

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

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

ОТЧЕТ ПО
УЧЕБНОЙ ПРАКТИКЕ

по профессиональным модулям

ПМ. 01 Организация перевозочного процесса
на автомобильном транспорте

ПМ 02. Организация сервисного обслуживания
на автомобильном транспорте

ПМ 03. Организация транспортно-логистической деятельности на
автомобильном транспорте

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

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

Студент группы
С-ОП-24-1



А.В Урзик

Наименование предприятия: АО «Спасскцемент»

Руководитель практики
от предприятия



А.В Горох

Отчет защищен:
с оценкой Отлично

Руководитель
практики от ОО



А.О. Херувимова

Владивосток 2026

Содержание

Введение.....	3
1 Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии.....	4
1.1 Инструктаж по технике безопасности.....	4
1.2 Учредительные документы и правила внутреннего распорядка.....	4
1.3 Общее изучение деятельности компании.....	5
2 Организация перевозочного процесса.....	8
2.1 Имеющиеся технологические оборудования.....	8
2.2 Анализ принимаемых диспетчерских решений.....	10
2.3 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов.....	10
2.4 Ознакомление с паспортом маршрута, путевым листом, товарно-транспортной накладной и заполнение типовых бланков данных документов.....	12
2.5 Организация работы с водителями.....	13
2.6 Инструктаж водителей перед выездом на линию.....	13
3 Организация сервисного обслуживания на транспорте.....	15
3.1 Правила оформления перевозок пассажиров и багажа на АТ.....	15
3.2 Анализ системы организации движения на пассажирском транспорте.....	16
3.3 Основные положения взаимоотношения пассажиров с перевозчиками.....	16
3.4 Особенности организации пассажирского движения.....	17
4 Организация транспортно- логистической деятельности.....	19
4.1 Правила перевозки грузов АТ.....	19
4.2 Меры безопасности при перевозке грузов.....	20
4.3 Опасные грузы.....	21
4.4 Анализ мер по обеспечению сохранности грузов.....	21
4.5 Расчёты показателей работы транспорта выполнение.....	22
4.6 Ознакомление с организацией работы с клиентурой.....	23
Заключение.....	24
Список использованных источников.....	25
Приложение А. Документы предприятия.....	26
Приложение Б. Структура АО «Спассцемент».....	27

Введение

Учебная практика – это неотъемлемая часть учебного процесса, в ходе которого студенты самостоятельно выполняют определенные учебной программой производственные задачи в условиях реально действующего предприятия (организации, учреждения и т.д.) и преследует цель приобретения студентами навыков профессиональной работы по профилю специальности, необходимых для получения квалификации.

Практика проходила на заводе полного цикла АО «Спасскцемент» в г. Спасск-Дальний, в период с 21 мая по 10 июня в объёме 108 часов. Предприятие осуществляет производит строительные материалы на собственной сырьевой базе с применением новейших технологий и руководствуясь принципом производственной эффективности, производящая перевозки до получателей

Целью учебной практики является формирование у обучающихся умений, приобретение первоначального практического опыта для последующего освоения общих и профессиональных компетенций по специальности.

Исходя из цели, были поставлены следующие задачи учебной практики:

- изучение организации перевозочного процесса на предприятии;
- изучение организации сервисного обслуживания на транспорте;
- изучение организации транспортно-логистической деятельности.

В ходе практики применялись методы наблюдения, анализа нормативной документации, изучения внутренних процессов предприятия, сравнения плановых и фактических показателей, а также обобщения полученных материалов.

1 Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии

1.1 Инструктаж по технике безопасности

В первый день практики на предприятии было оформлено заявление на прохождение практики на АО «Спасскцемент», направили в подразделение автотранспортного хозяйства (АТХ). Там был пройден инструктаж по технике безопасности на предприятии. Инструктаж по технике безопасности – это обучающая процедура, которая рассматривает вопросы безопасности в организации и на каждом трудовом месте. Техника безопасности на предприятии предназначена для того, чтобы свести к минимуму вероятность получения работником травмы. Виды инструктажей по технике безопасности:

- вводный. Проводится в первый трудовой день;
- первичный. Осуществляется руководителем подразделения или мастером;
- повторный. Цель – закрепление ранее полученных знаний;
- внеплановый. Необходим при изменении технологических процессов, замене или модернизации оборудования и других факторов, влияющих на безопасность труда.

На предприятии был пройден вводный инструктаж в интерактивном режиме и первичный инструктаж, который проводил руководитель практики на предприятии, начальник АТХ – Бреус Я.М. Инструктажи разрабатывались с учетом специфики предприятия, инструкция по охране труда, технической и эксплуатационной документации. Помимо этого, также были изучены: локальные нормативные акты организации, инструкции по охране труда, технические и эксплуатационные документы, безопасные методы и приемы выполнения работ.

1.2 Учредительные документы и правила внутреннего распорядка

Правила внутреннего трудового распорядка – это локальный нормативный акт, который действует в соответствии с российским законодательством:

- порядок приема и увольнения работников;
- основные права, обязанности и ответственность сторон трудового договора;
- режим работы;
- время отдыха;
- применяемые к работникам меры поощрения и взыскания;
- иные вопросы регулирования трудовых отношений у данного работодателя.

Работодатель обязан в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором создавать условия, необходимые для соблюдения работниками дисциплины труда.

Правила внутреннего трудового распорядка – локальный нормативный акт, регламентирующий в соответствии с настоящим Кодексом и иными федеральными законами порядок приема и увольнения работников, основные права, обязанности и ответственность сторон трудового договора, режим работы, время отдыха, применяемые к работникам меры поощрения и взыскания, а также иные вопросы регулирования трудовых отношений у данного работодателя.

Учредительным документом акционерного общества является его устав, утвержденный учредителями.

1.3 Общее изучение деятельности компании

ООО «Востокцемент» – это компания, производящая строительные материалы на собственной сырьевой базе с применением новейших технологий и руководствуясь принципом производственной эффективности, производящая перевозки до получателей. В эту компанию входят 3 единственных завода полного цикла по производству цемента на Дальнем Востоке и 4 завода по производству нерудных материалов.

Заводы полного цикла:

- АО «Спасскцемент»;
- АО «Теплоозерский цементный завод»;
- АО ПО «Якутцемент».

Заводы по производству нерудных материалов:

- АО «Сахалинцемент»;
- АО «Владивостокский бутощебеночный завод»;
- АО «Дробильно-сортировочный завод»;
- ООО «Цементный Дом».

Местом прохождения практики является Акционерное общество «Спасскцемент», которое осуществляет свою деятельность на основании Устава № 2-2022 от 9 августа 2022 года.

Управляющим Акционерного общества «Спасскцемент» является Иванов Виктор Алексеевич.

Целями деятельности предприятия являются производство товаров, оказание услуг, в том числе услуг транспортировки, расширение рынка товаров и услуг, а также извлечение прибыли.

Основными видами деятельности, в соответствии с Уставом предприятия [1], являются:

- производство и реализация существующей номенклатуры строительных материалов, а также организация производства новых видов строительных материалов, разработка, приобретение и использование перспективных ресурсосберегающих технологий;

- производство горных работ;
- транспортировка грузов;
- разработка месторождений полезных ископаемых открытым способом;
- производство маркшейдерских работ при строительстве и реконструкции предприятий по добыче полезных ископаемых;
- обработка, производство, торговля, распределение, маркетинг и использование цемента, клинкера, бетонных заготовок, заполнителей, шлакобетонных блоков, готовых строительных конструкций и товарного бетона;
- оказание транспортных, складских, инжиниринговых и других услуг;
- обучение и стажировка технического и коммерческого персонала в области производства и продажи цемента, клинкера и связанных с цементом изделий, а также в области управления;
- осуществление всех видов внешнеэкономических операций, включая импорт и экспорт цемента, клинкера и связанных с цементом изделий, других товаров, ноу-хау и услуг;
- оптовая и розничная торговля;
- проектное финансирование в области строительных материалов;
- выполнение строительных, монтажных и ремонтных работ;
- осуществление комиссионно-посреднической деятельности;
- осуществление оздоровительной и лечебной деятельности;
- деятельности воздушного транспорта;
- транспортная обработка грузов;
- эксплуатация взлетно-посадочных полос, ангаров и т.п.;
- деятельность по наземному обслуживанию воздушных судов;
- лесоавиационные работы;
- эксплуатация радиоизотопных приборов;
- производство и реализация тепловой и электрической энергии;
- приобретение, использование, продажа лицензий и технологий;
- проектный, технологический и строительный инжиниринг;
- информационные, консультационные, рекламные, агентские, и маркетинговые услуги;
- посреднические услуги;
- закуп, переработка, транспортировка, хранение и реализация горюче-смазочных материалов и химической продукции;
- проведение монтажных работ, ремонт, накладка, реконструкция и модернизация технического оборудования;
- лизинговая деятельность;

- деятельность столовых при предприятиях и учреждениях;
- сдача внаем собственного нежилого недвижимого имущества;
- закуп, переработка и реализация сельхозпродукции;
- осуществление пассажирских и грузовых перевозок автомобильным, водным, воздушным транспортом;
- деятельность транспортно-экспедиционных агентств;
- транспортная обработка грузов.

Все вышеперечисленные виды деятельности осуществляются в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации. Отдельными видами деятельности, перечень которых определяется специальными федеральными законами, предприятие может заниматься только при получении специального разрешения (лицензии).

АО «Спасскцемент» занимается приготовлением собственного продукта, поэтому разделяется на множество цехов:

- угольный цех;
- обжиго-сырьевой цех;
- сырьевое отделение обжиго-сырьевого цеха;
- отделение обжига обжиго-сырьевого цеха;
- цех помола цемента;
- отделение подготовки добавок;
- отделение помола цемента;
- цех упаковки цемента;
- железнодорожный цех;
- цех электроремонтный и автоматики;
- цех пылеулавливания;
- теплоэнергетическое производство;
- участок водоснабжения;
- котельная;
- участок теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения;
- автотранспортное хозяйство;
- ремонтно-механический цех;
- ремонтно-строительный цех;
- ремонтно-строительный участок;
- горный цех;
- складское хозяйство;
- отдел службы безопасности;

- отделение отгрузки;
- автотранспортный участок;
- морозовский карьер.

Каждый из цехов имеет большое значение в работе завода, так как они все взаимосвязаны между собой. Завод работает круглосуточно, потому что приостановить работу нельзя.

Структуру предприятия утверждает управляющий компании. «Спасскцемент» делится на автотранспортное хозяйство (АТХ) и Новоспасский цементный завод.

На Автотранспортном хозяйстве АО «Спасскцемент» существует следующий штат сотрудников, представленный на рисунке 1.

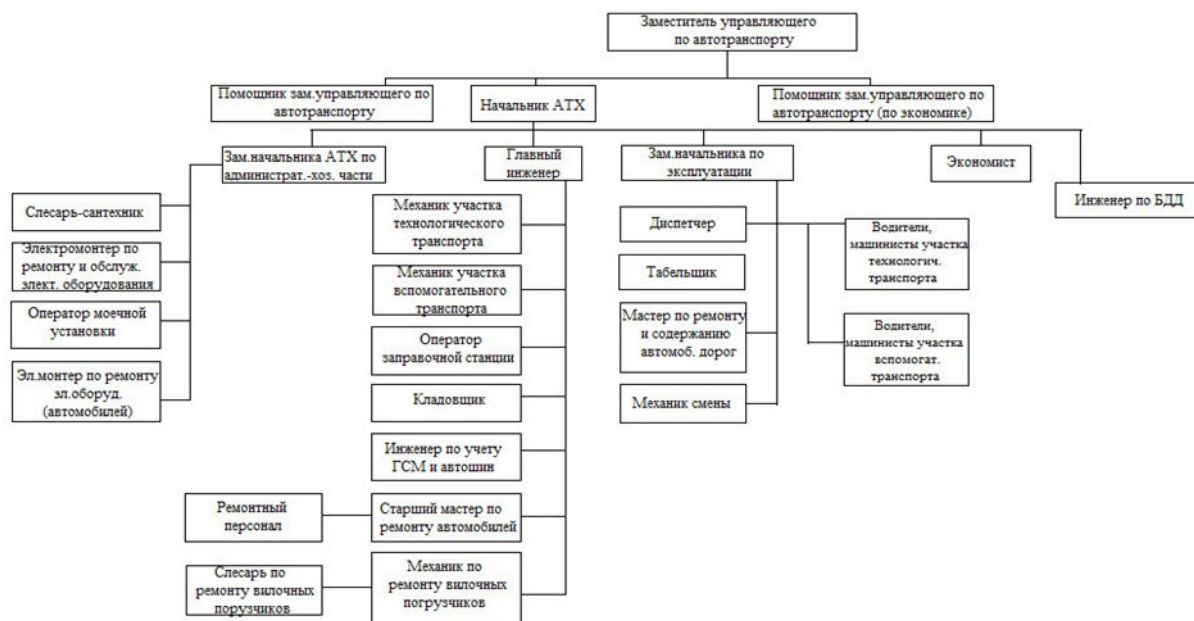


Рисунок 1 – Структурная схема автотранспортного хозяйства (АТХ)

Данная структурная схема автотранспортного хозяйства была утверждена управляющим АО «Спасскцемент» В. А. Ивановым, и также была согласована с заместителем управляющего по автотранспорту О.А. Дрыгиным 14 октября 2022 года. Данная структура действует на предприятии и сейчас.

2 Организация перевозочного процесса

2.1 Имеющиеся технологические оборудования

В ходе анализа производственной деятельности АО «Спасскцемент» было подробно изучено технологическое оснащение предприятия, которое представляет собой сложный многоуровневый комплекс оборудования, охватывающий все стадии цементного производства – от добычи сырья до отгрузки готовой продукции. Предприятие последовательно реализует программу модернизации, направленную на замену устаревших агрегатов современными аналогами, что подтверждается многочисленными проектами, завершенными или находящимися в активной стадии в последние годы.

Значительное внимание на предприятии уделяется оборудованию для отгрузки и упаковки готовой продукции. На цементный силос № 3 смонтирована новая установка дозированной отгрузки цемента в автоцементовозы. Данное оборудование позволяет производить весовую загрузку по заданной массе с точностью плюс-минус 100 килограммов. Цикл работы организован следующим образом: цемент из-под силоса подается во взвешиваемый бункер емкостью 2,5 тонны, после чего через телескопический погрузчик выгружается в автоцементовоз, причем цикл повторяется до достижения заданной массы. Это решение позволило исключить недогрузки и перегрузы, а также повысить производительность отгрузки – 25,98 тонны цемента загружаются за 15 минут, при этом практически отсутствует пыление.

Для упаковки цемента в мешки по 50 килограммов функционирует автоматизированная линия тарирования пакетированного цемента в паллеты без поддонов, работающая с 2012 года. В рамках модернизации 2023-2024 годов на линии был заменен аппарат термоусадки на современную стрейч-худ машину стоимостью 36 миллионов рублей. Новая технология использует плотную стрейч-пленку, которая одевается сверху на паллет, сжимается и надежно фиксирует мешки, обеспечивая защиту от механического и атмосферного воздействия, что позволяет хранить готовую продукцию на открытых площадках. Производительность линии возросла на 20-30%.

Для обеспечения сырьевой базы предприятие располагает парком тяжелой техники. В 2020 году транспортный цех пополнился крупногабаритным экскаватором и фронтальным погрузчиком японского производства в рамках программы обновления парка тяжелой техники, реализуемой на всех заводах группы «Востокцемент».

Таким образом, технологическое оборудование АО «Спасскцемент» представляет собой сочетание фундаментальных агрегатов, заложенных при строительстве завода, и современных высокотехнологичных систем, внедряемых в рамках планомерной программы модернизации, что позволяет предприятию сохранять лидирующие позиции в отрасли.

На АТХ имеется 57 единиц техники, которые вводятся в работы ежедневно:

- 24 самосвала;
- 6 погрузчиков;
- 8 экскаваторов;
- 4 бульдозера;
- 12 единиц специальной техники;
- 3 автобуса.

2.2 Анализ принимаемых диспетчерских решений

На предприятии существует подразделение диспетчеров, на основе подразделения АО «Спасскцемент» на Автотранспортное хозяйство (АТХ) и Новоспасский завод (НСЦЗ). На АТХ работает диспетчер автотранспортного хозяйства, а на НСЦЗ работает диспетчер завода.

Диспетчер – это специалист, отвечающий за координацию и управление операциями в различных сферах. Основная задача диспетчера заключается в обеспечении эффективного и безопасного потока работы, оперативном реагировании на изменения условий, а также в управлении коммуникациями между различными отделами или внешними агентами.

Вся техника распределяется диспетчером для того или иного цеха, в зависимости от вида работ. Диспетчер контролирует, сколько единиц техники используется в тот или иной день, а также технику, находящуюся в ремонте.

Диспетчер в начале смены (или рабочего дня) выдает путевые листы и направляет каждого водителя одной единицы техники на определенный маршрут, имея определенные задачи на смену. Также диспетчер контролирует всю технику на выезде.

После отправки всей исправной техники на линию, контроль над техникой переходит к механику. Если техника на линии становится не исправной, водитель сразу же докладывает об этом механику смены, а механик смены, в свою очередь, информирует об этом диспетчера.

При такой ситуации диспетчер должен принять оперативное и обдуманное решение. При наличии свободных единиц техники диспетчер должен отправить ее на место поломки другой машины. Если же свободных единиц в автопарке нет, вопрос решается вместе с начальником АТХ и директорами, чтобы решить, с какого цеха можно забрать одну или несколько (в зависимости от количества неисправной техники) единиц техники.

2.3 Анализ регулярных и нерегулярных рейсов

В ходе анализа транспортно-логистической деятельности АО «Спасскцемент» было установлено, что предприятие реализует смешанную модель организации перевозок, сочетающую регулярные (конвейерные, циклические) и нерегулярные (сезонные, проектные) рей-

сы. Такое разделение обусловлено спецификой сырьевой базы, сезонностью строительных работ и географией поставок готовой продукции, охватывающей удаленные регионы Дальнего Востока и Крайнего Севера.

Основу регулярных перевозок на предприятии составляет перемещение сырья в карьере и доставка известняка к дробильному оборудованию. Для этих целей транспортный цех АО «Спасскцемент» располагает парком тяжелых карьерных самосвалов, которые работают в круглосуточном режиме семь дней в неделю с перерывами только на техническое обслуживание и ремонт. В начале 2021 года парк пополнился одиннадцатью новыми самосвалами грузоподъемностью 25 тонн, оборудованными усиленным кузовом, двигателем и коробкой переключения передач для тяжелых условий эксплуатации в карьере. Эти машины работают циклично по постоянным маршрутам, что позволяет классифицировать их рейсы как строго регулярные с высокой степенью предсказуемости. Важно отметить, что из-за значительных круглосуточных нагрузок техника быстро изнашивается, поэтому обновление автопарка происходит планомерно каждые пять-шесть лет, и замена самосвалов позволяет снизить затраты на эксплуатацию и сократить время простоев в ремонте. Помимо самосвалов, в карьере задействованы крупногабаритные экскаваторы и фронтальные погрузчики японского производства, также работающие по постоянному графику.

Нерегулярные рейсы на предприятии связаны с поставками цемента в удаленные регионы Дальнего Востока и Крайнего Севера, а также с использованием специальных видов тары и мультимодальных перевозок. Ярким примером нерегулярных рейсов являются ежегодные поставки цемента на Чукотку, которые осуществляются только в период короткой летней навигации. Эти рейсы носят ярко выраженный сезонный характер: цемент сначала доставляется железнодорожным транспортом из Спасска-Дальнего во Владивостокский порт, а затем морским путем – до порта назначения на Чукотке. Каждая такая поставка представляет собой уникальный логистический проект с жесткими временными рамками, что полностью исключает возможность регулярности.

Для таких нерегулярных рейсов цемент тарируется в мягкие контейнеры (МКР) по 1,5 тонны, которые позволяют выдержать многократные перегрузки с одного вида транспорта на другой и сохранить продукцию от внешнего воздействия. Как отмечено в отраслевых исследованиях, внедрение крупнотоннажных контейнеров на предприятии АО «Спасскцемент» способствует оптимизации логистических процессов при нерегулярных перевозках, так как контейнеры можно отслеживать с помощью технологий GPS/Глонасс и RFID, что позволяет эффективно планировать маршрут и контролировать перемещение грузов. Поставки на Чукотку осуществляет официальный представитель завода – компания «Единый центр снабжения ДВ».

Таким образом, АО «Спасскцемент» выстроило сбалансированную систему транспорта, в которой регулярные рейсы обеспечивают стабильность и экономичность базовых поставок, а нерегулярные (сезонные, мультимодальные) рейсы открывают доступ к отдаленным рынкам, формируя дополнительные потоки выручки. Ключевым фактором успеха является дифференцированный подход к организации перевозок в зависимости от расстояния, сезонности и типа упаковки.

2.4 Ознакомление с паспортом маршрута, путевым листом, товарно-транспортной накладной и заполнение типовых бланков данных документов

В ходе прохождения практики в АО «Спасскцемент» было проведено детальное изучение системы транспортной документации, сопровождающей перевозки готовой продукции и сырья. Особое внимание уделялось трем ключевым видам документов: паспорту маршрута регулярных перевозок, путевому листу и товарно-транспортной накладной, поскольку именно эти документы образуют основу первичного учета в логистической деятельности предприятия. В рамках практического задания не только были проанализированы требования к оформлению данных документов, но и выполнено самостоятельное заполнение типовых бланков на примере реальных маршрутов доставки цемента потребителям Приморского края.

Знакомство с паспортом маршрута началось с изучения его нормативного статуса и структуры. Паспорт маршрута регулярных перевозок является основным документом, характеризующим маршрут, наличие линейных сооружений, остановочных пунктов, расстояния между ними, состояние дороги, а также особенности работы транспорта на маршруте с момента его открытия. В АО «Спасскцемент» данный документ оформляется на каждый регулярный маршрут доставки продукции, будь то доставка навалочного цемента на бетонные заводы Владивостока или перевозка цемента в мягких контейнерах до портовых терминалов. Было установлено, что паспорт маршрута составляется в двух экземплярах, один из которых хранится у перевозчика, а второй – в уполномоченном органе, утвердившем маршрут.

Практическое изучение путевого листа показало, что этот документ является основным первичным документом, определяющим совместно с товарно-транспортной накладной показатели для учета работы подвижного состава и водителя, а также для начисления заработной платы водителю и осуществления расчетов за перевозки грузов. В АО «Спасскцемент» используются путевые листы формы № 4-с (сдельная) и № 4-п (повременная) в зависимости от системы оплаты труда водителей. Мною было установлено, что путевой лист изготавливается типографским способом, имеет учетную серию и типографский номер, а применение путевых листов неустановленной формы не допускается. Важное правило, которое я усвоил: участие

водителя в заполнении путевого листа не допускается, за исключением подписей, удостоверяющих прием автомобиля при выезде на линию и сдачу при возвращении в гараж.

При заполнении бланка путевого листа мною выполнялись следующие операции. В верхней части документа указывается дата выдачи, ставится штамп и печать организации – владельца автомобиля, которой в АО «Спасскцемент» является транспортный цех предприятия. Затем вносятся сведения об автомобиле: марка, государственный номер, а также государственные номера прицепов при их наличии. В строке «Водитель» записываются фамилия, имя, отчество водителя и номер его водительского удостоверения. Был заполнен этот раздел на примере водителя, закрепленного за маршрутом доставки цемента навалом.

Товарно-транспортная накладная (форма № 1-Т) оказалась наиболее сложным и информативным документом из всех изученных. Как следует из нормативных документов, ТТН предназначена для учета движения товарно-материальных ценностей при их перевозке от одной организации к другой и служит основанием для списания ТМЦ у грузоотправителя и принятия к бухгалтерскому учету у грузополучателя. Было установлено, что ТТН состоит из двух разделов: товарного, определяющего взаимоотношения грузоотправителя и грузополучателя, и транспортного, определяющего взаимоотношения грузоотправителя с организацией-перевозчиком. Документ составляется в четырех экземплярах: первый остается у грузоотправителя для списания ТМЦ, второй вручается грузополучателю для оприходования груза, третий прилагается к счету за перевозку и направляется плательщику, четвертый прилагается к путевому листу для учета транспортной работы.

2.5 Организация работы с водителями

Система работы с водителями на предприятии строится на двух принципах: обязательный инструктаж и вовлечение в оценку рисков.

С мая 2015 года на заводе внедряется новый подход, который вышел за рамки просто лекций. Водителей и других сотрудников обучают тонкостям системы 5S (сортировка, систематизация, содержание в чистоте и пр.). Основная задача – перейти от формального чтения правил к пониманию того, что безопасность – это личная ответственность.

Вместо навязанных сверху приказов, водителей привлекают к созданию «карт рисков». Анализируется каждый этап рабочего дня (от прихода до ухода), чтобы выявить опасные моменты. Руководство отмечает, что это дает обратную связь: работники сами начали предлагать улучшения.

Работа с водителями не статична. Периодически проводятся внеплановые мероприятия (как в 2022 году), что говорит о быстрой реакции системы на предписания инспекций.

2.6 Инструктаж водителей перед выездом на линию

Прохождение инструктажа является обязанностью каждого водителя перед выездом на линию. Цель таких инструктажей заключается в том, чтобы ознакомить водителей с информацией, необходимой для безопасной работы на линии или маршруте. Инструктажи разделяются на виды:

- вводный инструктаж. Во время инструктажа водитель получает сведения о видах перевозок, особенностях грузов, составе пассажиров, установленных в этой организации;

- предрейсовый инструктаж. Ответственный за обеспечение БДД информирует, какова протяженность маршрута, в каких дорожных условиях придется управлять ТС, какие опасные участки встретятся по пути, как обеспечить свою безопасность и безопасность перевозимых грузов или пассажиров;

- сезонный инструктаж. Во время весеннего инструктажа информируют о правилах движения в условиях таяния снега, возможных подтоплений, схода лавин. Во время осеннего инструктажа – об особенностях работы в условиях гололеда, снегопада, тумана, пониженной видимости, при движении по ледовым переправам;

- специальный инструктаж. Специальный инструктаж по БДД проводится при вступлении в силу нормативных правовых актов, положения которых влияют на работу водителей.

На Автотранспортном хозяйстве АО «Спасскцемент» существует множество инструктажей для водителей, которые зависят от сезона, погодных условий, техники и т.д.:

- инструктаж по охране труда для водителей автомобиля;
- инструктаж о мерах безопасности при проезде железнодорожных переездов;
- инструктаж по обеспечению безопасности движения на горных маршрутах;
- инструктаж по обеспечению безопасности движения в темное время суток, туман, снегопад, гололёд;
- инструктаж по соблюдению скоростного режима и правил обгона транспорта;
- инструктаж об особенностях работы водителя в весенне-летний период.

3 Организация сервисного обслуживания на транспорте

3.1 Правила оформления перевозок пассажиров и багажа на АТ

«Востокцемент» как правило, не занимается пассажирскими перевозками, но обеспечивает развоз сотрудников.

Договор перевозки пассажира в АО «Спасскцемент» подтверждается проездным документом, который может быть оформлен как на строгом бланке установленной формы, так и в электронном виде. Внедрение электронного документооборота позволяет фиксировать информацию о поездке на универсальном бланке или чековой термоленте, что является современным стандартом для транспортных компаний. Перед началом поездки пассажир обязан проверить правильность данных, указанных в перевозочном документе, включая маршрут, дату и время отправления, чтобы избежать ошибок при идентификации рейса.

В части перевозки багажа правила АО «Спасскцемент» предписывают обязательное оформление перевозочного документа (багажной квитанции). При приеме багажа от пассажира перевозчик выдает квитанцию, содержащую перечень обязательных реквизитов. К таким реквизитам относятся: условное обозначение перевозчика (АО «Спасскцемент»), номер рейса и дата отправления, наименование пунктов отправления и назначения, количество мест и масса багажа, а также отметки о состоянии упаковки. В случае несоответствия фактического состояния багажа информации в квитанции пассажир должен незамедлительно уведомить об этом представителя компании.

Особое внимание в регламенте уделяется процедуре оформления перевозок, осуществляемых с использованием информационных систем. При наличии технической возможности АО «Спасскцемент» предоставляет услугу по оформлению электронных перевозочных документов. В таких случаях договор перевозки считается заключенным в момент регистрации информации в автоматизированной системе управления пассажирскими перевозками предприятия. Электронный документ имеет равную юридическую силу с бумажным аналогом и служит безусловным подтверждением факта оказания услуги.

Ответственность за полноту и достоверность сведений, вносимых в перевозочные документы, возлагается как на перевозчика, так и на отправителя багажа. Пассажир, сдающий багаж, обязан предоставить точные данные о его содержимом и массе, а также обеспечить целостность упаковки. Перевозчик, в свою очередь, несет ответственность за сохранность принятого багажа на всем протяжении маршрута следования. Внесение изменений в оформленные электронные документы строго регламентировано и, как правило, возможно только до момента отправления транспортного средства. Соблюдение данных правил гарантирует высокий уровень безопасности и качество обслуживания пассажиров АО «Спасскцемент».

4.2 Анализ системы организации движения на пассажирском транспорте

Система организации движения на пассажирском транспорте представляет собой комплексную структуру, включающую планирование маршрутной сети, диспетчерское управление, контроль соблюдения расписаний и управление пассажиропотоками. В условиях современных городов эффективность этой системы напрямую влияет на качество транспортного обслуживания населения, экономическую эффективность перевозчиков и экологическую обстановку в городах.

Ключевая проблема современного пассажирского транспорта – противоречие между экономической эффективностью (зависящей от степени использования вместимости транспортных средств) и качеством услуги (определяемым прежде всего интервалами движения и заполненностью салона). Это противоречие требует системного подхода к организации движения, интегрирующего традиционные методы управления с современными информационными технологиями.

Система организации движения включает:

- маршрутное планирование (разработка сети маршрутов с учетом пассажиропотоков);
- диспетчерское управление (контроль соблюдения расписаний и оперативное реагирование на отклонения);
- управление пассажиропотоком (сбор и анализ данных о загрузке транспортных средств).

3.3 Основные положения взаимоотношения пассажиров с перевозчиками

Отношения между пассажирами и перевозчиками при осуществлении автомобильных пассажирских перевозок регулируются комплексом нормативных правовых актов, ключевыми среди которых являются Гражданский кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа...», а также Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей». Перевозки пассажиров и багажа подразделяются на три основных вида: регулярные перевозки, перевозки по заказам и перевозки легковыми такси.

Основными положениями будут являться:

- договор перевозки является публичным: перевозчик обязан заключить его с любым обратившимся при наличии свободных мест. Договор удостоверяется билетом (в том числе электронным);

- права пассажира провозить за плату багаж (до 2 мест, сумма измерений до 180 см), бесплатно – ручную кладь (до 120 см), лыжи, санки, коляску;

- обязанности пассажира иметь билет, предъявлять его по требованию, не нарушать порядок, не создавать опасности для окружающих, возмещать ущерб, причиненный транспорту или имуществу других пассажиров;

- ответственность перевозчика наступает за задержку рейса, отмену поездки, порчу багажа, причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Вред возмещается в полном объеме. При некачественной услуге пассажир вправе требовать устранения недостатков, уменьшения стоимости проезда или возврата денег;

- обязанности перевозчика получить лицензию, обеспечить техническую исправность транспорта, проводить предрейсовые медосмотры водителей, соблюдать маршрут и расписание, размещать в салоне информацию о перевозчике и правилах проезда, рассматривать жалобы пассажиров.

- претензии подаются перевозчику в письменной форме в течение срока исковой давности (1 год). Перевозчик обязан рассмотреть претензию за 30 дней. При отказе пассажир может обратиться в суд.

3.4 Особенности организации пассажирского движения

Организация пассажирского движения на автомобильном транспорте представляет собой комплекс мероприятий, направленных на безопасное, своевременное и комфортное перемещение пассажиров по установленным маршрутам. В Российской Федерации данный процесс имеет ряд особенностей, обусловленных нормативно-правовым регулированием, классификацией маршрутов, требованиями к транспортным средствам и водителям, а также порядком взаимодействия перевозчиков с органами власти.

Ключевые особенности по видам перевозок:

- регулярные (движение по расписанию, остановки в установленных пунктах, билетная система);

- по заказам (маршрут и время определяет заказчик, посадка/высадка в любом разрешенном месте);

- легковое такси (договор фрахтования, маршрут определяет пассажир, обязательный журнал заказов).

Особенности диспетчерского управления:

- мониторинг в реальном времени (GPS/ГЛОНАСС-трекинг);

- учет стохастических факторов;

- оперативная корректировка;

– невозможность единой точной модели.

Особенности учета пассажиропотока. Позволяют:

- оптимизировать расписание (пик/межпик);
- подбирать класс автобусов под загрузку;
- выявлять безбилетников (сравнение с транзакциями);
- обосновывать субсидии и тарифы.

Особенности работы с водителями:

- регулярные инструктажи (вводный, предрейсовый, периодический, внеплановый);
- контроль выполнения заданий через путевые листы и трекинг;
- вовлечение в оценку рисков (карты рисков с участием водителей);
- система 5S – стандартизация рабочего места.

Особенности взаимодействия с пассажирами:

- договор перевозки;
- право на бесплатный провоз ручной клади;
- обязательное страхование ответственности перевозчика;
- досудебная претензия;
- исковая давность.

4 Организация транспортно-логистической деятельности

4.1 Правила перевозки грузов АТ

АО «Спасскцемент» производит цемент – порошкообразный сыпучий материал.

Основными видами транспорта являются:

- автоцементовоз;
- мягкие контейнеры МКР.

Общие правила по загрузке транспортных средств:

- равномерное распределение груза по кузову или контейнеру для предотвращения крена и опрокидывания транспортного средства;
- соблюдение допустимой нагрузки на оси;
- для открытых кузовов – использование защитных тентов или сеток.

Технология загрузки автоцементовозов на заводе:

- цемент из-под силоса подается во взвешиваемый бункер;
- бункер набирает 2,5 тонны цемента;
- производится выгрузка через телескопический погрузчик в автоцементовоз;
- цикл повторяется до достижения заданной массы.

Правила разгрузки автоцементовоза:

- разгрузка производится пневматической системой автоцементовоза;
- запрещается повышать давление в цистерне более 0,15 Мпа;
- в местах разгрузки должны быть предусмотрены ограждения для безопасной работы;
- во время работы пневматического разгрузчика запрещается подходить к заборному устройству ближе 1 метра.

Разгрузка МКР (биг-бэгов):

- цемент в мягких контейнерах можно выгружать на обычных складах;
- контейнеры могут штабелироваться при хранении до трех ярусов.

Запреты при разгрузке:

- запрещается оставлять вагон или автоцистерну с открытыми загрузочными и разгрузочными люками;
- запрещается ударять по обшивке цистерны для удаления остатков груза;
- ручные работы по разгрузке цемента при его температуре 40°C и более не допускаются.

Требования к персоналу и охране труда. Работники, занятые на погрузке и перевозке цемента, обязаны использовать средства индивидуальной защиты:

- спецодежда;
- респираторы (от пыли);
- противопыльные очки.

Запрещается допускать работников к работам с пылевидными материалами без указанных средств защиты. Компрессоры (кроме полностью автоматизированных) запрещается оставлять без надзора обслуживающих лиц.

4.2 Меры безопасности при перевозке грузов

На АО «Спасскцемент» внедрен подход, при котором сотрудники активно участвуют в оценке профессиональных рисков. Рабочий день специалиста разбивается на процессы с фиксацией всех действий – от прихода на рабочее место до его завершения. На основе этого составляется карта рисков, коллективный разбор которой помогает выявить потенциально опасные моменты и предотвратить возможные несчастные случаи

Требования безопасности при загрузке:

- при загрузке в автоцементовоз через загрузочные люки необходимо соблюдать герметичность;
- нахождение работников на платформе при погрузке контейнеров не допускается;
- для открытия люков применяются специальные рычаги – запрещается находиться в зоне возможного падения крышки люка;
- водитель должен покинуть кабину машины при погрузке с помощью спецтехники.

Согласно ГОСТ 27614-93, автоцементовоз должен быть оборудован необходимыми элементами ТС. Нормативы давления:

- рабочее давление в цистерне при разгрузке – не более 0,15 МПа (1,5 кгс/см²);
- предохранительный клапан должен срабатывать при достижении давления 0,15 Мпа;
- категорически запрещается повышать давление в цистерне свыше 0,19 МПа (1,9 кгс/см²).

Работники, занятые на погрузке и перевозке цемента, обязаны использовать средства индивидуальной защиты:

- спецодежда;
- респираторы (от пыли);
- противопыльные очки.

4.3 Опасные грузы

АО «Спасскцемент» является производителем цемента, который сам по себе не относится к опасным грузам по классификации ДОПОГ. Однако на предприятии могут использоваться

ся и транспортироваться вспомогательные опасные вещества (топливо для автотранспорта, газ для технологических нужд, химические реагенты). Для них обязательно:

- определение класса опасности по ДОПОГ;
- нанесение знаков опасности на ТС;
- оформление ДОПОГ-документации;
- наличие свидетельства ДОПОГ у водителя.

По классификации грузов по степени опасности цемент относится к группе 3 – «пылящие или горящие», однако это не приравнивается к категории «опасный груз» в понимании ДОПОГ. Это означает лишь необходимость соблюдения специальных условий транспортировки (защита от влаги, герметичность), но не требует нанесения знаков опасности ДОПОГ на транспортное средство.

Хотя на автоцементовозах могут наноситься:

- надпись «Цемент»;
- информация о грузоподъемности;
- знак «Беречь от влаги».

По классификации обрабатываемых грузов цемент относится к насыпным грузам. Это определяет требования к типу транспортного средства (автоцементовоз с герметичной цистерной) и способу погрузки-разгрузки (механизированный, пневматический).

4.4 Анализ мер по обеспечению сохранности грузов

В рамках системной работы по обеспечению сохранности грузов на центральном складе АО «Спасскцемент» проведена комплексная модернизация:

- внедрена автоматизированная программа учёта на платформе 1С, где каждая единица товара промаркирована этикеткой со штрихкодом – система указывает сотруднику точное место хранения, вплоть до номера полки;
- оптимизировано пространство хранения: определены точные места для разных видов материалов (листовой металл, швеллеры, трубы разложены по диаметрам и размерам);
- эффект: увеличение вместимости склада, сокращение времени поиска и сбора заказа, точные данные управленческого учёта по всем операциям.

4.5 Расчёты показателей работы транспорта выполнение и норм времени на выполнение операций

Расчёт показателей работы транспорта позволяет оценить эффективность перевозочного процесса, определить степень выполнения плановых заданий, выявить отклонения и разработать меры по улучшению работы предприятия. В рамках учебной практики были рассмотрены

рены показатели, применяемые при анализе работы транспортно-логистической организации, осуществляющей международные перевозки и агентирование судов.

Одним из основных показателей является коэффициент выполнения плана: рейсов. Он показывает, какая часть запланированных рейсов была фактически выполнена за выбранный отчетный период. Коэффициент выполнения плана рейсов $K_{вп}$ рассчитывается по формуле 1.

$$K_{вп} = \frac{N_{ф}}{N_{п}} \cdot 100\%, \quad (1)$$

где $K_{вп}$ – коэффициент выполнения плана рейсов, %;

$N_{ф}$ – фактическое количество выполненных рейсов за отчетный период;

$N_{п}$ – плановое количество рейсов за отчетный период.

Например, если за отчетный период было запланировано 12 рейсов, а фактически выполнено 11 рейсов, то расчет будет иметь следующий вид.

$$K_{впн} = \frac{11}{12} \cdot 100\% = 91.7\%$$

Полученное значение показывает, что план рейсов был выполнен не полностью. Возможными причинами отклонения могут быть погодные условия, задержит в порту, необходимость дополнительного технического обслуживания, изменение графика погрузочно-разгрузочных работ или корректировка расписания по согласованию с портовыми службами.

Для анализа трудовых и временных ресурсов применяется коэффициент использования рабочего времени. Он показывает соотношение физически использованного времени к плановому времени работы, рассчитывается по формуле 2.

$$K_{ирв} = \frac{T_{ф}}{T_{п}} \cdot 100\%, \quad (2)$$

где $K_{ирв}$ – коэффициент использования рабочего времени, %;

$T_{ф}$ – фактически отработанное время;

$T_{п}$ – плановое время работы за отчетный период.

Например, если плановое время работы составило 160 часов, а фактически было использовано 148 часов, то коэффициент использования рабочего времени составит.

$$K_{ирв} = \frac{148}{160} \cdot 100\% = 92,5\%,$$

Данный показатель позволяет оценить, насколько рационально используется рабочее время сотрудников и транспортных ресурсов.

Норма времени на выполнение операций при автомобильных перевозках рассчитывается по формуле 5, учитывающей как чистое время выполнения работы, так и дополнительные затраты на обслуживание рабочего места, отдых и подготовительно-заключительные действия, рассчитывается по формуле 3.

$$H_{вп} = T_{оп} \cdot \left(1 + \frac{K}{100}\right), \quad (3)$$

где $H_{вп}$ – норма времени на выполнение i -того вида работы, Мин;

$T_{оп}$ – оперативное время на выполнение i -того вида нормируемой работы, Мин;

K – коэффициент, учитывающий затраты времени на организационно-техническое обслуживание рабочего места, отдых и личные надобности, а также подготовительно-заключительное время, %.

Данный методологический подход позволяет нормировать как отдельные транспортные операции (погрузка, выгрузка, оформление документов), так и комплексные процессы перевозки пассажиров и багажа.

4.6 Ознакомление с организацией работы с клиентурой

Компания АО «Спаскцемент» не работает напрямую с клиентурой, а реализует продукцию через официальных представителей:

- ООО «Цементный дом», г. Хабаровск;
- ООО «Торговый дом «ДВ-Цемент»», г. Владивосток.

Клиентская база также охватывает:

- Приморский, Хабаровский, Камчатский край;
- Амурскую, Сахалинскую, Магаданскую области;
- Республику Саха (Якутия), Чукотский АО.

Итоги работы с клиентурой:

- организованы современные каналы заказа (личный кабинет 24/7, офис, предварительные заявки);
- гибкие графики отгрузки: навалом и МКР – круглосуточно, мешки – с 8 до 20;
- для удалённых регионов (Чукотка) – только МКР с двухслойной упаковкой и многоступенчатой логистикой;
- маркировка каждой партии (марка, номер, дата) обеспечивает прослеживаемость.

Заключение

В ходе прохождения учебной практики с 21 мая по 10 июня на предприятии АО «Спасскцемент» по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» были изучены общие сведения о предприятии, его организационная структура, основные документы, правила внутреннего распорядка и требования техники безопасности. Особое внимание было уделено организации перевозочного процесса, диспетчерскому управлению, анализу регулярных и нерегулярных рейсов, работе с транспортной документацией и взаимодействию с участниками перевозки.

Были рассмотрены особенности сервисного обслуживания пассажиров, документальное оформление перевозок, организация движения на международном направлении, права и обязанности пассажиров, ресурсосберегающие технологии и показатели безопасности движения.

В разделе транспортно-логистической деятельности были изучены правила перевозки грузов, меры безопасности, классификация опасных грузов, способы обеспечения сохранности грузов, расчеты показателей работы транспорта и организация работы с клиентурой.

В результате прохождения практики были сформированы практические навыки анализа перевозочного процесса, работы с документацией, оценки производственных показателей и понимания роли координации между подразделениями предприятия.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Основные виды деятельности АО «Спасскцемент»: Устав Акционерного общества «Спасскцемент» // Цели, предмет, виды деятельности. – Спасск-Дальний, 2023. – 2 с. 2.3 п.;
- 2 Устав автомобильного транспорта. Текст: электронный // Консультант плюс: [сайт]. URL: <https://www.consultant.ru>
- 3 Смета транспортных расходов. Текст: электронный // Консультант плюс: [сайт]. – URL: <https://assistentus.ru>
- 4 Транспортные расходы налоговый и бухгалтерский учет. Текст: электронный // Консультант плюс: [сайт]. URL: <https://www.consultant.ru>
- 5 Хекало В.А. Транспортная логистика: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования / В.А. Хекало. – М.: ЭРМО, 2024. – 391 с.
- 6 Андреев А.М. Информационные технологии на автомобильном транспорте: учебное пособие // А.М. Андреев. – Рязань, 2024. – 53 с.;
- 7 Бодров А.С., Определение потребности в автомобилях для выполнения заданного объема перевозок: учебное пособие // А.С. Бодров, Т.А. Дудник. – Орёл, 2025. – 13 с.;
- 8 Мишин А.А. Организационная структура транспортно–экспедиционных предприятий: учебник для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования /А.А. Мишин. – М.: Проспект, 2024. – 178 с.

Приложение А

Документы предприятия

Цех, запрашивающий
грузоподъемный механизм

Приложение № _____
Цех, выдающий
грузоподъемный механизм
АТХ АО «Спасскцемент»

ПОМОЛ ЦЕМЕНТА НСЦЗ

ЗАЯВКА
на грузоподъемный механизм

1. Характер работы Ремонт грейферного ковша.

2. Тип крана Zoomlion на какое число 23.05.2025

3. Участок № _____ объект _____

4. Лицо, ответственное за безопасное производство работ краном
зам. нач-ка Виксельцев Д.А.
Фамилия, имя, отчество

Удостоверение пр.№ 74-7080-1-5-22-211 выдано « 01 » декабря 2022 г.

5. Стропальники Панченко Н.В. Уд. №119
Болдышевский П.В. Уд. № 488

Ф., и., о., № удостоверения, дата последней проверки знаний

6. Особые отметки _____

а) необходимость работы крана вблизи ЛЭП, расстояние _____

б) наименование организации, выдавшей разрешение на производство работ в охранной зоне (разрыве) ЛЭП напряжением кВ _____ № и дата разрешения _____

в) условия работы которые надо отразить в наряде-допуске _____

Начальник цеха _____
Подпись, дата

Рисунок А.1 – Заявка

Распределение затрат по цеху Автотранспортный участок НСЦЗ
Счет затрат
За период

03-14-02-01
23-110
Февраль 2023

№ п/п	Наименование	Шифр затрат		Продукт проект	Объект	Структура
		Счет ТК	Подразделение			
1	Угольный цех НСЦЗ	25.020	03_03_02			2502010407КМП
1	Угольный цех НСЦЗ	25.010	03_03_02			2501040500КМП
1	Обжиг-сырьевой цех НСЦЗ	25.020	03_04_02			2502010407КМП
2	Сырьевое отделение Обжиг-сырьевого цеха НСЦЗ	20.040	03_04_02_01			200702КМП
3	Сырьевое отделение Обжиг-сырьевого цеха НСЦЗ	25.010	03_04_02_01			2501040500КМП
4	Отделение обжига Обжиг-сырьевого цеха НСЦЗ	20.060	03_04_02_02			200702КМП
5	Отделение обжига Обжиг-сырьевого цеха НСЦЗ	25.010	03_04_02_02			2501040500КМП
6	Цех помола цемента НСЦЗ	25.020	03_05_02			2502010407КМП
6	Отделение подготовки добавок СЦЗ	20.050	03_05_02_01			200702КМП
10	Отделение помола цемента СЦЗ	20.070	03_05_01_02			200702КМП
11	Отделение помола цемента СЦЗ	25.010	03_05_01_02			2501040500КМП
7	Отделение помола цемента НСЦЗ <i>Минус</i>	25.010	03_05_02_02			2501040500КМП
8	Отделение подготовки добавок НСЦЗ	20.050	03_05_02_01			200702КМП
8	Отделение помола цемента НСЦЗ	20.070	03_05_02_02			200702КМП
11	Цех упаковки цемента	44.200	03_07			4402020101КМП
13	Цех упаковки цемента СЦЗ	44.200	03_07_01			4402020101КМП
9	Цех упаковки цемента НСЦЗ	44.200	03_07_02			4402020101КМП
10	Железнодорожный цех	25.020	03_08			2502010407КМП
10	Железнодорожный цех НСЦЗ	25.010	03_08_02			2501040500КМП
11	Цех электроремонтный и автоматики	25.020	03_09			2502010407КМП
12	Цех электроремонтный и автоматики НСЦЗ	25.010	03_09_02			2501040500КМП
12	Цех пылеулавливания	25.020	03_10			2502010407КМП
13	Цех пылеулавливания НСЦЗ	25.010	03_10_02			2501040500КМП

отделение упаковки НСЦЗ *44 200. 03-07_03* *440 202 0101 КМ*

Рисунок А.1 – Распределения затрат по цеху

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ ПО УЧЕБНОЙ ПРАКТИКЕ

Студентка _____ Урзик Александра Владимировна _____

Фамилия Имя Отчество

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

прошла учебную практику

в объеме 108 часов

в период с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.

в организации АО «Спасскцемен», 692239, Приморский край, город Спасск-Дальний, Цементная ул, д. 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	Общее ознакомление с процессом работы на данном предприятии: – ознакомление с правилами безопасности на предприятии, прохождение инструктажа по технике безопасности; – изучение учредительных и других документов компании, изучение правил внутреннего распорядка предприятия; – общее изучение деятельности компании.	0,5
3	Организация перевозочного процесса (по видам транспорта): – изучение имеющегося на предприятии технологического оборудования и технологической оснастки; – анализ принимаемых диспетчерских решений; – анализ регулярных и нерегулярных рейсов; – ознакомление с паспортом маршрута, путевым листом, товарно-транспортной накладной и заполнение типовых бланков данных документов; – изучение организации работы с водителями и контроля выполнения заданий водителями; – ознакомление с инструктажем водителей перед выездом на линию, изучение порядка проведения инструктажа водителей перед выездом на линию.	33
4	Организация сервисного обслуживания на транспорте (по видам транспорта): – изучение правил документального оформления перевозок пассажиров и багажа на автомобильном транспорте (билеты, багажные квитанции, маршрутные листы), заполнение типовых бланков данных документов; – анализ системы организации движения на пассажирском транспорте (схема маршрута, расписание, интервалы движения, остановочные пункты); – ознакомление с основными положениями, регламентирующими взаимоотношения пассажиров с перевозчиком (права, обязанности, порядок возврата билетов, перевозка льготных категорий); – изучение особенностей организации пассажирского движения (пиковые часы, сезонные изменения, типы подвижного состава); – изучение особенностей организации пассажирского движения (пиковые часы, сезонные изменения, типы подвижного состава);	33
5	Организация транспортно-логистической деятельности (по видам транспорта): – ознакомление с правилами перевозки грузов автомобильным транспортом; – изучение мер безопасности при перевозке грузов (требования к водителю, экипировке, маршруту, действиям в аварийной ситуации); – изучение классификации опасных грузов и порядка нанесения знаков опасности на упаковку и транспортное средство;	33

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

Дата выдачи задания «21» мая 2026 г.

Срок сдачи отчета по практике «10» июня 2026 г.

Руководитель
преподаватель академического колледжа



подпись

Херувимова А.О

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Урзик Александра Владимировна

ФИО

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

прошел(ла) учебную практику в объеме 108 часов с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.

в организации АО «Спасскцемен», 692239, Приморский край, город Спасск-Дальний, Цементная ул. д. 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)
Организация перевозочного процесса автомобильном транспорте	ПК 1.1	Общее изучение деятельности компании; изучение имеющегося на предприятии технологического оборудования и технологической оснастки; анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	<i>отлично</i>
	ПК 1.2	Ознакомление с правилами безопасности на предприятии, прохождение инструктажа по технике безопасности; анализ принимаемых диспетчерских решений; изучение организации работы с водителями и контроля выполнения заданий водителями; ознакомление с инструктажем водителей перед выездом на линию, изучение порядка проведения инструктажа водителей перед выездом на линию.	<i>отлично</i>
	ПК 1.3	Изучение учредительных и других документов компании, изучение правил внутреннего распорядка предприятия; ознакомление с паспортом маршрута, путевым листом, товарно-транспортной накладной и заполнение типовых бланков данных документов.	<i>отлично</i>
Организация сервисного обслуживания на автомобильном транспорте	ПК 2.1	Изучение особенностей организации пассажирского движения (пиковые часы, сезонные изменения, типы подвижного состава); анализ ресурсосберегающих	<i>отлично</i>

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

Заключение об уровне освоения обучающимися профессиональных компетенций:

освоены на продвинутом уровне

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

Дата 10 июня 2026 г.

Оценка за практику отлично

Руководитель практики от предприятия



Сергеев А.В.
Ф.И.О.

ДНЕВНИК

прохождения учебной практики

Студент _____ Урзик Александра Владимировна _____

Фамилия Имя Отчество

Специальность: 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)
Группа С-ОП-24-1

Место прохождения практики АО «Спасскцемент»


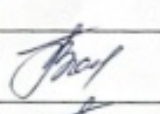




Сроки прохождения с «21» мая 2026 г. по «10» июня 2026 г.

Инструктаж на рабочем месте «21» мая 2026 г.

дата


подпись

Бреус Я.А.
Ф.И.О. Инструктирующего

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
21.05.2026	Ознакомилась с особенностями прохождения практики. Получила индивидуальное задание на практику. Ознакомилась с правилами безопасности на АО «Спасскцементе». Прошла инструктаж по технике безопасности. Изучила учредительные и другие документы компании, изучила правила внутреннего распорядка предприятия, изучила деятельности компании. Изучила имеющее на предприятии технологическое оборудование и технологическую оснастку.	отлично	
22.05.2026	Провела анализ принимаемых диспетчерских решений.	отлично	
23.05.2026	Провела анализ регулярных и нерегулярных рейсов.	отлично	
25.05.2026	Ознакомилась с паспортом маршрута, путевым листом, товарно-транспортной накладной и заполнение типовых бланков данных документов.	отлично	
26.05.2026	Изучила организацию работы с водителями и контроль выполнения заданий водителями.	отлично	
27.05.2026	Ознакомилась с инструктажем водителей перед выездом на линию, изучила порядок проведения инструктажа водителей перед выездом на линию. Ознакомилась с правилами документального оформления перевозок пассажиров и багажа на автомобильном транспорте.	отлично	

28.05.2026	Изучила и анализировала системы организации движения на пассажирском транспорте.	отлично	<i>Гриш</i>
29.05.2026	Ознакомилась с основными положениями, регламентирующими взаимоотношения пассажиров с перевозчиком.	отлично	<i>Гриш</i>
30.06.2026	Изучила особенностей организации пассажирского движения.	отлично	<i>Гриш</i>
01.06.2026	Изучила особенности организации пассажирского движения.	отлично	<i>Гриш</i>
02.06.2026	Ознакомилась с правилами перевозки грузов автомобильным транспортом.	отлично	<i>Гриш</i>
03.06.2026	Изучила меры безопасности при перевозке грузов.	отлично	<i>Гриш</i>
04.06.2026	Изучила классификации опасных грузов и порядок нанесения знаков опасности на упаковку и транспортное средство.	отлично	<i>Гриш</i>
05.06.2026	Сделала анализ мер по обеспечению сохранности грузов, изучение типовых инструкций.	отлично	<i>Гриш</i>
06.06.2026	Выполнила расчёты показателей работы транспорта и норм времени на выполнение операций.	отлично	<i>Гриш</i>
08.06.2026 - 09.06.2026	Ознакомилась с организацией работы с клиентурой.	отлично	<i>Гриш</i>
09.06.2026	Обобщила полученные материалы. Подготовила и оформила отчет по практике.	отлично	<i>Гриш</i>
10.06.2026	Дифференцированный зачет	отлично	<i>Гриш</i>

Руководитель

Гриш
подпись

Гриш АВ
Ф.И.О.



ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении учебной практики студента(ки)

Студент Урлик Александра Владимировна 2 курс, С-07-24-1
(ФИО студента) № курса/группы

проходил практику с 21 мая 2026 г. по 10 июня 2026 г.
на АО "Спаскушет"

в подразделении Автотранспортное хозяйство
название предприятия
название подразделения

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

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

Отмечены нарушения трудовой дисциплины и /или правил техники безопасности:

Студент не справился со следующими видами работ:

За время прохождения практики показал, что
Урлик Александр Владимировна
Фамилию Имя практиканта

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

В отношении выполнения трудовых заданий проявил себя отлично

В рамках дальнейшего обучения и прохождения (указать вид) практики студенту можно порекомендовать: дальнейшую работу с документацией.

Начальник отдела отгрузки



Должность/место/подпись куратора

[Signature]
подпись

А.В.Горох

И.О. Фамилия

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


НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Урзик Александра Владимировна
Подразделение Академический колледж Группы С-ОП-24-1
согласно приказу ректора № 1005-а от 06.05.2026 года
направляется в АО "Спаскшпемент", г. Спасск-Дальний
для прохождения учебной практики по специальности 23.02.01 «Организация перевозок и
управление на транспорте (по видам)» на срок 3 недели с 21.05.2026 года по 10.06.2026
года.

Руководитель практики Херувимова А.О.



Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии	Печать, подпись
ОО "Спаскувшинт"	21.05.26.	
ОО "Спаскувшинт"	10.06.26.	

