МИНОБРНАУКИ РОССИИ

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

Академический колледж

ОТЧЕТ ПО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ

по профессиональному модулю
ПМ. 01 Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте

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

период с «11» июня 2026 г. по «24» июня 2026 г.

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

Наименование предприятия: ООО «Структура»

Руководитель практики
от предприятия _____ Д.О. Гнилицкий

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

Владивосток 2026

Содержание

Введение.....3
1 Характеристика предприятия ООО «Структура» 4
1.1 Общие сведения, виды деятельности и организационная структура.....4
1.2 Инструктаж по охране труда и технике безопасности 7
2 Организация перевозочного процесса.....9
2.1 Диспетчерское управление: виды решений и их анализ 9
2.2 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.....11
2.3 Паспорт маршрута и работа диспетчеров 12
3 Правовое и кадровое обеспечение перевозок.....15
3.1 Договор перевозки: права и обязанности сторон.....15
3.2 Контроль водителей и предрейсовый инструктаж.....17
Заключение 19
Список использованных источников 20

Введение

Производственная практика – обязательный этап профессиональной подготовки специалиста среднего звена, в ходе которого обучающийся переходит от усвоения теоретических знаний к их практическому применению в условиях реально действующей организации [1].

Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте представляет собой комплекс мероприятий, направленных на планирование, координацию и контроль перемещения грузов с целью обеспечения своевременной, безопасной и экономически эффективной доставки [2].

Ключевую роль в этом процессе играет диспетчерская служба, обеспечивающая непрерывное взаимодействие между подразделениями предприятия, водителями и клиентами [3].

Производственная практика проходила в период с «11» июня 2026 г. по «24» июня 2026 г на базе предприятия ООО «Структура».

Целью производственной практики по профессиональному модулю ПМ 01. Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте 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 перевозочного процесса;

– изучение организационных процессов, связанных с работой организации перевозочного процесса;

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

– сбор, обобщение и систематизация материалов для написания отчёта по производственной практике.

1 Характеристика предприятия ООО «Структура»

1.1 Общие сведения, виды деятельности и организационная структура

Базой для прохождения производственной практики была выбрана транспортно-логистическая компания ООО «Структура», расположенная в г. Владивостоке [4]. Предприятие осуществляет широкий спектр грузовых перевозок и логистических услуг по территории Приморского края и России в целом.

Основными направлениями деятельности компании являются: автомобильные грузовые перевозки по территории Российской Федерации; складская обработка грузов (погрузка/выгрузка, упаковка, консолидация, ответственное хранение); автовывоз контейнеров по Приморскому краю.

Компания работает с разнообразными категориями грузов: крупнотоннажными (до 22 т), режимными (−25…+30°C), генеральными и проектными (до 60 т), а также опасными грузами классов ADR 1–9 [5]. Условия перевозки и соответствующие типы транспортных средств представлены ниже (таблица 1).

Таблица 1 – Основные виды грузов и условия перевозки

Категория груза	Условия перевозки	Тип ТС	Пример груза
Крупнотоннажный (до 22 т)	Стандартные условия	Фура, тент/рефрижератор	Оборудование, стройматериалы
Режимный (−25…+30°C)	Температурный контроль	Рефрижератор	Продукты питания, медикаменты
Проектный (до 60 т)	Негабаритный, спецсопровождение	Трал, платформа	Промышленное оборудование
Скорый (до 7 суток, Вл–Мск)	Приоритетная доставка	Фура/сборный	Срочные коммерческие грузы
Опасный (ADR 1–9 кл.)	Соответствие ADR, спецмаркировка	Спецавтомобиль	Химикаты, ГСМ

Управленческая структура ООО «Структура» построена по линейно-функциональному принципу [6]. Во главе организации стоит генеральный директор, которому подчиняются заместитель по эксплуатации и руководители функциональных подразделений.

Диспетчерская служба возглавляется начальником диспетчерской службы и включает старших диспетчеров смен, маршрутных и линейных диспетчеров, а также операторов АСУ. В составе предприятия также функционируют: отдел продаж, складское хозяйство, отдел технического обслуживания транспортных средств, бухгалтерия и отдел кадров.

Диспетчерский центр оснащён современным технологическим оборудованием: программным комплексом мониторинга транспортных средств на базе ГЛОНАСС/GPS, стационарными рабочими местами с доступом к АСУ, средствами радиосвязи с водителями, многофункциональными устройствами для оформления документации, а также специализированным программным обеспечением учёта грузоперевозок [7].

Знакомство с предприятием началось в первый день практики с собрания, которое провёл руководитель практики от предприятия Г.Н. Гнилицкий. В ходе собрания было определено расписание работы (ежедневно по 6 часов, место – диспетчерский центр), предусматривающее последовательное изучение структуры предприятия, участие в работе диспетчерской службы, освоение функций маршрутного и линейного диспетчера, анализ рейсов и системы контроля водителей, оформление паспорта маршрута и договора перевозки груза.

По завершении собрания состоялась обзорная экскурсия: были осмотрены диспетчерский центр, складской комплекс, гараж и зона ТО, площадка выезда-заезда и медицинский пункт.

Транспортный парк ООО «Структура» на момент прохождения практики насчитывал 47 единиц подвижного состава различных категорий: 18 тентованных полуприцепов (еврофуры), 9 рефрижераторных полуприцепов, 6 тралов для негабаритных грузов, 8 контейнеровозов, а также 6 малотоннажных автомобилей для городской развозки. Средний возраст парка составляет 5,2 года, что соответствует нормативу для предприятий транспортной отрасли.

Территория предприятия площадью около 3,8 га включает:

– административно-диспетчерский корпус с современно оснащённым диспетчерским центром и переговорными комнатами для работы с клиентами;

– складской комплекс площадью 2 100 м² с зонами ответственного хранения, режимного хранения (t = –25...+5°C) и открытой площадкой для крупногабаритных грузов;

– гараж на 30 машиномест с постами технического обслуживания и ремонта;

– контрольно-пропускной пункт с весовым контролем и санитарным шлюзом.

В штате предприятия числятся 112 сотрудников, из которых 58 человек – водители, 12 человек – диспетчерский персонал, 18 человек – работники склада, 9 человек – технический персонал (механики, слесари), остальные – административно-управленческий аппарат.

Диспетчерская служба работает в режиме 24/7 в три смены по четыре диспетчера в каждой.

Высокий уровень профессионального образования персонала диспетчерской службы (78% имеют высшее или среднее профессиональное образование в сфере транспорта и логистики) обеспечивает качество принимаемых оперативных решений.

Организационная структура ООО «Структура» является линейно-функциональной. Во главе предприятия стоит генеральный директор, которому подчиняются: коммерческий директор (отвечает за привлечение клиентов и договорную работу, специалистов), директор по логистике (координирует маршрутное планирование, управление парком и работу диспетчерской службы), финансовый директор (бухгалтерия, планирование), директор по безопасности (режим, охрана труда, контроль водителей) (рисунок 1).

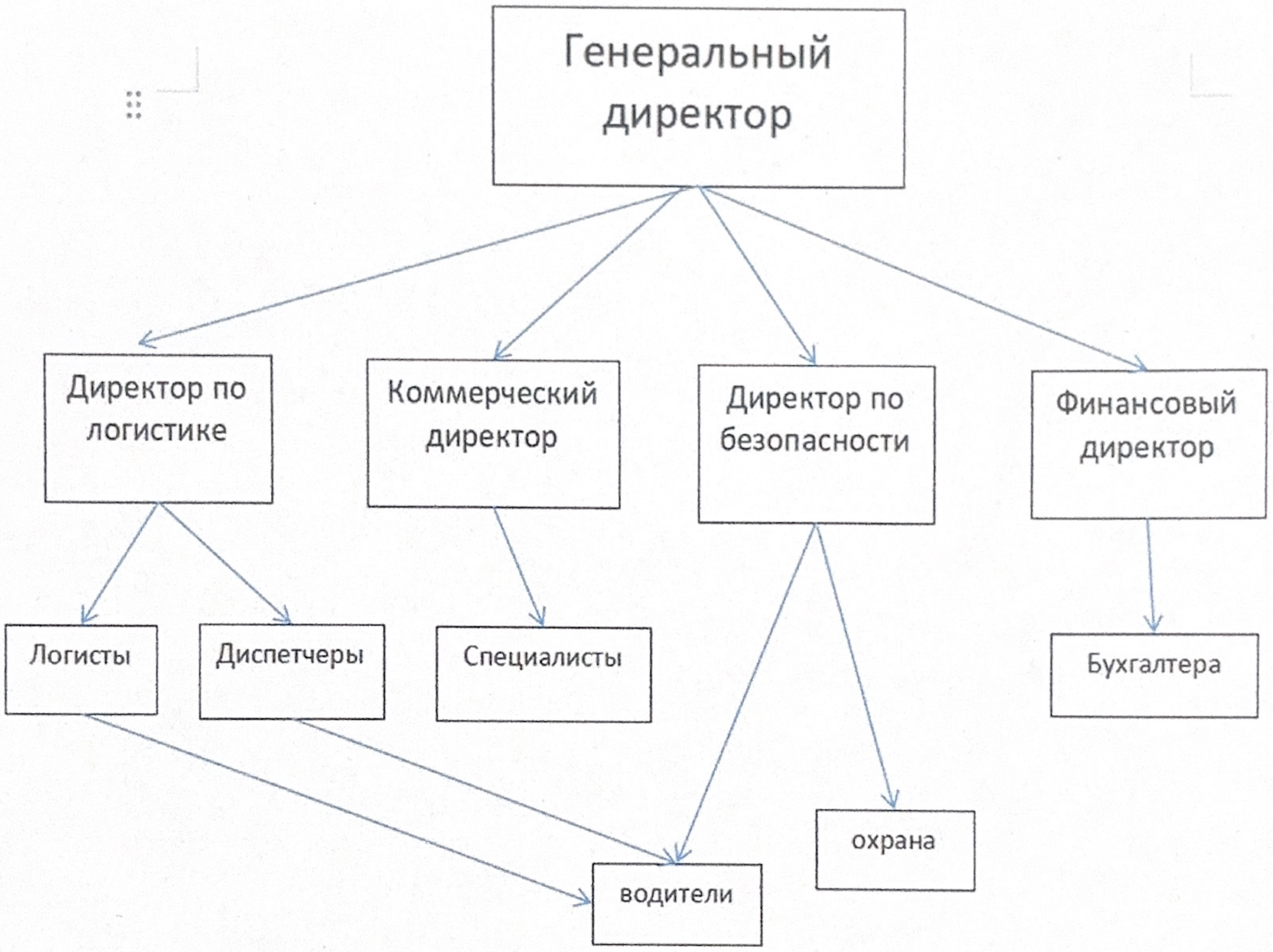

Рисунок 1 – Схема организационной структуры

Диспетчерская служба административно подчинена директору по логистике и функционально взаимодействует со всеми подразделениями предприятия.

Основными конкурентными преимуществами ООО «Структура» на рынке грузовых автомобильных перевозок Дальнего Востока являются:

– широкая география обслуживаемых маршрутов (более 40 направлений);

– наличие рефрижераторного и специализированного транспорта;

– круглосуточная диспетчерская поддержка клиентов и водителей;

– электронный документооборот с использованием ЭЦП;

– сертификат соответствия ISO 9001:2015 на систему менеджмента качества транспортных услуг.

Указанные преимущества позволяют компании удерживать долю рынка около 8% в сегменте межрегиональных грузовых перевозок по ДВФО.

В ходе первичного знакомства с предприятием студенты-практиканты были ознакомлены с внутренними регламентами и локальными нормативными актами:

– положением о диспетчерской службе;

– инструкцией по работе с АСУ;

– регламентом взаимодействия диспетчерской службы со службой технического контроля и складом.

Изучение данных документов позволило понять распределение ответственности между подразделениями и порядок эскалации проблем при возникновении нештатных ситуаций.

Руководитель практики подчеркнул, что точное следование регламентам является ключевым условием бесперебойной работы транспортно-логистического предприятия.

По результатам первого дня прохождения производственной практики был сформирован индивидуальный план работы, согласованный с руководителем практики от предприятия Г.Н. Гнилицким.

В соответствии с планом основная деятельность распределялась по трём блокам: наблюдение и ассистирование в диспетчерском центре, изучение и анализ документации, самостоятельная отработка практических заданий под контролем наставника.

Данное распределение обеспечивало последовательное освоение компетенций в области диспетчерского управления автомобильными перевозками [8].

1.2 Инструктаж по охране труда и технике безопасности

Инструктаж по охране труда был проведён уполномоченным сотрудником ООО «Структура» в соответствии с требованиями Трудового кодекса РФ (ст. 212) и Постановлением Минтруда и Минобразования № 1/29.

В ходе инструктажа рассматривались:

– общие требования охраны труда на транспортно-логистическом предприятии;

– правила поведения на территории (склад, гараж, перрон);

– меры пожарной и электробезопасности; порядок действий при аварийных и чрезвычайных ситуациях.

По завершении инструктажа каждый практикант расписался в журнале регистрации инструктажей.

Помимо вводного инструктажа на рабочем месте, в ООО «Структура» практикуется проведение ежемесячных тематических инструктажей для диспетчерского персонала.

Основные требования техники безопасности для работников диспетчерской службы с указанием нормативного основания и содержания представлены ниже (таблица 2).

Таблица 2 – Основные требования ТБ для работников диспетчерской службы

Требование	Нормативный документ	Содержание
Условия труда на рабочем месте	СанПиН 2.2.2/2.4.1340-03	Освещённость ≥ 300 лк, температура 20–22°C, влажность 40–60%
Работа с ПЭВМ	Приказ Минздрава № 302н	Перерыв 10 мин каждые 2 ч, гимнастика для глаз
Пожарная безопасность	ФЗ № 123-ФЗ	Знание плана эвакуации, расположения огнетушителей, запрет блокировки выходов
Электробезопасность	ПТЭЭП	Запрет прикосновения к токоведущим частям, работа только с исправной техникой
Поведение на территории склада / гаража	ПТБЭАТ	Движение по пешеходным дорожкам, сигнальный жилет при выходе на перрон

Знание и соблюдение приведённых требований является обязательным условием допуска к выполнению должностных функций в диспетчерском центре и на территории предприятия.

Практическое применение требований охраны труда в ходе практики выражалось в обязательном соблюдении установленных правил: нахождение в диспетчерском центре исключительно в рабочей одежде, запрет на использование личных мобильных устройств вблизи рабочих станций АСУ, соблюдение перерывов при работе с ПЭВМ в соответствии с СанПиН 2.2.2/2.4.1340-03, а также незамедлительное информирование старшего диспетчера о любых нештатных ситуациях на рабочем месте.

Дополнительно в ходе инструктажа было уделено внимание вопросам информационной безопасности при работе с программным обеспечением учёта перевозок. Сотрудники диспетчерской службы обязаны соблюдать порядок парольной защиты рабочих станций, не передавать учётные данные третьим лицам и не устанавливать стороннее программное обеспечение без разрешения системного администратора. Данные требования обусловлены тем, что АСУ предприятия содержит коммерческую информацию, составляющую коммерческую тайну.

В период прохождения практики такой инструктаж был посвящён действиям при ДТП с участием транспортных средств предприятия: порядок оповещения диспетчером аварийной службы, страховой компании и службы безопасности, заполнение первичных документов по факту происшествия, взаимодействие с ГИБДД и сбор доказательной базы на основе данных видеорегистратора и тахографа.

2 Организация перевозочного процесса

2.1 Диспетчерское управление: виды решений и их анализ

Диспетчерское управление в ООО «Структура» охватывает весь цикл грузовых перевозок – от приёма заявки и назначения водителя до контроля доставки и оформления итоговой документации [9]. По степени срочности и характеру диспетчерские решения классифицируются на три типа:

– оперативные (немедленного реагирования) – принимаются при поломке транспортного средства, задержке доставки, изменении маршрута по требованию заказчика;

– плановые – связаны со сменно-суточным распределением рейсов и назначением водителей;

– стратегические – касаются корректировки маршрутной сети и пересмотра нормативов времени рейса.

Количественный анализ диспетчерских решений за период наблюдения с 11 по 23 июня 2026 г. представлен ниже (таблица 3).

Таблица 3 – Анализ диспетчерских решений ООО «Структура» (11–23 июня 2026 г.)

Тип решения	Кол-во, шт.	Доля, %	Ср. время реакции, мин	Основная причина
Оперативное: техническая неисправность ТС	52	34,0	4,1	Износ агрегатов, дорожные условия
Оперативное: изменение условий доставки	48	31,4	2,3	Требование заказчика, форс-мажор
Плановое: перераспределение рейсов	38	24,8	15,0	Болезнь водителя, доп. заявки
Стратегическое: корректировка маршрута	15	9,8	—	Изменение логистики клиента
Итого	153	100	—	—

По итогам анализа 153 диспетчерских решений наиболее частой причиной оперативного вмешательства диспетчера являются технические неисправности транспортных средств (34,0%), что указывает на необходимость совершенствования системы планово-предупредительного технического обслуживания парка [10].

Второй по значимости причиной выступают изменения условий доставки по требованию заказчиков (31,4%), что отражает специфику работы с корпоративными клиентами.

Плановые решения составляют 24,8% и обусловлены преимущественно болезнью водителей и поступлением дополнительных заявок.

Стратегические решения занимают наименьшую долю – 9,8%.

Среднее время реагирования на оперативную ситуацию составляет 2,3–4,1 минуты, что соответствует отраслевым нормативам. Полученные данные позволяют сформулировать ряд практических рекомендаций по оптимизации диспетчерского управления в ООО «Струк-тура».

Во-первых, высокая доля оперативных решений, связанных с техническими неисправностями (34,0%), указывает на необходимость перехода от реактивного к проактивному техническому обслуживанию: внедрение системы предиктивной диагностики позволит прогнозировать отказы агрегатов на основе данных телематики.

Во-вторых, значительная доля изменений условий доставки (31,4%) свидетельствует о необходимости более детальной проработки условий договоров с клиентами, включая штрафные санкции за изменение заявки менее чем за 2 часа до рейса.

В процессе наблюдения за работой диспетчерской смены было установлено, что диспетчеры активно используют интегрированную АСУ, которая позволяет в режиме реального времени отслеживать местоположение всех транспортных средств на карте, автоматически формировать путевые листы и контролировать соблюдение режима труда и отдыха водителей.

При поступлении экстренного сигнала от водителя (кнопка тревоги в кабине ТС) диспетчер в течение 60 секунд обязан установить голосовой контакт, оценить ситуацию и задействовать соответствующий алгоритм реагирования: вызов аварийной службы, направление резервного ТС или информирование грузополучателя об изменении сроков доставки.

Дополнительным инструментом повышения эффективности диспетчерского управления в ООО «Структура» служит система ключевых показателей эффективности диспетчерской смены.

К числу контролируемых ключевых показателей эффективности относятся:

– процент рейсов, выполненных в срок (целевое значение – не менее 94,5%);

– среднее время обработки входящей заявки (не более 8 минут);

– количество рекламаций от клиентов по вине диспетчерской службы (не более 2 в месяц);

– коэффициент использования парка в рабочие дни (не менее 87%).

Фактические значения КПЭ за апрель–май 2026 г. составили: 95,1%, 6,4 минуты, 1 рекламация и 89,2% соответственно, что свидетельствует о высоком уровне организации диспетчерского управления на предприятии.

2.2 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов

В соответствии с Федеральным законом № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта» [2] перевозки подразделяются на регулярные (по фиксированным маршрутам с утверждённым расписанием) и нерегулярные (заказные, выполняемые по договору). В практике ООО «Структура» эти виды имеют следующие характеристики.

Регулярные (сборные) рейсы выполняются по установленным маршрутам с фиксированным расписанием. Основные направления: Владивосток – Москва (2 раза в неделю), Владивосток – Хабаровск, Владивосток – Новосибирск. Тарификация осуществляется по единой сетке в зависимости от веса и объёма груза; документация – путевой лист и товарно-транспортная накладная.

Нерегулярные (заказные) рейсы формируются под конкретного заказчика. Маршрут, сроки и состав документации определяются условиями договора. При перевозке экспортных грузов оформляется международная товарно-транспортная накладная CMR. Данный вид охватывает все категории грузов, включая проектные и опасные грузы ADR.

По данным диспетчерских журналов за май 2026 года, общее количество выполненных рейсов составило 145 из 154 запланированных (94,2%). Девять рейсов не выполнены: техническая неисправность ТС – 5 случаев (55,6%), отмена заявки клиентом – 2 (22,2%), форс-мажор (перекрытие трасс) – 2 (22,2%). Нерегулярные (заказные) рейсы формировали 59% от общей выручки, регулярные – 41%, что свидетельствует о приоритетной роли индивидуальных коммерческих перевозок.

В разрезе направлений:

– Владивосток – Хабаровск – 100% выполнения (22 из 22);

– Владивосток – Москва – 94,4% (17 из 18, одна задержка по технической причине);

– Владивосток – Новосибирск – 91,7% (11 из 12);

– заказные рейсы по Приморью – 95,6% (65 из 68);

– прочие направления – 88,2% (30 из 34).

Наименьший показатель по нестандартным маршрутам указывает на необходимость усиления профилактики технических неисправностей и заблаговременного анализа дорожной обстановки.

Анализ причин невыполнения рейсов выявил системную проблему: 55,6% отказов связаны с техническими неисправностями, что коррелирует с данными по оперативным диспетчерским решениям. Это подтверждает необходимость внедрения углублённой диагностики транспортных средств перед назначением на дальние (свыше 1 000 км) маршруты. Экономический эффект от предотвращения одного срыва рейса по маршруту Владивосток –

Москва оценивается диспетчерской службой в 45–80 тысяч рублей (штрафы за нарушение сроков, стоимость замены ТС, дополнительные расходы на проживание водителей).

Структура грузопотока по типам грузов за май 2026 г. выглядит следующим образом:

– генеральные грузы – 48%;

– режимные (продовольствие, медикаменты) – 22%;

– проектные и негабаритные – 12%;

– опасные грузы ADR – 9%;

– прочие – 9%.

Распределение соответствует общей структуре грузооборота Приморского края, где основу составляют товары народного потребления и строительные материалы, направляемые во внутренние регионы России.

Сезонная неравномерность является характерной чертой грузопотока ООО «Структура». Пиковые нагрузки приходятся на период с августа по ноябрь, когда объём перевозок возрастает на 28–35% по сравнению со среднемесячным показателем. Это обусловлено традиционным ростом торгового оборота перед новогодними праздниками и ввозом сезонных товаров (тёплая одежда, техника для отопления). В межсезонный период (февраль–март) загрузка парка снижается на 18–22%, что требует от диспетчерской службы применения инструментов оптимизации маршрутов и консолидации грузов для поддержания рентабельности.

По итогам анализа рейсов за период практики диспетчерской службой была подготовлена аналитическая справка, в которой предложен переход на динамическое планирование рейсов с использованием прогнозной модели загрузки. Суть предложения состоит в том, чтобы с учётом данных о заявках, поступивших до 15:00 текущего дня, автоматически формировать предварительный план рейсов на следующий день и направлять его на согласование директору по логистике. Это позволит сократить время утреннего совещания диспетчеров с 35 до 12–15 минут и уменьшить количество корректировок плана в течение рабочего дня.

2.3 Паспорт маршрута и работа диспетчеров

Паспорт маршрута является основным документом, определяющим условия осуществления перевозок по конкретному направлению. Он разрабатывается на основании Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и содержит исчерпывающую информацию о параметрах маршрута, требованиях к транспортным средствам и водителям. В ходе практики (02.06.2026) при участии наставника был изучен и составлен образец паспорта маршрута для регулярного сборного рейса Владивосток – Москва (таблица 4).

Таблица 4 – Паспорт маршрута: направление Владивосток – Москва

Параметр	Значение
Направление	Владивосток – Москва (трассы Р-297, М-53, М-51, М-7)
Вид перевозок	Регулярные (сборные) и заказные грузовые перевозки
Перевозчик	ООО «Структура»
Протяжённость маршрута	9 288 км
Нормативное время в пути	До 7 суток (скорый режим)
Периодичность (регулярный рейс)	2 раза в неделю (вторник и пятница)
Тип транспортного средства	Тентованный полуприцеп (еврофура), г/п до 22 т
Режим труда и отдыха водителей	Приказ Минтранса № 424: 9 ч работы / 11 ч отдыха
Смена водителей	В Чите (4 200 км), в Красноярске (7 100 км)
Опасные участки маршрута	Перевал Яблоновый (гололёд, осадки), участок Чита – Иркутск
Сезонные ограничения	Весенние ограничения по нагрузке на ось (апрель – май)
Дата последнего обследования	12.04.2026

Данный паспорт используется диспетчерской службой при планировании рейсов, формировании комплекта документации для водителей и проведении предрейсового инструктажа. Наличие сведений об опасных участках (перевал Яблоновый, участок Чита – Иркутск) и сезонных ограничениях позволяет заблаговременно предупреждать водителей о рисках и корректировать сроки доставки.

В ходе освоения функций маршрутного диспетчера была изучена процедура формирования ведомости движения – основного оперативного документа, фиксирующего движение транспортных средств по маршруту. Ведомость заполняется диспетчером по мере поступления отметок от водителей на контрольных пунктах: фактическое время прохождения пункта сверяется с нормативным, при отклонении более 30 минут диспетчер устанавливает связь с водителем и вносит соответствующую запись в журнал отклонений.

Особое внимание в ходе практики уделялось работе с системой ГЛОНАСС/GPS. Программный модуль мониторинга отображает на карте местоположение всех транспортных средств в режиме реального времени с интервалом обновления 30 секунд. Диспетчер может задать геозоны – виртуальные периметры вокруг ключевых объектов (склад отправления, склад получения, контрольные пункты на маршруте), при пересечении которых система автоматически генерирует уведомление. В период практики наблюдалась работа с тремя активными геозонами по маршруту Владивосток – Хабаровск.

Функции линейного диспетчера охватывают не только регистрацию движения транспортных средств, но и контроль документального сопровождения грузов. При прибытии

каждого транспортного средства линейный диспетчер проверяет наличие и соответствие следующего комплекта документов: товарно-транспортная накладная (форма 1-Т), путевой лист с отметками о предрейсовом медицинском и техническом осмотре, сертификаты и качественные удостоверения на груз (при необходимости), а для опасных грузов – ДОПОГ-декларация и аварийная карточка. Выявленные несоответствия фиксируются в акте расхождений с указанием характера нарушения и предполагаемых виновных лиц.

В период прохождения практики была изучена и отработана процедура оформления смешанной перевозки на маршруте Владивосток – Новосибирск с перегрузкой в Чите. Особенность данного вида перевозки состоит в том, что на каждом плече формируется отдельный комплект транспортных документов, а линейный диспетчер осуществляет мониторинг каждого плеча независимо. Передача груза с одного транспортного средства на другое фиксируется актом приёма–передачи, подписанным водителями обоих ТС и уполномоченным представителем терминала. Цифровая копия акта немедленно направляется диспетчеру и сохраняется в АСУ предприятия.

В период с 15 июня по 18 июня 2026 г. осуществлялось участие в работе маршрутного диспетчера. Маршрутный диспетчер обеспечивает оперативный контроль движения транспортных средств на закреплённых за ним направлениях, следит за соблюдением сроков доставки, ведёт ведомость движения и формирует сменный отчёт. В ходе практики были освоены следующие функции: ведение ведомости движения (фиксация фактических времён отправления и прибытия на контрольные пункты); мониторинг местоположения ТС в системе ГЛОНАСС/GPS; выдача водителям оперативных указаний; фиксация нарушений в журнале контроля; составление сменного отчёта.

Также состоялось участие в работе линейного диспетчера на складском терминале ООО «Структура». Основными функциями линейного диспетчера являются: регистрация прибытия и убытия транспортных средств, проверка соответствия груза данным ТТН, фиксация нарушений, передача оперативной информации маршрутному диспетчеру.

За рабочую смену на терминал прибыло 12 транспортных средств, убыло – 9. Из 12 прибывших 9 (75,0%) прибыли в срок (отклонение не более 2 часов); 3 ТС (25,0%) задержались более чем на 2 часа. В 2 случаях при сверке груза с ТТН выявлены расхождения, по одному из которых составлен акт. Среднее время погрузки/разгрузки – 2 ч 10 мин. Все 9 запланированных к отправлению рейсов вышли по расписанию.

3 Правовое и кадровое обеспечение перевозок

3.1 Договор перевозки: права и обязанности сторон

Договор перевозки груза автомобильным транспортом регулируется комплексом нормативных правовых актов. Основу составляет глава 40 (ст. 785–796) Гражданского кодекса РФ; специальные нормы закреплены в Федеральном законе № 259-ФЗ и Правилах перевозок грузов (Постановление Правительства № 2200). При международных перевозках дополнительно применяется Конвенция КДПГ (CMR).

В ходе практики при участии наставника был изучен порядок оформления и составлен проект типового договора между ООО «Структура» (перевозчик) и клиентом (грузоотправитель) на осуществление грузовых перевозок. Раздел об оплате в соответствии с индивидуальным заданием в проект не включался (рисунок 2).

ДОГОВОР НА ОКАЗАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ № ___

г._____ «__» _____ 20__г.

_____ в лице _____,
действующего на основании _____, в дальнейшем именуемый **«Заказчик»**, с одной стороны, и _____ в лице _____,
действующего на основании _____, в дальнейшем именуемый **«Исполнитель»**, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1. Исполнитель обязуется предоставить для Заказчика автотранспорт с водителем, а Заказчик обязуется оплатить услуги Исполнителя.
1.2 Каждый заказ оформляется отдельной заявкой и имеет индивидуальную стоимость. Заявка на перевозку предоставляется заказчику не позднее ____ часов до начала осуществления транспортировки.

2. ПОРЯДОК ПОДАЧИ ЗАЯВКИ

2.1. Заказчик направляет Исполнителю заявку по электронной почте. В заявке указываются:
- характер груза, его веса и объема;
- дата и время подачи транспортного средства;
- ориентировочное количество часов работы;
- адрес, контактный телефон, график работы склада и пункта приемки грузов (маршрутов загрузок);
- место доставки грузов (адрес, контактный телефон, график работы склада и пункта сдачи грузов).

2.2. Заказчик заблаговременно (не менее чем за _____ часов) направляет заявку на подачу транспортного средства.
2.3 Заявка может дополняться или изменяться, но не позднее, чем за ____ часа до момента подачи. В заявке могут содержаться и иные дополнительные условия.

Рисунок 2 – Шаблон договора на осуществление грузовых перевозок.

Права и обязанности сторон распределяются следующим образом. Перевозчик (ООО «Структура») обязан подать исправное транспортное средство в согласованный срок, обеспечить сохранность груза в пути, доставить груз в оговорённые сроки и уведомлять клиента о задержках.

Перевозчик вправе отказать в приёме груза при несоответствии его декларации, изменить маршрут при форс-мажоре, привлекать субперевозчиков по согласованию с клиентом, требовать возмещения ущерба, причинённого по вине клиента.

Клиент (грузоотправитель) обязан предоставить груз в срок и в надлежащей упаковке, передать полный комплект сопроводительных документов, обеспечить погрузку в установленное время и не допускать превышения нормативной нагрузки на ТС. Клиент вправе проверить состояние ТС перед погрузкой, отказаться от договора с уведомлением за 24 часа, требовать компенсации за задержку доставки и изменить пункт назначения по согласованию с перевозчиком.

Согласно ст. 796 ГК РФ, перевозчик несёт ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза с момента его принятия до момента выдачи грузополучателю. Размер ответственности ограничен стоимостью утраченного или повреждённого груза, если иное не предусмотрено договором.

При перевозке грузов с особыми условиями транспортировки типовой договор дополняется специальными приложениями: для режимных грузов – приложение с температурным режимом и графиком его контроля; для опасных грузов (ADR) – ДОПОГ-декларация отправителя и аварийная карточка груза; для негабаритных грузов – схема размещения и крепления груза, разрешение ГИБДД на перевозку. Практическое изучение порядка оформления договоров, в том числе для нестандартных грузов, позволило освоить правовую базу взаимоотношений перевозчика и грузоотправителя.

Оформление договора перевозки в ООО «Структура» автоматизировано с использованием модуля документооборота в рамках АСУ предприятия. После согласования условий с клиентом менеджер по продажам вносит параметры заявки в систему; АСУ автоматически формирует проект договора на основе типового шаблона, подставляя реквизиты сторон, характеристики груза, маршрут и сроки доставки. Готовый проект направляется клиенту по электронной почте, подписывается через систему электронного документооборота и поступает в архив.

В ходе изучения договорной работы было обращено внимание на раздел об ответственности перевозчика. Согласно ст. 796 ГК РФ, размер ответственности ограничен стоимостью утраченного груза, однако в договорах ООО «Структура» предусмотрено дополнительное страхование ответственности перевозчика на сумму до 10 млн рублей по каждому рейсу. Для грузов с объявленной ценностью свыше 1 млн рублей страхование является обязательным условием заключения договора. Это существенно снижает финансовые риски грузоотправителя и повышает конкурентоспособность компании на рынке транспортно-логистических услуг Приморского края.

Отдельно было изучено применение транспортной накладной как основного перевозочного документа, введённого в действие Постановлением Правительства РФ № 2200 от 21.12.2020. В отличие от ТТН (форма 1-Т), транспортная накладная не является документом,

подтверждающим факт сделки купли-продажи товара, однако служит подтверждением заключения договора перевозки и определяет обязательства перевозчика перед грузоотправителем. В ООО «Структура» оба документа применяются параллельно: ТТН – для нужд складского учёта клиента, транспортная накладная – для внутреннего учёта перевозок и урегулирования претензий с клиентами.

3.2 Контроль водителей и предрейсовый инструктаж

В ООО «Структура» применяется трёхуровневая система контроля деятельности водителей, охватывающая все этапы рейса:

– предрейсовый контроль (допуск к рейсу);

– текущий контроль (на маршруте);

– послерейсовый контроль (оценка результатов).

Предрейсовый контроль включает технический осмотр транспортного средства механиком, медицинский осмотр водителя медицинским работником и инструктаж диспетчером с оформлением путевого листа. Текущий контроль на маршруте осуществляет маршрутный диспетчер с применением системы ГЛОНАСС/GPS, тахографа и радиосвязи: контролируются скоростной режим, соблюдение маршрута, режим труда и отдыха водителей в соответствии с Приказом Минтранса № 424, а также своевременность контрольных выходов на связь. Послерейсовый контроль проводится на основании данных путевого листа, тахографа, акта осмотра ТС и ТТН с подписью грузополучателя.

По данным журнала контроля за май–июнь 2026 г. зафиксировано 24 нарушения со стороны водителей. Наибольшую долю составляют нарушения режима труда и отдыха – 37,5% (специфическая проблема дальних рейсов продолжительностью до 7 суток). На втором месте – превышение скорости по данным ГЛОНАСС (25,0%), на третьем – опоздание выхода на рейс более 30 минут (20,8%). Прочие нарушения (несанкционированное отклонение от маршрута, неисправность тахографа) – 16,7%. Меры реагирования варьировались от предупреждения и инструктажа до частичного лишения премии и служебной проверки. Выявленные нарушения подтверждают необходимость усиления контроля режима труда и отдыха.

Предрейсовый инструктаж водителей проводится ежедневно в соответствии с Приказом Минтранса России № 17 от 15.01.2021 и Положением об обеспечении безопасности дорожного движения. 10 июня 2026 г. состоялось участие в проведении утреннего инструктажа. Инструктаж включает шесть последовательных блоков: медицинский осмотр (3–5 мин) – измерение АД, алкотест, оценка самочувствия; технический осмотр ТС (5–7 мин) – проверка тормозов, освещения, шин, рулевого управления; блок «Маршрут и груз» (5 мин) – выдача

путевого листа и ТТН, разъяснение особенностей груза; блок «ПДД и безопасность» (5 мин) – скоростной режим, режим труда и отдыха, правила перевозки спецгрузов; блок «Оперативная обстановка» (3 мин) – дорожные условия, ограничения, прогноз погоды; подпись водителя в журнале инструктажей (1 мин).

По итогам наблюдения были сформулированы предложения по совершенствованию инструктажа: внедрение электронного путевого листа, позволяющего автоматически фиксировать параметры предрейсового осмотра в системе АСУ; использование мобильного приложения для получения водителями актуальных данных о дорожной обстановке и прогнозе погоды; автоматическое уведомление маршрутного диспетчера о выходе ТС из парка через интеграцию с ГЛОНАСС/GPS. Реализация данных предложений позволит сократить время инструктажа и повысить оперативность передачи информации между участниками перевозочного процесса.

В целях повышения эффективности системы контроля водителей в ООО «Структура» ведётся работа по формированию рейтинговой системы оценки профессиональных показателей водителей. Система учитывает следующие параметры: коэффициент соблюдения режима труда и отдыха (вес 30%), коэффициент соблюдения скоростного режима по данным тахографа (25%), своевременность выходов на связь с диспетчером (20%), состояние транспортного средства по результатам послерейсового осмотра (15%), отзывы клиентов (10%). Ежеквартальный рейтинг служит основанием для начисления премий и формирования кадрового резерва.

Наблюдение за работой диспетчерской смены позволило выявить резервы совершенствования процесса контроля. В частности, в настоящее время диспетчер вручную переносит данные тахографа в журнал нарушений, что занимает около 15 минут на каждое транспортное средство после возвращения из рейса. Внедрение автоматической выгрузки данных цифрового тахографа в АСУ предприятия позволило бы сократить время обработки до 2–3 минут и исключить ошибки ручного ввода. По оценке начальника диспетчерской службы, совокупная экономия рабочего времени диспетчеров составит не менее 4 часов за рабочую смену при текущем объёме перевозок.

Заключение

Производственная практика – обязательный этап профессиональной подготовки специалиста среднего звена, в ходе которого обучающийся переходит от усвоения теоретических знаний к их практическому применению в условиях реально действующей организации.

Производственная практика практика была пройдена на базе ООО «Структура» с «11» июня 2026 г. по «24» июня 2026 г.

В результате прохождения учебной практики в ООО «Структура» были выполнены все цели по профессиональную модулю ПМ 01. Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте.

Сформированы умения и приобретены первоначальные практические знания для последующего освоения общих и профессиональных компетенций по специальности. В ходе прохождения практики были выполнены следующие задачи:

– сформирован комплекс представлений о специфике перевозочного процесса;

– изучены организационные процессы, связанных с работой организации перевозочного процесса;

– сформированы личностные качества, обусловливающих устойчивый интерес, активное и творческое отношение к работе слесаря по ремонту автомобилей;

– сбор, обобщение и систематизация материалов для написания отчёта по производственной практике.

Список использованных источников

1 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) : Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ : глава 40 «Перевозка» // Собрание законодательства РФ. — 1996. — № 5. — Ст. 410.

2 Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ // Собрание законодательства РФ. — 2007. — № 46. — Ст. 5555.

3 Федеральный государственный образовательный стандарт по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» : Приказ Минпросвещения России от 07.05.2020 № 235.

4 Официальный сайт ООО «Структура». — URL: https://strukturavl.ru (дата обращения: 23.05.2026).

5 Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) : принято в Женеве 30.09.1957 (с поправками 2023 г.). — Женева : ЕЭК ООН, 2023.

6 Внутренние документы ООО «Структура» : Устав, ПВТР, Положение о диспетчерской службе, Регламент предрейсового инструктажа. — Владивосток : ООО «Структура», 2025. — Фондовые материалы предприятия.

7 Гудков В.А. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками : учебник / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин. — М. : Транспорт, 2019. — 384 с.

8 Постановление Минтруда и Минобразования РФ от 13.01.2003 № 1/29 «Об утверждении Порядка обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников организаций».

9 Трудовой кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ // Собрание законодательства РФ. — 2002. — № 1 (ч. 1). — Ст. 3.

10 Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учеб. пособие / А.Э. Горев. — М. : Академия, 2020. — 256 с.

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ

Студентка Семёнова Екатерина Игоревна
Фамилия Имя Отчество

обучающийся (аяся) на 3 курсе, по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)»
прошел (ла) производственную практику
в объеме 72 часов
в период с «11» июня 2026 г. по «24» июня 2026 г.
в организации ООО «Структура», 690062, г.Владивосток, ул. Днепровская, дом 25, офис 310,
наименование организации, юридический адрес

Виды и объем работ в период производственной практики:

№ п/п	Виды 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.	Ознакомление с предприятием: - изучить правила внутреннего распорядка, учредительные и другие документы; - изучить имеющее на предприятии технологическое оборудование и технологическую оснастку.	*3*
4.	Выполнение работ согласно бланку индивидуального задания: - анализ принимаемых диспетчерских решений; - анализ регулярных и нерегулярных рейсов; - оформление паспорта маршрута; - участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта; - участие в работе линейного диспетчера по учёту движения; - оформление договора «Права и обязанности сторон по договору между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты); - контроль выполнения заданий водителями; - инструктаж водителей перед выездом на линию.	*65*
5.	Обобщение полученных материалов. Подготовка и оформление отчета о практике. Защита отчета.	*3*

Дата выдачи задания «09» июня 2026 г.
Срок сдачи отчета по практике «24» июня 2026 г.

Руководитель
преподаватель академического колледжа _____ Савина Е.С.
подпись *Ф.И.О.*

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Семёнова Екатерина Игоревна,
ФИО

обучающийся(аяся) на 3 курсе по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» прошел(ла) производственную практику в объеме 72 часов с «11» июня 2026 г. по «24» июня 2026 г..

в организации ООО «Структура», 690062, г.Владивосток, ул. Днепровская, дом 25, офис 310,
наименование организации, юридический адрес

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

Вид профессиональной деятельности	Код и формулировка формируемых профессиональных компетенций	Виды работ, выполненных обучающимся во время практики в рамках овладения компетенциями	Качество выполнения работ (отлично, хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно)
Название модуля	ПК 1.1	Анализ принимаемых диспетчерских решений. Анализ регулярных и нерегулярных рейсов. Участие в работе маршрутного диспетчера по заполнению ведомости движения, составлений отчёта. Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения.	Отл.
	ПК 1.2	Ознакомление с предприятием: - изучить правила внутреннего распорядка, учредительные и другие документы. - изучить имеющее на предприятии технологическое оборудование и технологическую оснастку. Контроль выполнения заданий водителями. Инструктаж водителей перед выездом на линию.	Отл.
	ПК 1.3	Оформление паспорта маршрута. Оформление договора «Права и обязанности сторон по договору	Отл.

		между клиентом и перевозчиком» (кроме оплаты).	
Итоговая оценка по ПМ. 01 «Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте»			Отл.

Заключение об уровне освоения обучающимися профессиональных компетенций:

Освоен на продвинутом уровне

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

Дата 21 июня 2021 г.

Оценка за практику Отлично

Руководитель практики от предприятия _____ Гнилицкий Д.О.
подпись *Ф.И.О.*
М.П.

ДНЕВНИК
прохождения производственной практики

Студент Семёнова Екатерина Игоревна
Фамилия Имя Отчество

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

Группа СО-ОП-23-2

Место прохождения практики ООО «Структура»

Сроки прохождения с «11» июня 2026 г. по «24» июня 2026 г.

Инструктаж на рабочем месте «11» июня 2026 г. _____ Гнилицкий Д.О.
дата *подпись* *Ф.И.О. инструктирующего*

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объём работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
11.06.2026	Организационное собрание: – ознакомление с особенностями практики; получение индивидуального задания. Инструктаж по технике безопасности: – ознакомление с правилами пожарной безопасности предприятия; – общее ознакомление с производственной деятельностью ООО «Структура».	Отл.	
12.06.2026	Ознакомление с предприятием: – изучение правил внутреннего трудового распорядка, устава и учредительных документов; – ознакомление с организационной структурой диспетчерской службы; – изучение технологического оборудования: АРМ диспетчера, ПО учёта транспорта, средства связи.	Отл.	
13.06.2026	Анализ принимаемых диспетчерских решений: – наблюдение за приёмом заявок и распределением ТС по маршрутам; – изучение критериев оперативных решений при нештатных ситуациях; – ознакомление с журналом диспетчерских заявок и порядком их регистрации.	Отл.	
15.06.2026	Анализ регулярных и нерегулярных рейсов: – изучение понятия регулярных и нерегулярных перевозок; – анализ маршрутных листов за текущую неделю;	Отл.	

	– выявление случаев нерегулярных рейсов, причины их возникновения.		
16.06.2026	Оформление паспорта маршрута: – изучение структуры паспорта маршрута (протяжённость, остановки, тип дорог); – составление паспорта маршрута; – проверка правильность оформления под руководством диспетчера.		
17.06.2026	Участие в работе маршрутного диспетчера: – наблюдение за заполнением ведомости движения ТС по маршруту; – внесение данных о рейсах в ведомость движения; – участие в составлении ежедневного отчёта (пробег, топливо, отклонения).		
18.06.2026	Участие в работе линейного диспетчера по учёту движения: – ознакомление с обязанностями линейного диспетчера, контролем местонахождения ТС; – наблюдение за ведением оперативного учёта движения в реальном времени.		
19.06.2026	Оформление договора (права и обязанности сторон): – изучение типовых форм договора между клиентом и перевозчиком; – оформлен раздел «Права и обязанности сторон».		
20.06.2026	Инструктаж водителей перед выездом на линию: – присутствие на предрейсовом инструктаже; изучение порядка выдачи путевых листов. Контроль выполнения заданий водителями: – отслеживание выполнения рейсовых заданий водителями совместно с линейным диспетчером; – фиксирование отклонений от маршрута и меры по их устранению.		
22.06.2026 – 23.06.2026	Оформление отчёта практики		
24.06.2026	Дифференцированный зачёт		

Руководитель _____ Гнилицкий Д.О.

подпись *Ф.И.О.*

М.П.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении производственной практики студента(ки)

Студентка Семёнова Екатерина Игоревна, группы СО-ОП-23-2, проходила практику с «11» июня 2026 г. по «24» июня 2026 г. на базе ООО «Структура».

За период прохождения практики студент посетил все дни, пропуски отсутствовали. Студент соблюдал трудовую дисциплину и правила техники безопасности.

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 учебной практики студенту можно порекомендовать: продолжить развитие профессиональных компетенций, связанных с логистическим планированием, документальным обеспечением перевозок и работой в специализированных программах автоматизации учета.

Директор — Гнилицкий Д.О.

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

М.П.

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

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Семёнова Екатерина Игоревна
Подразделение Академический колледж Группы СО-ОП-23-2
согласно приказу ректора № 1315-9 от 28.05.26 года
направляется в ООО "Структура", г. Владивосток
для прохождения производственной (по профилю специальности) практики по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» на срок 2 недели с 11.06.2026 года по 24.06.2026 года.

Руководитель практики Савина Е.С.

Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии	Печать, подпись
ООО "Структура"	11.06.2026	
ООО "Структура"	24.06.2026	