

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 «13» июня 2025 г. по «26» июня 2025 г.

Студент группы
СО-ОП-22-2



К.А. Бабенко

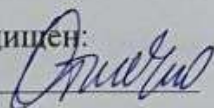
Наименование предприятия: АО «ННК-Приморнефтепродукт»

Руководитель практики
от предприятия



М.М. Журавлев

Отчет защищен:
с оценкой



Руководитель
практики от ОО



Н.С. Каминский

Владивосток 2025

Содержание

Введение.....	3
1 Ознакомление с предприятием.....	4
1.1 Ознакомление с правилами безопасности на предприятии.....	4
1.2 Общее ознакомление с процессом работы на предприятии	5
1.3 Правила внутреннего распорядка	6
2. Участие в оформлении договоров на перевозку грузов и составлении сменно-суточного плана перевозок	7
3 Оценка качества перевозок.....	8
4 Участие в выпуске подвижного состава на линию.....	9
5 Оценка качества обслуживания клиентов (пассажиров).....	10
6 График выхода водителей на работу.....	12
7 Анализ выполненного движения транспортного средства	13
8 Анализ принимаемых диспетчерских решений	14
9 Выписка и оформление путевых листов	15
10 Нормирование скоростей движения.....	16
11 График работы водителей, кондукторов	17
12 Расчетные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств	18
13 Заполнение ведомостей по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов....	20
14 Характеристика рынка автотранспортных услуг	21
15 Рекомендации и предложения по совершенствованию перевозок и управления на транспорте.....	22
Заключение.....	23
Список использованных источников	24
Приложение А Товарно-транспортная накладная	25
Приложение Б Путевой лист	26

Введение

Производственная практика является важным этапом профессионального становления, позволяющим применить теоретические знания в реальных условиях работы и приобрести практический опыт. В ходе практики я ознакомился с деятельностью предприятия, изучил его структуру, основные процессы и особенности функционирования в сфере автомобильного транспорта.

Практика проходила в период с 13 июня по 26 июня 2025 года на предприятии АО «ННК-Приморнефтепродукт» – крупного предприятия, специализирующегося на транспортировке и реализации нефтепродуктов. Компания обладает развитой транспортной инфраструктурой и современным автопарком, что позволило получить всестороннее представление об организации перевозочного процесса в реальных производственных условиях.

Целью практики являлось применение полученных знаний в реальных производственных условиях, развитие профессиональных умений и адаптация к требованиям работодателей. В отчете представлены результаты выполнения задач, анализ деятельности предприятия и предложения по совершенствованию работы в сфере автомобильных перевозок, сервисного обслуживания и логистики.

Полученный в ходе практики опыт имеет существенное значение для моего профессионального развития и позволил сформировать целостное представление об организации транспортных перевозок на современном предприятии. Результаты проведенного анализа могут быть использованы как для совершенствования работы компании, так и для дальнейшего углубления профессиональных знаний в сфере транспортной логистики.

1 Ознакомление с предприятием

АО «ННК-Приморнефтепродукт» – динамично развивающаяся дочерняя компания ПАО «НК Роснефть», занимающая лидирующие позиции в сфере топливообеспечения Приморского края. Предприятие осуществляет полный цикл операций с нефтепродуктами: от закупки сырья до реализации конечным потребителям через развитую сеть собственных АЗС.

Сеть состоит из более чем 100 заправок расположенных по всей территории Приморского края

Организация зарегистрирована в едином государственном реестре юридических лиц 11 мая 1994. Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы №15 по Приморскому краю. Генеральный директор организации Уляшкин Сергей Анатольевич.

Компания АО «ННК-Приморнефтепродукт» находится по адресу 90091, край Приморский, г. Владивосток, ул. Фонтанная, д.55.Основным видом деятельности является «Торговля розничная моторным топливом в специализированных магазинах».

Виды деятельности по коду ОКВЭД-2 представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Виды деятельности АО «ННК-Приморнефтепродукт» по коду ОКВЭД-2, 2025г.

Коды	Наименование
Основной	43.30 Торговля розничная моторным топливом в специализированных магазинах
Дополнительные виды деятельности	49.41 Деятельность автомобильного грузового транспорта 49.49.1 Перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами. 52.10.21 Хранение и складирование нефти и продуктов ее переработки. 49.50.12 Транспортирование по трубам нефтепродуктов. 52.21.2 Деятельность вспомогательная, связанная с автомобильным транспортом. 49.50.22 Транспортирование по трубопроводам продуктов переработки газа.

По данным на 13 мая 2025 года, численность работников АО «ННК-Приморнефтепродукт» – 1348 человек.

1.1 Ознакомление с правилами безопасности на предприятии

Под правилами безопасности подразумевается комплекс мероприятий технического и организационного характера, направленных на создание безопасных условий труда и предотвращение несчастных случаев.

Общие правила техники безопасности на предприятии АО «ННК-Приморнефтепродукт» включают следующие требования:

– использование оборудования и конструкций, соответствующих требованиям и стандартов и другой нормативной документации;

- соблюдение требований пожарной и электробезопасности в производственных и офисных помещениях;
- обеспечение достаточной освещенности, вентиляции, поддержание оптимального температурного режима на рабочих местах;
- своевременное устранение пыли и отходов производства.

1.2 Общее ознакомление с процессом работы на предприятии

Процесс работы на АО «ННК-Приморнефтепродукт» начинается с анализа и планирования потребностей компании в товарах и услугах. Затем происходит выбор поставщиков, установление контрактов и организация поставок. Логистики контролируют и отслеживают перемещение товаров по цепи поставок, обеспечивая их своевременную и безопасную доставку.

Для эффективной работы используются различные технологии и программные системы, такие как системы управления складом, транспортом и инвентаризацией.

Основные моменты:

- анализ спроса и прогнозирование объемов грузоперевозок;
- разработка оптимальных маршрутов и графиков доставки;
- организация приемки, размещения, хранения и отгрузки грузов;
- оптимизация складских процессов;
- взаимодействие с поставщиками и подрядчиками;
- контроль сроков и качества поставок;
- внедрение и использование специализированных ИТ-систем;
- организация и контроль работы логистических подразделений.

Для эффективной работы предприятия необходимо слаженное взаимодействие всех этих элементов. Это позволяет оптимизировать логистические издержки, ускорить доставку, повысить качество обслуживания.

Организационная структура – это схема взаимодействия подразделений, отделов и сотрудников компании. Она отражает иерархию и состав организации, а также функции, права и обязанности руководителей и других работников.

В компании АО «ННК-Приморнефтепродукт» используется иерархическая организационная структура, которая характеризуется четким распределением прав и обязанностей между сотрудниками и постоянным контролем их деятельности со стороны руководства.

В России такой тип организационной структуры является наиболее распространенным. Высокий уровень ответственности требует жесткой модели управления, где инициатива и творчество не всегда приветствуются, а профессионализм сотрудников

остается на одном уровне.

На рисунке 1 представлен пример иерархической организационной структуры предприятия.

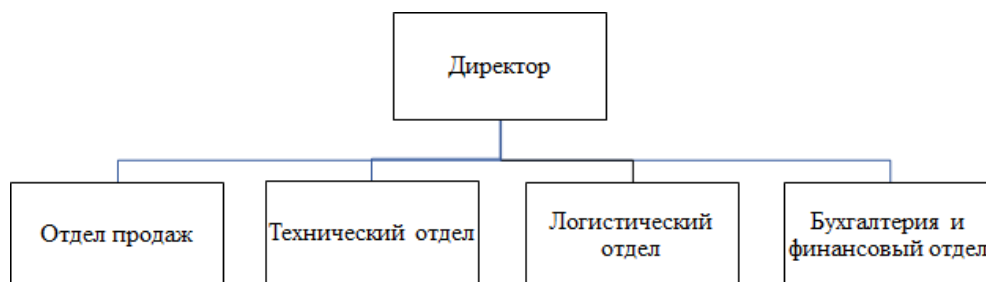


Рисунок1–Организационная структура предприятия АО «ННК-Приморнефтепродукт»

Современные тенденции предполагают постепенную трансформацию традиционной линейно-функциональной структуры в более гибкие матричные модели. Это позволяет оперативнее реагировать на изменения рынка и эффективнее использовать ресурсы компании.

1.3 Правила внутреннего распорядка

Правила внутреннего трудового распорядка (ПВТР) – это локальный нормативный акт, который регламентирует в соответствии с ТК РФ 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.

Правила внутреннего трудового распорядка нужны, чтобы каждый работник мог ознакомиться со своими правами и обязанностями, с трудовым распорядком, с мерами взыскания, основаниями для увольнения.

ПВТР должны способствовать укреплению трудовой дисциплины, рациональному использованию рабочего времени, эффективной организации труда, а также производительности труда и его качеству. Работники должны ознакомиться с документом при устройстве на работу.

В компании АО «ННК-Приморнефтепродукт» правила внутреннего распорядка, следующие: режим работы с 8:00 до 17:00, обед с 13:30 до 14:30.

В учредительных документах компании АО «ННК-Приморнефтепродукт» указаны следующие документы: Свидетельство о постановке на учет в налоговом органе (ИНН 2504000532), свидетельство о государственной регистрации (ОГРН 1022501287126), (КПП 253601001), карточка предприятия, устав.

2 Участие в оформлении договоров на перевозку грузов и составлении сменно-суточного плана перевозок

Организация перевозок грузов, особенно в нефтепродуктовой сфере, требует четкого документального оформления и оперативного планирования. В рамках работы в ННК «Приморнефтепродукт» я принимал участие в оформлении договоров на перевозку и составлении сменно-суточных планов, что обеспечивало бесперебойную логистику и соблюдение сроков поставок.

Договорные отношения с перевозчиками – ключевой элемент транспортной логистики. В мои обязанности входило:

- подготовка проектов договоров, проверка их соответствия законодательству и внутренним стандартам компании;
- согласование условий перевозок, включая тарифы, маршруты, сроки и ответственность сторон;
- взаимодействие с юридическим отделом для исключения рисков и финансовым отделом для контроля платежей;
- ведение реестра договоров, мониторинг их исполнения и продление при необходимости.

Эффективное планирование перевозок нефтепродуктов требует учета множества факторов: загрузки транспорта, графика работы водителей, логистических маршрутов. В мои задачи входило:

- формирование суточных и сменных графиков перевозок на основе заявок от складов и клиентов.
- оперативная корректировка планов в случае изменений (погодные условия, поломки транспорта, срочные заказы).
- контроль над выполнением плана, анализ отклонений и их причин.
- взаимодействие с диспетчерами, водителями и складами для минимизации простоев.

Участие в оформлении договоров и планировании перевозок позволило приобрести ценный опыт в транспортной логистике, документообороте и оперативном управлении. Работа требовала внимательности, умения анализировать данные и оперативно реагировать на изменения. Полученные навыки могут быть полезны в дальнейшей профессиональной деятельности, связанной с логистикой и управлением цепями поставок.

3 Оценка качества перевозок

Качество транспортных услуг является определяющим фактором эффективности логистической системы нефтепродуктовых компаний. Для ННК «Приморнефтепродукт» – обеспечение высоких стандартов перевозок представляет особую важность в связи со спецификой грузов и высокими требованиями к безопасности.

Основные критерии оценки качества – это точность соблюдения сроков доставки, сохранность нефтепродуктов и показатели безопасности.

Точность соблюдения сроков доставки.

Ключевой показатель: коэффициент своевременности доставки, рассчитываемый как отношение выполненных в срок перевозок к общему количеству. Для контроля используются:

- система электронного мониторинга транспорта;
- ежедневный анализ отклонений;
- ведение реестра нарушений сроков.

Сохранность нефтепродуктов оценивается по двум параметрам:

- физические потери (норматив – не более 0,01% от объема);
- качественные изменения продукта.

Методы контроля включают:

- обязательное пломбирование цистерн;
- лабораторный анализ проб;
- видеофиксацию процессов налива/слива.

Показатели безопасности анализируются по трем направлениям:

- частота ДТП;
- количество нарушений режима перевозки;
- результаты проверок транспортных средств.

Применяемая в «ННК-Приморнефтепродукт» система оценки качества перевозок позволяет объективно анализировать работу транспортных подразделений и подрядных организаций. Регулярный мониторинг ключевых показателей способствует:

- повышению дисциплины перевозок;
- снижению эксплуатационных затрат;
- минимизации рисков потерь груза;
- улучшению показателей безопасности.

Для дальнейшего совершенствования системы рекомендуется внедрение технологий искусственного интеллекта для прогнозирования рисков и автоматизации процессов оценки.

4 Участие в выпуске подвижного состава на линию

Эффективный выпуск подвижного состава на линию является важнейшим этапом транспортно-логистического процесса в нефтепродуктовой компании. В «ННК-Приморнефтепродукт» данный процесс требует особого внимания в связи со спецификой перевозок опасных грузов и необходимостью строгого соблюдения регламентов.

Основные этапы выпуска подвижного состава включают в себя подготовку транспортного средства, формирование рейсовых заданий и контроль перед выпуском.

Подготовка транспортных средств включает:

- проверку технического состояния автоцистерн (тормозная система, герметичность, исправность приборов учета);
- контроль наличия и соответствия сопроводительной документации (путевые листы, товарно-транспортные накладные, разрешения на перевозку) [Приложение А];
- проверку оснащения средствами безопасности (огнетушители, знаки аварийной остановки, противооткатные упоры).

Формирование рейсовых заданий:

- составление индивидуальных маршрутных листов;
- характеристики груза (класс опасности, вязкость);
- особенности маршрута (ограничения проезда, зоны с особыми экологическими требованиями);
- графика работы водителей (соблюдение норм труда и отдыха).

Контроль перед выпуском:

- финальный осмотр техники ответственным механиком;
- инструктаж водителей по особенностям груза и маршрута;
- проверка правильности оформления всех разрешительных документов.

Используемые системы контроля:

- программный комплекс «Транспортная логистика» - для автоматизированного формирования маршрутов;
- система электронного пломбирования - контроль целостности груза;
- GPS-мониторинг - отслеживание движения транспорта в реальном времени.

Участие в организации выпуска подвижного состава требует глубоких знаний нормативной базы, внимательности и умения оперативно решать возникающие проблемы. Внедрение цифровых систем контроля позволило значительно повысить эффективность данного процесса в «ННК-Приморнефтепродукт».

5 Оценка качества обслуживания клиентов (пассажиров)

В условиях динамично развивающегося рынка транспортных услуг качество обслуживания пассажиров приобретает решающее значение для обеспечения конкурентоспособности предприятий.

Пассажиры ожидают не только пунктуальности и безопасности, но и высокого уровня комфорта, удобства бронирования и прозрачности тарифов.

Современные транспортные компании сталкиваются с необходимостью разработки и внедрения эффективных систем оценки качества обслуживания, позволяющих не только контролировать текущее состояние сервиса, но и выявлять направления для его совершенствования. Особенно это важно для предприятий, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, где качество обслуживания напрямую влияет на формирование постоянной клиентской базы.

Качество транспортного обслуживания представляет собой комплекс характеристик, обеспечивающих удовлетворение потребностей пассажиров. Оно включает:

- состояние салонов транспортных средств (чистота, исправность кресел, кондиционирование);
- временные показатели (соблюдение расписания);
- комфорт (наличие и доступность информации для пассажиров, соблюдение норм безопасности);
- психологический аспект (культура обслуживания, культура общения, готовность помочь).

Методы оценки качества обслуживания бывают прямые и косвенные.

Прямые методы:

- опросы пассажиров (онлайн, на остановках, в салонах транспорта);
- тайные покупатели (проверка уровня сервиса инкогнито);
- анализ жалоб и предложений – выявление частых проблем и их устранение.

Косвенные методы:

- статистика лояльности – количество постоянных клиентов, динамика продаж билетов;
- мониторинг социальных сетей и отзывов – анализ мнений пассажиров в интернете.

Пути повышения качества обслуживания.

Внедрение цифровых технологий:

- мобильные приложения для заказа билетов и отслеживания транспорта;
- электронные терминалы для обратной связи.

Улучшение инфраструктуры:

- современные автобусные остановки с Wi-Fi и USB-зарядками;
- обновление парка транспортных средств.

Обучение персонала:

- тренинги по клиентоориентированности и конфликтологии;
- система мотивации за высокие оценки от пассажиров.

Качество обслуживания пассажиров – это комплексный показатель, который зависит от множества факторов: от пунктуальности рейсов до культуры общения персонала. Регулярная оценка и анализ этих параметров позволяют транспортным компаниям повышать уровень сервиса, увеличивать лояльность клиентов и укреплять свою репутацию на рынке.

Компании, которые инвестируют в улучшение качества обслуживания, не только укрепляют свою репутацию, но и получают долгосрочные конкурентные преимущества. Анализ обратной связи и адаптация услуг под потребности клиентов помогают транспортным предприятиям оставаться востребованными в условиях растущей конкуренции.

Современные системы оценки качества обслуживания трансформируются из инструмента контроля в стратегическую платформу управления клиентским опытом. Их дальнейшее развитие требует междисциплинарного подхода, сочетающего транспортную экспертизу, цифровые технологии и глубокое понимание психологии потребителей. Для российских транспортных компаний это открывает новые возможности повышения конкурентоспособности как на внутреннем, так и на международном рынках.

6 График выхода водителей на работу

В современных условиях транспортные предприятия сталкиваются с необходимостью оптимизации трудовых ресурсов, особенно в части организации работы водительского состава. Грамотно разработанный график выхода водителей на работу позволяет обеспечить бесперебойность перевозочного процесса, соблюдать требования трудового законодательства, повысить эффективность использования автопарка и минимизировать затраты на оплату труда

Согласно Трудовому кодексу РФ и Приказу Минтранса №15, рабочее время водителей имеет следующие особенности [1]:

- нормальная продолжительность – не более 40 часов в неделю;
- при сменной работе – не более 12 часов в смену;
- обязательный перерыв для отдыха и питания – от 30 минут до 2 часов;
- междусменный отдых – не менее 12 часов.

Практика составления графиков в ННК «Приморнефтепродукт»

Компания использует комбинированную систему планирования.

Сменный график (для городских перевозок):

- 3 смены по 8 часов (06:00-14:00, 14:00-22:00, 22:00-06:00);
- цикл работы: 2 через 2 дня;
- количество водителей в смену: 10-15 человек.

Скользкий график (для междугородних перевозок):

- продолжительность рейса: до 5 дней;
- ежедневное время управления ТС: не более 9 часов;
- обязательный отдых после рейса: 2 суток.

Гибкий график (для подменных водителей):

- возможность вызова на работу по необходимости;
- компенсация переработок дополнительными выходными.

Для мониторинга соблюдения графиков используются программный комплекс «1С:Транспортная логистика», система GPS-мониторинга, электронные таблицы учета рабочего времени и мобильное приложение для водителей.

График работы водителей – это важный инструмент для нормальной работы транспортной компании. Главное – найти баланс между интересами компании и комфортом работников. Когда водители хорошо отдыхают и работают по удобному графику, они лучше выполняют свою работу, а компания получает больше прибыли.

7 Анализ исполненного движения транспортного средства

Анализ исполненного движения – это часть работы службы движения организаций, осуществляющих перевозку. На предприятии АО «ННК-Приморнефтепродукт» он проводится по показателям, характеризующим объём и качество выполненных работ. К таким показателям относятся:

- рейсы с грузом;
- время в наряде;
- время под погрузкой;
- время под разгрузкой;
- время поездки с грузом;
- пробег общий;
- пробег с грузом.

Анализ исполненного движения позволяет:

- выявлять увеличенные интервалы движения и причины нарушения регулярности движения;
- проверять правильность ведения станционной ведомости исполненного движения и производственной оценки выполненных рейсов;
- проверять правильность и своевременность применения регулировочных мероприятий по восстановлению регулярного движения;
- анализировать задержки движения, выявлять причины их возникновения и вносить предложения по устранению этих причин [2].

Заключительным этапом анализа исполненного движения является подготовка руководством службы движения информации об оперативных мерах, принятых по совершенствованию диспетчерского руководства движением, и предложений для руководства организации по устранению причин, отрицательно влияющих на ритмичную работу подвижного состава на маршрутах.

8 Анализ принимаемых диспетчерских решений

Диспетчерская группа компании АО «ННК-Приморнефтепродукт» занимается оперативным планированием перевозок, выпуском подвижного состава на линию и приемом его при возвращении, составлении отчета сменносуточного о выпуске на линию и суточного отчета о работе подвижного состава.

Диспетчер на предприятии принимает следующие решения:

- анализирует поступившие запросы на транспортные услуги со стороны клиентов;
- оценивает объёмы и сроки погрузки, а также особые требования клиента;
- анализирует имеющиеся ресурсы: транспортные средства и персонал, и рассчитывает возможности организации доставки;
- планирует и оптимизирует маршруты транспорта. Анализирует географические данные и ресурсы, чтобы выбрать наиболее эффективный маршрут доставки товаров. Он учитывает дорожные условия, время доставки и требования клиента, чтобы достичь максимальной эффективности и снизить затраты;
- осуществляет контроль и отчётность. Отслеживает выполнение планов доставок, осуществляет связь с водителями и клиентами, уточняет требования и корректирует маршруты при необходимости;
- составляет отчёты о выполненной работе и расчёты о затратах для организации [3].

От решений, принимаемых диспетчером на предприятии, зависит:

- своевременное выполнение заказов;
- качество выпускаемой продукции;
- удовлетворённость клиентов.

Диспетчерская группа состоит из двух подгрупп: центральной (находится непосредственно на АТП) и линейной – персонала, находящегося непосредственно в местах загрузки-разгрузки подвижного состава.

Транспортный диспетчер играет роль связующего звена в работе транспортной компании. Основная масса работы связана с распределением транспорта по заявкам, а также решением вопросов и проблем, возникающих в ходе движения транспортных средств.

Основным организационным документом, регламентирующим работу транспортного диспетчера, является его должностная инструкция.

Диспетчерская система позволяет сосредоточить оперативное руководство работой любого объекта в руках одного человека, который, располагая совершенными средствами связи и пользуясь систематически поступающими сведениями о ходе производственного процесса на всех участках, может своевременно, с полным знанием обстановки, принимать меры для обеспечения четкого хода производственного процесса.

9 Выписка и оформление путевых листов

Путевой лист является основным первичным документом, регламентирующим работу автотранспорта и водителей. В нефтепродуктовой логистике правильное оформление путевой документации имеет особое значение. Его правильное оформление имеет важное значение для учета рабочего времени водителей, контроля расхода горюче-смазочных материалов, подтверждения законности перевозок и налогового учета затрат предприятия.

Оформление путевых листов регламентируется:

- приказом Минтранса РФ №152 «Об утверждении форм путевых листов»;
- налоговым кодексом РФ (ст. 252);
- Федеральным законом «О бухгалтерском учете» №402-ФЗ;
- ведомственными инструкциями предприятия.

Выписка путевого листа осуществляется диспетчерской службой, ему присваивается уникальный порядковый номер и указываются обязательные реквизиты:

- данные транспортного средства;
- сведения о водителе;
- маршрут следования;
- нормы расхода топлива.

Водитель в процессе работы фиксирует показания одометра, время выезда и возвращения и фактический расход топлива.

По возвращению водитель обязан сдать путевой лист для проведения сверки данных и осуществления учета пробега и расхода топлива.

Современные предприятия переходят на электронные путевые листы, которые формируются автоматически, интегрируются с системами GPS-мониторинга, позволяют сократить бумажный документооборот и обеспечивают быстрый доступ к данным.

Правильная организация работы с путевыми листами позволяет предприятию обеспечить законность транспортных операций, контролировать расходы на содержание автопарка, оптимизировать логистические процессы и избежать претензий со стороны контролирующих органов [4].

10 Нормирование скоростей движения

В нефтепродуктовой логистике установление оптимальных скоростных режимов представляет собой сложную технико-экономическую задачу. Для «ННК-Приморнефтепродукт» этот вопрос приобретает особую значимость в связи с необходимостью обеспечения безопасности перевозок опасных грузов в специфических условиях Дальневосточного региона. Грамотное нормирование скоростей позволяет достичь баланса между оперативной эффективностью и требованиями безопасности.

Скоростные режимы в компании устанавливаются на основе комплексного анализа нормативных требований и практического опыта. Действующая система учитывает многофакторную зависимость от типа перевозимых нефтепродуктов, технических характеристик транспортных средств и особенностей маршрутов следования.

При перевозке легких нефтепродуктов, таких как бензин, максимальная скорость ограничивается 70 км/ч, тогда как для вязких продуктов типа мазута этот показатель снижается до 60 км/ч. Автоцистерны имеют более высокие скоростные нормативы (60-80 км/ч) по сравнению с тягачами, работающими с прицепами (50-70 км/ч).

Особое внимание уделяется адаптации скоростных режимов к дорожным условиям. На магистральных трассах допустимая скорость достигает 80 км/ч, в городской черте снижается до 40 км/ч, а на сложных горных участках и серпантинах не превышает 30 км/ч.

Контроль соблюдения установленных нормативов осуществляется через многоуровневую систему мониторинга. Техническая составляющая включает GPS-трекеры с высокой точностью измерений и бортовые самописцы, фиксирующие все параметры движения. Организационные меры предусматривают регулярный анализ данных и проведение профилактических мероприятий с водителем.

Уровень соблюдения скоростных режимов составляет 94,6%. Наибольшее количество нарушений зафиксировано на магистральных дорогах, что объясняется объективными трудностями поддержания постоянной скорости на протяженных участках.

Опыт «ННК-Приморнефтепродукт» демонстрирует эффективность дифференцированного подхода к нормированию скоростей движения. Установленные нормативы позволяют минимизировать риски при сохранении требуемой производительности перевозок [5].

Перспективным направлением развития является внедрение интеллектуальных систем управления скоростными режимами, способных автоматически адаптироваться к изменяющимся дорожным условиям и характеристикам груза. Дальнейшая цифровизация процессов контроля открывает новые возможности для повышения безопасности и

экономической эффективности перевозок нефтепродуктов.

11 График работы водителей, кондукторов

Организация труда водителей и кондукторов на пассажирском транспорте регулируется трудовым законодательством, отраслевыми нормативами и внутренними правилами транспортных предприятий. График работы зависит от типа транспорта, режима движения и местных требований.

Сменный график применяется в городском транспорте (автобусы, трамваи, троллейбусы) и может быть:

- двухсменным (например, 6:00–14:00 и 14:00–22:00);
- трехсменным (при круглосуточной работе, включая ночные рейсы).

Вахтовый метод используется в междугородных и пригородных перевозках:

- работа по 2–3 дня с последующими выходными;
- возможны длительные рейсы с ночёвками вне места постоянной дислокации.

График «день через день» распространён в малых городах или на маршрутах с низкой загруженностью:

- 1 рабочий день, далее 1 выходной;
- вариант «два через два» (2 рабочих дня – 2 выходных).

1.4. Гибкий (ненормированный) график характерен для такси и коммерческих перевозок:

– водители самостоятельно планируют время работы, но с учётом ограничений по времени управления ТС.

Нормативы рабочего времени водителей и кондукторов регламентируется трудовым кодексом РФ и Приказом Минтранса № 15 («Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей»)

Основные требования :

- максимальное время вождения – 9 часов в день (до 10 часов при особых условиях);
- перерыв – не менее 30 минут каждые 4 часа;
- еженедельный отдых – минимум 42 часа подряд;
- запрет на сверхурочную работу более 4 часов в течение 2 дней подряд [6].

Формирование рабочих графиков для водителей и кондукторов требует гармоничного сочетания интересов пассажиров, соблюдения правовых норм и учёта человеческого фактора. Правильно организованный трудовой режим способствует поддержанию высокого уровня безопасности на маршрутах и предотвращает эмоциональное выгорание работников.

12 Расчетные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств

Эффективное планирование движения автотранспортных средств (АТС) требует точных расчетов временных, пробеговых и эксплуатационных показателей. Расписание движения формируется на основе ряда ключевых показателей, которые позволяют оптимизировать маршруты, минимизировать простои и обеспечивать регулярность перевозок.

Время рейса T_r , ч, – это время затрачиваемое на выполнение одного рейса и рассчитывается по формуле 1.

$$T_r = T_d + T_{пр} + T_{ож} \quad (1)$$

где, T_d – Время движения;

$T_{пр}$ – Время погрузки-разгрузки;

$T_{ож}$ – Время ожидания.

Время оборота – это время, за которое транспортное средство возвращается в начальный пункт

Время на нулевой пробег – это время перемещения АТС из/в парк, если маршрут не начинается/заканчивается в месте стоянки.

Интервал движения, I рассчитывается по формуле 2.

$$I = \frac{T_r}{n} \quad (2)$$

где, n – Количество транспортных средств на маршруте.

Общий пробег, $L_{сут}$ АТС за день рассчитывается по формуле 3.

$$L_{сут} = l_m \cdot Z + l_0 \quad (3)$$

где, l_m – Длина маршрута;

Z – Количество рейсов;

l_0 – Нулевой пробег.

Коэффициент использования пробега, β показывает долю пробега с грузом и рассчитывается по формуле 4.

$$\beta = \frac{L_{гр}}{L_{общ}} \quad (4)$$

где, $L_{гр}$ – Пробег с грузом;

Лобц – Общий пробег.

Расписание составляется с учетом времени отправления и прибытия, продолжительности стоянок и пиковых нагрузок (для пассажирского транспорта).

Эффективное управление автотранспортными средствами невозможно без тщательного планирования и расчета ключевых показателей, определяющих работу подвижного состава. Грамотно составленное расписание движения позволяет оптимизировать маршруты, минимизировать простои, снижать эксплуатационные затраты и обеспечивать высокую регулярность перевозок. Были рассмотрены основные расчетные параметры, используемые при организации движения АТС, каждый из которых играет важную роль в транспортной логистике [7].

Временные показатели, такие как время рейса, нулевой пробег, являются основой для построения расписания. Они позволяют определить, сколько времени занимает выполнение одного рейса, включая движение, погрузочно-разгрузочные операции и возможные задержки. Правильный расчет этих параметров помогает избежать перегрузки транспорта и несоблюдения графика, что особенно важно в условиях жесткой конкуренции на рынке грузовых и пассажирских перевозок.

Таким образом, расчетные показатели для составления расписания движения АТС – это не просто формальные параметры, а ключевые инструменты для повышения эффективности транспортных операций.

13 Заполнение ведомостей по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов

Контроль над расходом топливно-смазочных материалов (ТСМ) является важной составляющей эффективного управления автотранспортным парком. В условиях роста цен на нефтепродукты и ужесточения экологических требований предприятия нефтегазового сектора, такие как АО «ННК-Приморнефтепродукт», уделяют особое внимание нормированию и анализу потребления ГСМ. Ведомости учета экономии и перерасхода позволяют выявлять отклонения, определять их причины и разрабатывать меры по оптимизации затрат.

Типовая ведомость экономии и перерасхода включает в себя наименование и марку транспортного средства, нормативный расход топлива (с учетом сезонных коэффициентов), фактически израсходованное количество ТСМ, отклонение (экономия или перерасход) и причины отклонений.

Для заполнения ведомости используются:

- путевые листы – фиксируют пробег, заправки и рабочие рейсы [Приложение Б];
- топливные карты – предоставляют точные данные о заправках;
- системы GPS-мониторинга – отслеживают маршруты и расход топлива в режиме реального времени.

Основными причинами перерасхода являются:

- техническое состояние транспорта (износ двигателя, неисправности топливной системы);
- неправильная эксплуатация (агрессивное вождение, перегруз);
- внешние факторы (сложные дорожные условия, низкокачественное топливо).

Ведомости учета экономии и перерасхода ТСМ – важный инструмент контроля затрат на предприятии. Регулярный анализ позволяет снижать эксплуатационные расходы, повышать экологическую безопасность перевозок и улучшать управление автопарком [8].

Внедрение современных технологий и строгое соблюдение нормативов помогут АО «ННК-Приморнефтепродукт» минимизировать потери и повысить рентабельность перевозок.

14 Характеристика рынка автотранспортных услуг

Рынок автотранспортных услуг является важной составляющей экономики России, обеспечивая грузовые и пассажирские перевозки во всех регионах страны. Его развитие напрямую влияет на эффективность логистики, торговли и промышленности. В условиях цифровизации, ужесточения экологических норм и изменений в международной торговле российский рынок автотранспортных услуг претерпевает значительные трансформации.

Грузовые перевозки занимают наибольшую долю рынка. Основные виды грузоперевозок:

- междугородные и международные перевозки (преимущественно фурами);
- городские и региональные доставки (малотоннажный транспорт);
- специализированные перевозки (нефтепродукты, опасные грузы, негабарит).

Пассажирские перевозки включают в себя такси и каршеринг, междугородные и пригородные автобусные маршруты.

Положительные факторы развития:

- рост электронной коммерции, стимулирующий спрос на доставку;
- развитие цифровых платформ для поиска транспорта и оптимизации логистики;
- переход на экологичные виды топлива (газомоторное топливо, электромобили).

Отрицательные факторы:

- дефицит квалифицированных водителей;
- рост стоимости эксплуатации транспорта (топливо, запчасти, ремонт);
- ужесточение экологических требований, требующее модернизации парка.

Региональные особенности рынка автотранспортных услуг:

- центральный федеральный округ – наиболее развитый рынок с высокой концентрацией логистических центров;
- дальний Восток и Сибирь – дефицит перевозчиков и высокие тарифы;
- южные регионы – рост транзитных перевозок в страны Средней Азии и Кавказа [9].

Российский рынок автотранспортных услуг остается динамично развивающимся, несмотря на существующие вызовы. Основными направлениями роста являются цифровизация, экологичность транспорта и улучшение логистической инфраструктуры. Для дальнейшего развития отрасли необходимо решение кадровых проблем, модернизация автопарка и государственная поддержка перевозчиков.

15 Рекомендации и предложения по совершенствованию перевозок и управления на транспорте

Сегодня грузоперевозки играют огромную роль в экономике. Чтобы эта работа стала лучше и выгоднее, нужно внедрять современные методы организации и управления.

Главное в модернизации перевозок - умные технологии. Современные системы помогают следить за транспортом онлайн, выбирать лучшие маршруты и сокращать пустые пробеги. Особенно полезны GPS-навигаторы, которые показывают где транспорт, и соблюдает ли график.

Важным резервом повышения эффективности перевозок является совершенствование организации труда водительского состава. Внедрение научно обоснованных режимов труда и отдыха, применение современных систем мотивации персонала позволяют значительно повысить производительность труда при одновременном снижении аварийности на дорогах.

Совершенствование технической базы автотранспортных предприятий должно осуществляться по нескольким направлениям. Прежде всего, это обновление парка подвижного состава с учетом современных экологических требований. Перевод транспорта на альтернативные виды топлива, в частности на газомоторное, позволяет существенно снизить эксплуатационные расходы и уменьшить вредное воздействие на окружающую среду.

Особую актуальность приобретает внедрение энергосберегающих технологий. Использование современных аэродинамических обтекателей, систем рекуперации энергии, шин с пониженным сопротивлением качению дает возможность добиться существенной экономии топливно-энергетических ресурсов.

Совершенствование системы управления транспортными процессами требует комплексного подхода. Важное значение имеет автоматизация документооборота и внедрение электронных систем учета транспортной работы. Создание единых информационных пространств позволяет оперативно координировать работу различных подразделений и принимать обоснованные управленческие решения.

Клиентоориентированность – ключевой фактор успеха транспортных компаний. Внедрение онлайн-заказов, мобильных трекеров грузов и прозрачных тарифов значительно повышает привлекательность услуг для заказчиков.

Чтобы улучшить грузоперевозки, нужно действовать комплексно. Главное - внедрять современные технологии, обучать водителей, обновлять автопарк и налаживать чёткую систему управления. Эти меры помогут сделать перевозки быстрее, дешевле и надёжнее. В будущем важно создать единую технологичную систему, которая будет отвечать всем современным требованиям.

Заключение

Практика проходила с 13.06.2025 по 26.06.2025 на предприятии АО «ННК-Приморнефтепродукт»

В результате прохождения практики в АО «ННК-Приморнефтепродукт» значительно расширены навыки, необходимые специалисту по организации перевозок и управлению на транспорте. В ходе практической деятельности мною были выполнены все поставленные задачи.

Во время практической подготовки я научился применять полученные в процессе знания, умения и навыки.

По окончании практики была достигнута цель: применение полученных знаний в реальных производственных условиях, развитие профессиональных умений и адаптация к требованиям работодателей.

Пройденная производственная практика является хорошим практическим опытом для дальнейшей самостоятельной деятельности. За время пройденной практики я познакомился с новыми интересными фактами. Закрепил свои теоретические знания, лучше ознакомился со своей профессией, а также данный опыт послужит хорошим началом для дальнейшей карьеры. Особенно ценным было то, что я смог поработать с опытными специалистами, которые поделились со мной своими знаниями и опытом. Я освоил ряд важных навыков и компетенций, которые будут полезны в моей будущей профессиональной деятельности.

Список использованных источников

- 1 Полетаев, Ю. Н. Правовое регулирование труда государственных гражданских служащих : учебник для вузов / Ю. Н. Полетаев, М. А. Клочков. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 163 с.
- 2 Транспортно-экспедиционная деятельность : учебник и практикум для среднего профессионального образования / под редакцией Е. В. Будриной. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 344 с.
- 3 Григорьев, М. Н. Логистика : учебник для вузов / М. Н. Григорьев, С. А. Уваров. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 746 с.
- 4 Транспортное право : учебник для вузов / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 522 с.
- 5 Горев, А. Э. Информационные технологии на транспорте : учебник для вузов / А. Э. Горев. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 314 с.
- 6 Бачурин, А. А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций : учебник для вузов / А. А. Бачурин. – 4-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 296 с.
- 7 Мороз, С. М. Техническое состояние систем, агрегатов, деталей и механизмов автомобиля : учебник для среднего профессионального образования / С. М. Мороз. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 240 с.
- 8 Сафиуллин, Р. Н. Эксплуатация автомобилей : учебник для вузов / Р. Н. Сафиуллин, А. Г. Башкардин. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2024. – 201 с.
- 9 Хмельницкий, А. Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте : учебник для среднего профессионального образования / А. Д. Хмельницкий. – 4-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 258 с.

Приложение А

Товарно-транспортная накладная

Типовая межотраслевая форма № 1-Т
Утверждена Постановлением Госкомстата России
от 28.11.97 № 78

Грузоотправитель, тел. АО, ННН-Приморнефтепродукт, в Владивостоке и в Филиппинском д. 555
Грузополучатель, тел. ООО "УССТРИ-НЕФТЬ", в Нахичевани д. 137
Платежный, тел. УИД 2 000 012000 015

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ

Форма по ОКУД N 258
Дата составления 24.05.2004
по ОКПО 40315593
по ОКПО 5266054
по ОКПО 40315593

1. ТОВАРНЫЙ РАЗДЕЛ (заполняется грузоотправителем)

Код	Номер	Архивный номер по накладной	Количество	Цена, руб. код	Наименование	Единица измерения	Вид упаковки	Количество по акту	Масса, т	Сумма, руб. код	Порядковый номер
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
31242	1811	24	4000	600000	бензин	л		4000	5	0	21

Товарная накладная имеет продолжение на _____
и содержит _____
Всего наименований одно Масса груза (нетто) 17876 Т.
Всего мест 17876 Масса груза (брутто) 17876 Т. Весовое
Примечание (паспорта, сертификаты и т.д.) на _____
Всего отпущено на сумму шесть тысяч 7876 руб. 600 коп.
Отпуск разрешен Н.В. Морозов (старший)
Мат. ответ Игорь (старший)
Отпуск груза принят Игорь (старший)
Мат. ответ Игорь (старший)
Мат. ответ Игорь (старший)

Итого по накладной № 21 от 24.05.2004 г. 2004 г.
Итого к перевозке шесть тысяч 7876 руб. 600 коп.
Итого к перевозке шесть тысяч 7876 руб. 600 коп.
Итого к перевозке шесть тысяч 7876 руб. 600 коп.

Итого по накладной № 21 от 24.05.2004 г. 2004 г.
Итого к перевозке шесть тысяч 7876 руб. 600 коп.
Итого к перевозке шесть тысяч 7876 руб. 600 коп.
Итого к перевозке шесть тысяч 7876 руб. 600 коп.

Рисунок А. 1 – Пример товарно-транспортной накладной АО «ННК-Приморнефтепродукт»

Приложение Б

Путевой лист

Типовая межотраслевая форма № 3
утверждена постановлением Правительства России
от 28.11.97 № 781

ПУТЕВОЙ ЛИСТ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ № **007786**

3 Июня 2024 г.

Организация **АО ННК «Приморнефтепродукт»**, ул. Владивосток, пр-т Острикова 44А, ОГРН: 1022501287125, тел. **245-65-89**

Марка автомобиля **Volkswagen TNC Caravelle**

Государственный номерной знак **M 751 AU 125**

Водитель **Бабенко Александр Анатольевич**

Удостоверение № **99 10 151983** Дата выдачи ВУ: **25.09.2019**

СНИПС **168-963-890 49**

Вид перевозки: **Перевозка для собственных нужд**

Вид сообщения: _____

Задание водителю

В распоряжение _____

Адрес подачи: _____ По Приморскому краю

Диспетчер-нарядчик: _____ Время выезда из гаража: **8:00**

Сери и №№ вкл. талонов: _____ Время возвращения в гараж: **17:00**

Диспетчер-нарядчик: _____ Журналов М.М.

Оплачено, охвачено, простои и пути заезда в гараж и прочие: _____

поправочному листу № _____

Остаток при выезде: **7,9**

при возвращении: **14,5**

Расход по норме: _____

фактический: _____

Замечания: _____

Перерасход: _____

операции	Дата	Время		показания одометра км	Фамилия и инициалы удостоверяющего лица	подпись
		ч	мин			
1	2	3	4	5	6	7
выезд с парковки	3.06.24			320 696	Журналов М.М.	Журналов М.М.
возвращение на парковку						

Автомобиль технически исправен

Выпуск на линию разрешен

Дата **3.06.24** Время **8:00**

Контролер: _____

Автомобиль принят. Водитель: _____

При возвращении автомобиля: _____

Сдел водитель: _____

Принят механик: _____

Пр. Острикова 44А

Журналов М.М.

расшифровка **Бабенко А.А.**

расшифровка _____

исправен _____

неисправен _____

Бабенко А.А.

расшифровка _____

Журналов М.М.

расшифровка _____

Водитель по состоянию здоровья к управлению автомобилем допущен

Лицензия ЛО-25-01-002778 от 17 июля 2015г.

Подпись _____

Дата **03.06**

Сотрудник _____

Рисунок Б. 1 – Пример путевого листа АО «ННК-Приморнефтепродукт»

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студент(ка) Бабенко Кирилл Александрович

ФИО

обучающийся(ая) 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 «13» июня 2025 г. по «26» июня 2025 г.

в организации АО «ННК-Приморнефтепродукт»

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)
	ПК 1.1	Ознакомиться с организацией, изучить правила внутреннего распорядка, изучить учредительные и документы, регламентирующие организацию рабочего места службы приема и размещения. Охарактеризовать организационную структуру, структуру управления предприятия. Участие в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок Расчёт сменных заданий водителям Выписка и оформление путевых листов. - разработка рациональных маршрутов перевозки грузов.	Хорошо
	ПК 1.2	Участие в выпуске подвижного состава на линию. Предоставление показателей для учета и анализа Анализ исполненного движения транспортного средства Анализ принимаемых диспетчерских решений Заполнение документации паспорта маршрута.	Хорошо
	ПК 1.3	Нормирование скоростей движения. - графики работы водителей, кондукторов Нормирование скоростей	Хорошо

ДНЕВНИК

прохождения производственной практики

Студент Бабенко Кирилл Александрович

Фамилия Имя Отчество

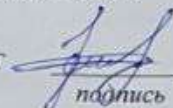
Специальность: 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)
Группа СО-ОП-22-2

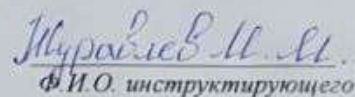
Место прохождения практики АО «ННК-Приморнефтепродукт»

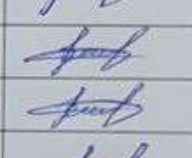
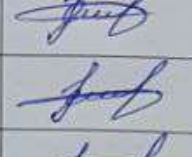
Сроки прохождения с «13» июня 2025 г. по «26» июня 2025 г.

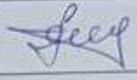
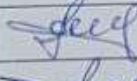
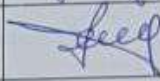
Инструктаж на рабочем месте «13» июня 2025 г.

дата


подпись

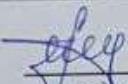

Ф.И.О. инструктирующего

Дата	Описание выполнения производственных заданий (виды и объем работ, выполненных за день)	Оценка	Подпись руководителя практики
13.06.2025	Ознакомился с организацией, изучил правила внутреннего распорядка, изучил учредительные и документы, регламентирующие организацию рабочего места службы приема и размещения.	4	
13.06.2025	Охарактеризовал организационную структуру, структуру управления предприятия.	4	
14.06.2025	Участвовал в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок.	4	
14.06.2025	Оценивал качества перевозки.	4	
16.06.2025	Оценивал качества перевозки.	4	
16.06.2025	Участвовал в выпуске подвижного состава на линию.	4	
17.06.2025	Оценивал качества обслуживания клиентов (пассажиров).	4	
17.06.2025	Изучал графики выхода водителей на работу.	4	
18.06.2025	Изучал графики выхода водителей на работу.	4	
18.06.2025	Проводил анализ исполненного движения транспортного средств.	4	
19.06.2025	Проводил анализ принимаемых диспетчерских решений.	4	
19.06.2025	Выписывал и оформлял путевые листы.	4	
20.06.2025	Выписывал и оформлял путевые листы.	4	
20.06.2025	Нормировал скорости движения.	4	
21.06.2025	Графики работы водителей, кондукторов.	4	

21.06.2025	Изучал расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств.	4	
23.06.2025	Изучал расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств.	4	
23.06.2025	Заполнял ведомости по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов.	4	
24.06.2025	Охарактеризовал внутренний рынок автотранспортных услуг.	4	
24.06.2025	Рекомендации и предложения по совершенствованию организации перевозок и управления на транспорте.	4	
25.06.2025	Обобщил полученных материалов.	4	
25.06.2025	Подготовил и оформил отчет по практике.	4	
26.06.2025	Подготовил и оформил отчет по практике.		
26.06.2025	Защита отчета		

Руководитель




подпись


Ф.И.О.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении производственной практики студента(ки)

Студент Бабенко Кирилл Александрович

(ФИО студента)

3 курс СО-ОП-22-2

№ курса/группы

проходил практику с 13 июня 2025 г. по 26 июня 2025 г.

на АО «ННК-Приморнефтепродукт

название предприятия

в подразделении оператор диспетчерской службы

название подразделения

За период прохождения практики студент посетил 11 дней, из них по уважительной причине отсутствовал 0 дней, пропуски без уважительной причины составили 0 дней.

Студент соблюдал трудовую дисциплину и правила техники безопасности.

За время прохождения практики показал, что умеет планировать и организовывать собственную деятельность, способен налаживать взаимоотношения с другими сотрудниками, имеет хороший уровень культуры поведения, умеет работать в команде. Бабенко К.А. 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 рамках дальнейшего обучения и прохождения практики студенту можно порекомендовать: развитие навыков командной работы и коммуникативных способностей

Бабенко Кирилл Александрович

Должность наставника/куратора

[Подпись]

подпись

Шураблев В.В.

И.О. Фамилия

М.П.



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

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Бабенко Кирилл Александрович

Подразделение Академический колледж Группы СО-ОП-22-2
согласно приказу ректора № _____ от _____ года

направляется в ООО "ННК-Приморнефтепродукт", 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 13.06.2025 года по 26.06.2025 года.

Руководитель практики Каминский Н.С.



Отметки о выполнении и сроках практики

Наименование предприятия	Отметка о прибытии и убытии	Печать, подпись
ООО "ННК - Трансэнерготехнологии"	13.06.2025	
ООО "ННК - Трансэнерготехнологии"	26.06.2025	

