказной работы до очередного планового технического воздействия. Если техническое состояние проверяемого агрегата не соответствует нормам и он состоит из нескольких самостоятельных механизмов, то необходима поэлементная диагностика каждого из этих механизмов и т.д.

При поэлементной диагностике данного механизма в первую очередь проверяют механическое состояние так называемых «критических» деталей, т.е. таких деталей, которые в первую очередь определяют работоспособность механизма (клапаны бурового насоса, опора ротора и др.).

Глубина диагностики механизмов ограничивается получением ответа на вопрос: необходима ли разборка механизмов. Если она необходима, то дальнейшее более детальное диагностирование не имеет практического смысла, поскольку дефекты могут быть выявлены более просто и точно после разборки механизма.

В таблице 2 приведены диагностические параметры, методы и средства для устранения неисправностей.

Таблица 2 – Диагностические параметры, методы и средства измерения

Параметры (признаки)	Методы	Средства
Наработка, выполненные ремонты, эксплуатационный расход топлива и масла, динамические качества.	Ознакомление с учетными документами и заявками обслуживающего персонала.	Учетный документ (технический паспорт, данные о наработке, ремонтах, заявках).
Вмятины, поломки, задиры, следы подтеканий, дымление, стуки, скрипы, нагрев.	Визуальная проверка путем осмотра и прослушивание.	Зеркало, перископ, телевизор.
Мощность, расход топлива, производительность, давление, тормозные силы, пробуксовка сцепления, состав отработавших газов.	Измерение рабочих параметров состояния агрегатов и систем (главным образом эффективности).	Стенды динамический и гидравлический для проверки производительности, тяговых и тормозных качеств; анализатор газов; расходомер и др.
Температура воды, бурового раствора, масла, поверхности корпусов, узлов трения.	Измерение диагностических параметров (тепловое состояние агрегатов и систем).	Термометр, термопара, термосопротивление.
Потери в трансмиссии, усилия на рычагах и педалях.	Измерение диагностических параметров (потери на трение)	Испытательный стенд, динамометр.

Продолжение таблицы 2

	в агрегатах и механизмах).	
Зазоры, люфты, свободные и рабочие ходы, установочные углы.	Измерение структурных параметров, установочных размеров.	Щупы, индикатор, люфтомеры, линейка.
Компрессия, разрежение, утечки, прорыв газов, жидкости, угар и давление масла, давление перекачиваемого продукта.	Измерение диагностических параметров (герметичности, давления).	Компрессометр, вакуумметр, расходомер; пьезометр, опрессовочные приспособления.
Частота и амплитуда звука, вибраций, биений.	Анализ колебательных сопутствующих процессов (диагностических параметров).	Виброакустическая аппаратура, стетоскоп.
Концентрация продуктов износа в масле.	Анализ картерного масла.	Спектрограф, микрофотометр, прибор для определения количества металла в масле.

Из таблицы 2 видно, что диагностику оборудования необходимо начинать с получения сведений о наработке оборудования и ремонтах, которым оно подвергалось, о расходе топлива и масла, динамике, склонности к перегреву двигателя и других агрегатов, о дымлении, скрипах, шумах и т.д.

Эти сведения позволяют более целеустремленно проводить дальнейшую диагностику уже с применением технических средств, при помощи которых проверяют показатели эффективности и работоспособности оборудования в целом, его агрегатов и механизмов.

2.4 Оформление паспорта маршрута

Паспорт маршрута (Приложение Г) – основной документ, характеризующий трассу маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений; путь следования, наличие остановочных пунктов; характеристику дороги; выполнение основных эксплуатационных показателей; тарификацию маршрута. [11]

В паспорте маршрута располагаются данные с указателем линейных и дорожных сооружений: мостов, рек, болот.

В паспорте маршрута указывается полное название всех улиц населённого пункта, по которым проходит маршрут. Проводятся замеры протяжённости, расстояние между остановочными путями.

Производится расчёт стоимости проезда пассажира по маршрутам.

Тарификация производится в соответствии с расстояниями между пунктами, также в паспорте маршрута указывается характеристика дороги на маршруте.

Обязательно в паспорте фиксируется дата открытия маршрута, начало и окончание движения по периодам дня и дням недели или расписание движения автобусов. В конце паспорта фиксируется отчётные данные о работе АТП с указателем марки автобуса, работающих на маршруте.

В паспорте маршрута периодически обновляют следующие сведения (один раз в год):

- 1) номер маршрута;
- 2) наименование (указывают названия конечных пунктов маршрута);
- 3) дату составления паспорта, дату внесения соответствующего изменения паспорта;
- 4) длину маршрута в каждом направлении движения и общую, время работы маршрута;
- 5) дату и основание открытия движения на маршруте, применяемый тариф за проезд;
- 6) схему маршрута с обозначением названий всех улиц, по которым проходит маршрут;
- 7) таблицу расстояний между отдельными остановочными пунктами на маршруте;
- 8) данные о наличии и состоянии павильонов на остановочных пунктах.

2.5 Обследование погрузочно-разгрузочных пунктов

Погрузо-разгрузочные пункты (ПРП) – это объекты, на которых производятся погрузо-разгрузочные работы и оформление документов на перевозку грузов. [12]

В состав погрузо-разгрузочных пунктов входят:

- подъездные пути и площадки для маневрирования;
- складские помещения;
- весовые устройства;
- служебные и бытовые помещения;
- погрузочно-разгрузочные машины и механизмы;
- средства оперативной связи.

В зависимости от характера работы пункты бывают:

- постоянные – регулярно работающие длительное время (например, торговые базы, элеваторы);

– временные – пункты, работа которых носит регулярный, но сезонный характер или выполняется непрерывно, но сравнительно недолго, после чего пункт перебазировается в другое место (например, склады строительных объектов).

По назначению пункты делятся на:

- универсальные, предназначенные для широкого ассортимента грузов;
- специализированные для отдельных грузов или групп грузов.

Для выполнения операций по приемке, переработке (подбору, сортировке), отправлению и оформлению грузов пункты имеют посты (оборудованные места для погрузки-выгрузки) грузов с подъездными путями и площадками для маневрирования автомобилей, складские помещения с оборудованием для переработки, взвешивания и хранения грузов, служебные и бытовые помещения.

Пункты должны обеспечивать минимальное время простоя автомобилей под погрузкой и разгрузкой.

Основные проблемы, вызывающие задержки и неоправданно высокие затраты при выполнении погрузо-разгрузочных работ следующие:

- наличие большого числа погрузо-разгрузочных пунктов с незначительными объемами работ, при которых нецелесообразно устанавливать погрузо-разгрузочные механизмы;
- низкий уровень механизации погрузо-разгрузочных пунктов;

Одним из наиболее эффективных путей повышения уровня выполнения погрузо-разгрузочных работ являются механизация и автоматизация выполнения этих работ, которые позволяют сократить их длительность и сделать реальными графики их выполнения.

АО "Первая Грузовая Компания" (АО "ПГК") является одним из крупнейших операторов грузовых железнодорожных перевозок в Российской Федерации.

Основными способами погрузочно-разгрузочных работ, применяемых на АО "ПГК", являются:

- 1) механизированная погрузка/разгрузка:
 - использование специализированной техники - погрузчиков, кранов, манипуляторов для перемещения грузов;
 - позволяет повысить скорость и эффективность операций;
 - применяется для тяжелых, крупногабаритных или сыпучих грузов;
- 2) ручная погрузка/разгрузка:
 - осуществляется вручную силами грузчиков;
 - используется для легких, небольших грузовых мест;
 - применяется на участках, где невозможно/нецелесообразно использование техники;
- 3) контейнерная перевозка:

- загрузка/разгрузка целых контейнеров с помощью кранов, погрузчиков;
- обеспечивает сохранность грузов при транспортировке;
- позволяет оптимизировать логистику и сократить время погрузочно-разгрузочных операций;

4) межоперационное перемещение:

- перевозка грузов внутри предприятия с помощью тележек, конвейеров, штабелеров;
- необходимо для оптимизации внутренней логистики;

5) специализированные способы:

- налив жидких грузов (нефтепродукты, химикаты) через эстакады, трубопроводы;
- перегрузка сыпучих грузов (уголь, руда) с помощью пневмотранспорта, ленточных конвейеров.

Выбор того или иного метода погрузочно-разгрузочных работ на АО «ПГК» зависит от типа, объема и характеристик перевозимых грузов, а также от наличия соответствующей инфраструктуры и оборудования.

2.6 Диспетчерская информация о ходе работы на объекте

Диспетчеризация – это комплекс мероприятий, направленных на обеспечение оперативного контроля и координации управления для достижения высоких результатов работы. С помощью централизации можно эффективно управлять рабочим процессом, оперативно распределяя материальные и энергетические ресурсы. [13]

В задачи диспетчеризации входит обеспечение:

- 1) контроля состояния автопарка компании;
- 2) своевременной доставки перевозимых грузов в полной сохранности;
- 3) безопасности всех участников дорожного движения.

Диспетчеризация гарантирует непрерывный контроль состояния транспортных средств, их технической готовности, графиков погрузочно-разгрузочных работ и строгое соблюдение маршрута передвижения объектов. Вся работа на предприятии координируется благодаря специалисту диспетчерского пункта. Для этого применяются средства радио- и телефонной связи, телемеханики, автоматики, а также вычислительной техники.

Диспетчеризация способствует безопасности транспортных средств, пассажиров и водителей, поскольку с ее помощью можно снизить вероятность сбоев в работе, предотвратить развитие аварийных ситуаций. Кроме того, в случае неполадок транспорта и угрозы здоровью участникам движения диспетчер получает тревожный сигнал и оперативно реагирует на события.

2.7 Заполнение карточек учёта ремонта транспортных средств

Планирование производства ТО и ТР автомобилей и применяемая документация.

Назначения автомобиля на ТО, ремонт осуществляется группой производственно-диспетчерского отдела и службой механика транспортной компании.

Планирование работ, как правило, производится в электронном виде на основании информации о пробегах транспортных средств, проведенных ТО и ремонтах, датах смены масел, замене основных агрегатов по каждой единице подвижного состава.

При планировании проведения технических обслуживаний и ремонтов составляется план-наряд производства ТО-1 и ТО-2 для автотранспорта.

Фактическая периодичность проведения ТО, ТР транспортных средств может отличаться от нормативной не более чем на $\pm 15\%$.

План-наряд производства ТО-1 и ТО-2 составляется и передается для ознакомления диспетчерскую организации, на ремонтный участок не позднее, чем за двое суток до проведения ТО и не позднее, чем за 30 дней до проведения ремонтных работ (далее РР).

При выявлении технической неисправности в результате контроля технического состояния на контрольно-техническом пункте или водителем при работе на линии, а также в случае проведения планового ТО и (или) ремонта на основании плана-наряда производства ТО-1, ТО-2 или ремонта работником ОТК в электронном или бумажном виде оформляется листок учета ремонта и ТО автомобиля (рисунок 2).

Листок учета ремонта и ТО автомобиля

Гаражный № _____				Государственный № _____		Марка _____				
Дата	Время	Водитель	Механик	№ заявки	Характеристика неисправности	Дата начала и окончания выполнения работ	Время	Исполнители	Мастер	Работник ОТК
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Рисунок 2 – Форма листка учета ремонта и ТО автомобиля

Работником ОТК заполняются следующие графы: дата, время, ФИО водителя транспортного средства, ФИО работника ОТК, оформившего заявку на ремонт, номер по порядку заявки на ремонт, характеристика неисправности.

В процессе выполнения ремонта мастером производственного участка заполняются следующие графы листка учета ремонта: дата начала и окончания ремонта, время, ФИО ис-

полнителя, выполнившего заявку на ремонт, ФИО и подпись мастера, ответственного за ремонт, краткая характеристика выполненных работ.

После выполнения ТО мастер участка оформляет ведомость выполненного ТО (рисунок 3). На основании плана-наряда выполнения ТО-2 транспортные средства, как правило, не планируются для выполнения транспортной работы в указанный в нем день. Постановку на плановый ремонт и ТО осуществляют водители перегонщики ремонтной мастерской. Постановка транспортных средств на участки ТО и ремонтов производится к моменту времени начала проведения планового ТО и ремонта.

В случае возникновения необходимости внепланового ремонта транспортные средства направляются на площадки ожидания ремонта. Решение о постановке транспортного средства в ремонт принимает начальник ремонтных мастерских или мастер соответствующего производственного участка по мере возникновения возможности выполнения данного вида ремонта.

Допускается постановка на пост ТО или ремонта автомобиля закрепленным водителем по устному распоряжению мастера соответствующего производственного участка.

Инженером технического отдела ведется лицевая карточка транспортного средства (рисунок 3, 4), в которой ведется учет проведения ТО, простоев в ремонте, простоев в исправном состоянии, замены основных агрегатов, замены масел и пробега транспортного средства.

На основании имеющихся в лицевой карточке данных производится:

- оценка качества выполнения ТО и ремонта подвижного состава как в самом филиале, так и на ремонтных предприятиях;
- оценка отношения водителя к подвижному составу;
- оценка целесообразности дальнейшей эксплуатации подвижного состава и его агрегатов без капитального ремонта;
- контроль своевременности выполнения ТО подвижного состава;
- расчет количества отказов за определенный период времени (пробег);
- анализ ходимости основных агрегатов. [14]

По результатам указанного анализа данных лицевых карточек начальником технического отдела при необходимости готовится информация в произвольной форме – главному инженеру с указанием: часто ремонтируемых агрегатов, механизмов и т.д., на техническое состояние которых необходимо уделить особое внимание; нарушений в проведении ТО, частых и длительных простоев подвижного состава в ремонте.

Ведомость выполненного ТО-1 (ТО-2)
* _ * _ 20 _ г.

№ п/п	Гаражный номер	Государ- ственный номер	Марка транспортного средства	Отметка о замене масла	ТО выполнено в полном объеме	Дополни- тельные работы	Неустраненные неисправности, требующие постановки на ТР	Ответственный исполнитель

Рисунок 3 – Форма ведомости выполненного ТО

Далее представлена форма лицевой карточки на рисунке 4.

Лицевая карточка транспортного средства
Марка _____ Номерной знак _____
Гаражный номер _____
Фактический пробег с начала эксплуатации _____

Месяц	Пробег ТО, ТР	Дни месяца				Пробег за месяц, км	Общий пробег, км	Машино-дни			Количество случаев ремонта
		1	2	3	...			На линии	ТО-1, ТО-2 и в ремонте	Прочих простоев	
Январь											
...											

Рисунок 4 – Форма лицевой карточки

При составлении оперативного плана работ по ТР на смену учитывают следующие положения:

- обеспечение выполнения сопутствующих ремонтов ТО-2 и запланированного регламента работ;
- выполнение работ с небольшими объемами, что позволяет выпускать автомобиль на линию в течение смены;
- наличие требуемых агрегатов, заменяемых частей, материалов;
- быть уверенным, что этот ремонт не окажется растянутым на несколько смен.

Основными методами планирования ТО и ремонта на АТО являются такие, которые обеспечивали бы своевременное его выполнение через установленный для данного вида ТО пробег автомобиля. В связи с этим на АТО широкое применение нашло оперативное планирование по календарному времени и по фактическому пробегу.

При планировании по календарному времени составляется месячный (иногда двухмесячный) план постановки автомобилей на ТО. В этом случае для каждого автомобиля выделяют день выполнения соответствующего ТО. При составлении графика очередную постановку автомобиля на обслуживание определяют путем деления регламентной периодичности обслуживания (ТО-1 и ТО-2) на среднесуточный пробег автомобиля. Последний принимают

как среднюю величину по автомобильному парку однотипных автомобилей за прошлый или плановый период.

На графике отмечают плановый день постановки автомобиля на очередное ТО. Однако, учитывая, что фактический пробег автомобиля в планируемом периоде по различным причинам отличается от планового или среднего за предыдущий месяц, такой метод планирования трудно реализовать без снижения профилактического значения системы ТО автомобилей. Этот метод планирования целесообразно применять в том случае, когда ежедневные пробеги автомобилей относительно стабильны, а коэффициент использования парка близок к единице. При планировании ТО по фактическому пробегу на каждый автомобиль ведется лицевая карточка, в которую записываются ежедневный пробег и регламентный пробег между очередными видами ТО и на этой основе устанавливается день фактической постановки автомобиля на обслуживание. По лицевой карточке подсчитывается фактический пробег автомобиля от последнего обслуживания, и если его значение близко к регламентному, то назначается ближайший день постановки автомобиля на очередное ТО. Такой метод планирования обеспечивает постановку каждого автомобиля на ТО в соответствии с его фактическим пробегом, техническим состоянием и условиями эксплуатации и одновременно позволяет контролировать фактическое выполнение обслуживания. Прицепной состав направляется на соответствующее обслуживание одновременно с автомобилями-тягачами.

3 Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте

3.1 Анализ принимаемых диспетчерских решений

Диспетчерская служба(диспетчирование) является заключительным этапом оперативно-календарного планирования и представляет собой централизованное непрерывное наблюдение и контроль (в том числе предупредительный), текущий учет, анализ и оперативное регулирование хода производства, а также оперативную подготовку последующих смен и организацию перевозок. [15]

Метод непрерывного присмотра, контроля и регуляции производственного процесса, который основан на календарных планах и который использует технические средства для сбора и анализа информации, получил название диспетчеризации.

Задачи диспетчеризации:

- предупреждение негативных отклонений. Чем точнее будут обнаружены причины, тем быстрее будут приняты меры по их устранению, тем выше уровень диспетчеризации;
- оперативный учет хода выполнения установленного графика работы и переменных заданий;
- выявление, анализ и устранение причин отклонений, от установленных графиков;
- принятие оперативных мероприятий для предупреждения и устранения отклонений
- координация текущей деятельности;
- обеспечение рабочих мест заготовками, оснасткой, необходимым инструментом.

Основные принципы работы диспетчерской службы – оперативность и профилактика. Оперативность предусматривает постоянную, всестороннюю информацию. Профилактика заключается в предупреждении появления негативных отклонений.

Как правило, любое автотранспортное предприятие имеет диспетчерскую службу, с помощью которой осуществляются грузоперевозки. Диспетчерская служба прослеживает потоки проходящих грузов и учитывает все грузоперевозки. Кроме того, диспетчерская служба обеспечивает заключение договоров относительно грузоперевозки, следит за соблюдением договорных обязательств относительно грузоперевозки, обеспечивает водителей выполняющих грузоперевозки необходимой документацией и инструкциями, учитывая при этом характеристики транспортных средств, осуществляющих грузоперевозки.

Диспетчерская служба кроме контроля над процессом грузоперевозки, обеспечивает производство погрузочно-разгрузочных работ, выполняет операции связанные с экспедиторскими и складскими службами, также задействованными в процессе грузоперевозки. В случае если автотранспортное предприятие имеет несколько подразделений, которые осуществ-

ляют грузоперевозки, организовывается централизованная диспетчерская служба, тем самым обеспечивается одно общее управление над деятельностью всех подразделений, осуществляющих грузоперевозки. В деятельности автотранспортных предприятий, диспетчерская служба играет значительную роль, осуществляя контролирующие и корректирующие функции.

Грузоперевозки вкупе с диспетчерской службой – это значительная экономия средств и времени, облегчение труда водителей транспортных средств, своевременная связь с заказчиком и потребителем. Любое автотранспортное предприятие, заинтересованное в рациональном производстве транспортных работ, в обязательном порядке должно иметь диспетчерскую службу, тем более это касается автотранспортных предприятий, которые осуществляют грузоперевозки.

3.2 Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения

Организационная структура АТП зависит от ряда факторов: характера и структуры перевозок, количества и типажа подвижного состава, форм организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава, технической оснащённости предприятия и т.д.

Диспетчерская группа занимается оперативным планированием перевозок, выпуском подвижного состава на линию и приемом его при возвращении, составлении отчета сменного и суточного о выпуске на линию и суточного отчета о работе подвижного состава.

Диспетчерская группа состоит из двух подгрупп: центральной (находится непосредственно на АТП) и линейной – персонала, находящегося непосредственно в местах загрузки-разгрузки подвижного состава.

Эффективное использование подвижного состава на линии (в наряде) возможно при четком соблюдении графика работы автомобильного транспорта и своевременном устранении сбоев в выполнении плана перевозок.

Различают системы:

- децентрализованного диспетчерского руководства, когда отдел эксплуатации каждого автотранспортного предприятия направляет и руководит работой автомобилей на линии;
- централизованного диспетчерского руководства, которому подчинены несколько автотранспортных предприятий одного ведомства (объединения). [16]

В этом случае отдел эксплуатации автотранспортного предприятия только обеспечивает подготовку подвижного состава к работе и выпуск его на линию по нарядам централизованной диспетчерской службы (ЦДС), которая руководит работой автомобилей

всех подчиненных ей предприятий. Диспетчеры АТП контролируют на пунктах работу подвижного состава (ПС) своего предприятия и поддерживают связь с ЦДС.

Диспетчер при необходимости перебрасывает ПС с одного объекта на другой, изменяет маршруты движения, возвращает в парк или вызывает на объекты резервный ПС. Этим обеспечивается четкое и полное выполнение суточного плана (задания) перевозок.

Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения заключается в заполнении путевых листов с соблюдением основных инструкций:

- Заполнение реквизитов путевых листов производится последовательно в соответствии с настоящими указаниями и является обязательным для всех государственных, кооперативных и общественных предприятий, организаций и учреждений, имеющих как собственные, так и арендуемые грузовые автомобили;
- Ответственность за правильное заполнение путевых листов несут руководители предприятий, организаций, учреждений, а также лица, отвечающие за эксплуатацию грузовых автомобилей и участвующие в заполнении документа.

3.3 Контроль выполнения заданий водителями

Контроль за работой подвижного состава на линии осуществляют линейные контролеры (контролеры-ревизоры), которые проверяют работу водителей на основных грузовых потоках города и на выходах из города в отношении правильности использования подвижного состава, его загрузки, соблюдения маршрутов Движения, правильности оформления путевых документов, исправности спидометров и правильности их опломбирования.

Порядок контроля на линии и объектах работ на линии и объектах работ проверяется:

- наличие у водителя удостоверения на право управления транспортом, путевые документы, их оформление;
- укомплектованность автомобиля исправным слесарным и шанцевым инструментом, знаком аварийной остановки, аптечкой первой помощи, сигнальным жилетом, средствами индивидуальной защиты, огнетушителями, дополнительным снаряжением, оборудованием;
- соблюдение водителем ПДД, установленного маршрута;
- правильность размещения, укладки груза;
- соблюдение правил перевозки пассажиров установленным требованиям;
- состояние здоровья водителя; -техническое состояние ТС;
- организация работы по обеспечению безаварийной эксплуатации транспорта, его охраны на объектах работ.

Руководители нанимают медицинских работников, механиков и диспетчеров для организации контроля водителей на линии.

Каждый отвечает за свой этап работы: медицинские работники контролируют состояние водителей, механики – исправность автомобиля, а диспетчеры – распределение заявок.

Чтобы отслеживать эффективность и честность работы водителей, компании оснащают транспорт различными датчиками. Они показывают местоположение водителя, скорость движения, количество топлива в баке. Это создает видимость контроля, но на самом деле его нет. Датчики просто выдают большой объем неструктурированной информации, который не дает возможности контролировать автотранспорт в настоящем времени.

Для организации контроля работы водителей существуют специализированные системы. Они интегрируются с датчиками, собирают показатели, формируют отчет и организуют эффективную работу водителей. Чем дольше водитель находится за рулем, тем больше снижается его внимание.

А невнимательность – частая причина аварий. Существуют специальные системы для контроля внимания водителя. Система анализирует физиологические параметры водителя с помощью видеокамер, специальных датчиков и даже фитнес-браслета. Учитывается движение глаз, частота дыхания, температура тела, потоотделение и манера вождения. Если параметры меняются, система присылает водителю уведомление с рекомендацией отдыха. Отключить уведомления нельзя.

Существует четыре показателя которые нужно учитывать для контроля маршрутов.

Холостые пробеги – еще один существенный пункт расходов автопарка. Они увеличиваются, когда водитель отклоняется от маршрута или использует автомобиль для личных целей в свободное время. [17]

Поэтому во время работы водителей важно контролировать: соблюдение маршрута, поведение водителя на дороге и при погрузке, статус водителя.

- маршрут водителей. Водитель может выбрать неверный маршрут или менять его на свое усмотрение. Например, заехать в гости к родственникам по пути в другой город. Для предприятия это холостые пробеги и перерасход топлива. Важно отслеживать передвижение водителя по маршруту;

- соблюдение ПДД и скоростной режим. Когда водитель перевозит ценный груз или пассажиров, необходимо, чтобы он соблюдал ПДД и скоростной режим. К тому же важно, чтобы он не разогнался на железнодорожных переездах и дорогах, где много «лежачих полицейских». Иначе есть риск повредить груз;

- статус водителя. Диспетчерам важно знать не только местоположение водителя, но и его статус – выполняет заявку или ожидает заказ, на обеде или на ремонте. Так диспетчер сможет быстрее найти свободного водителя;

– поведение при погрузке и выгрузке груза. Водитель может задержаться при погрузке и выгрузке автотранспорта. Например, поспать или попить чай с диспетчерами. Это увеличивает время на перевозку груза, что в некоторых случаях опасно.

Обычно для контроля маршрута транспорт оснащают датчиками GPS или ГЛОНАСС. Однако они показывают лишь местоположение и скорость водителя. Остальные данные они не дают. Для этого требуются более современные системы.

3.4 Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты)

Договор перевозки грузов заключается между двумя сторонами: отправителем и перевозчиком. Третья сторона (получатель) формально не участвует в данном соглашении.

Согласно условиям договора перевозки грузов, первая сторона – перевозчик – обязуется принять от второй стороны – отправителя – какой-либо груз и доставить его получателю. Отправитель при этом обязан оплатить услуги перевозчика в соответствии выставленным тарифам.

Заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной. Транспортная накладная, если иное не предусмотрено договором перевозки груза, составляется грузоотправителем. [18]

Форма и порядок заполнения транспортной накладной устанавливаются правилами перевозок грузов. Договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов – заявки грузоотправителя.

В целях беспрепятственного осуществления перевозки груза грузоотправитель обязан приложить к транспортной накладной документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными, иными правилами в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, а также сертификаты, паспорта качества, удостоверения, другие документы, наличие которых установлено федеральными законами.

По договору перевозки груза перевозчик принимает обязательство по доставке вверенного ему груза в конечный пункт назначения и сдать груз управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель должен уплатить за перевозку груза установленную договором перевозки плату.

Договор перевозки груза регламентирует правоотношения по доставке в пункт назначения конкретного груза, фактически переданного (вверенного) перевозчику, поэтому его нередко именуют договором перевозки конкретного груза (конкретной партии грузов). По своей сути договор перевозки груза является возмездным договором и взаимным договором.

Это реальный договор, так как договор считается заключенным с момента сдачи багажа к перевозке. При перевозке грузов транспортом общего пользования считается, что заключенный договор является публичным договором. Предметом договора перевозки груза является оказание услуги по перемещению груза в конечный пункт назначения с помощью того или иного вида транспорта. Кроме услуг по перемещению груза, перевозчиком могут оказываться и сопутствующие услуги, такие как погрузка и выгрузка груза, хранение груза и другие услуги. Договор перевозки грузов занимает в системе транспортных договоров доминирующее положение, является своего рода базовым договором, поскольку именно он выполняет основные задачи, связанные с перемещением материальных ценностей, способствует выполнению обязательств по доставке продукции потребителю. По договору перевозки груза перевозчик принимает обязательство по доставке вверенного ему груза в конечный пункт назначения и сдать груз уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель должен уплатить за перевозку груза установленную договором перевозки плату. Договор перевозки груза регламентирует правоотношения по доставке в пункт назначения конкретного груза, фактически переданного (вверенного) перевозчику, поэтому его нередко именуют договором перевозки конкретного груза (конкретной партии грузов).

Заключение

В ходе прохождения учебной практики с 20 мая 2024 года по 8 июня 2024 года на предприятии АО «ПГК» была изучена организационная структура предприятия, её внутренние документы, был собран материал, необходимый для написания отчёта.

В результате данной работы, было изучено предприятие АО «ПГК». Так же были изучены общие сведения о деятельности предприятия АО «ПГК».

По окончанию учебной практики была достигнута главная цель – закрепление теоретических знаний, полученных в процессе обучения, приобретение практических навыков и формирование профессиональных компетенций на оперативном и тактическом уровне развития знаний, умений, навыков будущих специалистов. А также приобретены навыки и опыт практической работы.

В ходе учебной практики на предприятии АО «ПГК» были изучены и выполнены следующие задачи: обработка путевых листов, товарно-транспортные накладные; ознакомление с организацией, её структурой, документацией; были изучены технико-эксплуатационные показатели работы транспортного средства; выявление по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей; анализ регулярных и нерегулярных рейсов.

Я ознакомилась с проведением работ по выпуску транспортных средств на линию и их возврат с линии; с составлением, оформлением и заполнением диспетчерской документации; с заполнением карточек учёта ремонта транспортных средств; с составлением отчёта и заполнением дневника прохождения учебной практики.

Список использованных источников

- 1 Официальный сайт АО «ПГК» [Электронный ресурс] //pgk.ru. режим доступа: <https://pgk.ru> (дата обращения: 03.06.2024)
- 2 Григорьев, М. Н. Коммерческая логистика: теория и практика : учебник для вузов / М. Н. Григорьев, В. В. Ткач, С. А. Уваров. — 3-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 507 с.
- 3 Тяпухин, А. П. Логистика в 2 ч. Часть 1 : учебник для вузов / А. П. Тяпухин. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 386 с.
- 4 Тяпухин, А. П. Логистика в 2 ч. Часть 2 : учебник для вузов / А. П. Тяпухин. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 223 с.
- 5 Мельников, В. П. Логистика : учебник для вузов / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк ; под общей редакцией В. П. Мельникова. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 288 с.
- 6 Аникин, Б. А. Логистика производства: теория и практика : учебник и практикум для вузов / Б. А. Аникин, Р. В. Серышев, В. А. Волочиенко ; ответственный редактор Б. А. Аникин. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 454 с.
- 7 Неруш, Ю. М. Логистика: теория и практика проектирования : учебник и практикум для вузов / Ю. М. Неруш, С. А. Панов, А. Ю. Неруш. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 422 с.
- 8 Неруш, Ю. М. Логистика : учебник для вузов / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 454 с.
- 9 Неруш, Ю. М. Логистика. Практикум : учебное пособие для вузов / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 221 с.
- 10 Мельников, В. П. Логистика : учебник для среднего профессионального образования / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк ; под общей редакцией В. П. Мельникова. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 287 с.
- 11 Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для вузов / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 351 с.
- 12 Неруш, Ю. М. Логистика. Практикум : учебное пособие для среднего профессионального образования / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 221 с.

- 13 Неруш, Ю. М. Логистика : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 559 с.
- 14 Григорьев, М. Н. Логистика. Продвинутый курс. В 2 ч. Часть 1 : учебник для вузов / М. Н. Григорьев, А. П. Долгов, С. А. Уваров. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 472 с.
- 15 Григорьев, М. Н. Логистика. Продвинутый курс. В 2 ч. Часть 2 : учебник для вузов / М. Н. Григорьев, А. П. Долгов, С. А. Уваров. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 341 с.
- 16 Дыбская, В. В. Логистика : учебник для вузов / В. В. Дыбская, В. И. Сергеев ; под общей редакцией В. И. Сергеева. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 657 с.
- 17 Григорьев, М. Н. Коммерческая логистика: теория и практика : учебник для среднего профессионального образования / М. Н. Григорьев, В. В. Ткач. — 3-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 507 с.
- 18 Неруш, Ю. М. Планирование и организация логистического процесса : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Ю. М. Неруш, С. А. Панов, А. Ю. Неруш. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 422 с.

Товарно-транспортная накладная

Рисунок А.1 – Образец товарно-транспортной накладной

Путевой лист

Рисунок Б.2 – Образец путевого листа

Журнал учета движения путевых листов

ЖУРНАЛ
УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ

за _____ г.

По данному образцу печатать все страницы журнала по форме № 3

Рисунок В.3 – Образец журнала учета движения путевых листов

Приложение Г

48

Договор «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты)

Администрация _____ (образец)
_____ области (края, республики)
(полное наименование перевозчика)

Внесено в реестр
Минтрансом России
Дата _____ No. _____
подпись _____

ПАСПОРТ АВТОБУСНОГО МАРШРУТА No. _____

_____ (наименование маршрута)

Лист 1

Администрация _____ области (края, республики)
(полное наименование перевозчика)

"Согласовано" (министр транспорта (руководитель департамента, комитета по транспорту...) области, края, республики)	"Согласовано" (министр транспорта (руководитель департамента, комитета по транспорту...) области, края, республики)	"Утверждаю" (министр транспорта (руководитель департамента, комитета по транспорту...) области, края, республики)
М.П. (место печати)	М.П.	М.П.
_____ (подпись) (Ф.И.О.) "___" _____ 20__ г.	_____ (подпись) (Ф.И.О.) "___" _____ 20__ г.	_____ (подпись) (Ф.И.О.) "___" _____ 20__ г.

ПАСПОРТ АВТОБУСНОГО МАРШРУТА No. _____

_____ (наименование маршрута)

Вид маршрута: межреспубликанский, межкраевой, межобластной

Составлен по состоянию на _____ 20__ год

Рисунок Г.4 – Образец Договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты)

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ ПО УЧЕБНОЙ ПРАКТИКЕ

Студентка _____ Старикова Софья Юрьевна _____

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 108 часов

в период с «20» мая 2024г. по «8» июня 2024 г.

в организации АО «Первая Грузовая Компания», *г. Москва, ул. Новорязанская*

наименование организации, юридический адрес *д. 24 стр. 105066*

Виды и объем работ в период учебной практики:

№ п/п	Виды работ	Кол-во часов
ПМ. 01 «Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте»		36
1.	- Ознакомиться с организацией, изучить правила внутреннего распорядка, изучить учредительные и документы, регламентирующие организацию рабочего места службы приема и размещения.	2
2.	- Охарактеризовать организационную структуру, структуру управления предприятия.	4
3.	- Ознакомление с характером деятельности предприятия, составление характеристики.	4
4.	- Изучить основное направление оказываемых предприятием услуг, в части перевозки грузов и/или пассажиров.	4
5.	- Составление, оформление и заполнение диспетчерской документации.	4
6.	- Инструктаж водителей перед выездом на линию.	4
7.	- Расчет технико-эксплуатационных показателей работы транспортного средства.	8
8.	- Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	6
ПМ.02 «Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте»		36
9.	- Выявлять по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей.	6
10.	- Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	6
11.	-Выбирать методы диагностики, выбирать необходимое диагностическое оборудование и инструмент.	4
12.	- Оформление паспорта маршрута.	6
13.	- Обследование погрузо-разгрузочных пунктов.	6
14.	- Диспетчерская информация о ходе работы на объекте.	4
15.	- Заполнение карточек учёта ремонта транспортных средств.	4
ПМ. 03 «Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте»		36
16.	- Анализ принимаемых диспетчерских решений.	6

17.	- Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	6
18.	- Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	6
19.	- Контроль выполнения заданий водителями.	6
20.	- Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).	6
21.	- Оформление отчета.	6
Итого:		108

Дата выдачи задания «18» мая 2024 г.

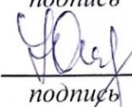
Срок сдачи отчета по практике «8» июня 2024 г.

Руководитель
преподаватель академического колледжа

Руководитель
преподаватель академического колледжа


подпись

Херувимова А.О


подпись

Володько Ю.С.

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Смирнова Софья Юрьевна
 ФИО

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

прошел(ла) учебную практику в объеме 108 часов с «20» мая 2024 г. по «8» июня 2024 г.

в организации ООО "Первая Чувашская Компания"
г. Чебоксары, ул. Новороссийская, 24 корпус 105066
 наименование организации, юридический адрес

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)
ПМ 01 «Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте»	ПК 1.1	Выполнять операции по осуществлению перевозочного процесса с применением современных информационных технологий управления перевозками.	5
	ПК 1.2	Организовывать работу персонала по обеспечению безопасности перевозок и выбору оптимальных решений при работах в условиях нестандартных и аварийных ситуаций.	4
	ПК 1.3	Оформлять документы, регламентирующие организацию перевозочного Процесса.	5
ПМ.02 «Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте»	ПК 2.1	Организовывать работу персонала по планированию и организации перевозочного процесса.	5
	ПК 2.2	Обеспечивать безопасность движения и решать профессиональные задачи посредством применения нормативно-правовых документов.	5
	ПК 2.3	Организовывать работу персонала по технологическому обслуживанию перевозочного процесса.	4
ПМ. 03 «Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте»	ПК 3.1	Организовывать работу персонала по обработке перевозочных документов и осуществлению расчетов за услуги, предоставляемые транспортными организациями.	5

	ПК 3.2	Обеспечивать осуществление процесса управления перевозками на основе логистической концепции и организовывать рациональную переработку грузов.	<i>З</i>
	ПК 3.3	Применять в профессиональной деятельности основные положения, регулирующие взаимоотношения пользователей транспорта и перевозчика.	<i>З</i>
Итоговая оценка по ПМ 01 «Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте».			<i>З</i>
Итоговая оценка по ПМ.02 «Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте».			<i>З</i>
Итоговая оценка по ПМ. 03 «Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте».			<i>З</i>

Заключение об уровне освоения обучающимися профессиональных компетенций:

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

Дата *04 июля* 20*24* г.

Оценка за практику *З*

Руководитель практики от предприятия



Коченко С.В.
Ф.И.О.

ДНЕВНИК

прохождения учебной практики

Студент Смирнова Софья Юрьевна
Фамилия Имя Отчество

Специальность: 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)
Группа С-ОП-22-1

Место прохождения практики г. Рязань Грузовые Камазисты

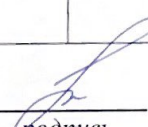
Сроки прохождения с «20» мая 2024 г. по «8» июня 2024 г.

Инструктаж на рабочем месте 20.05.2024 Д.И.О. Смирнова С.Ю.
дата подпись Ф.И.О. инструктирующего

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
20.05.2024- 25.05.2024	Знакомство с организацией, изучение правил внутреннего распорядка, изучение учредительных и документов, регламентирующих организацию рабочего места службы приема и размещения. Характеристика организационной структуры, структуры управления предприятия. Ознакомление с характером деятельности предприятия, составление характеристики. Изучение основного направления оказываемых предприятием услуг, в части перевозки грузов и/или пассажиров. Составление, оформление и заполнение диспетчерской документации. Инструктаж водителей перед выездом на линию. Расчет технико-эксплуатационных показателей работы транспортного средства. Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	5	
27.05.2024- 01.06.2024	Выявление по внешним признакам отклонения от нормального технического состояния ходовой части и механизмов управления автомобилей, тормозной системы делать на их основе прогноз возможных неисправностей. Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	5	

	Выбор методов диагностики, выбор необходимого диагностического оборудования и инструментов. Оформление паспорта маршрута. Обследование погрузо-разгрузочных пунктов. Диспетчерская информация о ходе работы на объекте Заполнение карточек учёта ремонта транспортных средств.		
03.06.2024- 08.06.2024	Анализ принимаемых диспетчерских решений. Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта. Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения. Контроль выполнения заданий водителями. Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты). Оформление отчета.		





 подпись Ф.И.О.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении учебной практики студента(ки)

Студент Старикова Софья Юрьевна

(ФИО студента)

№ курса/группы

проходил практику с 20 мая 2024 г. по 08 июня 2024 г.

на

ООО "Первая Грузовая Компания"

название предприятия

За период прохождения практики студент посетил 18 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: нарушений не выявлено

Студент не справился со следующими видами работ: замечаний нет

За время прохождения практики показал, что Старикова Софья Юрьевна что умеет планировать и организовывать собственную деятельность, способна налаживать взаимоотношения с другими сотрудниками, имеет хороший уровень культуры поведения, умеет работать в команде, у студента преобладает высокая степень сформированности умений в профессиональной деятельности.

В отношении выполнения трудовых заданий проявил себя хорошим практикантом

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

Руководитель
И.О. Старикова

Должность наставника/куратора



[Signature]

подпись

Иванов В.Р.

И.О. Фамилия

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

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Старикова Софья Юрьевна
Подразделение Академический колледж Группы С-ОП-22-1
согласно приказу ректора № _____ от _____ года
направляется в АО "Первая Грузовая Компания", г. Владивосток
для прохождения учебной практики по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и
управление на транспорте (по видам)» на срок 3 недели с 20.05.2024 года по 08.06.2024
года.

Руководитель практики Херувимова А.О., Володько Ю.С.



Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии
АО «ПГК»	20.05.2024
АО «ПГК»	08.06.2024

