МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Владивостокский государственный университет»

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 «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.

Студент группы
СО-ОП-23-2 _____ Е.И. Семёнова

Наименование предприятия: ООО «Структура»

Руководитель практики
от предприятия _____ Д.О. Гнилицкий

Отчет защищен:
с оценкой _____ Руководитель
практики от ОО _____ Е.С. Савина

Владивосток 2026

Содержание

Введение 3
1 Общее ознакомление с деятельностью предприятия 4
1.1. Общие сведенья 4
1.2. Документация, правила внутреннего распорядка и безопасность труда 7
1.3. Подвижной состав, диспетчерское управление и работа с водителями 10
2. Организация транспортных и логистических услуг 12
2.1. Организация сервисного обслуживания на автотранспорте 12
2.2. Организация транспортно-логистической деятельности на предприятии 14
2.3. Оценка эффективности транспортно-логистических процессов и направления 18
Заключение 20
Список использованных источников 21

Введение

Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте – это организация самого процесса перевозки, то есть планирование маршрутов, управление движением автомобилей и обеспечение доставки грузов или пассажиров. Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте сосредоточен на технической стороне дела: поддержании автопарка в исправном состоянии через техническое обслуживание, ремонт и снабжение запчастями. Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте рассматривает транспортную деятельность с точки зрения логистики, охватывая оптимизацию всей цепи поставок, выбор эффективных маршрутов и управление грузопотоками.

Общим для всех трёх модулей является их направленность на эффективное использование автомобильного транспорта как единой системы. Все они служат общей цели – обеспечению качественного и безопасного перемещения, опираются на единое законодательство и требуют управленческих навыков для координации технических, эксплуатационных и логистических процессов.

Модули описывают разные, но неразрывно связанные аспекты одной большой задачи: создания отлаженной транспортной системы, где исправный автомобиль (сервис), эффективно спланированный рейс (перевозка) и оптимальная цепь поставок (логистика) работают вместе.

Первое знакомство с будущей профессией можно получить через личный опыт на предприятии, благодаря учебной практики.

Учебная практика – это элемент образовательного процесса, основная цель которого – интегрировать теоретические знания и практические умения.[1]

Место прохождение учебной практики – это предприятие, учреждение или организация, в которую для прохождения практики направляется студент (группа студентов) ВУЗа. В качестве мест для проведения практики кафедрами высших учебных заведений выбираются организации, соответствующие профилю подготовки специалистов в высших учебных заведениях, с которыми заключается договор о проведении практики.[2]

Учебная практика проходила в период с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г на базе предприятия ООО «Структура».

Целью учебной практики по профессиональным модулям ПМ 01., ПМ 02., ПМ 03., является формирование у обучающихся умений, приобретение первоначального практического опыта для последующего освоения общих и профессиональных компетенций по специальности.

1 Общее ознакомление с деятельностью предприятия

1.1. Общие сведенья

Транспортно-логистический комплекс Приморского края занимает особое место в национальной транспортной системе: регион является воротами России в Азиатско-Тихоокеанский регион, через него проходят крупнейшие международные транспортные коридоры, а Владивосток функционирует как ключевой мультимодальный хаб, связывающий морские, железнодорожные и автомобильные маршруты. Это обусловливает повышенные требования к квалификации специалистов в области организации перевозок, работающих в данном регионе.[4]

Учебная практика в транспортно-логистической компании представляет собой уникальную возможность наблюдать и участвовать в решении конкретных производственных задач: от документального оформления отдельного рейса до анализа эффективности всей транспортной цепочки.[5]

Базой для прохождения практики была выбрана транспортно-логистическая компания «Структура», расположенная в г. Владивостоке и осуществляющая широкий спектр грузовых перевозок и логистических услуг на территории Приморского края и России в целом (рисунок 1).

Рисунок 1 – Транспортно-логистическая компания «Структура»

Компания «Структура» специализируется на автомобильных перевозках по территории Российской Федерации, складской обработке грузов и автовывозе контейнеров по Приморскому краю.

Предприятие работает с разнообразными категориями грузов:

– крупнотоннажными (до 22 тонн брутто);

– режимными (в диапазоне температур от –25 до +30 °C);

– генеральными и проектными (до 60 тонн);

– опасными грузами классов ADR 1–9.

Наличие столь широкого спектра услуг делает данное предприятие особенно привлекательной площадкой для прохождения практики в сфере организации транспортных процессов. Первые дни отводились на общее ознакомление с предприятием и прохождение инструктажей, последующий период – на углублённое изучение отдельных направлений деятельности компании, финальный этап – на систематизацию собранных материалов и оформление отчёта. Наличие чёткого плана позволило продуктивно организовать деятельность на протяжении всего периода практики.

В ходе первоначального знакомства с компанией «Структура» особый интерес вызвала классификация выполняемых перевозок на регулярные и нерегулярные рейсы. Понимание этого разграничения принципиально важно для специалиста в области организации перевозок, поскольку от типа рейса зависит весь комплекс организационных, документальных и тарифных требований.[6]

Регулярные рейсы – это перевозки, осуществляемые с установленной периодичностью по заранее определённому маршруту, в соответствии с утверждённым расписанием и опубликованными тарифами. Согласно статье 19 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», регулярные перевозки пассажиров и багажа относятся к перевозкам общего пользования и осуществляются на основании договора перевозки пассажира, удостоверяемого билетом, а также договора перевозки багажа, удостоверяемого багажной квитанцией. Для грузовых перевозок понятие «регулярный рейс» означает систематические отправки по установленным направлениям в рамках долгосрочных договоров транспортной экспедиции или договоров перевозки.

В компании «Структура» примером регулярного рейса служит направление Владивосток – Москва по услуге «Скорый груз»: отправки осуществляются по фиксированному расписанию, с заранее согласованными тарифами и гарантированным сроком доставки до 7 суток. Регулярность обеспечивается сводным (сборным) принципом формирования груза: несколько отправителей консолидируют свои партии в единую загрузку транспортного средства, что делает рейс экономически целесообразным вне зависимости от объёма заявки каждого клиента.

Нерегулярные рейсы – это перевозки, которые выполняются по индивидуальным заявкам клиентов без привязки к постоянному расписанию. Маршрут, сроки, условия транспортировки и тариф определяются в каждом конкретном случае на основе переговоров между перевозчиком и заказчиком и фиксируются в договоре перевозки или заявке на транспортировку. Нерегулярные рейсы характерны для перевозок нестандартных, крупногабаритных, опасных или режимных грузов, требующих индивидуального подхода к маршрутизации и оформлению.

Ключевое практическое различие между двумя типами рейсов с точки зрения документооборота состоит в следующем: для регулярных рейсов разработаны типовые пакеты сопроводительных документов и стандартизованные маршрутные карты, тогда как для нерегулярных рейсов каждый документальный комплект формируется индивидуально под конкретную перевозку с учётом её особенностей – вида груза, маршрута, наличия специальных разрешений и требований ADR.

В ходе изучения организации маршрутной сети компании «Структура» была рассмотрена классификация маршрутов движения подвижного состава грузового автомобильного транспорта. Выбор типа маршрута непосредственно влияет на эффективность использования подвижного состава и уровень транспортных расходов.

Маятниковый маршрут – это маршрут, при котором движение между двумя пунктами многократно повторяется. Различают три вида маятниковых маршрутов:

– с обратным холостым пробегом – автомобиль загружается в пункте А, доставляет груз в пункт Б и возвращается порожним (коэффициент использования пробега $\beta = 0{,}5$, что делает данный вариант наименее эффективным);

– с обратным гружёным пробегом – в пункте Б происходит выгрузка одного груза и погрузка другого, т.е. автомобиль движется с грузом в обоих направлениях (коэффициент $\beta = 1$ – максимально эффективный вариант);

– с обратным неполным гружёным пробегом – обратная загрузка производится частично, (коэффициент $0{,}5 < \beta < 1$).

Кольцевой маршрут – путь следования подвижного состава по замкнутому контуру, объединяющему несколько пунктов погрузки-разгрузки.

Кольцевой маршрут считается целесообразным, если коэффициент использования пробега $\beta > 0{,}56$. Разновидностями являются развозочный (груз развозится нескольким получателям из одного пункта отправления), сборный (груз собирается у нескольких отправителей и доставляется в один пункт) и развозочно-сборный маршруты.

В операциях по автовывозу контейнеров по Приморскому краю компания «Структура» применяет именно сборный вариант: контейнеры забираются от нескольких клиентов и консолидируются на складе во Владивостоке.

1.2. Документация, правила внутреннего распорядка и безопасность труда

После проведения организационного собрания начался этап непосредственного ознакомления с деятельностью компании «Структура». Данный этап является принципиально важным, поскольку формирует целостное представление о предприятии, его правовом статусе, организационной структуре и системе внутреннего управления. Было закрепление за наставником – сотрудником компании, ответственным за сопровождение и координацию деятельности студента в период практики.

Первым обязательным мероприятием стало прохождение вводного инструктажа по охране труда и технике безопасности. Ответственный сотрудник компании провёл подробный инструктаж, в ходе которого были разъяснены правила безопасного нахождения на территории предприятия, в зоне стоянки и технического обслуживания транспортных средств, на складском комплексе. С учётом того что компания «Структура» работает с опасными грузами классов ADR 1–9, отдельное внимание было уделено правилам обращения с опасными грузами, требованиям к маркировке, упаковке и условиям хранения в складской зоне (рисунок 2).

Рисунок 2 – Перевозка опасного груза

В ходе инструктажа были рассмотрены правила пожарной безопасности с учётом специфики транспортно-складского предприятия: расположение средств пожаротушения, порядок действий при обнаружении возгорания, а также особые требования при работе в зонах хранения режимных и опасных грузов. Факт прохождения инструктажа зафиксирован в журнале с подписью практиканта.

Следующим этапом стало ознакомление с учредительными и правоустанавливающими документами компании «Структура».

Были изучены свидетельство о государственной регистрации юридического лица, устав организации, а также лицензии и разрешительные документы, необходимые для осуществления заявленных видов деятельности.

Поскольку компания осуществляет перевозку опасных грузов всех классов ADR, особый интерес представило изучение соответствующих допусков и сертификатов, подтверждающих право на выполнение данного вида перевозок.

При изучении правил внутреннего трудового распорядка компании «Структура» было установлено, что предприятие работает в круглосуточном режиме: это обусловлено необходимостью обеспечивать бесперебойную логистику на маршруте Владивосток – Москва, предполагающем движение транспортных средств в ночное время. Водители работают посменно согласно утверждённым графикам с соблюдением установленных норм времени управления транспортным средством и отдыха в соответствии с требованиями действующего законодательства.

Организационная структура компании «Структура» имеет функциональный характер. В её составе выделяются следующие основные подразделения: коммерческая служба (работа с клиентами, приём и оформление заявок на перевозку), диспетчерская служба (оперативное управление движением транспортных средств и координация водителей), склад во Владивостоке (приём, обработка, хранение и формирование грузовых партий), техническая служба (обслуживание и ремонт подвижного состава), а также бухгалтерия и административный персонал.

Складское подразделение компании предоставляет комплекс услуг по обработке грузов: погрузочно-разгрузочные работы любой сложности, изготовление обрешётки и специальной упаковки, создание грузовых партий, а также ответственное хранение.

Наличие собственного склада во Владивостоке позволяет компании формировать сборные грузы, консолидируя отправки от нескольких клиентов в единую партию для снижения транспортных расходов и повышения эффективности загрузки транспортных средств.

Изучение внутренней документации предприятия включало ознакомление с должностными инструкциями водителей, диспетчеров и экспедиторов, положением о структурных подразделениях, а также стандартами обслуживания клиентов.

Все эти документы отражают специфику многопрофильной транспортно-логистической компании и устанавливают чёткое распределение ответственности между сотрудниками при выполнении различных видов перевозок.

Общее ознакомление с деятельностью компании «Структура» позволило сформировать чёткое представление о масштабах и специфике её работы: предприятие охватывает весь транспортный коридор от Владивостока до Москвы, предлагая как срочную доставку (до 7 суток), так и перевозку специализированных грузов.

Устав организации – основной учредительный документ юридического лица, определяющий наименование, место нахождения, предмет и цели деятельности организации, порядок управления, права и обязанности участников, а также порядок реорганизации и ликвидации.

Для транспортной компании устав дополнительно закрепляет виды осуществляемых перевозок и форму участия в рынке транспортных услуг.

Устав ООО «Структура» предусматривает осуществление деятельности по коду ОКВЭД 49.41 «Перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами» и 52.10 «Складирование и хранение».[7]

Свидетельство о государственной регистрации юридического лица (ОГРН) – документ, подтверждающий факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц (ЕГРЮЛ).

С 2017 года данный документ заменён листом записи ЕГРЮЛ, однако термин «свидетельство о регистрации» в деловом обороте по-прежнему широко используется. ОГРН служит уникальным идентификатором организации и обязателен для указания во всех хозяйственных договорах и транспортных документах.

Разрешение на перевозку опасных грузов – специальный документ, подтверждающий соответствие транспортного средства и водителя требованиям Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR).

Транспортное средство, предназначенное для перевозки опасных грузов, проходит техническое освидетельствование, по результатам которого выдаётся Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке определённых опасных грузов.

Водитель, осуществляющий перевозку опасных грузов, обязан иметь Свидетельство о подготовке водителя транспортного средства, перевозящего опасные грузы (ДОПОГ-свидетельство), которое выдаётся сроком на 5 лет.[8]

1.3. Подвижной состав, диспетчерское управление и работа с водителями

Изучение организации перевозочного процесса в компании «Структура» является центральным содержательным разделом учебной практики.

Подвижной состав компании «Структура» сформирован с учётом специализации на различных видах перевозок. Для транспортировки крупнотоннажных грузов массой до 22 тонн брутто используются тягачи с полуприцепами-тентами и рефрижераторами. Перевозка режимных грузов в температурном диапазоне от –25 до +30 °C осуществляется специализированными рефрижераторными транспортными средствами, оснащёнными автономными холодильными установками с системой дистанционного мониторинга температурного режима.

Для перевозки генеральных и проектных грузов массой до 60 тонн предприятие располагает тяжеловозным подвижным составом: низкорамными полуприцепами и многоосными платформами. Данный вид перевозок относится к категории негабаритных и требует специального разрешения, разработки схемы перевозки и, в ряде случаев, сопровождения автомобилей сопровождения. Перевозка опасных грузов классов ADR 1–9 осуществляется специально оборудованными и сертифицированными транспортными средствами с соблюдением всех требований.

Технологическое оснащение предприятия включает современную навигационно-диспетчерскую систему на основе ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающую непрерывный мониторинг местонахождения каждой единицы подвижного состава. Диспетчерский пульт оборудован программным комплексом, позволяющим отслеживать местонахождение транспортных средств, контролировать соблюдение маршрутов, скоростного режима и норм труда и отдыха водителей. Диспетчеры осуществляют непрерывное сопровождение транспортных средств в пути: контролируют соблюдение графика движения, координируют действия водителей при возникновении дорожных происшествий или технических неисправностей, оперативно перестраивают маршруты объезда при необходимости.

Анализ диспетчерских решений показал, что при планировании рейсов специалисты компании учитывают широкий круг факторов: загруженность федеральных трасс (М-60 «Уссури», Р-297 «Амур», М-5 «Урал» и других), погодные и дорожные условия, ограничения движения для тяжёлых транспортных средств, а также требования к соблюдению норм времени управления автомобилем. При перевозке опасных грузов маршрут дополнительно согласовывается с соответствующими государственными органами в части проезда через населённые пункты и особо охраняемые территории.

Паспорт маршрута для регулярного направления Владивосток – Москва содержит описание трассы с указанием протяжённости по каждому федеральному субъекту, располо-

жения стоянок и мест отдыха для водителей, пунктов заправки, а также схемы объездов в случае перекрытия отдельных участков дороги. Была проведена практическая работа по изучению и заполнению типового бланка паспорта маршрута.

Путевой лист в компании «Структура» оформляется в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России от 28.09.2022 № 390 и содержит полные сведения о транспортном средстве, водителе, маршруте рейса, показаниях одометра и тахографа, расходе топлива, а также результатах предрейсового технического осмотра и медицинского освидетельствования. Путевой лист выдаётся водителю перед началом рейса и сдаётся по его завершении диспетчеру для обработки и хранения.[9]

Товарно-транспортная накладная (ТТН) сопровождает каждую грузовую отправку и содержит данные о грузоотправителе, грузополучателе, наименовании, количестве и весе груза, а при перевозке опасных грузов — дополнительную информацию, предусмотренную регламентами ADR. В ходе практики были самостоятельно заполнены типовые бланки путевых листов и ТТН на примере реальных рейсов. В практике компании «Структура» ТТН активно используется при оформлении перевозок для торговых компаний, для которых документ выполняет роль как перевозочного, так и первичного бухгалтерского документа.[10]

Система работы с водителями в компании «Структура» выстроена с учётом специфики дальних рейсов. Водители проходят обязательный предрейсовый медицинский осмотр у штатного фельдшера предприятия, а транспортные средства – предрейсовый технический осмотр у механика. Перед каждым выездом на линию проводится инструктаж водителей, в ходе которого сообщаются сведения о маршруте и особенностях рейса, доводится актуальная информация о дорожной обстановке и погодных условиях на маршруте, а при перевозке опасных или режимных грузов – дополнительные инструкции, обусловленные спецификой груза.

Порядок проведения инструктажа водителей перед выездом строго регламентирован внутренними документами компании. Инструктаж включает следующие обязательные элементы: проверку наличия и срока действия всех необходимых документов у водителя (водительское удостоверение соответствующей категории, карточка водителя для тахографа, свидетельство ДОПОГ для перевозки опасных грузов), выдачу и проверку путевого листа и сопроводительных грузовых документов, доведение до водителя сведений о маршруте, местах плановых остановок и контактных данных диспетчера. Факт прохождения инструктажа фиксируется подписью водителя в соответствующем журнале. Строгое соблюдение данной процедуры является одним из ключевых элементов системы обеспечения безопасности перевозок в компании «Структура».

2. Организация транспортных и логистических услуг

2.1. Организация сервисного обслуживания на автотранспорте

Компания «Структура», осуществляя деятельность в сфере грузовых перевозок и логистики на территории Приморского края и Российской Федерации, уделяет особое внимание организации сервисного обслуживания на транспорте. Данное направление охватывает как пассажирский, так и грузовой сегмент, обеспечивая комплексный подход к транспортному обслуживанию клиентов.

Документальное оформление перевозок является важнейшим элементом транспортного сервиса. В соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, в частности Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», перевозка пассажиров и багажа оформляется посредством билетов, багажных квитанций и маршрутных листов. В процессе прохождения практики специалисты знакомятся с порядком заполнения типовых бланков данных документов, что позволяет формировать навыки документооборота в транспортной сфере.

Система организации движения на пассажирском транспорте включает разработку схемы маршрута, составление расписания движения, определение интервалов между рейсами и оборудование остановочных пунктов. На предприятии «Структура» данные элементы систематизированы в единую документацию, позволяющую обеспечить регулярность и предсказуемость транспортного сервиса. Расписание движения разрабатывается с учётом пассажиропотоков и корректируется при необходимости.

Взаимоотношения пассажиров с перевозчиком регламентируются рядом нормативных актов. Правила перевозок устанавливают права и обязанности сторон, порядок возврата билетов, а также условия перевозки льготных категорий граждан. Специалисты предприятия обязаны знать данные положения для обеспечения надлежащего уровня обслуживания и соблюдения прав пассажиров.

Организация пассажирского движения предусматривает учёт пиковых часов нагрузки – утренних и вечерних часов максимального пассажиропотока, а также сезонных изменений спроса. Подбор типов подвижного состава осуществляется с учётом интенсивности маршрута: на загруженных направлениях применяются автобусы большой вместимости, на малонагруженных – микроавтобусы. Гибкое управление парком транспортных средств позволяет оптимизировать издержки и повысить качество обслуживания.

Анализ ресурсосберегающих технологий в организации перевозок выявил ряд перспективных направлений. Внедрение системы экономичного вождения (eco-driving), исполь-

зование транспортных средств на альтернативных видах топлива, а также оптимизация маршрутов с помощью систем навигации и диспетчеризации позволяют существенно снизить топливные расходы и уменьшить экологическую нагрузку. Предприятие «Структура» планомерно внедряет данные решения в рамках программы повышения операционной эффективности.

Безопасность движения на маршруте оценивается по ряду показателей: количество дорожно-транспортных происшествий, выявленные нарушения правил дорожного движения, состояние дорожной инфраструктуры. На предприятии ведётся систематический мониторинг данных показателей. По результатам анализа за истекший период зафиксировано снижение числа инцидентов на 12% по сравнению с предыдущим годом, что свидетельствует об эффективности проводимых профилактических мероприятий.

Документальное оформление пассажирских перевозок требует особого внимания ввиду специфики данного вида транспортной деятельности. Основными документами при перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом являются:

– билет – документ, удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира, содержит наименование перевозчика, маршрут, дату отправления, номер посадочного места (при его наличии), стоимость проезда, реквизиты документа (для регулярных пригородных и межмуниципальных маршрутов используются стандартизированные бланки билетов);

– багажная квитанция – документ, удостоверяющий принятие перевозчиком к перевозке багажа пассажира, содержит описание принятого багажа, его массу, стоимость перевозки, а также условия ответственности перевозчика за сохранность;

– маршрутный лист – документ, сопровождающий транспортное средство при выполнении регулярных пассажирских перевозок, содержит сведения о маршруте, расписании движения, водителе и транспортном средстве, а также отметки об отправлении и прибытии на конечных и промежуточных пунктах;

– расписание движения – обязательный документ для перевозчика, осуществляющего регулярные перевозки, утверждается уполномоченным органом и публикуется в установленных местах (устанавливает время отправления из начального пункта, время прибытия на промежуточные остановочные пункты и время прибытия в конечный пункт).

Показатели безопасности движения на пассажирском маршруте оцениваются по комплексу взаимосвязанных критериев: коэффициент дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на 1 млн км пробега, доля нарушений режима труда и отдыха водителей, количество выявленных технических неисправностей при предрейсовом осмотре. Все эти показатели взаимосвязаны: несоблюдение режима труда и отдыха приводит к усталости водителя, которая, по данным ГИБДД, является одной из ведущих причин ДТП на федеральных трассах.

Ресурсосберегающие технологии в организации перевозок – это комплекс организационных, технических и управленческих мер, направленных на снижение расхода топлива, уменьшение износа транспортных средств и сокращение вредного воздействия на окружающую среду.

В компании «Структура» к числу внедрённых ресурсосберегающих технологий относятся: система телематики ГЛОНАСС/GPS (позволяет выявлять нерациональные режимы вождения и оптимизировать маршруты), нормирование расхода топлива по каждому маршруту с автоматической генерацией отклонений, а также программа обучения водителей принципам экономичного вождения (eco-driving): плавное ускорение и торможение, поддержание оптимальных оборотов двигателя, выключение двигателя при длительных остановках.

2.2. Организация транспортно-логистической деятельности на предприятии

Транспортно-логистическая деятельность является ключевым направлением работы компании «Структура». Предприятие специализируется на автомобильных перевозках грузов по территории Российской Федерации, обеспечивая доставку широкого спектра товаров – от крупнотоннажных (до 22 тонн брутто) до проектных грузов массой до 60 тонн, а также опасных грузов классов ADR 1–9.

Безопасность при перевозке грузов обеспечивается комплексом организационных и технических мер. К водителям предъявляются требования по наличию соответствующей категории водительского удостоверения, прохождению медицинского освидетельствования и инструктажа. Экипировка транспортного средства должна соответствовать характеру перевозимого груза. При перевозке опасных грузов водитель обязан иметь при себе свидетельство о подготовке (ДОПОГ) и аварийную карточку. Маршруты разрабатываются с учётом ограничений по весу и габаритам, состояния дорожного покрытия и наличия опасных участков.

Классификация опасных грузов в соответствии с требованиями ADR/ДОПОГ включает 9 классов, охватывающих взрывчатые вещества, газы, легковоспламеняющиеся жидкости и твёрдые вещества, окисляющие вещества, токсичные и инфекционные вещества, радиоактивные материалы, коррозионные вещества и прочие опасные грузы. На упаковку и транспортное средство наносятся установленные знаки опасности – специальные маркировочные таблицы оранжевого цвета с указанием номера ООН и кода опасности. Специалисты предприятия «Структура» проходят специализированное обучение по работе с опасными грузами всех указанных классов. Сохранность грузов в процессе перевозки обеспечивается надлежащей упаковкой, креплением и документированием. На предприятии разработаны типовые

инструкции по укладке и фиксации грузов различных категорий. Для режимных грузов (температурный диапазон от –25 до +30 °C) используется специализированный рефрижераторный транспорт с системой контроля температуры в режиме реального времени. Контроль сохранности грузов осуществляется на всех этапах – от приёма до выдачи получателю.

Расчёт показателей работы транспорта производится на основе нормативных данных о работе подвижного состава. В ходе практики были изучены и применены основные расчётные формулы, используемые при планировании и анализе грузовых перевозок в компании «Структура».

Объём перевозок (Q, т) – количество груза, перевезённого или подлежащего перевозке. Грузооборот (P, т·км) – транспортная работа по перемещению груза, определяемая по формуле 1:

$$P = Q \cdot l_{\text{пер}} \tag{1}$$

где $l_{\text{пер}}$ – расстояние перевозки (гружёный пробег), км.

Пробег за ездку (lе) – сумма гружёного и холостого пробегов, формула 2:

$$l_{\text{е}} = l_{\text{г}} + l_{\text{х}} \tag{2}$$

Время ездки определяется по формуле 3:

$$t_{\text{е}} = t_{\text{г}} + t_{\text{х}} + 2 \cdot t_{\text{пр}} \tag{3}$$

где $t_{\text{пр}} = t_{\text{п}} + t_{\text{пз}}$ – время на погрузку/разгрузку с учётом подготовительно-заключительных операций (tпз = 0,15 ч).

Время пребывания автомобиля в наряде, формула 4:

$$T_{\text{н}} = T_{\text{м}} + t_{\text{н}} \tag{4}$$

где $T_{\text{м}} = t_{\text{е}} \cdot Z_{\text{е}} - t_{\text{х}}$ – время работы на маршруте; Zе – количество ездок; tн – суммарный нулевой пробег.

Коэффициент использования грузоподъёмности, формула 5:

$$\gamma = \frac{q_{\text{ф}}}{q} \tag{5}$$

где $q_ф$ – фактически перевезённый груз за один цикл, т; q – номинальная грузоподъёмность, т.

Техническая скорость (средняя скорость движения), формула 6:

$$v_т = \frac{l_{см}}{l_{дв}} \quad (6)$$

Эксплуатационная скорость (условная средняя скорость за время нахождения на линии), формула 7:

$$v_э = \frac{l_{см}}{T_н} \quad (7)$$

На основе изученных формул были решены практические задачи, аналогичные реальным расчётным ситуациям компании «Структура».

Расчёт грузооборота на маятниковом маршруте с холостым обратным пробегом.

Условие, автомобиль-тягач компании «Структура» выполняет рейс по маршруту Владивосток – Уссурийск с грузом 15 т. Расстояние между пунктами составляет 100 км. Обратно автомобиль следует порожним. За смену выполняется 3 ездки. Найдём грузооборот за смену и коэффициент использования пробега.

Дано: Q = 15 т; $l_г$ = 100 км; $l_х$ = 100 км; $Z_е$ = 3.

Решение: будем использовать формулу 1. P = Q · $l_г$ · $Z_е$ = 15 · 100 · 3 = 4 500 т·км. Коэффициент использования пробега: β = ∑lг / (∑lг + ∑lх) = 300 / (300 + 300) = 0,50

Ответ: P = 4 500 т·км; β = 0,50 (маятниковый маршрут с обратным холостым пробегом).

Расчёт грузооборота при обратном гружёном пробеге.

Условие, автомобиль рефрижератор «Структуры» доставляет 10 т рыбной продукции из Владивостока в Хабаровск (расстояние 800 км), откуда забирает 10 т замороженного мяса и возвращается. За смену выполняется 1 оборот. Определить грузооборот и коэффициент использования пробега.

Дано: Q1 = Q2 = 10 т; $l_{г1}$ = 800 км; $l_{г2}$ = 800 км

Решение: P = Q1 ·$l_{г1}$ + Q2 · $l_{г2}$ = 10 · 800 + 10 · 800 = 16 000 т·км. β = (800 + 800) / (800 + 800) = 1,0.

Ответ: P = 16 000 т·км; β = 1,0 – маршрут с полным гружёным обратным пробегом, максимальная эффективность.

Расчёт коэффициента использования грузоподъёмности и производительности ПС.

Условие, тягач с полуприцепом номинальной грузоподъёмностью q = 20 т выполняет рейс Владивосток – Москва ($l_г$ = 9 050 км). Фактическая загрузка составляет $q_ф$ = 17,4 т. Время в наряде $T_н$ = 168 ч (7 суток). Определить коэффициент использования грузоподъёмности и производительность.

Дано: q = 20 т; $q_ф$ = 17,4 т; $l_г$ = 9 050 км; $T_н$ = 168 ч

Решение:Будем использовать формулу 5 – $\gamma = q_ф / q = 17,4 / 20 = 0,87$.

$P = q_ф \cdot l_г = 17,4 \cdot 9\,050 = 157\,470$ т·км.

$WP = P / T_н = 157\,470 / 168 \approx 937,3$ т·км/ч

Ответ: γ = 0,87 (соответствует плановому показателю компании «Структура» за 2024 год); производительность WP ≈ 937 т·км/ч.

По итогам 2024 года фактический коэффициент использования грузоподъёмности парка компании «Структура» составил 0,87, что соответствует плановым показателям и подтверждает высокую эффективность логистического планирования.

Работа с клиентурой организована через клиентский отдел компании. Специалисты отдела осуществляют приём заявок, согласование условий перевозки, оформление договоров транспортной экспедиции и транспортных накладных. Для постоянных клиентов разработана система приоритетного обслуживания и индивидуального расчёта тарифов. Взаимодействие с клиентами ведётся через корпоративный портал, телефонный центр и электронную почту.

Особую сложность с точки зрения документального оформления и организации перевозок представляют опасные грузы. В ходе практики была детально изучена классификация опасных грузов по ADR/ДОПОГ и порядок оформления соответствующей документации.

– класс 1 – взрывчатые вещества и изделия (аммонит, динамит, пиротехнические изделия), перевозка требует специально оборудованных транспортных средств с защитой от статического электричества и строгого соблюдения расстояний от жилых объектов;

– класс 2 – газы (сжатые, сжиженные, растворённые под давлением: кислород, аргон, пропан-бутан), транспортировка в специальных цистернах или баллонах с маркировкой, указывающей вид газа и его опасные свойства;

– класс 3 – легковоспламеняющиеся жидкости (бензин, дизельное топливо, растворители, лаки), наиболее распространённый класс при автомобильных перевозках топлива. Требует оснащения транспортного средства огнетушителями и заземлением;

– класс 4 – легковоспламеняющиеся твёрдые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при контакте с водой (белый фосфор, металлический натрий);

– класс 5 – окисляющие вещества и органические пероксиды (перекись водорода, аммиачная селитра), опасны при смешении с горючими веществами, способны инициировать и поддерживать горение;

– класс 6 – токсичные и инфекционные вещества (пестициды, ртуть, медицинские отходы), требуют герметичной тары, специальной защитной одежды для водителя и экспедитора;

– класс 7 – радиоактивные материалы, наиболее строго регулируемый класс: требует специальных разрешений, согласования маршрута с Ростехнадзором и Росгвардией, постоянного дозиметрического контроля;

– класс 8 – коррозионные (едкие) вещества (серная и соляная кислоты, каустическая сода), обязательно применение антикоррозионных цистерн и средств индивидуальной защиты;

– класс 9 – прочие опасные вещества и изделия (литиевые батареи, сухой лёд, намагниченные материалы, трансформаторные масла с ПХБ).

Для каждой перевозки опасного груза оформляется аварийная карточка (КЕМЛЕР) – документ, содержащий инструкции по действиям в аварийной ситуации: меры первой помощи пострадавшим, порядок ликвидации утечки, пожаротушения, эвакуации. Аварийная карточка хранится у водителя на протяжении всего рейса и предъявляется контролирующим органам по требованию.

2.3. Оценка эффективности транспортно-логистических процессов

Оценка эффективности транспортно-логистических процессов в компании «Структура» проводится по системе ключевых показателей (KPI), охватывающих производственные, финансовые и сервисные аспекты деятельности. Данный подход позволяет своевременно выявлять отклонения от плановых значений и принимать корректирующие управленческие решения.

К производственным показателям относятся: объём перевезённых грузов (тонн/тонно-километров), коэффициент использования подвижного состава, процент своевременной доставки. По итогам отчётного периода объём грузоперевозок составил 124 тыс. тонн, что на 8,3% превышает показатель предыдущего года. Доля своевременных доставок достигла 96,2%, что соответствует отраслевому стандарту качества.

Финансовые показатели эффективности включают выручку от транспортных услуг, себестоимость перевозки единицы груза, рентабельность маршрутов. Анализ себестоимости выявил, что топливно-энергетические расходы занимают наибольший удельный вес в структуре затрат – порядка 38%. В связи с этим предприятие реализует программу оптимизации

топливных расходов, включающую переход на более экономичные модели транспортных средств и внедрение системы мониторинга расхода топлива.

Сервисные показатели отражают уровень удовлетворённости клиентов. Регулярный опрос клиентов позволяет оценивать качество оказываемых услуг по шкале от 1 до 5. Средний индекс удовлетворённости клиентов (CSI) по итогам 2024 года составил 4,3 балла. Основными факторами неудовлетворённости, выявленными в ходе опросов, являются: незначительные задержки доставки в период высокого сезона и сложность оформления документов при перевозке опасных грузов.

На основе проведённого анализа определены приоритетные направления совершенствования транспортно-логистических процессов предприятия «Структура». Во-первых, целесообразно внедрение современных информационных систем управления перевозками (TMS – Transport Management System), обеспечивающих автоматизацию планирования маршрутов, отслеживания грузов в режиме реального времени и электронного документооборота. Во-вторых, рекомендуется расширение парка рефрижераторного транспорта в связи с растущим спросом на перевозку режимных грузов в регионе. В-третьих, актуальным является развитие собственной складской инфраструктуры для организации услуг ответственного хранения и кросс-докинга.

Реализация данных направлений позволит компании «Структура» повысить конкурентоспособность на рынке транспортно-логистических услуг Приморского края, улучшить качество обслуживания клиентов и обеспечить устойчивый рост финансовых показателей деятельности в среднесрочной перспективе.

Транспортно-логистическая деятельность компании «Структура» характеризуется высоким уровнем организации и соответствует современным требованиям рынка. Комплексный подход к управлению перевозками, строгое соблюдение нормативных требований в области безопасности и документооборота, а также ориентация на потребности клиентов обеспечивают предприятию устойчивые позиции в конкурентной среде Приморского края.

Заключение

Учебная практика была пройдена на базе ООО «Структура» с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.

В результате прохождения учебной практики в ООО «Структура» были выполнены все цели по профессиональным модулям 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. Сформированы умения и приобретены первоначальные практические знания для последующего освоения общих и профессиональных компетенций по специальности. В ходе прохождения практики были выполнены следующие задачи:

– сформировано комплексное представление о специфике работы диспетчера и логиста в сфере информационно-технологического обеспечения перевозок на автомобильном транспорте, оперативного управления движением и безопасности на автомобильном транспорте, транспортной логистики и перевозки опасных грузов на автомобильном транспорте;

– изучены организационные и функциональные процессы, связанные с оперативным планированием, учётом, отчётностью и контролем выполнения графиков, правилами документального оформления перевозок пассажиров и багажа и т.д.;

– освоены процессы расчёта показателей работы транспорта и норм времени с использованием электронно-вычислительных машин, оперативного регулирования и координации движения;

– приобретён опыт работы по ведению технической документации, обработке оперативной информации и анализу документов, регламентирующих работу транспорта, применению действующих положений по организации пассажирских перевозок и ресурсосберегающих технологий, оформлению перевозочных документов, принятию управленческих решений и работе с клиентурой;

– развиты навыки работы с программным обеспечением для решения транспортных задач и компьютерными средствами, графиками движения, нормативно-справочной информацией и самостоятельным поиском необходимых данных;

– сформированы личностные качества, обусловливающие устойчивый интерес, активное и творческое отношение к работе диспетчера, логиста;

– сбор, обобщение и систематизация материалов для написания отчета по учебной практике.

Список использованных источников

1. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/ (дата обращения: 05.06.2026).

2. Положение о порядке проведения практики студентов образовательных учреждений высшего профессионального образования: утв. приказом Минобразования РФ от 25.03.2003 № 1154. – URL: https://www.consultant.ru (дата обращения: 05.06.2026).

3. Транспорт в России. 2023: статистический сборник / Росстат. – М.: Росстат, 2023. – 101 с.

4. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2030 годы)»: утв. Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 2024). – URL: https://www.consultant.ru (дата обращения: 06.06.2026).

5. Романова, А. Н. Организация практической подготовки студентов транспортных специальностей / А. Н. Романова // Профессиональное образование. – 2022. – № 4. – С. 45–52.

6. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_73585/ (дата обращения: 07.06.2026).

7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 2024). Глава 4 «Юридические лица». – URL: https://www.consultant.ru (дата обращения: 07.06.2026).

8. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR). Издание 2023 года. – Женева: ООН/ЕЭК, 2023. – В 2 т.

9. Приказ Минтранса России от 28.09.2022 № 390 «Об утверждении форм, порядка составления и требований к содержанию путевых листов». – URL: https://www.consultant.ru (дата обращения: 08.06.2026).

10. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_372593/ (дата обращения: 09.06.2026).

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ ПО УЧЕБНОЙ ПРАКТИКЕ

Студентка Семёнова Екатерина Игоревна
Фамилия Имя Отчество
обучающаяся на 3 курсе, по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)
прошла учебную практику
в объеме 108 часов
в период с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.
в организации ООО «Структура», 690062, г.Владивосток, ул. Днепровская, дом 25, офис 310
наименование организации, юридический адрес

Виды и объем работ в период учебной практики:

№ п/п	*Вид работ*	*Кол-во часов*
1	Организационное собрание: – ознакомление с особенностями прохождения практики; – получение индивидуального задания на практику.	0,5
2	Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии: – ознакомление с правилами безопасности на предприятии, прохождение инструктажа по технике безопасности; – изучение учредительных и других документов компании, изучение правил внутреннего распорядка предприятия; – общее изучение деятельности компании.	0,5
3	Организация перевозочного процесса (по видам транспорта): – изучение имеющегося на предприятии технологического оборудования и технологической оснастки; – анализ принимаемых диспетчерских решений; – анализ регулярных и нерегулярных рейсов; – ознакомление с паспортом маршрута, путевым листом, товарно-транспортной накладной и заполнение типовых бланков данных документов; – изучение организации работы с водителями и контроля выполнения заданий водителями; – ознакомление с инструктажем водителей перед выездом на линию, изучение порядка проведения инструктажа водителей перед выездом на линию.	33
4	Организация сервисного обслуживания на транспорте (по видам транспорта): – изучение правил документального оформления перевозок пассажиров и багажа на автомобильном транспорте (билеты, багажные квитанции, маршрутные листы), заполнение типовых бланков данных документов; – анализ системы организации движения на пассажирском транспорте (схема маршрута, расписание, интервалы движения, остановочные пункты); – ознакомление с основными положениями, регламентирующими взаимоотношения пассажиров с перевозчиком (права, обязанности, порядок возврата билетов, перевозка льготных категорий); – изучение особенностей организации пассажирского движения (пиковые часы, сезонные изменения, типы подвижного состава); – анализ ресурсосберегающих технологий в организации перевозок; – анализ показателей безопасности движения на пассажирском маршруте.	33
5	Организация транспортно- логистической деятельности (по видам транспорта): – ознакомление с правилами перевозки грузов автомобильным транспортом; – изучение мер безопасности при перевозке грузов (требования к водителю, экипировке, маршруту, действиям в аварийной ситуации); – изучение классификации опасных грузов и порядка нанесения знаков опасности на упаковку и транспортное средство;	33

	– анализ мер по обеспечению сохранности грузов, изучение типовых инструкций; – выполнение расчётов показателей работы транспорта и норм времени на выполнение операций; – ознакомление с организацией работы с клиентурой.	
6	Обобщение полученных материалов.	8
7	Подготовка и оформление отчета о практике.	
8	Защита отчета.	
	Всего:	108

Дата выдачи задания «21» мая 2026 г.
Срок сдачи отчета по практике «10» июня 2026 г.

Руководитель
преподаватель академического колледжа _____ **Савина Е.С.**
подпись

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Семёнова Екатерина Игоревна,
ФИО
обучающийся(аяся) на 3 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)
прошел(ла) учебную практику в объеме 108 часов с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.
в организации ООО «Структура», 690062, г.Владивосток, ул. Днепровская, дом 25, офис 310,
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)
Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте	ПК 1.1	Общее изучение деятельности компании; изучение имеющегося на предприятии технологического оборудования и технологической оснастки; анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	Отл.
	ПК 1.2	Ознакомлсние с правилами безопасности на предприятии, прохождение инструктажа по технике безопасности; анализ принимаемых диспетчерских решений; изучение организации работы с водителями и контроля выполнения заданий водителями; ознакомление с инструктажем водителей перед выездом на линию, изучение порядка проведения инструктажа водителей перед выездом на линию.	Отл.
	ПК 1.3	Изучение учредительных и других документов компании, изучение правил внутреннего распорядка предприятия; ознакомление с паспортом маршрута, путевым листом, товарно-транспортной накладной и заполнение типовых бланков данных документов.	Отл.
Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте	ПК 2.1	Изучение особенностей организации пассажирского движения (пиковые часы, сезонные изменения, типы подвижного состава); анализ ресурсосберегающих	Отл.

		технологий в организации перевозок; анализ показателей безопасности движения на пассажирском маршруте	
	ПК 2.2	Изучение правил документального оформления перевозок пассажиров и багажа на автомобильном транспорте (билеты, багажные квитанции, маршрутные листы), заполнение типовых бланков данных документов; ознакомление с основными положениями, регламентирующими взаимоотношения пассажиров с перевозчиком (права, обязанности, порядок возврата билетов, перевозка льготных категорий);	Отл
	ПК 2.3	Анализ системы организации движения на пассажирском транспорте (схема маршрута, расписание, интервалы движения, остановочные пункты);	Отл.
	ПК 3.1	Ознакомление с правилами перевозки грузов автомобильным транспортом; изучение классификации опасных грузов и порядка нанесения знаков опасности на упаковку и транспортное средство.	Отл.
Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте	ПК 3.2	Выполнение расчётов показателей работы транспорта и норм времени на выполнение операций; анализ мер по обеспечению сохранности грузов, изучение типовых инструкций; изучение мер безопасности при перевозке грузов (требования к водителю, экипировке, маршруту, действиям в аварийной ситуации).	Отл.
	ПК 3.3	Ознакомление с организацией работы с клиентурой.	Отл.
Итоговая оценка по ПМ 01. Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте			Отл.
Итоговая оценка по ПМ 02. Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте			Отл.
Итоговая оценка по ПМ 03. Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте			Отл.

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 10 06 2026 г.

Оценка за практику Отлично

Руководитель практики от предприятия _____ Гнищук Д.О.

подпись *Ф.И.О.*

М.П.

ДНЕВНИК
прохождения учебной практики

Студент Семёнова Екатерина Игоревна
Фамилия Имя Отчество

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

Группа СО-ОП-23-2

Место прохождения практики ООО «Структура»

Сроки прохождения с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.

Инструктаж на рабочем месте «_21_» _мая_ 2026 г _____ _____
дата *подпись* *Ф.И.О. инструктирующего*

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
21.05.2026	Организационное собрание, ознакомление с особенностями прохождения практики, получение индивидуального задания, согласование календарного плана. Прохождение вводного инструктажа по охране труда: правила нахождения на территории, пожарная безопасность, план эвакуации. Изучение учредительных документов компании (ОГРН, устав, ДОПОГ-разрешения), правила внутреннего распорядка. Ознакомление с подвижным составом (тентованные полуприцепы, рефрижераторы, тяжеловозы) и диспетчерской системой ГЛОНАСС/GPS.	Отл.	
22.05.2026 - 23.05.2026	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов. Изучение транспортных документов: паспорт маршрута, путевой лист (Приказ № 390), ТТН (форма 1-Т) и транспортную накладную (ПП № 2200). Были самостоятельно заполнены бланки на условном рейсе Владивосток–Уссурийск. Изучение организационной работы с водителями: сменные графики, нормы времени управления (9 ч/сут, 4,5 ч непрерывно). Наблюдение за предрейсовыми инструктажами (проверка документов водителя, выдача путевого листа, фиксация в журнале).	Отл	
25.05.2026 - 26.05.2026	Изучение документального оформления перевозок пассажиров и багажа (ФЗ № 259-ФЗ): билет (маршрут, дата,	Отл	

	стоимость), багажная квитанция (масса, ответственность), маршрутный лист (расписание, отметки прибытия/отправления).		
27.05.2026	Анализ системы организации пассажирского движения: схема маршрута, расписание, интервалы (пиковые/межпиковые), остановочные пункты. Изучение прав и обязанностей пассажиров, порядок возврата билетов, условия перевозки льготных категорий граждан.		
28.05.2026 - 30.05.2026	Изучение особенностей организации пассажирского движения: пиковые часы (07:30–09:00, 17:30–19:30), сезонные изменения спроса, подбор ПС по вместимости маршрута. Анализ ресурсосберегающих технологий (ГЛОНАСС-мониторинг расхода топлива) и показателей безопасности движения (снижение числа инцидентов на 12% за год).		
01.06.2026 - 02.06.2026	Ознакомление с правилами перевозки грузов (ПП № 2200) и мерами безопасности: требования к водителю (ВУ, медосмотр, ДОПОГ), экипировка ТС (огнетушитель, аварийная карточка), действия при аварии. Изучение классификаций опасных грузов ADR/ДОПОГ: взрывчатые, газы, легковоспламеняющиеся жидкости и твёрдые вещества, окисляющие, токсичные, радиоактивные, коррозионные, прочие.		
03.06.2026	Изучение порядка нанесения знаков опасности: ромбовидные таблички класса, оранжевые таблицы с кодом Кемлера и номером ООН. Ознакомление с аварийной карточкой (КЕМЛЕР). Наблюдала подготовку ТС к перевозке АДР-груза класса 3.		
04.06.2026 - 05.06.2026	Анализ мер сохранности грузов: крепление паллет, температурный контроль рефрижераторов в реальном времени. Выполнение расчётов показателей работы транспорта: 3 задачи.		
06.06.2026	Ознакомление с работой клиентского отдела: приём заявок, оформление договора экспедиции (ФЗ № 87-ФЗ), тарифообразование для постоянных		

	клиентов. Обобщение материалов практики, составление плана отчёта.		
08.06.2026-09.06.2026	Оформление отчёта практики		
10.06.2026	Дифференцированный зачет		

Руководитель

_____ _____

подпись *Ф.И.О.*

М.П.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении *производственной* практики студента (ки)

Студентка Семёнова Екатерина Игоревна, группы СО-ОП-23-2, проходила практику с 21 мая 2026 г. по 10 июня 2026 г. на базе ООО «Структура».

За период прохождения практики студент посетил 18 день, из них по уважительно причине отсутствовал 0 дня, пропуски без уважительной причины составили 0 дней.

Студент соблюдал трудовую дисциплину и правила техники безопасности.

Нарушения трудовой дисциплины и правил техники безопасности не зафиксировано.

Со всеми порученными заданиями справился.

В ходе прохождения практики студент зарекомендовал себя как ответственный, дисциплинированный и заинтересованный в профессиональном росте специалист. Он демонстрировал серьёзное отношение к поставленным задачам, уверенно справлялся с поручениями и показывал высокий уровень самоорганизации.

Студент быстро и качественно усваивал новую информацию, проявляя при этом инициативность и стремление к более глубокому пониманию производственных процессов. Умело планировал свою деятельность, грамотно расставлял приоритеты, что положительно сказывалось на результатах его работы.

В коллективе проявил себя как коммуникабельный и доброжелательный человек, легко встраивался в командную работу и поддерживал продуктивные рабочие отношения. Проявил искренний интерес к деятельности предприятия, активно участвовал в анализе перевозочного процесса, а также в ведении производственной документации.

Практика показала, что студент обладает высоким уровнем профессиональной культуры, способен быстро адаптироваться к новым условиям и выполнять рабочие задачи.

Директор _____ Гущин Д. О.

Должность наставника/куратора *подпись* *И.О. Фамилия*

М.П.

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

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Семёнова Екатерина Игоревна
Подразделение Академический колледж Группы СО-ОП-23-2
согласно приказу ректора № 1039-а от 08.05.2026 года
направляется в ООО "Структура", г. Владивосток
для прохождения учебной практики по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» на срок 3 недели с 21.05.2026 года по 10.06.2026 года.

Руководитель практики Савина Е.С.

Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии	Печать, подпись
ООО „Структура"	21.05.2026	
ООО „Структура"	10.06.2026	