МИНОБРНАУКИ РОССИИ

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

Академический колледж

ОТЧЕТ ПО УЧЕБНОЙ ПРАКТИКЕ

по профессиональному модулю
ПМ. 04 Выполнение работ по одной или нескольким профессиям рабочих, должностям служащих (Оператор диспетчерской (производственно-диспетчерской) службы)

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

период с «7» мая 2025 г. по «3» июня 2025 г.

Студент группы
СО-ОП-23-2 _____ А.С.Соловьева

Наименование предприятия: ООО «СДЭК-Глобал»

Руководитель практики
от предприятия _____ П.А.Шатохин

Отчет защищен:
с оценкой отл

Руководитель
практики от ОО _____ Е.С. Савина

Владивосток 2025

Содержание

Введение 3
1 Характеристика предприятия 4
1.1 Общие сведения 4
1.2 Организационная структура предприятия 5
1.3 Учредительные и другие документы предприятия 6
1.4 Парк подвижного состава, технологическое оборудование 7
1.5 Охрана труда и техника безопасности 8
2 Индивидуальное задание 10
2.1 Диспетчерская служба предприятия 10
2.2 Инструктаж водителей перед выездом на линию 11
2.3 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов 12
2.4 Оформление документации. Путевой лист 13
2.5 Основные показатели работы транспортных средств на маршруте 15
2.6 Анализ исполненного движения транспортного средства 17
2.7 Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком 18
Заключение 20
Список использованных источников 21

Введение

Учебная практика является важной частью образовательного процесса, направленной на закрепление теоретических знаний, полученных в ходе обучения, и приобретение практических навыков, необходимых для будущей профессиональной деятельности. В рамках практики студенты имеют возможность ознакомиться с реальной работой транспортных организаций, понять структуру управления перевозочным процессом и понаблюдать за деятельностью ключевых подразделений, таких как диспетчерская служба.

Диспетчерская служба играет центральную роль в системе транспортной организации. Она обеспечивает эффективное управление движением транспортных средств, контролирует соблюдение расписаний, регулирует маршруты и оперативно реагирует на внештатные ситуации. Работа диспетчеров напрямую влияет на своевременность, безопасность и качество перевозок. Благодаря современным технологиям и системам мониторинга диспетчерские службы способны координировать большой объем перевозок в реальном времени, обеспечивая стабильную работу всего транспортного предприятия.

В ходе учебной практики мне удалось на практике познакомиться с работой диспетчерской службы в конкретной транспортной организации. Местом прохождения практики стало ООО «СДЭК– ГЛОБАЛ» –это российская логистическая компания, специализирующаяся на экспресс– доставке документов, посылок и грузов как внутри страны, так и за рубежом.

Целью учебной практики по профессиональному модулю ПМ 04. Выполнение работ по должности служащего «Оператор диспетчерской (производственно– диспетчерской) службы» является формирование у обучающихся умений, приобретение первоначального практического опыта для последующего освоения общих и профессиональных компетенций по специальности.

Задачами практики являются:

– формирование у обучающихся комплексного представления о специфике работы оператора диспетчерской службы;

– изучение организационных процессов, связанных с работой оператора диспетчерской службы;

– содействие формированию личностных качеств, обусловливающих устойчивый интерес, активное и творческое отношение к работе слесаря по ремонту автомобилей;

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

1 Характеристика предприятия

1.1 Общие сведения

СДЭК (Служба Доставки Экспресс– Курьер) – крупная российская логистическая компания, основанная в 2000 году в городе Новосибирске. На сегодняшний день СДЭК является одной из ведущих компаний в сфере экспресс– доставки на территории России, стран СНГ, а также в международном сообщении [1].

Данное предприятие находится по адресу г. Владивосток, ул. Днепровская, д.21, строение 2.

Основной деятельностью СДЭК является доставка документов, посылок и грузов для физических и юридических лиц. Компания предоставляет широкий спектр логистических услуг: срочная и стандартная доставка, международные отправления, доставка для интернет–магазинов, хранение и обработка товаров, а также услуги пунктов выдачи заказов.

СДЭК активно развивает франчайзинговую сеть, благодаря чему имеет более 4000 пунктов выдачи заказов по всей стране и за рубежом. Компания предлагает гибкие условия сотрудничества и активно внедряет современные технологии: отслеживание отправлений, электронный документооборот, интеграция с онлайн– магазинами, мобильное приложение и многое другое.

Высокий уровень автоматизации процессов и развитая диспетчерская служба позволяют СДЭК эффективно управлять логистикой, обеспечивая своевременную и безопасную доставку грузов клиентам.

Компания придаёт большое значение качеству обслуживания клиентов. Для этого в СДЭК функционирует клиентская поддержка, обученные менеджеры, а также разветвлённая внутренняя структура, включающая отделы логистики, доставки, складской обработки, бухгалтерии, клиентского сервиса и продаж. Каждое подразделение чётко выполняет свои задачи, обеспечивая бесперебойную работу всей цепочки доставки – от приёма заказа до его вручения получателю. Компания придерживается современных стандартов безопасности, соблюдает правила транспортировки и хранения грузов, а также регулярно проводит внутренние проверки качества. Благодаря этому СДЭК сохраняет высокую репутацию надёжного и профессионального партнёра.

Таким образом, СДЭК – это динамично развивающееся логистическое предприятие, способное обеспечить высокий уровень сервиса как для частных клиентов, так и для бизнеса. Учебная практика, пройденная в филиале СДЭК, позволила глубже понять особенности организации транспортных процессов, внутреннюю структуру компании и реальную работу служб доставки и логистики.

1.2 Организационная структура предприятия

Организационная структура предприятия– это пакет официальных документов, отражающих иерархию и состав организации, а также функции, права и обязанности ее основных элементов. Схема организационной структуры предприятия представлена на рисунке 1.1

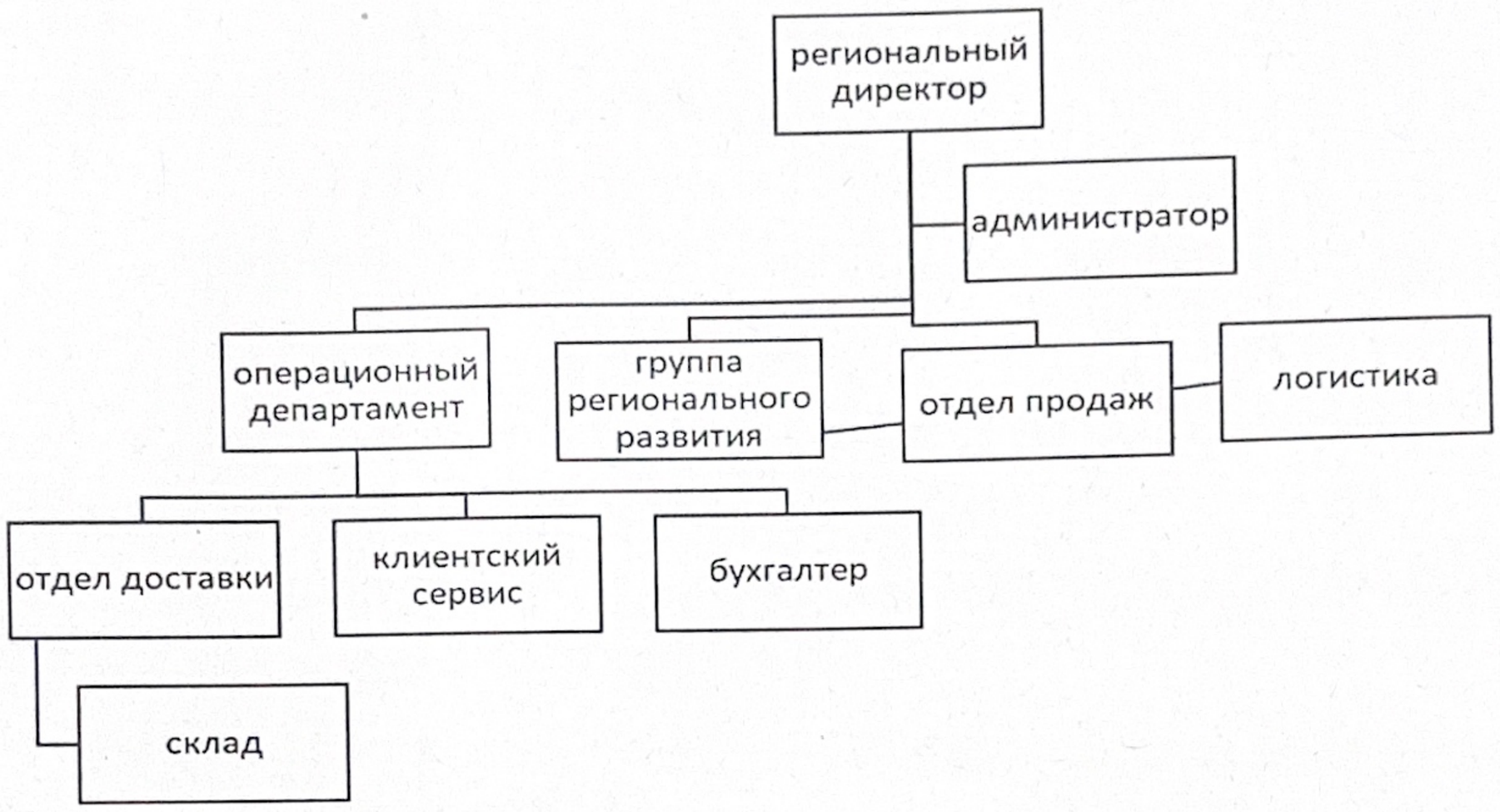


Рисунок 1.1 – Схема организационной структуры предприятия

Управление филиалом осуществляется региональным директором, который курирует как основной офис, так и партнерские франчайзинговые точки в пределах региона. Он не является прямым руководителем франшиз, но оказывает им поддержку, консультирует, помогает развивать малый бизнес.

Под руководством регионального директора компании «СДЭК– ГЛОБАЛ» находятся следующие ключевые подразделения:

1) операционный департамент – Обеспечивает слаженную работу основных сервисных и поддерживающих подразделений. В состав оперативного департамента входят:

– од (отдел доставки): организация и контроль доставки отправлений клиентам.

Сотрудники: старшие менеджеры, специалисты по доставке, курьеры;

– кло (клиентский сервис): работа с клиентами, приём обращений, консультирование, решение спорных ситуаций. Сотрудники: менеджеры по работе с клиентами;

– бухгалтерия: финансовый контроль, учёт операций, кассовая дисциплина. Сотрудники: кассиры, бухгалтеры;

– склад: приём, хранение и выдача посылок, контроль остатков и движение грузов. Сотрудники: кладовщики, руководители смен.

2) группа регионального развития– развитие клиентской базы и франчайзинговой сети. Сотрудники: менеджеры по развитию клиентского сервиса, координаторы;

3) отдел продаж – привлечение новых клиентов и работа с постоянными;

4) логистика – организация маршрутов, контроль движения транспорта, своевременная отправка и доставка грузов. Сотрудники: руководитель, менеджеры по логистике;

5) администрация – Обеспечение общего порядка в офисе, делопроизводство.

1.3 Учредительные и другие документы предприятия

Деятельность компании СДЭК осуществляется на основании действующего законодательства Российской Федерации, а также внутренних нормативных документов, регламентирующих организацию логистических и курьерских услуг.

К основным документам предприятия относятся:

– устав предприятия – основной документ, определяющий правовую форму, цели, виды деятельности и структуру управления организации;

– свидетельство о государственной регистрации юридического лица – подтверждает официальную регистрацию компании в государственных органах;

– свидетельство о постановке на налоговый учёт (ИНН, КПП) – необходимо для ведения финансово– хозяйственной деятельности;

– лицензии и разрешения – при необходимости, на отдельные виды деятельности (например, международные перевозки);

– договоры с клиентами и партнёрами – определяют условия предоставления логистических услуг, оплаты и ответственности сторон;

– трудовые договоры с сотрудниками – оформляются при приёме на работу и содержат основные права и обязанности работника;

– внутренние регламенты, инструкции и положения – включают должностные инструкции, инструкции по охране труда, стандарты обработки заказов и др.

Кроме того, в повседневной деятельности активно используются документы, сопровождающие процесс доставки:

– накладные на заказы – оформляются на каждое отправление и содержат информацию о грузоотправителе, получателе, содержимом посылки, весе, стоимости доставки и условиях получения. Эти документы являются основанием для передачи груза и подтверждают факт его отправки и получения;

– маркировочные листы и транспортные ярлыки – используются для идентификации и сортировки заказов;

– акты приёма– передачи – составляются при передаче заказов между сотрудниками и пунктами.

Все перечисленные документы играют ключевую роль в обеспечении законности, прозрачности логистических процессов. Они позволяют компании СДЭК поддерживать высокий

уровень организованности, обеспечивать надлежащее исполнение обязательств перед клиентами и партнёрами. Соблюдение нормативной базы способствует повышению доверия со стороны клиентов и обеспечивает стабильную работу компании в условиях высокой конкуренции на рынке логистических услуг.

1.4 Парк подвижного состава, технологическое оборудование и технологическая оснастка предприятия

Компания СДЭК обладает развитой логистической инфраструктурой, обеспечивающей эффективную доставку отправлений по России и за рубеж. Для выполнения перевозок используется как собственный, так и арендованный транспорт, а также услуги партнерских транспортных компаний.

Парк подвижного состава включает:

– легковые автомобили и малотоннажные фургоны, предназначенные для городской курьерской доставки;

– грузовые автомобили средней и большой грузоподъёмности, используемые для междугородних и региональных перевозок;

– авиатранспорт, заимствуемый при срочной доставке на дальние расстояния (через партнерские авиакомпании);

– сортировочные и курьерские мото– и вело транспортные средства – в отдельных городах для доставки в плотной городской застройке.

Технологическое оборудование и оснастка компании включают:

– сканеры штрихкодов и терминалы сбора данных (ТСД) – для учёта, приёма, передачи и отслеживания отправлений в системе;

– автоматизированные сортировочные линии на крупных логистических хабах – для ускоренной обработки больших объёмов посылок;

– весовое и измерительное оборудование – для точного определения характеристик отправлений;

– компьютерная техника и специализированное программное обеспечение, позволяющее управлять логистическими процессами, отслеживать отправления, формировать документацию и координировать действия сотрудников;

– средства упаковки и маркировки: термопринтеры, упаковочные столы, защитные материалы, клеевые устройства и другое.

Наличие современной технической базы и оснащения позволяет СДЭК обеспечить высокую скорость обработки заказов, минимизировать риски при транспортировке.

Использование цифровых технологий и автоматизации способствует сокращению ручного труда, снижению количества ошибок и повышению качества клиентского сервиса.

Благодаря постоянному развитию логистической инфраструктуры компания успешно справляется с растущими объёмами заказов и поддерживает конкурентоспособность на рынке экспресс– доставки.

1.5 Охрана труда и техника безопасности

Охрана труда – это система правовых, социально– экономических, санитарно– гигиенических, профилактических, организационно– технических и иных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности, сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности.

Техника безопасности – это совокупность правил и мероприятий, направленных на предотвращение производственного травматизма и аварий.

Все работники обязаны:

– соблюдать требования локальных нормативных актов:

– правила внутреннего трудового распорядка;

– инструкции по охране труда;

– правила пожарной безопасности;

– инструкции по электробезопасности;

– использовать по назначению средства индивидуальной защиты (СИЗ);

– немедленно сообщать руководству о выявленных нарушениях или несчастных случаях.

Инструктажи по охране труда и технике безопасности:

– вводный инструктаж – проводится при приеме на работу. Знакомит с общими правилами безопасности и условиями труда на предприятии;

– первичный инструктаж на рабочем месте – проводится до начала самостоятельной работы;

– повторный инструктаж – проводится не реже одного раза в 6 месяцев для всех работников;

– внеплановый инструктаж – проводится при изменении технологий, оборудования, нарушениях правил безопасности, происшествиях;

– целевой инструктаж – проводится при выполнении разовых или временных работ, командировках, ликвидации аварий и т. д.

Мероприятия по охране труда:

– аттестация рабочих мест по условиям труда;

– регулярные проверки и осмотры оборудования;

– проведение медосмотров (предварительных и периодических);

– обучение безопасным методам работы;

– организация охраны и пожарной безопасности;

– обеспечение работников средствами индивидуальной и коллективной защиты;

– профилактика профессиональных заболеваний.

Средства индивидуальной защиты (СИЗ):

СИЗ предоставляются работодателем бесплатно и включают:

– спецодежду: халаты, комбинезоны, куртки;

– спецобувь: ботинки, сапоги, бахилы;

– средства защиты органов дыхания: респираторы, противогазы;

– средства защиты глаз и лица: очки, щитки;

– средства защиты слуха: наушники, беруши;

– средства защиты рук: перчатки, рукавицы;

– средства защиты от падения с высоты: страховочные привязи, каски.

Сотрудники, управляющие транспортными средствами, проходят обязательные медицинские осмотры, а также несут ответственность за соблюдение правил безопасного вождения и эксплуатации автомобилей.

Дополнительные меры безопасности на предприятии «СДЭК– Глобал»:

– на складе и в зоне погрузки установлены предупредительные знаки и разметка;

– работают видеокамеры и охранные системы, позволяющие оперативно реагировать на инциденты;

– периодически проводятся учения по эвакуации и действиям при пожаре;

– все транспортные средства проходят регулярный технический осмотр;

– для снижения рисков используются тележки, гидравлические подъемники, стеллажные системы, которые уменьшают физическую нагрузку на работников.

Соблюдение правил охраны труда и техники безопасности является важнейшей обязанностью как работодателя, так и каждого сотрудника. Безопасная рабочая среда способствует не только снижению рисков травматизма, но укреплению дисциплины и формированию ответственного отношения к своему труду. Постоянное внимание к вопросам охраны труда – залог стабильной, безопасной и эффективной работы предприятия.

2 Индивидуальное задание

2.1 Диспетчерская служба предприятия

Диспетчерская служба в компании «СДЭК– Глобал» представляет собой централизованную систему оперативного управления всеми этапами доставки отправлений. В её составе выделяются два ключевых подразделения – маршрутные диспетчеры и линейные (учётные) диспетчеры. Первые отвечают за разработку, корректировку и документальное оформление ежедневных маршрутов курьеров и транспортных средств, вторые контролируют фактическое выполнение рейсов, сверяя данные GPS– мониторинга и внутренней отчётности. Маршрутный диспетчер ежедневно формирует ведомость движения транспортных средств и курьеров, в которой указываются номер маршрута, Ф. И. О. исполнителя, регистрационный номер автомобиля, время выезда и возвращения, пробег, а также количество снятых и доставленных отправлений. Ведомость позволяет не только зафиксировать базовую информацию, но и оперативно отреагировать на отклонения: задержки выездов, изменения последовательности точек или перераспределение грузов между курьерами. По итогам дня маршрутный диспетчер готовит отчёт для руководства Центра оперативного управления (ЦОУ), в котором анализирует ключевые показатели эффективности – среднее время на обслуживание одной точки, средний пробег по маршруту, число внеплановых возвратов и «узкие» участки, требующие оптимизации[2].

Линейный диспетчер, в свою очередь, плотнее взаимодействует с системами мониторинга: сверяет фактические треки движения с маршрутной ведомостью, вносит данные о прохождении контрольных точек и статусах отправлений в ERP– систему СДЭК. На основе детального учёта фактических выездов и времени простоя линейный диспетчер формирует ежедневные и ежемесячные статистические сводки: процент соблюдения графика, долю опозданий и возвратов, среднее время обработки одного отправления. Эти отчёты передаются в отдел логистики и финансовому подразделению для дальнейшего анализа и корректировки нормативов расхода топлива, штатного расписания курьеров и плановых временных интервалов.

Анализ принимаемых диспетчерских решений строится на взаимодействии маршрутного и линейного диспетчеров. Совмещая плановые данные и фактическую статистику, диспетчерская служба выявляет системные проблемы – например, регулярные задержки на конкретных участках или повышенный расход времени на дополнительную загрузку/разгрузку. На основе этих выводов разрабатываются рекомендации по изменению нормативов, пересмотру графиков и оптимизации логистических цепочек. Ежедневные утренние брифинги и еженедельные совещания с участием обоих типов диспетчеров обеспечивают оперативный обмен информацией об инцидентах (ДТП, форс– мажорные погодные явления, технические неисправности), а также ускоряют внедрение улучшений в реальном времени.

2.2 Инструктаж водителей перед выездом на линию

Виды инструктажей:

– вводный инструктаж– проводится один раз при приёме на работу;

– первичный инструктаж на рабочем месте– проводится до начала самостоятельного выполнения рейсов;

– предрейсовый (предсменный) инструктаж – ежедневный инструктаж непосредственно перед каждым выездом. Включает проверку технического состояния ТС, освещение маршрута, условия погоды, план действий при чрезвычайных ситуациях;

– повторный инструктаж– проводится не реже чем раз в 6 месяцев. Повторяет и углубляет знания по вопросам безопасного вождения, ПДД;

– внеплановый инструктаж– проводится при изменении маршрутов, во время введения нового ППО (порядка работы), после происшествий (ДТП, отказ техники;

– целевой инструктаж– проводится перед выполнением разовых или нестандартных работ: перевозки опасных грузов, рейсы в сложных климатических условиях.

Каждый из перечисленных видов инструктажей является неотъемлемой частью системы обеспечения безопасности и дисциплины на предприятии. Они направлены на минимизацию рисков, повышение профессионализма водителей и предотвращение аварийных ситуаций на дороге[3].

Виды инструктажей для водителей:

– вводный инструктаж — проводится при приеме на работу; включает ознакомление с требованиями безопасности, правилами эксплуатации транспорта и действиями при ДТП;

– предрейсовый инструктаж — проводится перед первым рейсом; содержит информацию о маршруте, погодных условиях, особенностях дорожной;

– сезонный инструктаж — проводится дважды в год (весной и осенью); направлен на подготовку водителей к изменяющимся погодным и дорожным условиям;

– специальный инструктаж — проводится при экстренной необходимости; охватывает срочные изменения, влияющие на безопасность перевозок (новые законы, ЧС, угрозы).

Водитель несёт личную ответственность за соблюдение всех требований, полученных в ходе инструктажей.

Игнорирование или нарушение правил может привести не только к административной или дисциплинарной ответственности, но и к угрозе жизни и здоровью как самого водителя, так и других участников дорожного движения.

Таким образом, система инструктажей обеспечивает комплексный подход к обучению и контролю водителей, что является залогом эффективной и безопасной работы транспортного предприятия.

2.3 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов

Рейс – завершённая операция по перевозке отправлений от пункта отправления до пункта назначения в соответствии с заранее заданным маршрутом и графиком. Каждый рейс характеризуется исходными и конечными пунктами, списком промежуточных остановок, точным временем отправления и прибытия, а также видом транспортного средства и исполнителем (курьером или водителем).

Регулярные рейсы – это перевозки, выполняемые по чётко установленному расписанию и маршруту с фиксированной периодичностью (ежедневно или по определенным дням недели). На практики примером такого рейса являются меж терминальные перевозки между сортировочными центрами. Благодаря предсказуемости графика диспетчеры могут заранее планировать загрузку транспорта и персонала, что позволяет обеспечивать высокую загрузку машин (в среднем 85 %) и строгое соблюдение временных нормативов (98 % рейсов отправляются и прибывают по графику). По итогам анализа регулярных рейсов отмечается стабильный расход топлива около 22 л/100 км и минимальный средний простой на линии – не более 10 минут[4].

Нерегулярные рейсы организуются эпизодически, в ответ на единовременные или срочные заявки клиентов – например, доставка экспресс– груза вне основной маршрутной сети. Диспетчер формирует такие рейсы быстро, комбинируя поступающие заявки и корректируя маршрут в процессе движения. Средняя загрузка транспорта в этих рейсах составляет около 60 %, а процент соблюдения графика – 90 %. Нерегулярные рейсы характеризуются более высоким расходом топлива (24 л/100 км) и увеличенным простоем на линии (до 20 минут), что связано с необходимостью ожидания подтверждения заказов и сбором груза.

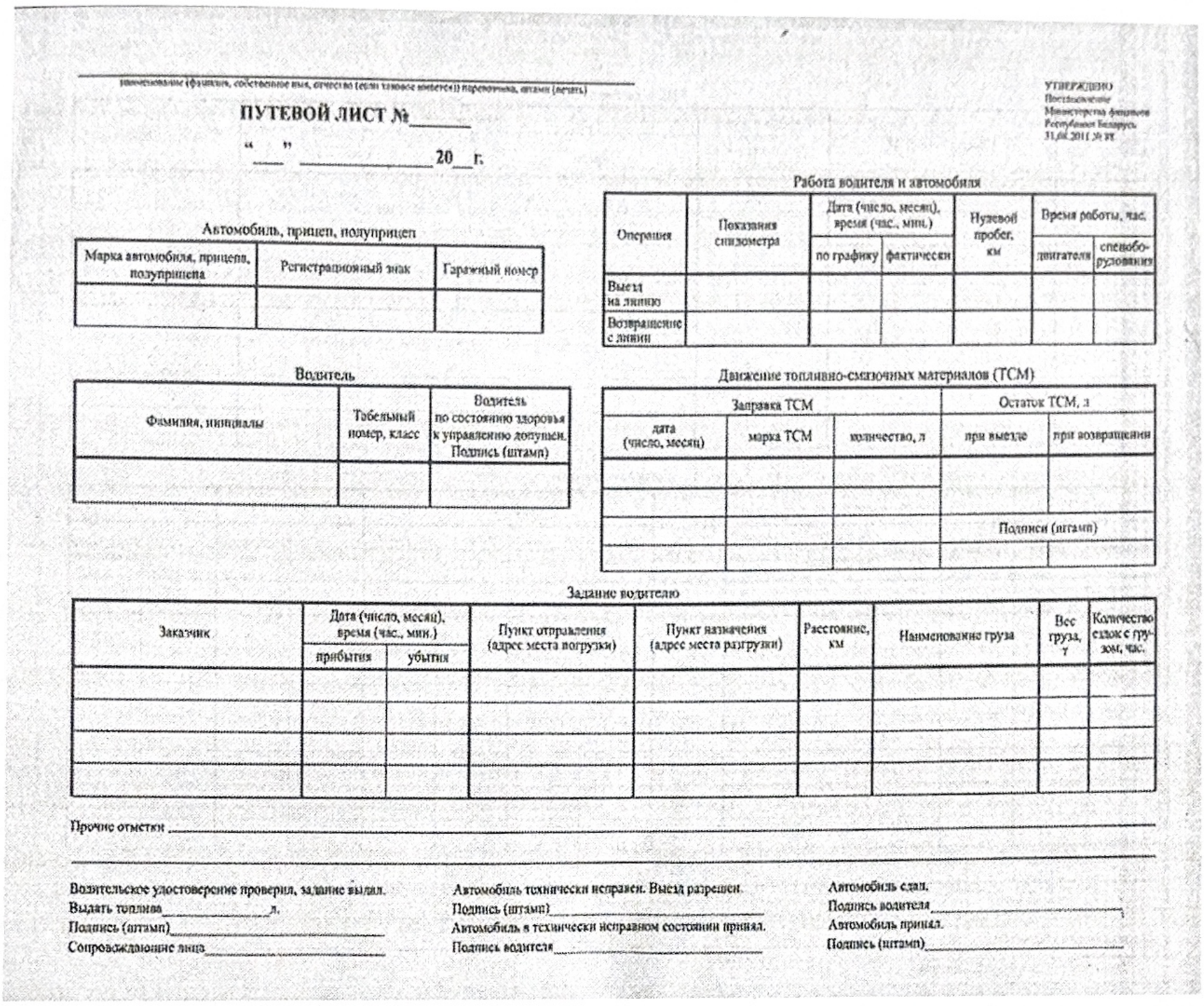
При сравнительном анализе регулярных и нерегулярных рейсов на практики выявлены следующие ключевые закономерности: регулярные рейсы обеспечивают более стабильные и экономически выгодные показатели за счёт чёткого расписания и высокой загрузки транспорта, тогда как нерегулярные рейсы требуют гибкости в планировании и резервирования дополнительного парка автомобилей для минимизации простоев.

Эффективность нерегулярных перевозок можно повышать за счёт консолидации груза – объединения нескольких мелких заявок в один рейс – и внедрения гибкой тарифной политики, стимулирующей клиентов выбирать «оконные» интервалы в конце смены, когда основная нагрузка на парк снижается[5].

Для повышения общей эффективности перевозок необходимо внедрять современные технологии планирования и постоянно совершенствовать процессы взаимодействия между всеми участниками логистической цепочки, это способствует повышению прозрачности и доверия со стороны заказчиков, что положительно сказывается на репутации компании.

2.4 Оформление документации. Путевой лист

Путевой лист – это документ первичного учёта, который подтверждает факт выезда транспортного средства и прохождения водителем медицинского осмотра, а также технического контроля автомобиля перед рейсом. На рисунке 2.2 представлен пример путевого листа.



наименование (фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется)) перевозчика, штамп (печать)

ПУТЕВОЙ ЛИСТ №_____

«__» _____ 20__ г.

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства финансов
Республики Беларусь
31.08.2011 № 88

Автомобиль, прицеп, полуприцеп

Марка автомобиля, прицепа, полуприцепа	Регистрационный знак	Гаражный номер

Работа водителя и автомобиля

Операция	Показания спидометра	Дата (число, месяц), время (час., мин.)		Нулевой пробег, км	Время работы, час.	
		по графику	фактически		двигателя	специальных условиях
Выезд на линию						
Возвращение с линии						

Водитель

Фамилия, инициалы	Табельный номер, класс	Водитель по состоянию здоровья к управлению допущен. Подпись (штамп)

Движение топливно-смазочных материалов (ТСМ)

Заправка ТСМ			Остаток ТСМ, л	
дата (число, месяц)	марка ТСМ	количество, л	при выезде	при возвращении
			Подписи (штамп)	

Задание водителю

Заказчик	Дата (число, месяц), время (час., мин.)		Пункт отправления (адрес места погрузки)	Пункт назначения (адрес места разгрузки)	Расстояние, км	Наименование груза	Вес груза, т	Количество ездок с грузом, час.
	прибытия	убытия						

Прочие отметки _____

Водительское удостоверение проверил, задание выдал.
Выдать топлива _____ л.
Подпись (штамп) _____
Сопровождающие лица _____

Автомобиль технически исправен. Выезд разрешен.
Подпись (штамп) _____
Автомобиль в технически исправном состоянии принял.
Подпись водителя _____

Автомобиль сдал.
Подпись водителя _____
Автомобиль принял.
Подпись (штамп) _____

Рисунок 2.2 – Путевой лист

Он служит основанием для расчёта заработной платы водителя и списания горюче–смазочных материалов[6].

Документ фиксирует реквизиты организации– перевозчика, данные водителя и транспортного средства, маршрут движения, время выезда и возвращения, пробег и расход топлива.

Виды путевых листов зависят от характера деятельности и режима работы транспортных средств.

Для грузовых автомобилей применяется форма № 4– С (сдельная), когда оплата труда рассчитывается по пробегу, и форма № 4– П (повременная), если учёт работы ведётся по времени.

Для регулярных пассажирских перевозок предназначен маршрутный путевой лист (форма 1– автотранс), а пассажиропоток и выручка фиксируются в билетно– учётном листе. Все эти бумаги могут существовать в бумажном виде или формироваться в электронном формате: электронный путевой лист, подписанный цифровой подписью и доступный по QR– коду,

позволяет ускорить оформление и снизить число ошибок при обработке.

Обработка путевых листов включает три этапа: ручной, механизированный и автоматизированный.

При ручной обработке оператор вносит все данные из бумажных бланков в учётную систему, проверяет корректность заполнения и расчётов.

Механизированная обработка предполагает использование перфораторов, счётчиков и калькуляторов для ускорения учёта пробега и списания топлива.

Автоматизированный способ реализуется через интеграцию корпоративной информационной системы с GPS– мониторингом и модулем расчётов: данные о пробеге и маршруте поступают в информационную базу без ручного ввода, а водители просто подписывают путевой лист электронной подписью.

В системе пассажирских перевозок дополнительно используется лист регулярности движения. Этот документ отражает выполнение расписания на каждом маршруте: время прохода контрольных точек, фактическое число рейсов и интервалы между отправлениями. Лист регулярности позволяет оценить показатели пунктуальности и равномерности загрузки транспорта, выявить отклонения от расписания и скорректировать график движения для повышения комфорта пассажиров.

Кроме того, регулярный и систематический анализ данных, получаемых из путевых листов и листов регулярности движения, позволяет выявлять причины простоев, отклонений от маршрутов и других нарушений, которые снижают эффективность использования транспортных средств.

Это даёт возможность своевременно принимать меры для устранения выявленных проблем, таких как оптимизация маршрутов, корректировка расписаний и улучшение технического обслуживания транспорта. Внедрение электронных систем учёта, интегрированных с GPS – мониторингом и другими информационными технологиями, значительно снижает вероятность ошибок при ручном вводе данных, ускоряет процесс обработки информации и повышает точность учёта пробега и расхода топлива. Благодаря этому обеспечивается оперативный контроль за состоянием транспортных средств и соблюдением норм работы, что снижает риск аварий и простоев. Кроме того, такая цифровизация процессов способствует повышению прозрачности работы предприятия, упрощает отчётность и позволяет более эффективно планировать загрузку парка и распределять ресурсы. В результате предприятие получает возможность повысить производительность, сократить эксплуатационные расходы и улучшить качество обслуживания клиентов, что особенно важно в условиях высокой конкуренции на рынке транспортных услуг.

2.5 Основные показатели работы транспортных средств на маршруте

Маршрут – это заранее определённый путь, по которому транспортное средство должно двигаться для выполнения задач перевозки грузов или пассажиров. Он включает в себя начальный и конечный пункты, промежуточные точки, а также график движения.

Существуют различные виды маршрутов. По характеру движения маршруты могут быть прямыми, кольцевыми или маятниковыми. Прямые маршруты предполагают движение в одном направлении, маятниковые – туда и обратно между двумя точками, а кольцевые маршруты замыкаются на начальной точке. По регулярности маршруты делятся на постоянные (выполняются ежедневно или по графику), временные (на определённый период) и разовые (по мере необходимости). Также маршруты различаются по виду перевозок: грузовые, пассажирские и смешанные[7].

На предприятии, где проходила учебная практика «СДЭК– Глобал», используются в основном грузовые маршруты. Они подразделяются на:

– межтерминальные (hub– to– hub) – между крупными сортировочными центрами на межрегиональном уровне; такие рейсы характеризуются высокой загрузкой и стабильными интервалами отправления;

– региональные (line– haul) – внутри одного субъекта федерации, часто в комбинации «автомобиль + ЖД» или «авиация + автомобиль»;

– last– mile (последняя миля) – заключительный этап доставки от пункта выдачи до двери клиента; отличается большим числом адресных точек и средней загрузкой 50–70 %;

– экспресс– маршруты – нерегулярные, экстренные рейсы по заявкам, формируемые быстро и часто корректируемые в ходе выполнения.

Для оценки эффективности работы транспортных средств на маршрутах используются различные показатели:

– протяженность маршрута – общее расстояние, которое проезжает транспортное средство;

– время в пути – продолжительность выполнения маршрута от начала до конца.

– количество рейсов – число поездок по маршруту за смену или за день;

– количество точек доставки – число обслуженных клиентов или объектов;

– средняя скорость движения – определяется как отношение общего пробега к времени в пути;

– коэффициент использования пробега – показывает, какая часть общего пути была пройдена с грузом;

– объем перевезенного груза – общий вес доставленных заказов;

– выработка на одно транспортное средство – характеризует производительность (в километрах, тоннах, точках);

– затраты на выполнение маршрута – включает расходы на топливо, оплату труда, амортизацию и прочее.

Себестоимость одного километра пробега или одного рейса – рассчитывается делением общих затрат на соответствующую величину.

Например, при выполнении маршрута длиной 120 км, с двумя рейсами в день, общими затратами 3600 рублей и полезным пробегом 100 км, можно рассчитать следующие показатели:

– средняя скорость: 30 км/ч (при 4 часах в пути);

– коэффициент использования пробега: 0,83 (100 км полезного из 120 км общего);

– себестоимость одного километра: 30 рублей;

– себестоимость одного рейса: 1800 рублей.

Анализ этих показателей позволяет оценить эффективность маршрута, выявить возможности для снижения затрат и повышения производительности. Например, при низком коэффициенте использования пробега стоит пересмотреть план маршрута или систему загрузки. Если себестоимость слишком высока, необходимо оптимизировать расход топлива и устранить холостой пробег.

Для повышения эффективности маршрутов рекомендуется внедрять системы мониторинга в реальном времени, которые позволяют быстро реагировать на изменения дорожной ситуации, погодные условия и непредвиденные задержки.

Особое внимание следует уделять анализу данных о маршрутах с целью выявления узких мест и неэффективных участков. Например, оптимизация маршрутов «последней мили» с помощью алгоритмов маршрутизации может значительно повысить загрузку транспорта и снизить затраты, что особенно важно при работе с большим числом точек доставки.

Кроме того, для регулярных маршрутов полезно применять методы прогнозирования спроса, чтобы избежать перегрузок или наоборот, простаивания транспорта. Внедрение комплексных информационных систем позволяет объединить данные по маршрутам, рейсам и техническому состоянию транспорта, что упрощает управление парком и планирование технического обслуживания.

В целом, систематический подход к анализу и оптимизации маршрутов помогает не только сократить операционные расходы, но и повысить качество обслуживания клиентов за счёт своевременной и надежной доставки грузов и пассажиров. Постоянное улучшение логистических процессов становится ключевым фактором конкурентоспособности транспортного предприятия на современном рынке.

2.6 Анализ исполненного движения транспортного средства

Анализ исполненного движения транспортных средств представляет собой систематическую оценку фактического выполнения маршрутов с целью выявления отклонений от плановых показателей, определения причин таких отклонений и разработки мероприятий по оптимизации транспортного процесса. Данный анализ является неотъемлемой частью управления автопарком и позволяет повысить эффективность и надежность перевозок.

В ходе прохождения практики был проведён анализ исполненного движения транспортного средства, занятого в доставке грузов по установленному маршруту. Основной целью анализа является оценка фактических параметров выполнения рейса и выявление отклонений от плановых показателей.

В процессе движения транспортного средства учитывались следующие показатели: время отправления и прибытия, общее время в пути, фактический пробег, количество остановок, количество выполненных точек доставки, объем перевезенного груза, расход топлива и прочие технические параметры.

По результатам наблюдений установлено, что транспортное средство вышло на маршрут в установленное время. Фактическое время в пути составило 4 часа 15 минут при плановом времени 4 часа. Увеличение времени связано с временными затруднениями на участках с интенсивным движением и с увеличением времени обслуживания отдельных клиентов.

Общий пробег составил 125 км, из них 105 км – с грузом, остальное – холостой пробег. Коэффициент использования пробега составил 0,84, что является допустимым показателем, но свидетельствует о наличии возможностей для оптимизации маршрута с целью сокращения пустых пробегов.

Количество выполненных точек доставки – 11. Все отправления были доставлены в срок, жалоб со стороны клиентов не поступало. Общий вес доставленного груза составил 1 320 кг. Расход топлива составил 14,5 литров, что укладывается в нормативный расход, установленный для данного типа транспортного средства.

По результатам анализа можно сделать вывод, что исполнение маршрута было в целом эффективным. Однако выявлены резервы для повышения эффективности – в частности, можно улучшить планирование маршрута, чтобы сократить холостой пробег и уменьшить время простоя на отдельных точках доставки[8].

Также рекомендуется периодически пересматривать график движения с учетом дорожной обстановки и плотности заказов.

Анализ исполненного движения транспортного средства позволяет выявить ключевые моменты для повышения качества логистических операций и снижения эксплуатационных затрат.

2.7 Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком (кроме оплаты)

Договор между клиентом и перевозчиком представляет собой официальный документ, регулирующий отношения по оказанию транспортных услуг. Основной целью такого договора является определение условий, на которых осуществляется доставка груза от отправителя до получателя, а также установление взаимных обязательств и ответственности сторон, исключая вопросы оплаты, которые рассматриваются отдельно[9].

Договор обычно включает следующие основные разделы:

– предмет договора – краткое описание сути услуги, а именно: перевозка груза по согласованному маршруту;

– права и обязанности сторон – одна из важнейших частей, в которой фиксируются действия, обязательные для каждой стороны, и допустимые меры в случае нарушений;

– порядок передачи и приёма груза – описывает, каким образом осуществляется передача груза от клиента перевозчику и его приём получателем;

– сроки выполнения перевозки – устанавливаются фиксированные или гибкие временные рамки, в течение которых перевозчик обязан доставить груз;

– ответственность сторон – определяются меры воздействия при нарушении условий договора, таких как утрата или повреждение груза, срыв сроков доставки и др;

– форс– мажор – оговариваются исключительные обстоятельства (например, стихийные бедствия, аварии, забастовки), при которых стороны освобождаются от ответственности за невыполнение обязательств;

– порядок урегулирования споров – описывается, каким образом и в какие сроки стороны могут разрешить претензии и разногласия;

– заключительные положения и реквизиты сторон – указываются адреса, контактные данные, подписи и печати участников договора.

Права и обязанности клиента (грузоотправителя).

Права:

– получать информацию о ходе выполнения перевозки и местонахождении груза;

– требовать соблюдения согласованных сроков и условий транспортировки.

– направлять претензии при нарушении условий договора;

– отказаться от перевозки при нарушении существенных условий (например, при подаче неисправного транспорта).

Обязанности:

– предоставлять корректные и полные сведения о грузе (наименование, вес, габариты, особенности хранения);

– обеспечить надлежащую упаковку, маркировку и комплект сопроводительных документов;

– обеспечить доступ транспортного средства к месту погрузки и разгрузки;

– принимать груз при доставке и оформлять необходимые акты приёма– передачи;

– соблюдать правила погрузки/разгрузки, не нарушая требований безопасности.

Права и обязанности перевозчика.

Права:

– отказаться от перевозки, если груз не соответствует указанным в заявке параметрам, отсутствуют документы, или нарушены правила упаковки;

– требовать от клиента выполнения условий, необходимых для безопасной и качественной транспортировки груза;

– получать точную информацию о грузе и условиях перевозки.

Обязанности:

– предоставить транспортное средство в исправном техническом состоянии;

– обеспечить сохранность груза во время перевозки и доставить его в целости и сохранности;

– своевременно доставить груз по указанному адресу в установленные сроки.

– сообщить клиенту о возникновении нештатных ситуаций или препятствий при выполнении перевозки;

– оформлять путевые листы, товарно– транспортные накладные и прочую документацию, подтверждающую факт оказания услуги.

Договор между клиентом и перевозчиком – это не просто формальность, а ключевой инструмент, обеспечивающий безопасную организацию перевозок. Четкое выполнение прав и обязанностей обеих сторон способствует своевременной доставке грузов, минимизации рисков возникновения споров. Важно регулярно пересматривать и обновлять договоры с учётом изменяющихся условий рынка, законодательства, что позволяет поддерживать высокий уровень качества услуг и укреплять долгосрочные партнёрские отношения между клиентами и перевозчиками[10]. Кроме того, наличие прозрачных договорных условий способствует формированию доверия, снижению количества конфликтных ситуаций, что в конечном итоге положительно сказывается на репутации и конкурентоспособности транспортной компании.

Заключение

В ходе изучения предприятия «СДЭК– Глобал» была проведена комплексная характеристика, включающая общие сведения, организационную структуру и ключевые документы, определяющие правовой и управленческий фундамент работы компании. Анализ парка подвижного состава и технологического оборудования показал достаточную оснащённость предприятия для эффективного выполнения транспортных задач, при этом особое внимание уделяется охране труда и соблюдению техники безопасности, что обеспечивает защиту здоровья сотрудников и минимизацию производственных рисков.

Диспетчерская служба предприятия играет ключевую роль в организации перевозок, обеспечивая координацию работы водителей и контроль исполнения маршрутов. Инструктаж водителей перед выездом на линию позволяет поддерживать высокий уровень профессиональной подготовки и безопасности на дорогах.

Анализ регулярных и нерегулярных рейсов выявил основные особенности и различия в организации перевозок, что позволяет оптимизировать использование транспортных ресурсов и снижать операционные издержки. Важным элементом является правильное оформление документации, в частности путевых листов, которые служат основой для учёта работы транспортных средств и расчёта расхода топлива.

Основные показатели работы транспортных средств на маршруте, такие как пробег, время в пути, загрузка и себестоимость, позволяют объективно оценивать эффективность деятельности предприятия. Анализ исполненного движения транспортных средств даёт возможность контролировать соблюдение маршрутов и выявлять причины отклонений.

Особое значение уделено правам и обязанностям сторон по договору между клиентом и перевозчиком, что обеспечивает прозрачность и юридическую защиту обеих сторон, способствует своевременному выполнению обязательств и снижению количества конфликтных ситуаций.

В целом, проведённый комплексный анализ позволяет сделать вывод о высокой организационной готовности предприятия к выполнению транспортных задач, наличии эффективных управленческих решений, а также системного подхода к обеспечению безопасности и качества услуг. Рекомендуется продолжать совершенствование процессов планирования, контроля и документооборота для повышения конкурентоспособности и устойчивого развития предприятия. Внедрение современных информационных технологий и повышение квалификации персонала будут способствовать дальнейшему улучшению оперативной деятельности и снижению издержек. Такой подход позволит предприятию адаптироваться к изменяющимся условиям рынка и сохранять лидирующие позиции в отрасли.

Список использованных источников

1 ООО «СДЭК». Официальный сайт. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.cdek.ru (дата обращения: 26.05.2025).

2 Николаев И. Д. Управление транспортными процессами. – СПб.: Наука, 2021. – 270 с. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://elib.transport.ru/book/67890 (дата обращения: 24.05.2025).

3 Лебедев С. К. Анализ документационного сопровождения перевозок // Логистика и транспорт. – 2022. – № 3. – С. 42–48.

4 Федоров А. М. Повышение эффективности регулярных рейсов // Транспортное дело России. – 2023. – № 5. – С. 50–55.

5 Иванов И. И. Анализ эффективности транспортных маршрутов // Логистика и транспорт. – 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://logistics–journal.ru/2023/04/ivanov–efficiency (дата обращения: 25.05.2025).

6 Приказ Минтранса РФ от 28.10.2004 № 152 «Об утверждении Положения о путевых листах» // КонсультантПлюс. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_50627/ (дата обращения: 25.05.2025).

7 Петров С. А. Современные технологии в логистике. – М.: Эксмо, 2022. – 300 с. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://elib.transport.ru/book/12345 (дата обращения: 20.05.2025).

8 Смирнов Д. С. Влияние цифровых технологий на управление транспортными операциями // Инновации в транспорте. – 2022. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://innovation–transport.ru/2022/06/smirnov–digitalization (дата обращения: 24.05.2025).

9 Портал транспортной логистики России. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://transport–logistics.ru (дата обращения: 27.05.2025).

10 Кузнецова Н. П. Логистика и управление перевозками. – СПб.: Питер, 2021. – 280 с.

Индивидуальное задание по учебной практике

Студент(ка) Соловьева Александра Сергеевна,
ФИО
обучающийся(аяся) на 2 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) прошел(ла) учебную практику в объеме 144 часов с «7» мая 2025 г. по «3» июня 2025 г.
в организации ООО «СДЭК-Глобал» 630007, Новосибирская область. Г. Новосибирск, ул.Кривощековская, д.15, корпус 1, этаж 1,2
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	Инструктаж по технике безопасности: - ознакомление с правилами безопасности на предприятии; - общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии.	*0,5*
3	1.Ознакомление с предприятием - изучить правила внутреннего распорядка, учредительные и другие документы. - изучить имеющее на предприятии технологическое оборудование и технологическую оснастку.	*6*
4	Участие в выпуске транспортных средств на линию, их возврат с линии.	*17*
5	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	*12*
6	Инструктаж водителей перед выездом на линию.	*12*
7	Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта.	*12*
8	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	*12*
9	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	*12*
10	Обработка путевых листов, листов регулярности.	*12*
11	Определение основных показателей работы транспортных средств на маршруте.	*12*
12	Анализ исполненного движения транспортного средства.	*12*
13	Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком (кроме оплаты).	*12*
14	Обобщение полученных материалов.	*6*
15	Подготовка и оформление отчета по практике.	*5*
16	Защита отчета.	*1*

Дата выдачи задания «6» мая 2025 г.
Срок сдачи отчета по практике «3» июня 2025 г.

Подпись руководителя практики
_____ / Савина Е. С., преподаватель Академического колледжа

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Соловьева Александра Сергеевна,
ФИО
обучающийся(аяся) на 2 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) прошел(ла) учебную практику в объеме 144 часа с «7» мая 2025 г. по «3» июня 2025 г.
в организации ООО «СДЭК-Глобал» 630007, Новосибирская область, г. Новосибирск, ул.Кривощековская, д.15, корпус 1, этаж 1,2
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)
Вести диспетчерский журнал, регистрировать оперативные рапорты и другую техническую документацию.	ПК 4.1	Организационное собрание: - ознакомление с особенностями прохождения практики; - получение индивидуального задания на практику. Инструктаж по технике безопасности: - ознакомление с правилами безопасности на предприятии; - общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии. Ознакомление с предприятием - изучить правила внутреннего распорядка, учредительные и другие документы. - изучить имеющее на предприятии технологическое оборудование и технологическую оснастку. Анализ принимаемых диспетчерских решений. Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта. Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения. Обработка путевых листов, листов регулярности. Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком (кроме оплаты).	хорошо
Сопоставлять полученные данные со сменно-суточными планами-графиками (заданиями), производственным и программами.	ПК 4.2	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	хорошо
Организовывать рабочее место, соблюдать правила безопасности	ПК 4.3	Инструктаж водителей перед выездом на линию. Анализ исполненного движения транспортного средства.	отлично

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)
да.			
водить гностику и иторинг ильности хода зводственного есса	ПК 4.4	Участие в выпуске транспортных средств на линию, их возврат с линии. Определение основных показателей работы транспортных средств на маршруте. Обобщение полученных материалов.	хорошо
говая оценка по ПМ 04. Выполнение работ по должности сащего «Оператор диспетчерской (производственно-етчерской) службы»			хорошо

ючение об уровне освоения обучающимися профессиональных компетенций:

освоены на базовом уровне

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

2 июня 2025 г.

а за практику хорошо

одитель практики от предприятия _____ Шатохин Павел Анатольевич

подпись *Ф.И.О.*

М.П.

Общество с ограниченной ответственностью * Россия г.Новосибирск *
Для документов
«СДЭК-Глобал»
ОГРН 1157746448463

ДНЕВНИК
прохождения учебной практики

Студент Соловьева Александра Сергеевна
Фамилия Имя Отчество

Специальность/профессия Организация перевозок и управления на транспорте (по видам)

Группа СО-ОП-23-02

Место прохождения практики ООО «СДЭК-Глобал»

Сроки прохождения с 7 мая 2025 г. по 3 июня 2025 г.

Инструктаж на рабочем месте «7» мая 2025 г
дата *подпись* *Ф.И.О. инструктирующего*

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
7.05.2025	*Изучила инструкции по охране труда и технике безопасности, правила поведения на предприятии. Изучила нормативно правовой акт по инструктажам.*	отлично	
08.05.2025-09.05.2025	*Изучила внутренние регламенты, правила трудового распорядка, уставные документы, а также технологическое оборудование, используемое предприятием.*	отлично	
10.05.2025-13.05.2025	*Наблюдала за процессом выпуска транспорта на маршрут, проверкой технического состояния и оформлением сопроводительной документации.*	хорошо	
14.05.2025	*Ознакомилсяась с работой диспетчерской службы, принципами принятия решений, ведением документации.*	хорошо	
15.05.2025-16.05.2025	*Изучила порядок проведения предрейсового инструктажа водителей и его роль в обеспечении безопасности движения.*	хорошо	
17.05.2025-19.05.2025	*Участвовала в заполнении маршрутных листов, изучала движение ТС в реальном времени, анализировала отклонения от графика.*	хорошо	
20.05.2025-21.05.2025	*Ознакомилсяась с методами учета движения транспортных средств, участвовала в учете прибытия/убытия с маршрутов.*	хорошо	
22.05.2025-23.05.2025	*Изучала различия в планировании и организации рейсов, участвовала в обработке данных по выполнению маршрутов. Изучила основные направления маршрутов на предприятии.*	хорошо	

24.05.2025	*Научилась искать контрагентов для компании. Получила задание и выполнила его, анализировала контрагентов.*	хорошо	
26.05.2025	*Вносила накладные для заказа в программу ЭК5.*	хорошо	
27.05.2025	*Участвовала в оформлении и анализе путевой документации, проверке правильности оформления данных. Изучила, что такое путевой лист и, как заполняются.*	хорошо	
28.05.2025	*Проводила анализ фактического выполнения рейсов, расхода топлива, времени в пути, простоев и других показателей. Изучила время отдыха водителя во время рейсов.*	хорошо	
29.05.2025	*Обобщала полученные материалы, готовила информацию отчета.*	хорошо	
30.05.2025-31.05.2025	*Изучила права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком.*	хорошо	
2.06.2025-3.06.2025	*Оформление отчёта практики.*	хорошо	
4.06.2025	*Дифференцированный зачет.*	хорошо	

Руководитель _____ Шатохин Павел Анатольевич
подпись *Шатохин,П.А*

М.П.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении *учебной* практики студента (ки)

Студентка Соловьева Александра Сергеевна, группы СО-ОП-23-2, проходила практику с 7 мая 2025г по 3 июня 2025г. в филиале ООО «СДЭК-Глобал» г. Владивосток.

За время прохождения практики студент показал, что умеет планировать и организовывать собственную деятельность, способен налаживать взаимоотношения с другими сотрудниками, имеет хороший уровень культуры поведения, умеет работать в команде, высокая степень сформированности умений в профессиональной деятельности.

В отношении выполнения трудовых заданий проявил себя как ответственный, инициативный и дисциплинированный специалист. Быстро осваивал новые задачи, проявлял интерес к работе предприятия, принимал активное участие в анализе перевозочного процесса и ведении производственной документации.

В рамках дальнейшего обучения и прохождения производственной практики студенту можно порекомендовать: продолжить развитие профессиональных компетенций, связанных с логистическим планированием, документальным обеспечением перевозок и работой в специализированных программах автоматизации учета.

Региональный Директор — Шаптохин П.А.

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

Общество с ограниченной ответственностью * Россия г.Новосибирск *
Для документов
«СДЭК-Глобал»
ОГРН 1157746448463

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

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Соловьева Александра Сергеевна
Подразделение Академический колледж Группы СО-ОП-23-2
согласно приказу ректора № 937-а от 24.04.2025 года
направляется в ООО "СДЭК-Глобал" г. Владивосток
для прохождения учебной практики по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» на срок 4 недели с 07.05.2025 года по 03.06.2025 года.

Руководитель практики Савина Г.С.

Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии	Печать, подпись
„СДЕК-ГЛОБАЛ"	07.05.25	
„СДЕК-ГЛОБАЛ"	03.06.25	