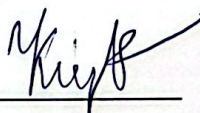


МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Владивостокский государственный университет»
Академический колледж

ОТЧЕТ ПО
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ
по профессиональному модулю
ПМ 04. Выполнение работ по должности служащего «Оператор
диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»
программы подготовки специалистов среднего звена
23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по
видам)»

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

Студент группы
СО-ОПУ-24



Буркацкая К.М.

Наименование предприятия: ООО «ФИТ»

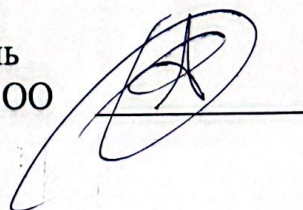
Руководитель практики
от предприятия



Петухов В.В.

Отчет защищен:
с оценкой Отлично

Руководитель
практики от ОО



А.О. Херувимова

Владивосток 2026

Содержание

Введение	3
1 Инструктаж по технике безопасности	4
1.1 Ознакомление с правилами безопасности ООО «ФИТ»	4
1.2 Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии	5
2 Выполнение работ по должности служащего производственно-диспетчерской службы	8
2.1 Изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления	8
2.2 Анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии: виды документов, порядок оформления	9
2.3 Ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец	11
2.4 Анализ организации производственного потока на предприятии: мелко- и крупносерийные перевозки, регулярные и нерегулярные рейсы, маятниковые и кольцевые маршруты	13
2.5 Наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок	14
2.6 Ознакомление с процессом контроля производственного процесса и программным обеспечением для отслеживания движения транспорта, соблюдения графика и выполнения заданий водителями	16
2.7 Изучение подходов к распределению рабочей силы, сырья и транспорта	18
2.8 Ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта: порядок выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО	20
2.9 Анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте: графики выпуска, расписание движения, планирование ТО и ремонтов	23
2.10 Анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ	25
Заключение	27
Список использованных источников	29
Приложение А. Акт выполненных работ	31
Приложение Б. Журнал регистрации	32

Введение

Современный этап развития экономики характеризуется высокой степенью интеграции производственных, торговых и транспортных процессов. В этих условиях ключевым звеном, обеспечивающим бесперебойное функционирование цепей поставок, выступает транспортно-логистическая отрасль.

Интегрированная транспортная логистика представляет собой систему, объединяющую различные виды транспорта, складскую инфраструктуру, информационные потоки и управленческие технологии в единый механизм, нацеленный на оптимальное перемещение материальных ценностей от производителя к конечному потребителю.

Практическая подготовка специалистов в данной сфере обусловлена непрерывным усложнением логистических операций, ростом требований к скорости и точности доставки, внедрением цифровых платформ управления и необходимостью обеспечения высокого уровня качества услуг при одновременной оптимизации издержек.

Изучение деятельности оператора диспетчерской службы транспортной компании позволяет на практике осмыслить принципы взаимодействия всех участников перевозочного процесса, освоить методы документационного сопровождения операций и получить представление о реальных механизмах принятия решений в динамичной среде грузовых и пассажирских перевозок. Базой прохождения производственной практики выступило Общество с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Интегрированный Транспорт».

Предприятие является структурным элементом Транспортной группы FESCO – одной из крупнейших частных транспортно-логистических компаний Российской Федерации, располагающей диверсифицированным портфелем активов, включающим портовую инфраструктуру, собственный флот, парк контейнеров. ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» выполняет функцию сухопутного экспедитора и оператора автомобильных перевозок в составе интермодальных логистических цепочек Группы FESCO.

Основными видами деятельности Общества являются: организация перевозок грузов автомобильным транспортом по регулярным и нерегулярным маршрутам; транспортно-экспедиционное обслуживание клиентов, включая разработку оптимальных логистических схем; организация интермодальных отправок с использованием собственных и привлеченных ресурсов; управление доставкой «последней мили» в цепях поставок; таможенное оформление и сопровождение грузов; оказание складских и стивидорных услуг в координации с другими подразделениями Группы. Практика проходила в должности оператора диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы. Индивидуальным заданием предусматривалось последовательное выполнение ряда взаимосвязанных видов работ, охватывающих ключевые аспекты деятельности диспетчерской службы транспортного предприятия.

1 Инструктаж по технике безопасности

1.1 Ознакомление с правилами безопасности ООО «ФИТ»

Прохождение производственной практики в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» началось с обязательного инструктажа по технике безопасности, проведенного в соответствии с требованиями Трудового кодекса Российской Федерации и внутренними локальными нормативными актами Общества. Инструктаж включал вводную и первичную части, охватывающие все ключевые аспекты обеспечения безопасности труда при выполнении должностных обязанностей оператора диспетчерской службы.

В рамках ознакомления с правилами безопасности были изучены следующие основные блоки. Первый блок – пожарная безопасность. Помещение диспетчерской службы оборудовано автоматической пожарной сигнализацией, датчиками дыма и системой речевого оповещения о пожаре. В доступных местах расположены первичные средства пожаротушения – порошковые огнетушители, инвентарные номера и места размещения которых зафиксированы в журнале учета. Изучены пути эвакуации, обозначенные световыми указателями, и утвержденный план эвакуации при возникновении чрезвычайной ситуации. Порядок действий при обнаружении возгорания включает:

- немедленное оповещение непосредственного руководителя и службы охраны;
- обесточивание электроприборов;
- эвакуацию из здания согласно утвержденной схеме;
- недопущение паники и категорический запрет на использование лифтов;
- при наличии возможности и отсутствии угрозы жизни – применение первичных средств пожаротушения до прибытия пожарного расчета.

Второй блок – электробезопасность. Поскольку работа оператора диспетчерской службы сопряжена с непрерывной эксплуатацией персональных компьютеров, серверного оборудования, средств связи и оргтехники, к соблюдению правил электробезопасности предъявляются повышенные требования. Запрещается:

- использовать электроприборы с видимыми повреждениями изоляции проводов и кабелей;
- самостоятельно вскрывать корпуса оргтехники и проводить любой ремонт;
- загромождать доступ к электрическим щитам, розеткам и распределительным коробкам;
- размещать на системных блоках и мониторах посторонние предметы, способные вызвать перегрев или короткое замыкание;
- эксплуатировать оборудование при появлении запаха гари, дыма или искрения.

Все электроприборы должны быть заземлены, а их подключение к сети осуществляется только через сертифицированные сетевые фильтры и источники бесперебойного питания. При обнаружении любой неисправности следует немедленно прекратить использование устройства, отключить его от сети и сообщить в технический отдел для вызова специалиста.

Третий блок – регламентация режима труда и отдыха диспетчерского персонала. Учитывая высокую нервно-эмоциональную нагрузку и сменный характер работы операторов диспетчерской службы, на предприятии внедрены нормативы, основанные на действующих санитарных правилах и нормах. Продолжительность рабочей смены не превышает установленных законодательством лимитов. Предусмотрены регламентированные перерывы для отдыха и питания продолжительностью, установленной правилами внутреннего трудового распорядка. Рабочее место оборудовано эргономичной мебелью, обеспечивающей правильное положение корпуса при длительной статической нагрузке, мониторы расположены на уровне глаз для минимизации нагрузки на шейный отдел позвоночника. С целью снижения зрительного утомления рекомендовано периодически выполнять упражнения для глаз и кратковременные физкультурные паузы.

Четвертый блок – требования к организации рабочего пространства. Проходы между рабочими местами должны оставаться свободными, личные вещи хранятся в специально отведенных шкафчиках, прием пищи осуществляется только в оборудованной комнате отдыха. Запрещается загромождать коридоры и эвакуационные выходы. Соблюдение чистоты и порядка на рабочем месте является обязанностью каждого сотрудника.

Прохождение инструктажа зафиксировано в журнале регистрации инструктажей по технике безопасности с проставлением подписей инструктируемого и лица, проводившего инструктаж. Полученные знания являются обязательным условием допуска к выполнению должностных обязанностей на территории предприятия и подлежат периодической проверке в соответствии с утвержденным графиком.

1.2 Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии

После прохождения инструктажа по технике безопасности было проведено общее ознакомление с процессом работы ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт». Данный этап практики позволил сформировать целостное представление о масштабах деятельности предприятия, его организационной структуре, основных и вспомогательных производственных процессах, а также о роли и месте производственно-диспетчерской службы в системе оперативного управления перевозками.

Организационная структура ООО «ФИТ» построена по линейно-функциональному принципу, адаптированному к специфике управления диверсифицированным транспортным

бизнесом. Высшим органом управления является общее собрание участников Общества. Стратегическое руководство осуществляет генеральный директор, которому непосредственно подчиняются директора по функциональным направлениям:

- коммерческий директор (отвечает за привлечение клиентов, договорную работу, тарифную политику);
- операционный директор (координирует перевозочный процесс, работу диспетчерской службы, взаимодействие с подрядчиками);
- финансовый директор (управляет финансовыми потоками, бюджетированием, учетом);
- технический директор (отвечает за состояние парка транспортных средств, организацию ТО и ремонта, материально-техническое снабжение);
- директор по административно-хозяйственной деятельности (управляет персоналом, охраной труда, хозяйственным обеспечением).

Производственно-диспетчерская служба входит в состав операционного блока и занимает центральное место в системе управления перевозками. Ее роль заключается в круглосуточной координации всех звеньев транспортного процесса: от приема заявки клиента до подтверждения доставки груза получателю. Служба обеспечивает непрерывное взаимодействие между коммерческим отделом (прием и обработка заказов), технической службой (готовность подвижного состава), складскими комплексами (погрузка и консолидация грузов), водительским составом и представителями заказчиков.

Внутренняя структура диспетчерской службы включает:

- группу линейных диспетчеров, за каждым из которых закреплены конкретные направления или категории маршрутов;
- старшего сменного диспетчера, координирующего работу линейных диспетчеров в течение смены и принимающего ключевые решения в нестандартных ситуациях;
- руководителя службы, ответственного за регламентацию процедур, разработку должностных инструкций, аналитическую отчетность и взаимодействие с другими подразделениями.

Производственный процесс ООО «ФИТ» представляет собой совокупность последовательных и параллельных операций, направленных на организацию и выполнение грузовых автомобильных перевозок. Данный процесс может быть описан в виде замкнутого цикла, включающего несколько этапов.

Первый этап – получение и обработка заявки от клиента или от смежного подразделения FESCO. В рамках данного этапа определяются параметры перевозки: объем и характер груза, географические пункты отправления и назначения, требуемые сроки доставки, особые

условия (температурный режим, класс опасности груза, необходимость страхования). Менеджер коммерческого отдела регистрирует заявку в информационной системе, проверяет корректность и полноту предоставленных данных, оценивает возможность выполнения заявки в запрашиваемые сроки.

Второй этап – планирование и назначение рейса. Оператор диспетчерской службы подбирает свободную единицу транспорта, соответствующую типу загрузки, проверяет доступность водителя с учетом режима труда и отдыха, формирует проект рейса с указанием плановых дат и времени подачи транспортного средства. При использовании собственного подвижного состава система инициирует создание электронного путевого листа. В случае привлечения транспорта стороннего перевозчика формируется заказ-наряд.

Третий этап – физическая подача транспортного средства под погрузку. Диспетчер контролирует своевременность прибытия автомобиля на склад или терминал, соблюдение норм времени на погрузочно-разгрузочные работы, правильность размещения и крепления груза. При необходимости координируется взаимодействие водителя с представителями склада и грузоотправителя.

Четвертый этап – выполнение рейса. На протяжении всего маршрута оператор диспетчерской службы в режиме реального времени отслеживает местонахождение транспортного средства с помощью спутниковых навигационных систем, контролирует соблюдение графика движения, скоростного режима, а также оговоренных точек промежуточных остановок. При возникновении отклонений (простои, поломки, изменение дорожной обстановки) диспетчер принимает оперативные меры для минимизации задержек.

Пятый этап – сдача груза получателю и закрытие рейса. Водитель передает груз и сопроводительные документы получателю. Представитель грузополучателя сверяет номенклатуру и количество, проставляет в транспортной накладной отметку о приеме груза. Заверенная транспортная накладная возвращается в диспетчерскую службу. Диспетчер вносит информацию о выполнении доставки в систему, сверяет данные о пробеге и остатках топлива, закрывает рейс. Система автоматически формирует акт выполненных работ и пакет закрывающих документов для клиента.

В ходе общего ознакомления также были изучены основные технико-эксплуатационные показатели работы предприятия: структура парка транспортных средств (тягачи, бортовые автомобили, рефрижераторы, самосвалы), география перевозок (преимущественно регионы Дальнего Востока, Сибири и Урала с выходом на центральную часть России), объемы перевозок в годовом исчислении, ключевые клиенты и номенклатура перевозимых грузов. Полученные сведения сформировали необходимый контекст для дальнейшего углубленного изучения отдельных аспектов деятельности диспетчерской службы.

2 Выполнение работ по должности служащего производственно-диспетчерской службы

2.1 Изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления

В процессе выполнения обязанностей оператора диспетчерской службы было проведено детальное изучение системы учета операций, осуществляемых в рамках перевозочного процесса, и порядка их документационного оформления. Учет операций в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» базируется на комплексном применении корпоративной транспортной системы управления (TMS-платформы), интегрированной с модулями спутникового мониторинга, бухгалтерского учета и электронного документооборота.

Все операции, выполняемые в процессе организации и осуществления перевозки, подлежат обязательной регистрации в информационной системе с присвоением уникального идентификатора и фиксацией временных меток. К основным учитываемым операциям относятся:

- прием и регистрация заявки клиента;
 - выпуск транспортного средства на линию с оформлением путевой документации;
 - подача транспортного средства под погрузку;
 - отправление в рейс;
 - прохождение контрольных точек маршрута;
 - заправка топливом на маршруте;
 - прибытие в пункт назначения;
 - сдача груза получателю;
 - возвращение транспортного средства в гараж;
 - закрытие рейса и формирование отчетной документации.
- Учет каждой операции осуществляется в разрезе следующих обязательных реквизитов:
- ответственный исполнитель (водитель, диспетчер, механик);
 - номер рейса и номер заявки клиента;

Порядок документационного оформления операций строго регламентирован внутренними стандартами предприятия и нормативными правовыми актами, регулирующими деятельность автомобильного транспорта. Документальное оформление производится последовательно, по мере совершения операций, что обеспечивает сквозную прослеживаемость груза и транспортного средства на всех этапах перевозочного цикла. Принципиальной особенностью учетной системы является ее событийная ориентация: каждое изменение статуса заявки или рейса автоматически инициирует формирование соответствующего документа или записи в журнале учета.

Особое внимание в ходе изучения было уделено порядку учета операций с участием привлеченного транспорта. В таких случаях в системе создается отдельный контур учета, включающий: регистрацию договора с транспортной компанией-подрядчиком; формирование заказа-наряда; контроль выполнения рейса силами подрядчика (с использованием данных спутникового мониторинга, если транспортное средство подрядчика подключено к системе); оформление акта выполненных работ и реестра на оплату услуг.

Изучение системы учета показало, что применяемые на предприятии процедуры обеспечивают высокую степень прозрачности операционной деятельности, позволяют оперативно выявлять отклонения от плановых параметров и формировать достоверную базу для расчета ключевых показателей эффективности перевозочного процесса.

2.2 Анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии: виды документов, порядок оформления

Документационное обеспечение перевозок в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» представляет собой многоуровневую систему, охватывающую все стадии перевозочного процесса – от приема заявки до формирования закрывающих финансовых документов. В ходе практики был проведен анализ данной системы, по результатам которого весь массив применяемых документов классифицирован по функциональному признаку на пять основных групп.

Первую группу составляют распорядительные документы, служащие основанием для инициирования перевозки. Ключевым документом данной группы является заявка клиента на перевозку груза, оформляемая в корпоративной информационной системе. Заявка в обязательном порядке содержит:

- идентификационные данные заказчика (наименование юридического лица или индивидуального предпринимателя, ИНН, контактная информация);
- детальное описание груза (наименование, вес нетто и брутто, объем, количество грузовых мест, вид упаковки, класс опасности при наличии такового);
- адреса пунктов погрузки и выгрузки с указанием контактных данных ответственных лиц;
- планируемые дату и время подачи транспортного средства под погрузку;
- требуемый температурный режим (для скоропортящихся грузов);
- особые условия перевозки (негабарит, необходимость сопровождения, страхование).

На основании совокупности заявок формируется сменно-суточный план работы диспетчерской службы. К распорядительным документам также относятся внутренние наряд-заказы от смежных подразделений FESCO.

Вторую группу образуют документы, обеспечивающие допуск транспортного средства

и водителя к выполнению рейса. Центральное место здесь занимает путевой лист, форма которого соответствует требованиям приказа Минтранса России. В ООО «ФИТ» путевой лист ведется преимущественно в электронном виде с возможностью вывода на печать. В путевом листе фиксируются:

- сведения о транспортном средстве (государственный регистрационный номер, марка, модель, гаражный номер);
- сведения о водителе (фамилия, имя, отчество, номер водительского удостоверения) с обязательной отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра;
- данные о технической исправности автомобиля, зафиксированные механиком контрольно-технического пункта;
- показания одометра при выезде из гаража и при возвращении;
- маршрут следования;
- расход горюче-смазочных материалов по норме и фактически;
- дата и время выезда и возвращения.

К этой же группе примыкают документы о допуске водителя: удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, полис обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика, свидетельство о прохождении инструктажа по безопасности дорожного движения.

Третью группу формирует товаросопроводительная документация, основу которой составляет транспортная накладная. Данный документ является главным первичным перевозочным документом, подтверждающим факт заключения договора перевозки груза. Транспортная накладная содержит три раздела: товарный (заполняется грузоотправителем), транспортный (заполняется перевозчиком) и раздел отметок о приеме груза. Для отдельных видов грузов применяются дополнительные бланки: товарно-транспортная накладная, ветеринарные свидетельства, фитосанитарные сертификаты, паспорта качества продукции, декларации соответствия. При организации интермодальных отправок используются коносаменты, железнодорожные накладные и документы учета контейнерного парка.

Четвертую группу составляет финансово-учетная документация: счета-фактуры, акты выполненных работ (оказанных услуг), счета на оплату, реестры выполненных перевозок, акты сверки взаиморасчетов. Данные документы формируются на основании закрытых рейсов и служат основанием для финансовых расчетов с клиентами и подрядчиками.

Пятую группу образует договорная документация: долгосрочные и рамочные договоры на транспортно-экспедиционное обслуживание, договоры перевозки, договоры фрахтования, соглашения об электронном документообороте, дополнительные соглашения.

Порядок оформления документов на предприятии строго регламентирован.

Документооборот организован по смешанному принципу: часть документов ведется исключительно в электронном виде с применением электронной подписи (путевые листы, заявки, акты выполненных работ), часть – на бумажных носителях с последующей оцифровкой и прикреплением сканированных копий к карточке рейса в TMS (транспортные накладные с отметками грузополучателя, доверенности, акты общей формы). Такой подход обеспечивает оперативность обработки информации и одновременно сохраняет юридическую значимость документов, требующих собственноручных подписей и печатей.

Анализ документационного обеспечения позволил сделать вывод о высоком уровне организации документооборота на предприятии. Применяемая система обеспечивает сквозную прослеживаемость каждой перевозки, минимизирует риски утраты документов, сокращает время на обработку и поиск информации, а также создает надежную основу для разрешения возможных спорных ситуаций с клиентами и контролирующими органами.

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

В ходе практической деятельности был изучен порядок действий диспетчерской службы в ситуациях, когда для фиксации определенной производственной операции отсутствует унифицированная форма первичного документа, утвержденная действующими нормативными правовыми актами или альбомами типовых межведомственных форм. Действующее законодательство, в частности Федеральный закон «О бухгалтерском учете», допускает применение форм первичных учетных документов, разработанных хозяйствующим субъектом самостоятельно, при условии соблюдения установленных требований к составу обязательных реквизитов.

В ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» потребность в разработке нетиповых форм документов возникает, как правило, в следующих случаях:

- появление новых видов услуг или операций, не охваченных действующими альбомами унифицированных форм;
- необходимость детальной фиксации обстоятельств технологических операций для целей внутреннего контроля и последующего анализа;
- требования конкретных клиентов по документированию отдельных этапов перевозки, выходящих за рамки стандартного документооборота.

В период практики была проанализирована конкретная производственная ситуация, при которой осуществляется перетарка груза из одного транспортного средства в другое на промежуточном транзитном складе. Данная операция производится силами перевозчика без участия представителей грузоотправителя или грузополучателя. Типовая транспортная накладная

фиксирует отношения «грузоотправитель – перевозчик – грузополучатель», однако не предусматривает формата для описания внутренней технологической операции перетарки. Вместе с тем отсутствие документальной фиксации факта и результатов перетарки создает риски для перевозчика, связанные с возможными претензиями по недостатке или порче груза, возникшими именно на этапе перегрузочных работ.

По итогам анализа ситуации был разработан проект формы «Акт перетарки груза на промежуточном складе», соответствующий требованиям статьи 9 Федерального закона «О бухгалтерском учете» в части обязательных реквизитов. Разработанный документ включает следующие реквизиты:

- наименование документа – «Акт перетарки груза на промежуточном складе»;
- дата и время составления акта;
- наименование организации, составившей документ (ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт»);
- содержание хозяйственной операции – перетарка груза с указанием причины;
- ссылка на основную транспортную накладную, в рамках которой осуществляется перетарка (номер и дата);
- наименование и адрес склада, на территории которого производятся операции;
- описание перегружаемого груза: наименование, количество грузовых мест до и после перетарки, вид упаковки;
- сведения о транспортных средствах: исходного (с которого производится выгрузка) и принимающего (в которое осуществляется погрузка), с указанием государственных регистрационных номеров и фамилий водителей;
- состояние груза и упаковки, обнаруженное в процессе перетарки (с обязательной фиксацией видимых повреждений, излишков или недостатков относительно данных транспортной накладной);
- должности и фамилии лиц, участвовавших в перетарке (водители обоих транспортных средств, представитель склада);
- подписи указанных лиц с расшифровкой.

Документ предложено оформлять в трех экземплярах: по одному для каждого водителя и один для передачи в диспетчерскую службу для приобщения к транспортной накладной и последующего сканирования в электронный архив. Наличие такого акта позволяет перевозчику обеспечить сквозную прослеживаемость состояния груза на всем пути следования, зафиксировать зону ответственности каждого участника логистической цепочки и сформировать документальную базу для урегулирования возможных разногласий.

Разработка формы первичного документа для нетиповой операции

продemonстрировала важность аналитического подхода к документированию производственных процессов. Каждая вновь вводимая форма должна не только удовлетворять формальным требованиям законодательства, но и органично вписываться в существующую систему документооборота, не создавая избыточной административной нагрузки на персонал.

2.4 Анализ организации производственного потока на предприятии: мелко- и крупносерийные перевозки, регулярные и нерегулярные рейсы, маятниковые и кольцевые маршруты

Производственный поток ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» формируется под влиянием структуры клиентского портфеля, географии интермодальных сервисов Группы FESCO и сезонных колебаний спроса на перевозки. В ходе практики был проведен анализ организации производственного потока по трем классификационным признакам: серийность перевозок, регулярность рейсов и вид маршрута.

По серийности отправок производственный поток включает как крупносерийные, так и мелкосерийные перевозки. Крупносерийные перевозки характеризуются массовым однотипным перемещением стандартизированных грузов. Примером служит ежедневный вывоз контейнеров с морского терминала Владивостока фиксированными колоннами автопоездов в адрес тыловых складов и распределительных центров. При крупносерийных перевозках ключевое значение приобретает ритмичность подачи транспорта, четкое соблюдение временных интервалов и минимизация порожнего пробега за счет организации обратной загрузки. Диспетчерское управление такими потоками ориентировано на поддержание стабильного графика и оперативное перераспределение ресурсов при возникновении сбоев.

Мелкосерийные (сборные) перевозки предполагают консолидацию в одном транспортном средстве грузов различных отправителей, следующих в адрес разных получателей. Данный вид перевозок требует сложной логистики подгруппировки, сортировки и перетарки на кросс-докинговых складах. Диспетчерское управление сборными перевозками характеризуется повышенной сложностью планирования, необходимостью учета множества временных окон погрузки и выгрузки, а также более высокими требованиями к квалификации персонала.

По типу рейсов производственный поток делится на регулярные и нерегулярные перевозки. Регулярные рейсы выполняются по заранее утвержденному расписанию и в фиксированные дни недели. К данной категории относятся, в частности, еженедельные маршруты доставки товаров народного потребления в торговые сети Дальневосточного федерального округа, вывоз контейнеров с терминалов по определенным дням недели, магистральные перевозки между узловыми терминалами Группы. Регулярные рейсы формируют каркас производственной программы предприятия и позволяют обеспечить стабильную загрузку собственного и законтрактованного подвижного состава. Преимуществами регулярных рейсов являются

возможность долгосрочного планирования ресурсов, предсказуемость затрат и высокая степень автоматизации диспетчерских функций.

Нерегулярные рейсы носят разовый или проектный характер. Они инициируются под конкретную потребность клиента и требуют гибкого выделения ресурсов. Доля нерегулярных рейсов может существенно возрасти в пиковые сезоны (предновогодний период, сезон сельскохозяйственных перевозок) или при реализации крупных строительных и инфраструктурных проектов. Управление нерегулярными рейсами требует от диспетчерского персонала быстрой оценки возможности выполнения заявки, оперативного поиска свободного транспорта и координации с технической службой.

По виду маршрутов в деятельности предприятия выделены два основных типа: маятниковые и кольцевые. Маятниковые маршруты характерны для перевозок между терминалами FESCO и крупными распределительными центрами клиентов, а также для челночных рейсов между портовыми и тыловыми складами. Особенностью маятниковых маршрутов является линейная структура: транспортное средство движется из пункта А в пункт Б, разгружается и возвращается в начальную точку (как правило, с обратной загрузкой). Такие маршруты обеспечивают высокую загрузку на километр пробега, но требуют тщательной синхронизации расписаний для минимизации непроизводительных простоев.

Кольцевые маршруты применяются при развозе сборных грузов по нескольким получателям или при консолидации мелкопартионных отправок с нескольких складов в один хаб. Кольцевая схема предполагает последовательный объезд ряда пунктов с постепенной выгрузкой или дозагрузкой. Данный тип маршрута сложнее в планировании, однако значительно эффективнее при работе с грузами небольшого объема на разветвленных региональных сетях. Оптимизация кольцевых маршрутов осуществляется с применением специализированных алгоритмов маршрутизации, встроенных в TMS-платформу.

Комбинация перечисленных видов потоков формирует высокую вариативность производственной программы ООО «ФИТ» и обуславливает необходимость гибкой системы планирования и оперативного управления ресурсами. Проведенный анализ показал, что предприятие успешно сочетает различные типы перевозок, адаптируя производственный поток под текущую структуру спроса и обеспечивая эффективное использование имеющегося парка транспортных средств.

2.5 Наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок

Качество транспортной услуги в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» рассматривается как многокомпонентный показатель, интегрирующий несколько ключевых

параметров:

- соблюдение согласованных сроков доставки;
- обеспечение сохранности груза (отсутствие повреждений, недостач, порчи);
- выполнение специальных условий перевозки (температурный режим, влажностный режим);
- полнота и своевременность оформления сопроводительной документации;
- оперативность информирования клиента о статусе перевозки.

В период практики было проведено наблюдение за процедурами контроля выполнения требований к качеству и выполнен анализ применяемых методов.

Контроль соблюдения сроков доставки осуществляется на основании сопоставления плановых и фактических дат-времени прибытия транспортного средства в пункт выгрузки. Показатель своевременности рассчитывается как отношение количества рейсов, выполненных без нарушения нормативного временного окна, к общему количеству завершенных рейсов за отчетный период. В наблюдаемый период практики уровень своевременности по направлению регулярных маятниковых перевозок между ключевыми терминалами находился на стабильно высоком уровне. Основными причинами единичных опозданий выступали факторы внешней среды:

- неблагоприятные метеоусловия, приведшие к временному перекрытию участков автомобильных дорог;
- резкое сужение пропускной способности на пограничных переходах и в пунктах весового контроля;
- непрогнозируемые задержки при погрузке на стороне клиента (неготовность груза, очередь на складе).

Каждый случай опоздания разбирается диспетчерской службой с составлением аналитической записки. Информация о систематических задержках со стороны определенных грузоотправителей направляется в коммерческий отдел для переговоров по корректировке нормативов времени погрузки либо пересмотра условий договора.

Контроль сохранности груза обеспечивается комплексом мер, охватывающих все стадии перевозочного цикла:

- на этапе погрузки – визуальный осмотр груза и упаковки водителем, фотофиксация состояния принимаемого к перевозке груза через мобильное приложение;
- на этапе транспортировки – контроль скоростного режима, недопущение резких ускорений и торможений (отслеживается через систему спутникового мониторинга), контроль соблюдения схемы размещения и крепления груза;
- на этапе выгрузки – сверка фактического количества грузовых мест и состояния

упаковки с данными транспортной накладной.

При выявлении расхождений (повреждение, недостача, излишек) непосредственно на месте выгрузки составляется акт общей формы, подписываемый водителем и представителем грузополучателя. Служба качества ООО «ФИТ» ведет реестр таких инцидентов и проводит анализ их причин. Статистика показывает, что подавляющее большинство расхождений по количеству мест связано с ошибками складского учета отправителя, в то время как повреждения тары возникают главным образом при многократных перетарках на кросс-докинговых складах.

Особое место в системе контроля качества занимает мониторинг температурного режима при перевозке продовольственных и фармацевтических грузов, требующих соблюдения «холодовой цепи». Система спутникового мониторинга в режиме реального времени считывает данные с датчиков температуры, установленных в рефрижераторном отсеке. Диспетчер имеет возможность видеть график температуры на протяжении всего рейса. Нарушением считается выход температуры за пределы установленного заказчиком диапазона продолжительностью более допустимого интервала. Регламент действий диспетчера при таком событии предусматривает:

- незамедлительную связь с водителем для выяснения причины отклонения (неисправность холодильной установки, неплотно закрытые двери, продолжительная стоянка с выключенным двигателем);
- выдачу инструкций по устранению причины;
- если восстановление режима невозможно в течение нормативного времени – инициацию перегрузки в резервный рефрижератор;
- документирование инцидента и информирование клиента.

По итогам выполненного рейса формируется отчет о температурном профиле, который прикладывается к акту выполненных работ и передается клиенту в качестве подтверждения соблюдения условий транспортировки.

Система контроля качества в ООО «ФИТ» оценивается как комплексная и многоуровневая, охватывающая все критические параметры перевозки и обеспечивающая возможность оперативного вмешательства при возникновении отклонений.

2.6 Ознакомление с процессом контроля производственного процесса и программным обеспечением для отслеживания движения транспорта, соблюдения графика и выполнения заданий водителями

В рамках выполнения индивидуального задания было проведено детальное ознакомление с процессом контроля производственного процесса и программным обеспечением, используемым в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» для мониторинга транспортных средств, контроля соблюдения графика движения и выполнения заданий водителями.

Процесс контроля производственного процесса в реальном времени является центральной функцией диспетчерской службы. Контроль базируется на сочетании технических средств спутникового мониторинга и регламентных процедур оперативного учета. Техническую основу системы контроля составляет двухконтурная архитектура программного обеспечения.

Первый контур – система спутникового мониторинга транспорта на базе технологий ГЛОНАСС и GPS. Данная система представляет собой программный комплекс, агрегирующий телеметрические данные с бортовых навигационных терминалов, установленных на всех единицах подвижного состава. Функциональные возможности системы спутникового мониторинга включают:

- отображение текущего местоположения всех транспортных средств на интерактивной карте в режиме реального времени;
- построение треков пройденного маршрута за любой заданный период;
- контроль скорости движения, направления, уровня топлива в баке;
- контроль температуры в рефрижераторном отсеке (для специализированного подвижного состава);
- контроль состояния зажигания и работы двигателя;
- формирование автоматических оповещений о нарушениях: превышение скорости, отклонение от заданного маршрута, вход или выход из геозоны, несанкционированный слив топлива, длительная стоянка с работающим двигателем;
- формирование отчетов по пробегу, моточасам, расходу топлива, соблюдению расписания.

При возникновении красного статуса система генерирует всплывающее уведомление и звуковой сигнал, требующие немедленной реакции диспетчера.

Второй контур – транспортная система управления (TMS-платформа), представляющая собой централизованную цифровую платформу для автоматизации бизнес-процессов перевозок. Данная платформа интегрирована с модулем спутникового мониторинга и охватывает весь цикл выполнения заказа. В части контрольных функций TMS – платформа обеспечивает:

- регистрацию и отслеживание статуса заявок;
- планирование рейсов с назначением транспортных средств и водителей;
- формирование электронных путевых листов;
- контроль прохождения контрольных точек маршрута;
- учет рабочего времени водителей;
- автоматизированный документооборот;
- формирование аналитической отчетности.

Контроль соблюдения графика движения осуществляется автоматически путем

сопоставления плановых и фактических значений времени прохождения контрольных точек. Для каждого рейса в TMS задан набор контрольных точек с плановым временем прибытия и допустимым коридором отклонений. Если транспортное средство по расчетному времени движения не укладывается в допустимый интервал, система регистрирует событие «Опоздание» и запрашивает у диспетчера комментарий с указанием причины. Диспетчер оперативно связывается с водителем для выяснения обстоятельств (затор, дорожные работы, техническая остановка, отклонение по маршруту) и вносит соответствующую отметку в систему.

Контроль выполнения заданий водителями включает проверку не только маршрутно-временных параметров, но и выполнения сопутствующих операций, зафиксированных в путевом задании:

- прохождение весового контроля в установленных пунктах;
- заправка на определенных АЗС в рамках использования топливной карты;
- передача документов в контрольных точках;
- загрузка фотоотчетов о состоянии груза.

Подтверждением выполнения сопутствующих операций служат либо автоматические события от датчиков и считывателей, либо фотоматериалы, загружаемые водителем через мобильное приложение, интегрированное с TMS-платформой. Внедрение мобильных приложений позволило существенно повысить полноту и оперативность поступления контрольной информации, сократить время на телефонные переговоры и минимизировать случаи невыполнения водителями обязательных процедур.

По итогам смены система автоматически формирует сводку по всем выполненным и находящимся в процессе выполнения рейсам, в которой отражается процент соблюдения плановых параметров. Данная сводка используется для оценки работы водителей и диспетчерского персонала, а также для выявления системных проблем в организации перевозочного процесса.

Ознакомление с программным обеспечением показало высокий уровень цифровизации контрольных функций в ООО «ФИТ», позволяющий минимизировать влияние человеческого фактора, повысить оперативность обнаружения отклонений и создать достоверную информационную базу для принятия управленческих решений.

2.7 Изучение подходов к распределению рабочей силы, сырья и транспорта

В период практики было проведено изучение принятых в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» подходов к распределению трех ключевых видов ресурсов: рабочей силы, материальных ресурсов (сырья) и транспортных средств.

Распределение рабочей силы осуществляется дифференцированно по категориям персонала. Для водительского состава базовым принципом является закрепление водителей за конкретными транспортными средствами и направлениями перевозок. За каждым автомобилем, как правило, закрепляется два водителя, что позволяет организовать работу в две смены либо обеспечить выполнение дальнемагистральных рейсов без нарушения режима труда и отдыха водителей, регламентированного законодательством и контролируемого посредством тахографов. При формировании сменных заданий диспетчерская служба руководствуется следующими критериями:

- график сменности водителей, утвержденный на месяц;
- данные об остатке неизрасходованных часов управления по тахографу за учетный период;
- квалификационные допуски (наличие свидетельства ДОПОГ для перевозки опасных грузов, опыт работы с рефрижераторными установками, стаж безаварийного вождения);
- знание специфики конкретных маршрутов и особенностей взаимодействия с определенными грузоотправителями и грузополучателями.

В периоды пиковой нагрузки практикуется перераспределение водителей между маршрутами с оформлением соответствующих распоряжений и обязательным контролем соблюдения режима труда и отдыха. Для ремонтного персонала распределение организуется на основе сменно-суточных заданий, формируемых главным механиком исходя из графика плановых технических обслуживаний и текущих заявочных ремонтов. Ремонтная зона функционирует круглосуточно в несколько смен, что обеспечивает возможность выполнения ремонтных воздействий в ночное межрейсовое время и минимизирует простои техники в дневные часы. Диспетчерский персонал распределяется по сменам таким образом, чтобы в каждой смене присутствовали сотрудники с различным уровнем квалификации и опыта, что обеспечивает взаимозаменяемость и непрерывность накопления профессиональных знаний.

Распределение сырья и материальных ресурсов охватывает прежде всего горюче-смазочные материалы и запасные части. Обеспечение топливом организовано с использованием системы топливных карт, привязанных к конкретным транспортным средствам. Заправка осуществляется на контрактных АЗС, перечень которых определен договорами с топливными компаниями. Лимиты по топливным картам устанавливаются ежемесячно исходя из планового пробега и утвержденных норм расхода. Оперативная корректировка лимитов возможна при изменении производственного задания. Запасные части и эксплуатационные материалы распределяются через склад материально-технического снабжения. Номенклатура склада разделяется на планово заменяемые позиции (фильтры, ремни, тормозные колодки, масла и технические жидкости, необходимые для проведения плановых ТО) и позиции аварийного запаса (узлы и

агрегаты, подверженные внезапным отказам). Система управления складом интегрирована с модулем технического обслуживания, что позволяет автоматически резервировать необходимые запчасти под утвержденный график ТО и своевременно формировать заявки на пополнение складских запасов. Контроль за движением материальных ресурсов ведется по партионному принципу, исключающему несанкционированное использование или списание.

Распределение транспортных средств осуществляется диспетчерской службой в рамках сменно-суточного планирования. Основными критериями при назначении транспортного средства на рейс являются:

- соответствие типа транспортного средства характеру груза (бортовой автомобиль, рефрижератор, самосвал, тягач с полуприцепом);
- грузоподъемность и объем кузова;
- техническая готовность автомобиля (подтвержденная механиком КТП);
- местонахождение автомобиля на момент планирования (минимизация порожнего пробега до пункта погрузки);
- сроки очередного планового технического обслуживания (автомобиль, у которого приближается срок ТО, не назначается на дальний рейс);
- экономическая эффективность использования конкретной единицы на данном маршруте.

При дефиците собственного подвижного состава диспетчерская служба инициирует привлечение транспорта сторонних перевозчиков через заранее заключенные рамочные договоры. Выбор подрядчика осуществляется по критериям стоимости, технического состояния предлагаемого транспорта и репутации перевозчика.

Изучение подходов к распределению ресурсов показало, что в ООО «ФИТ» применяется сбалансированная система, направленная на обеспечение максимальной загрузки собственного парка, минимизацию порожних пробегов и непроизводительных простоев, экономное расходование материальных ресурсов и соблюдение нормативных требований к условиям труда персонала.

2.8 Ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта: порядок выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО

В ходе прохождения практики было проведено ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта, принятыми в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт». Изучение охватило три ключевых аспекта: порядок выпуска транспортных средств на линию, систему нормирования расхода топлива и организацию технического обслуживания.

Порядок выпуска транспортных средств на линию представляет собой многоступенчатую контрольную процедуру, интегрированную с корпоративной информационной системой. Процесс начинается с формирования диспетчерской службой сменно-суточного плана выхода техники, содержащего перечень транспортных средств, назначенных на рейсы в конкретную смену, с указанием планового времени выезда. Заблаговременно до назначенного времени водитель прибывает на контрольно-технический пункт, где механик по выпуску проводит обязательный предрейсовый технический осмотр автомобиля в соответствии с утвержденным перечнем проверяемых элементов: состояние тормозной системы; состояние рулевого управления; исправность внешних световых приборов; состояние стеклоочистителей и стеклоомывателей; давление в шинах и состояние колес (отсутствие внешних повреждений, износ протектора в пределах нормы); отсутствие подтеканий технических жидкостей (моторное масло, трансмиссионная жидкость, охлаждающая жидкость, тормозная жидкость); работоспособность контрольных приборов на панели; состояние сцепного устройства (для седельных тягачей); наличие и исправность тахографа; комплектность медицинской аптечки, знака аварийной остановки, огнетушителя; общее состояние кабины, зеркал заднего вида, ремней безопасности.

Результаты осмотра заносятся механиком в электронный чек-лист, на основании которого информационная система либо подтверждает техническую готовность автомобиля к рейсу, либо блокирует выпуск до устранения выявленных неисправностей. В последнем случае система автоматически направляет уведомление в ремонтную зону для организации необходимых работ. Параллельно с техническим осмотром водитель проходит предрейсовый медицинский осмотр (измерение артериального давления, температуры тела, проверка на отсутствие признаков алкогольного или иного опьянения). Результаты медицинского осмотра также фиксируются в информационной системе. Только при наличии двух положительных записей – техническая исправность и допуск медицинского работника – система генерирует разрешение на выпуск, и диспетчер санкционирует выезд транспортного средства с территории предприятия.

Система нормирования расхода топлива в ООО «ФИТ» базируется на Методических рекомендациях «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», введенных в действие распоряжением Минтранса России, с обязательной адаптацией к реальным условиям эксплуатации каждой конкретной модели транспортного средства. Для каждой марки и модели автомобиля в информационной системе утверждена базовая линейная норма расхода топлива на 100 километров пробега. К базовой норме применяются поправочные коэффициенты, учитывающие:

– сезон года (зимняя надбавка, величина которой дифференцирована по климатическим

зонам);

- рельеф местности на маршруте (работа в горной местности, на затяжных подъемах);
- характер перевозимого груза и частота технологических остановок;
- работу дополнительного оборудования (рефрижераторная установка, автономный отопитель кабины);
- общий пробег и возраст транспортного средства (для автомобилей с большим сроком эксплуатации допускается применение повышающего коэффициента).

Фактический расход топлива контролируется автоматически благодаря интеграции датчиков уровня топлива, установленных в баках автомобилей, с системой спутникового мониторинга. Терминал фиксирует все операции заправки и возможные сливы. Диспетчер имеет возможность видеть график изменения уровня топлива в привязке ко времени и координатам транспортного средства. По завершении рейса система сопоставляет нормативный расход, рассчитанный исходя из фактического пробега, выполненной транспортной работы и применимых поправочных коэффициентов, с фактическим расходом. Существенные отклонения анализируются комиссионное с участием механика и представителя службы безопасности.

Графики технического обслуживания и ремонтов строятся по планово-предупредительному принципу. Периодичность выполнения каждого вида обслуживания установлена в соответствии с нормативами заводов-изготовителей техники и скорректирована с учетом реальных условий эксплуатации. Различают следующие виды технических воздействий:

- ежедневное обслуживание, выполняемое в межсменное время и включающее контрольно-осмотровые работы, заправку эксплуатационными жидкостями, уборку и мойку;
- первое техническое обслуживание, проводимое через определенный нормативный пробег и включающее замену масла и фильтров, проверку и регулировку основных узлов и агрегатов;
- сезонное обслуживание, проводимое два раза в год при переходе к осенне-зимнему и весенне-летнему периодам эксплуатации;

Информационная система автоматически отслеживает пробег каждой единицы подвижного состава и за несколько дней до наступления срока планового ТО выдает предупреждение в службу главного механика. Учет всех видов ТО и ремонтов ведется в электронной сервисной книжке автомобиля, где фиксируются дата, вид воздействия, перечень выполненных работ, использованные запасные части и материалы, фамилия ответственного исполнителя. Применяемая система эксплуатации технических средств обеспечивает поддержание коэффициента технической готовности парка на целевом уровне, минимизацию внеплановых простоев и соблюдение требований безопасности дорожного движения.

2.9 Анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте: графики выпуска, расписание движения, планирование ТО и ремонтов

В рамках выполнения программы практики был проведен анализ системы оперативно-календарного планирования, применяемой в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт». Данная система выполняет интегрирующую функцию, увязывая коммерческие обязательства перед клиентами с производственными возможностями предприятия.

Система оперативно – календарного планирования имеет выраженную трехуровневую иерархию: долгосрочное, среднесрочное и оперативное (сменно-суточное) планирование.

Долгосрочное планирование осуществляется на горизонте квартал и месяц. На данном уровне формируются предварительные объемные показатели перевозок на основании данных коммерческого блока о законтрактованных объемах, прогнозов сезонных колебаний спроса и статистики прошлых периодов. Одновременно осуществляется планирование капитальных ремонтов и длительных технических воздействий, требующих вывода транспортных средств из эксплуатации на продолжительный срок. При планировании капитальных ремонтов учитывается прогнозируемое сезонное снижение спроса на перевозки, с тем чтобы минимизировать потери производственной мощности.

Среднесрочное планирование реализуется на горизонте неделя – декада. На этом уровне объемные показатели долгосрочного плана трансформируются в предварительные графики выпуска транспортных средств по направлениям и дням недели. Уточняются сроки выполнения текущих ремонтов, не требующих длительного вывода техники из эксплуатации. Производится предварительное закрепление водителей за рейсами с учетом графика их сменности и накопленного остатка часов управления. Среднесрочный план служит основой для оперативного планирования и позволяет заблаговременно выявить потенциальные периоды дефицита или избытка провозных возможностей.

Ключевое значение для текущей деятельности диспетчерской службы имеет сменно-суточное оперативное планирование. Процесс формирования сменно-суточного плана включает несколько последовательных этапов. На первом этапе производится анализ пула активных заявок и выделение из их числа тех, подача транспорта по которым запланирована на предстоящую смену. Заявки группируются по направлениям, типам транспортных средств и временным окнам погрузки. На втором этапе осуществляется назначение конкретных транспортных средств на заявки. Диспетчер-планировщик в графическом интерфейсе TMS-платформы перетаскивает заявки на доступные единицы подвижного состава, учитывая:

- соответствие типа и грузоподъемности автомобиля параметрам заявки;
- занятость транспортного средства в предыдущей и последующей сменах;

- местонахождение автомобиля для минимизации порожнего пробега;
- сроки приближающегося технического обслуживания;
- доступность водителя, закрепленного за данным автомобилем.

Третий этап – формирование расписания движения. Для регулярных рейсов расписание жестко задано контрольными точками с фиксированным временем прибытия. Для разовых рейсов система автоматически рассчитывает плановое время прибытия в узловые точки маршрута на основе нормативных скоростей движения, расстояний и прогнозируемой дорожной обстановки. Четвертый этап – проверка графика технического обслуживания. Если по текущему пробегу автомобиля приближается срок очередного ТО, система блокирует его назначение на дальний рейс и предлагает альтернативные варианты использования (короткие плечи, внутригородские перевозки) либо вывод в резерв с постановкой в график ремонтной зоны.

Сформированный сменно-суточный план утверждается старшим диспетчером и становится обязательным к исполнению заданием для всех служб предприятия. В ходе смены допускается корректировка плана при возникновении непредвиденных обстоятельств (внезапная поломка, неготовность груза у клиента, дорожно-транспортное происшествие на маршруте). Все изменения регистрируются в системе с обязательным указанием причины и ответственного лица, что формирует массив данных для последующего анализа дисциплины планирования и выявления системных проблем.

Планирование технического обслуживания и ремонтов интегрировано в общую систему оперативно-календарного планирования. График ТО формируется службой главного механика на месяц вперед с разбивкой по неделям и дням. При составлении графика учитываются:

- нормативная периодичность ТО для каждой единицы подвижного состава;
- текущий пробег и прогнозируемый пробег на планируемый период;
- загрузка ремонтной зоны и доступность необходимых запасных частей;
- производственная программа перевозок (по возможности ТО назначается на периоды относительного снижения спроса).

Диспетчерская служба в ежедневном режиме получает от TMS-платформы информацию о приближающихся сроках ТО и учитывает эту информацию при назначении транспортных средств на рейсы. При возникновении потребности в неплановом текущем ремонте заявка подается в ремонтную зону через информационную систему. Время восстановления технической готовности прогнозируется механиком и учитывается диспетчером при корректировке сменно-суточного плана.

Анализ системы оперативно-календарного планирования показал ее высокую эффективность, достигаемую за счет глубокой интеграции с информационными системами

предприятия, четкого распределения ответственности между подразделениями и наличия отработанных процедур действий в нештатных ситуациях.

2.10 Анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ

Завершающей стадией перевозочного цикла и одновременно заключительным объектом изучения в рамках практики стали процедуры передачи готовой продукции (доставленного груза) получателю и сдачи выполненных работ перевозчиком. Данный этап имеет принципиальное значение, поскольку именно на нем фиксируется факт надлежащего исполнения обязательств и формируется основание для финансовых расчетов.

Процедура передачи груза получателю реализуется на складе или терминале, указанном в транспортной накладной в качестве пункта назначения. Водитель-экспедитор по прибытии предъявляет представителю грузополучателя:

- груз, размещенный в кузове транспортного средства;
- оригинал транспортной накладной;
- иные сопроводительные документы (сертификаты, паспорта качества, ветеринарные свидетельства – в зависимости от специфики груза);
- документы, удостоверяющие личность водителя и его право на управление транспортным средством.

Представитель грузополучателя, действующий на основании доверенности, обязан проинформировать приемку груза. Приемка осуществляется по количеству грузовых мест и состоянию наружной упаковки. При отсутствии расхождений между данными транспортной накладной и фактическим наличием стороны подписывают транспортную накладную без замечаний. Подпись и печать (при наличии) грузополучателя в соответствующей графе транспортной накладной подтверждают факт доставки и момент перехода ответственности за сохранность груза от перевозчика к получателю.

В случае выявления несоответствий при приемке – недовеса грузовых мест, повреждение или полное уничтожение части груза, нарушение упаковки, несоответствие номенклатуры – составляется двусторонний акт общей формы. Акт фиксирует характер и объем выявленных расхождений, подписывается всеми присутствующими лицами и служит основанием для последующего претензионного урегулирования между сторонами договора перевозки. Копия акта в обязательном порядке передается в диспетчерскую службу для регистрации инцидента в информационной системе.

После физической передачи груза и подписания транспортной накладной начинается этап документального и финансового закрытия рейса. Данный этап включает следующие

действия:

- водитель передает в диспетчерскую службу оригинал транспортной накладной с отметками грузополучателя и заполненный путевой лист с фактическими показателями одометра и остатками топлива;
- диспетчер проводит сверку фактических параметров выполненного рейса (пробег, время в пути, расход топлива, наличие отклонений) с плановыми значениями в TMS-платформе;
- при отсутствии существенных расхождений диспетчер подтверждает закрытие рейса в системе;
- сформированные документы проходят внутреннее согласование в электронном виде;
- согласованный пакет документов направляется клиенту через систему электронного документооборота.

Финансовое закрытие рейса наступает после подписания клиентом акта выполненных работ. С этого момента данные о выполненной перевозке передаются в финансовый блок предприятия для отражения выручки в бухгалтерском учете и инициирования процедуры получения оплаты в соответствии с условиями договора.

Вся информация о завершенных рейсах накапливается в аналитической базе данных и используется для расчета ключевых показателей эффективности: среднее время оборота транспортного средства, коэффициент использования пробега, доля рейсов с отклонениями по срокам доставки, уровень удовлетворенности клиентов. Периодический анализ этих показателей позволяет выявлять узкие места в организации перевозочного процесса и разрабатывать корректирующие мероприятия.

Анализ процедур передачи готовой продукции и сдачи выполненных работ показал, что в ООО «ФИТ» выстроена четкая и прозрачная система, обеспечивающая надлежащее документальное оформление завершения перевозки, своевременное формирование финансовых документов и оперативное информирование клиентов о статусе выполнения их заказов.

Заключение

Производственная практика пройдена в установленные сроки на базе ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» в полном соответствии с утвержденным индивидуальным заданием. Общая продолжительность практики составила 216 часов, в течение которых были последовательно выполнены все предусмотренные программой виды работ.

В рамках первой главы задания пройден инструктаж по технике безопасности, охвативший правила пожарной безопасности, электробезопасности, режима труда и отдыха диспетчерского персонала. Проведено общее ознакомление с процессом работы предприятия, в ходе которого изучены организационная структура ООО «ФИТ», место и роль производственно-диспетчерской службы, а также этапы производственного цикла перевозок.

В рамках второй главы выполнены работы по должности служащего производственно-диспетчерской службы в разрезе десяти подразделов индивидуального задания:

- изучены особенности учета различных операций и порядок их документационного оформления;
- проведен анализ документационного обеспечения перевозок с классификацией применяемых документов по пяти функциональным группам;
- освоены правила составления форм первичных документов и разработан проект типовой формы «Акт перетарки груза на промежуточном складе»;
- проанализирована организация производственного потока, включая классификацию перевозок по серийности, регулярности и видам маршрутов;
- проведено наблюдение и анализ процедур контроля качества перевозок, включая мониторинг соблюдения сроков доставки, сохранности грузов и температурных режимов;
- изучен процесс контроля производственного процесса и программное обеспечение для отслеживания движения транспорта, соблюдения графика и контроля выполнения заданий водителями;
- исследованы подходы к распределению рабочей силы, материальных ресурсов и транспортных средств;
- изучены основы эксплуатации транспортных средств: порядок выпуска на линию, нормирование расхода топлива, организация технического обслуживания и ремонта;
- проанализирована система оперативно-календарного планирования на трех уровнях – долгосрочном, среднесрочном и сменно-суточном;
- проанализированы процедуры передачи готовой продукции грузополучателю и сдачи выполненных работ.

По итогам практики можно сделать вывод о высоком уровне организации

производственных процессов в ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт». Предприятие демонстрирует эффективное сочетание современных цифровых технологий управления с четкой регламентацией процедур на всех этапах перевозочного цикла. Применяемая система спутникового мониторинга и TMS-платформа обеспечивают прозрачность и управляемость перевозок, позволяют оперативно выявлять и устранять отклонения, формируют достоверную базу для анализа и принятия решений.

К числу возможных направлений совершенствования деятельности диспетчерской службы можно отнести:

- расширение функционала мобильного приложения для водителей в части автоматической загрузки фотоматериалов о состоянии груза на ключевых этапах перевозки;
- внедрение инструментов прогнозной аналитики на основе накопленных статистических данных о прохождении контрольных точек для заблаговременного информирования клиентов о вероятных задержках;
- дальнейшее развитие электронного документооборота с целью полного отказа от бумажных носителей на всех этапах, где это допускается законодательством.

Практические навыки и компетенции, приобретенные в период практики, сформировали целостное представление о деятельности оператора диспетчерской службы современного транспортного предприятия и заложили основу для дальнейшего профессионального развития в сфере организации перевозок и управления на транспорте.

Список использованных источников

- 1 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023). Глава 40 «Перевозка». Глава 41 «Транспортная экспедиция». // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 2 Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 13.06.2023). // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 3 О лицензировании отдельных видов деятельности: Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 25.12.2023). // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113658/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 4 О бухгалтерском учете: Федеральный закон от 06.12.2011 № 402-ФЗ (ред. от 12.12.2023). // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 5 Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.11.2023). // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_371845/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 6 Об утверждении состава сведений, указанных в части 3 статьи 6 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ, и порядка оформления или формирования путевого листа: Приказ Минтранса России от 28.09.2022 № 390. // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_429121/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 7 О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте»: Распоряжение Минтранса России от 14.03.2008 № АМ-23-р (ред. от 20.09.2022). // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76037/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 8 Об утверждении Правил по охране труда на автомобильном транспорте: Приказ Минтруда России от 29.10.2021 № 776н. // СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_401706/ (дата обращения: 20.06.2026).
- 9 ГОСТ 12.0.004-2015. Система стандартов безопасности труда. Организация обучения безопасности труда. Общие положения: межгосударственный стандарт: введен в действие Приказом Росстандарта от 09.06.2016 № 600-ст: дата введения 2017-03-01. /СПС «Консультант Плюс» – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_201095/ (дата обращения: 20.06.2026).

20.06.2026).

10 Горев А.Э. Информационные технологии на транспорте: учебник для вузов / А.Э. Горев. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 325 с.

11 Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учебное пособие / А.Э. Горев. – Москва: Издательский центр «Академия», 2024. – 304 с.

12 Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: учебное пособие / под общ. ред. Л.Б. Миротина. – Москва: ИНФРА-М, 2024. – 416 с.

13 Неруш Ю.М. Транспортная логистика: учебник для вузов / Ю.М. Неруш, А.Ю. Неруш. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 352 с.

14 Пузанова И.А. Логистика и управление цепями поставок: учебное пособие / И.А. Пузанова, Б.А. Аникин. – Москва: ИНФРА-М, 2024. – 288 с.

15 Сергеев В.И. Управление цепями поставок: учебник / В.И. Сергеев, И.П. Эльяшевич. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 480 с.

16 Транспортно-экспедиционное обслуживание: учебное пособие / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев. – Москва: Издательский центр «Академия», 2024. – 368 с.

17 Транспортная группа FESCO: [сайт]. – URL: <https://www.fesco.ru> (дата обращения: 20.06.2026).

Приложение А

Акт выполненных работ

Акт выполненных
работ (услуг) N _____
от "___" _____ г.

Исполнитель: _____ (наименование или Ф.И.О.)
Заказчик: _____ (наименование или Ф.И.О.)

N	Наименование работы (услуги)	Количество	Ед. изм.	Цена	Сумма
Итого:					
В том числе НДС:					
Всего (с учетом НДС)					

Всего выполнено работ (оказано услуг) на сумму: _____ (_____) рублей, в том числе НДС - _____ (_____) рублей.

Вышеперечисленные работы (услуги) выполнены (оказаны) полностью и в срок. Заказчик претензий по объему, качеству и срокам выполнения работ (оказания услуг) не имеет.

Заказчик:	Исполнитель:
_____/_____ (подпись/Ф.И.О.)	_____/_____ (подпись/Ф.И.О.)

Рисунок А.1 – Акт выполненных работ

Приложение Б

Журнал регистрации

ООО «Ромашка»
(наименование организации)
ЖУРНАЛ
регистрации результатов контроля технического состояния транспортных средств

Начат 12 апреля 20 19 г.
Окончен 20 20 г.

№ п/п	Наименование марки, модели транспортного средства	Государственный регистрационный знак транспортного средства	Фамилия, имя, отчество водителя транспортного средства	Фамилия, имя, отчество контролера, проводящего предрейсовый контроль	Дата, время проведения предрейсового контроля	Показания одометра (начальные или пробег) при проведении предрейсового контроля	Отметка о прохождении предрейсового контроля	Подпись водителя транспортного средства	Подпись контролера, проводящего предрейсовый контроль
1	УАЗ 31512	А 210АЕ72	Иванов Иван Иванович	Петров Петр Петрович	13 апреля 2019 года, 09:00	2129121	Технический осмотр ТС пройден, неисправностей не выявлено	Иванов	
2	ВАЗ 21074	Ф516РК72	Сидоров Сидор Сидорович	Петров Петр Петрович	25 апреля 2019 года, 09:15	6787891	Допуск запрещен. Шины имеют внешние повреждения (пробой, порез), обматывающие корд, а также расхождение паркаса, отслоение протектора и битые ламы	Сидоров	

В журнале допускается размещение дополнительных результатов, учитывающих особенности перевозок автомобильными транспортом или городскими наземными электромеханическими транспортом.

Рисунок Б.1 – Журнал регистрации

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ

Студентка

Буркацкая Кира Михайловна

Фамилия Имя Отчество

обучающаяся на 2 курсе, по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

прошла учебную практику

в объеме 216 часов

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

в организации ООО «ФРИТ» 115184, Россия, Москва г., муниципальный

округ вн. тер., новопускская ул., д. 7/11, стр. 1, этаж 3, каб. 338

Виды и объем работ в период учебной практики:

№ п/п	Вид работ	Кол-во часов
1	Организационное собрание: – ознакомление с особенностями прохождения практики; – получение индивидуального задания на практику.	0,5
2	Инструктаж по технике безопасности – ознакомление с правилами безопасности на предприятии; – общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии.	0,5
3	Выполнение работ по должности служащего «Оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»: – изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления; – анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии (виды документов, порядок оформления); – ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовый образец; – анализ организации производственного потока на предприятии (мелко-, крупносерийные перевозки; регулярные, нерегулярные рейсы; маятниковые, кольцевые маршруты); – наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок; – ознакомление с процессом контроля производственного процесса. Ознакомление с программным обеспечением для контроля хода производственного процесса (как отслеживается движение транспорта, соблюдение графика, выполнение заданий водителями); – изучение подходов к распределению рабочей силы (водители, ремонтники, диспетчеры), сырья (топливо, запчасти) и транспорта; – ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта (порядок выпуска ТС на линию, нормы расхода топлива, графики ТО); – анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте (графики выпуска, расписание движения, планирование ТО и ремонтов); – анализ процедур передачи готовой продукции или сдачи выполненных работ.	200
4	Обобщение полученных материалов	15
5	Подготовка и оформление отчета о практике	
6	Защита отчета	
Всего:		216

Дата выдачи задания «21» мая 2026 г.

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

Руководитель

преподаватель академического колледжа


подпись

Херувимова А.О

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Буркацкая Кира Михайловна

ФИО

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

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

в организации ООО «ФИТ»

115184, Россия, Москва г., муниципальный округ вн.тер., Новокузнецкая ул., д.7/11, стр.1, этаж 3, каб.338

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 04. Выполнение работ по должности служащего «Оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы»	ПК 4.1	ознакомление с правилами безопасности на предприятии; общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии. анализ документационного обеспечения перевозок на предприятии (виды документов, порядок оформления).; изучение особенностей учёта различных операций и порядка их документационного оформления.	Отлично
	ПК 4.2	ознакомление с правилами составления формы первичного документа для операции, по которой не предусмотрен типовой образец; анализ организации производственного потока на предприятии (мелко-, крупносерийные перевозки; регулярные, нерегулярные рейсы; маятниковые, кольцевые маршруты); изучение подходов к распределению рабочей силы (водители, ремонтники, диспетчеры), сырья (топливо, запчасти) и транспорта; ознакомление с основами эксплуатации технических	Отлично

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

Закключение 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 29 июля 2017 г.

Оценка за практику Отлично

Руководитель практики от предприятия



В.В. Тезухов
 Ф.И.О.

ДНЕВНИК

прохождения производственной практики

Студентка Буркацкая Кира Михайловна

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

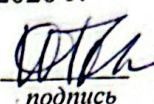
Группа СО-ОПУ-24

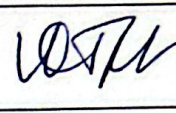
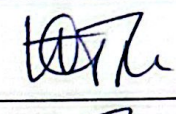
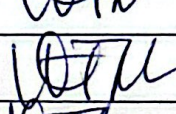
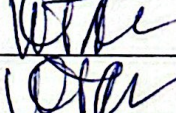
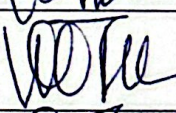
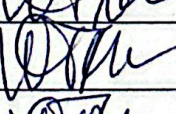
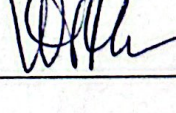
Место прохождения практики ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт», Приморский край, г. Владивосток, ул. Стрельникова 7

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

Инструктаж на рабочем месте

«21» мая 2026 г.
дата

 Ф.И.О. инструктирующего
подпись

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
21.05.2026 – 22.05.2026	Организационное собрание. Инструктаж по технике безопасности. Изучение организационной структуры предприятия. Знакомство с сотрудниками диспетчерской службы.	5	
23.05.2026	Ознакомление с режимом работы диспетчерской службы. Изучение должностной инструкции оператора диспетчерской службы.	5	
25.05.2026	Изучение особенностей учёта операций по приёму заявок от отдела продаж. Наблюдение за работой диспетчера.	5	
26.05.2026	Изучение порядка документационного оформления заявок на доставку готовой продукции.	5	
27.05.2026	Изучение особенностей учёта операций по выдаче путевых листов водителям.	5	
28.05.2026	Изучение особенностей учёта операций по возврату путевых листов и фиксации фактического времени рейсов.	5	
29.05.2026	Изучение особенностей учёта операций по фиксации простоев.	5	
30.05.2026	Обобщение изученного материала по учёту операций.	5	
1.06.2026	Анализ видов документов для обеспечения перевозок.	5	
2.06.2026	Изучение порядка оформления путевых листов: обязательные реквизиты, отметки механика, подписи.	5	
3.06.2026	Изучение порядка оформления маршрутных листов при нескольких адресах доставки.	5	
4.06.2026	Изучение порядка ведения диспетчерского журнала (оперативного журнала).	5	
5.06.2026	Изучение порядка ведения журнала учёта путевых листов и книги заказов.	5	
6.06.2026	Ознакомление с правилами составления первичного документа для операции, по которой нет типового образца.	5	

8.06.2026	Самостоятельное заполнение формы первичного документа для операции, по которой нет типового образца.	5	
9.06.2026	Анализ организации производственного потока.	5	
10.06.2026	Выявление мелкосерийных и крупносерийных перевозок мебели.	5	
11.06.2026	Анализ нерегулярных рейсов.	5	
12.06.2026	Анализ маятниковых маршрутов и кольцевых маршрутов.	5	
13.06.2026	Наблюдение и анализ процедур контроля выполнения требований к качеству перевозок.	5	
15.06.2026	Участие в анализе причин нарушений качества перевозок (задержки, повреждения).	5	
16.06.2026	Ознакомление с процессом контроля производственного процесса в диспетчерской службе.	5	
17.06.2026	Ознакомление с программным обеспечением для контроля хода производственного процесса. Наблюдение за отслеживанием движения транспорта.	5	
18.06.2026	Изучение способов контроля соблюдения графика.	5	
19.06.2026	Изучение подходов к распределению рабочей силы: водители, ремонтники, диспетчеры.	5	
20.06.2026	Изучение распределения сырья и транспорта между водителями и маршрутами.	5	
22.06.2026	Обобщение информации по контролю производственного процесса и распределению ресурсов.	5	
23.06.2026	Ознакомление с основами эксплуатации технических средств автомобильного транспорта. Изучение порядка выпуска ТС на линию (отметка механика).	5	
24.06.2026	Изучение норм расхода топлива на предприятии. Анализ фактического расхода в путевых листах.	5	
25.06.2026	Ознакомление с графиками технического обслуживания и ремонтов.	5	
26.06.2026	Анализ систем оперативно-календарного планирования на транспорте: графики выпуска ТС на линию.	5	
27.06.2026	Анализ расписания движения. Изучение планирования ТО и ремонтов.	5	
29.06.2026 – 30.06.2026	Анализ процедур передачи готовой продукции со склада транспортной службе. Изучение сдачи выполненных работ. Обобщение полученных материалов. Подготовка и оформление отчета о практике	5	
01.07.2026	Дифференцированный зачет	5	



подпись

Т. Г. Гуров В. В.
Ф.И.О.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении производственной практики студента(ки)

Студент Бурнацкий Кира Михайлович
(ФИО студента)
проходил практику с 21 мая 2027г. по 1 июля 2027г.
на ООО "Фит" № курса/группы

в подразделении Управления ценной поставкой
название предприятия
название подразделения

За период прохождения практики студент посетил 18 дней, из них по уважительной причине отсутствовал 9 дней, пропуски без уважительной причины составили 0 дней.

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

Отмечены нарушения трудовой дисциплины и /или правил техники безопасности:

Студент не справился со следующими видами работ:

За время прохождения практики показал, что

Бурнацкий Кира

Фамилию Имя практиканта

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

В отношении выполнения трудовых заданий проявил себя Отлично

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

Нагайкин

Должность: преподаватель/куратора

[Подпись]

подпись

Бегунов В. В.

И.О. Фамилия



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

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Буркацкая Кира Михайловна

Подразделение Академический колледж Группы СО-ОПУ-24-1

согласно приказу ректора № 1006-а от 06.05.2026 года

направляется в ООО "ФИТ", г. Владивосток

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

Руководитель практики Херувимова А.О.



Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии	
ООО, ФУТ 4	21.05.27	
ООО, ФУТ 4	01.07.27	

