

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



У.П. Гузеева

Наименование предприятия: Общество с ограниченной ответственностью
«Межрегиональная Транспортная Компания»

Руководитель практики
от предприятия



Е.В. Чертков

Отчет защищен:
с оценкой 

Руководитель
практики от ОО



Н.С. Каминский

Владивосток 2025

Содержание

Введение	3
1 Общее ознакомление с организацией.....	5
1.1 Характеристика и организационная структура.....	5
1.2 Правила внутреннего распорядка	7
1.3 Учредительные документы и документация, регламентирующая организацию рабочего места, службы приема и размещения	9
2 Управление транспортным процессом	11
2.1 Оформление договоров на перевозку грузов, составление сменно-суточного плана перевозок	11
2.2 Оценка качества перевозки.....	12
2.3 Оценка качества обслуживания клиентов	14
2.4 Выпуск подвижного состава на линию	15
2.5 Графики выхода водителей на работу	17
2.6 Анализ исполненного движения транспортного средства	18
2.7 Анализ принимаемых диспетчерских решений.....	20
2.8 Выписка и оформление путевых листов	23
2.9 Нормирование скоростей движения	25
3 Финансово-экономические характеристики и анализ деятельности.....	28
3.1 Расчетные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств	28
3.2 Заполнение ведомостей по экономике и перерасходу топливно-смазочных материалов.....	29
3.3 Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг	31
3.4 Рекомендации и предложения по совершенствованию организации перевозок и управления на транспорте.....	34
Заключение.....	36
Список использованных источников.....	37
Приложение А.....	38
Приложение Б	39

Введение

Производственная практика является обязательным элементом образовательной программы и направлена на формирование у студентов устойчивых профессиональных компетенций, необходимых для последующей трудовой деятельности. Практика предоставляет возможность применить полученные в процессе обучения теоретические знания в условиях реальной производственной среды, развить навыки самостоятельной работы, ответственности, делового общения, а также научиться принимать решения в рамках своей профессиональной специализации.

Производственная практика проводится на более поздних этапах подготовки специалистов и представляет собой следующий шаг после учебной практики. Её основное назначение – углублённое знакомство с реальной производственной деятельностью организации, освоение конкретных трудовых функций, выполнение профильных заданий и участие в текущей работе структурных подразделений. Кроме того, практика служит важным инструментом для понимания организационно-управленческих процессов, а также применения на практике принципов планирования, учёта и контроля в сфере профессиональной деятельности.

С 13 июня по 26 июня 2025 года производственная практика проходила в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» – предприятии, специализирующемся на предоставлении транспортно-экспедиционных и логистических услуг. Организация осуществляет перевозку грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации, преимущественно в пределах Дальневосточного федерального округа. Практика была организована в соответствии с программой, утверждённой учебным заведением, и проходила под руководством генерального директора компании Черткова Евгения Викторовича.

Целью практики являлось закрепление профессиональных знаний, формирование практических навыков в условиях действующего транспортного предприятия, а также подготовка к выполнению должностных обязанностей в рамках будущей профессиональной деятельности.

Основные задачи практики:

- ознакомиться с организацией, изучить правила внутреннего распорядка, изучить учредительные и документы, регламентирующие организацию рабочего места службы приёма и размещения;
- охарактеризовать организационную структуру, структуру управления предприятия;
- принять участие в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок;
- оценить качество перевозок;
- ознакомиться с графиками выхода водителей на работу;

- провести анализ выполненного движения транспортных средств;
- провести анализ принимаемых диспетчерских решений;
- ознакомиться с выпиской и оформлением путевых листов;
- изучить нормирование скоростей движения;
- изучить расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств;
- заполнить ведомости по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов;
- изучить характеристику внутреннего рынка автотранспортных услуг;
- подготовить рекомендации и предложения по совершенствованию организации перевозок и управления на транспорте.

В ходе практики была обеспечена возможность непосредственного участия в ряде производственных процессов, а также наблюдения за работой ключевых отделов: диспетчерской службы, логистического отдела, бухгалтерии и технической службы. Выполнение практических заданий позволило закрепить ранее полученные теоретические знания, а также расширить представление о логистических процессах, документообороте, управлении автопарком и обслуживании клиентов в сфере транспортных услуг.

Дополнительно была получена возможность анализировать реальную производственную обстановку, изучать специфику управления персоналом, оценивать эффективность использования транспортных средств и формировать предложения по оптимизации существующих процессов.

Настоящий отчёт содержит описание этапов прохождения производственной практики, выполненных заданий, анализа производственных процессов, а также выводов и предложений, сформулированных по результатам работы на предприятии.

1 Общее ознакомление с организацией

1.1 Характеристика и организационная структура

Общество с ограниченной ответственностью «Межрегиональная Транспортная Компания» осуществляет свою деятельность с октября 2013 года. Организация расположена во Владивостоке и занимает офис по адресу: улица Шилкинская, дом 16А. С момента основания и по сегодняшний день компанию возглавляет её учредитель – Чертков Евгений Викторович. Под его руководством предприятие стабильно развивается и занимает устойчивые позиции в сфере транспортных услуг на Дальнем Востоке России.

Основным направлением деятельности компании является предоставление транспортно-экспедиционных услуг на территории Российской Федерации. Основной акцент сделан на автомобильные грузоперевозки, которые осуществляются преимущественно в пределах Приморского и Хабаровского краёв, а также в Амурской области. За годы работы компания зарекомендовала себя как надёжный партнёр, обеспечивающий качественную и своевременную доставку различных видов грузов.

Техническая база предприятия включает в себя современный автопарк, состоящий из грузовых тягачей ведущих отечественных и зарубежных марок. Все транспортные средства находятся в исправном техническом состоянии, регулярно проходят плановое обслуживание и соответствуют требованиям безопасности. Кроме того, компания располагает специализированными платформами-контейнеровозами, что даёт возможность эффективно обслуживать клиентов, нуждающихся в перевозке строительных и контейнерных грузов различных типов и размеров.

Деятельность компании строится на комплексном подходе к логистике. ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» предлагает не просто услугу транспортировки, а полное сопровождение на всех этапах перевозки – от планирования маршрута и подготовки сопроводительной документации до взаимодействия с портами, складами и сопровождения грузов в пути. Такой подход позволяет поддерживать контроль на каждом этапе и адаптировать логистические процессы под индивидуальные потребности клиентов.

Существенным конкурентным преимуществом предприятия является устойчивое партнёрское взаимодействие с ключевыми логистическими узлами Владивостока. Прямое сотрудничество с крупнейшими портами и терминалами, такими как ВМТП, ВМРП, ВМП «Первомайский», терминал «Дальзавод» и логистический комплекс «Пасифик-Лоджистик», позволяет значительно сократить сроки обработки и отправки грузов. Это особенно важно в условиях растущих объёмов перевозок и необходимости оперативного реагирования на изменения в логистической цепочке.

Организационная структура компании выстроена по линейно-функциональному принципу (Приложение А). Каждый отдел выполняет чётко определённые задачи в рамках общей системы управления, что позволяет эффективно распределять зоны ответственности, избегать дублирования функций и обеспечивать согласованную работу всех подразделений.

Генеральный директор занимает ключевое место в системе управления. Он определяет стратегические приоритеты компании, контролирует деятельность всех структурных единиц, управляет финансовыми потоками и участвует в развитии клиентской базы. Также в его обязанности входит поддержание и расширение партнёрских связей, контроль исполнения планов, формирование положительного имиджа компании и своевременное реагирование на изменения рыночной конъюнктуры.

Бухгалтерская служба осуществляет ведение финансово-бухгалтерского учёта и налогового планирования. В круг её задач входит формирование финансовой отчётности, контроль движения денежных средств, оформление первичной документации, анализ расходов и доходов, а также обеспечение соответствия деятельности предприятия действующему законодательству. Сотрудники бухгалтерии обеспечивают прозрачность финансовых операций и участвуют в процессе подготовки бюджета, тесно взаимодействуя с руководством компании.

Логистический отдел отвечает за организацию логистических процессов. Его специалисты разрабатывают оптимальные маршруты доставки, координируют складские операции, следят за загрузкой и техническим состоянием транспортных средств. Они взаимодействуют с клиентами по вопросам сроков поставок, согласовывают условия перевозки и контролируют ход выполнения логистических задач. Работа логистов направлена на оптимизацию расходов, рациональное использование ресурсов и повышение эффективности транспортной деятельности.

Диспетчерская служба обеспечивает оперативное управление текущими перевозками. Сотрудники этого подразделения принимают и обрабатывают заявки, составляют графики движения, выдают задания водителям и координируют маршруты. Они отслеживают перемещение транспорта в реальном времени, оперативно решают возникающие проблемы и обеспечивают соблюдение графиков доставки. Благодаря их работе достигается точность в исполнении перевозок и поддерживается связь между клиентами, логистами и водителями.

Водители являются непосредственными исполнителями перевозочного процесса. Они обеспечивают безопасную доставку грузов, соблюдают маршруты и временные графики, следят за техническим состоянием транспортных средств и контролируют сохранность груза на всём пути следования. От их квалификации, дисциплины и ответственности зависит своевременность и надёжность выполнения заказов.

Работа всех подразделений организована таким образом, чтобы обеспечивать тесное

взаимодействие при сохранении чёткого распределения функционала. Внутренние коммуникации оптимизированы, что позволяет оперативно решать возникающие вопросы и избегать потерь времени и ресурсов.

Существующая структура управления показала высокую эффективность при текущем масштабе деятельности. Она обеспечивает стабильность, позволяет контролировать ключевые процессы, оперативно принимать решения и поддерживать высокий уровень качества услуг. Вместе с тем, следует учитывать, что в условиях значительного роста компании может возникнуть необходимость пересмотра организационной модели с целью повышения гибкости и управляемости в новых масштабах.

На данном этапе ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» демонстрирует уверенную динамику развития, благодаря профессионализму сотрудников, выстроенной системе взаимодействия и постоянному стремлению к повышению качества обслуживания. Организация готова к дальнейшему расширению, при этом сохраняя внутреннюю стабильность и устойчивость на рынке транспортно-логистических услуг.

Дополнительно стоит отметить, что ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» активно отслеживает современные тенденции в области логистики и транспортных технологий. Внедрение цифровых решений, таких как системы спутникового мониторинга транспорта, электронный документооборот и программное обеспечение для маршрутизации, позволяет повышать прозрачность процессов и оперативно реагировать на изменяющиеся условия рынка.

Таким образом, ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» представляет собой динамично развивающееся предприятие, сочетающее современные логистические технологии, надёжность и высокий уровень сервиса. Благодаря выстроенной системе управления, квалифицированному персоналу и ориентированности на потребности клиентов, компания уверенно смотрит в будущее и обладает потенциалом для дальнейшего роста и расширения географии своей деятельности.

1.2 Правила внутреннего распорядка

В процессе прохождения практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» удалось подробно ознакомиться с основными внутренними нормативными документами, регулирующими трудовую деятельность сотрудников. Одним из важнейших таких документов являются Правила внутреннего трудового распорядка, играющие ключевую роль в поддержании производственной дисциплины, организации рабочего времени и формировании чёткой системы взаимодействия между руководством и персоналом.

Этот локальный нормативный акт составлен в соответствии с положениями Трудового

кодекса Российской Федерации и закрепляет регламент трудовых отношений внутри компании. Он охватывает широкий круг вопросов: от порядка найма и увольнения сотрудников до регламента рабочего дня, отпусков, форм поощрений и дисциплинарных взысканий, а также поведения работников на рабочем месте.

Цель документа – не просто установить формальные правила, а создать устойчивую рабочую среду, способствующую достижению высоких результатов при соблюдении прав и обязанностей всех участников трудового процесса. Все положения обязательны для исполнения вне зависимости от должности, трудового стажа или характера занятости.

Процедура приёма новых сотрудников в компанию строго регламентирована. Потенциальный работник подаёт заявление и комплект необходимых документов, затем заключается трудовой договор, после чего сотрудник проходит обязательное ознакомление под роспись с локальной нормативной базой, включая Правила внутреннего трудового распорядка. При этом акцент делается не только на соблюдение норм трудовой дисциплины, но и на знание положений по технике безопасности, порядке поведения на рабочем месте и специфике выполнения сверхурочных работ.

Организация рабочего времени в компании адаптирована под особенности деятельности. Для офисных сотрудников действует стандартный пятидневный рабочий график с 8-часовым рабочим днём (с 9:00 до 18:00) и обеденным перерывом с 13:00 до 14:00. Для логистического и водительского состава графики формируются индивидуально с учётом сменной работы и интенсивности транспортных задач. Такая гибкая система обеспечивает непрерывность логистических процессов и позволяет оперативно реагировать на внешние факторы, влияющие на сроки доставки.

Учёт рабочего времени ведётся с применением различных методов – от классических таблиц до электронных систем и путевых листов, что обеспечивает прозрачность и точность фиксации трудозатрат.

Мотивация сотрудников реализуется через продуманную систему поощрений. К ней относятся благодарности, премии, дополнительные дни отдыха, а также другие формы нематериального признания, применяемые по результатам эффективной работы, выполнения срочных заданий или достижения производственных целей.

В то же время в компании строго следят за соблюдением дисциплины. За нарушения предусмотрены меры взысканий – от замечаний и выговоров до увольнения в случае серьезных или систематических нарушений. Все действия в рамках дисциплинарной ответственности оформляются официально в соответствии с установленным порядком и нормами ТК РФ.

Особое значение в компании придается вопросам охраны труда. Регулярно проводятся инструктажи, проверки знаний и практические занятия, особенно для сотрудников,

задействованных в перевозках и технических работах. Применяются средства индивидуальной защиты, регламентируется порядок действий в нештатных ситуациях, а также организуются обязательные медицинские осмотры.

Стоит подчеркнуть, что Правила внутреннего трудового распорядка в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» активно используются в повседневной работе и служат эффективным инструментом внутреннего регулирования. Их применение позволяет снизить производственные и кадровые риски, повысить уровень организационной культуры и обеспечить бесперебойное функционирование компании даже в условиях интенсивной логистической нагрузки.

Таким образом, изучение системы внутренних регламентов в ходе практики показало, что грамотно разработанные локальные нормативные акты способствуют не только соблюдению трудового законодательства, но и общей эффективности всей логистической структуры. Их применение укрепляет дисциплину, обеспечивает прозрачность процессов и создаёт основу для стабильной и безопасной деятельности предприятия.

1.3 Учредительные документы и документация, регламентирующая организацию рабочего места, службы приема и размещения

Во время прохождения практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» было проведено ознакомление с основными учредительными документами, на основании которых осуществляется правомерная деятельность предприятия. Эти документы формируют юридическую базу функционирования организации, определяют её правовой статус, направления деятельности, структуру управления, а также регулируют отношения с государственными органами и партнёрами.

К основным учредительным документам компании относятся Устав предприятия и Решение о создании общества. Существенное значение также имеют такие документы, как Свидетельство о государственной регистрации (с указанием ОГРН), Свидетельство о постановке на налоговый учёт (с присвоением ИНН и КПП), а также выписка из Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ).

Устав организации является ключевым внутренним документом, определяющим порядок функционирования компании. В его содержании отражены такие положения, как:

- полное и краткое наименование юридического лица;
- юридический адрес (место регистрации);
- цели и допустимые виды экономической деятельности;
- структура органов управления и их полномочия;
- порядок формирования и распределения уставного капитала;

- правила вступления и выхода участников, а также передачи долей;
- компетенции общего собрания и исполнительных органов.

Все изменения, вносимые в Устав, подлежат обязательной государственной регистрации в установленном законом порядке.

Решение о создании общества (если учредитель один) или Протокол собрания учредителей (если их двое и более) фиксирует факт создания юридического лица, утверждение устава, назначение генерального директора и порядок дальнейших регистрационных действий.

Свидетельство о государственной регистрации подтверждает официальное создание юридического лица и содержит уникальный ОГРН – основной государственный регистрационный номер.

Свидетельство о постановке на учёт в налоговом органе указывает на факт регистрации в налоговой службе, где компании присваиваются ИНН и КПП, необходимые для ведения финансовой и хозяйственной деятельности.

К числу правоустанавливающих документов также относят:

- лицензии (при осуществлении видов деятельности, требующих лицензирования);
- договоры аренды или документы, подтверждающие право собственности на помещения;
- документы о регистрации банковского счёта и реквизиты компании.

В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» весь необходимый комплект учредительных документов оформлен в соответствии с требованиями действующего законодательства и хранится в юридическом отделе предприятия. Документация регулярно используется в процессе ведения хозяйственной деятельности – при заключении договоров, участии в закупках, взаимодействии с государственными структурами и при подаче официальной отчётности.

Таким образом, изучение учредительных документов в ходе практики позволило убедиться в том, что данные материалы являются неотъемлемой частью правовой инфраструктуры предприятия. Они подтверждают легитимность его существования, служат основой для построения деловых отношений, защищают интересы компании и её контрагентов, а также обеспечивают юридическую устойчивость деятельности в условиях рыночной экономики.

2 Управление транспортным процессом

2.1 Оформление договоров на перевозку грузов, составление сменно-суточного плана перевозок

В ходе прохождения производственной практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» был изучен и частично освоен процесс оформления договоров на перевозку грузов, а также принципы составления сменно-суточных планов, являющихся неотъемлемой частью оперативного управления транспортной деятельностью.

Оформление договоров на перевозку грузов представляет собой одну из основных юридических процедур, обеспечивающих законность и прозрачность взаимоотношений между транспортной компанией и заказчиком. Договор перевозки является правовым основанием для осуществления доставки груза и содержит согласованные условия сотрудничества, включая перечень обязательств сторон, характеристики груза, маршрут перевозки, сроки выполнения, ответственность за нарушение условий, а также стоимость услуги.[1]

Подготовка договора начинается с поступления заявки от клиента. После её регистрации специалистами логистического отдела проводится уточнение деталей: объёмы и вид груза, место и время погрузки и выгрузки, особенности маршрута, необходимость охраны или страхования, требования к типу транспортного средства. На основе полученной информации подготавливается текст договора и, при необходимости, приложения (спецификации, графики доставки, маршрутные схемы).

Заключение договора осуществляется в письменной форме. После подписания обеими сторонами документ направляется в диспетчерскую службу, логистический отдел и бухгалтерию. На его основании формируются сопроводительные документы (путевые листы, товарно-транспортные накладные и прочее). Кроме того, копии договоров используются при оформлении внутренней отчётности, подаче заявок в порты и логистические терминалы, а также при участии в тендерах.

Участие в данном процессе позволило ознакомиться с требованиями к оформлению договоров, структурой документа, порядком его согласования и архивирования. Особое внимание было уделено соблюдению норм, установленных Гражданским кодексом РФ и транспортным законодательством.

Параллельно с оформлением договоров в ежедневной деятельности компании применяется сменно-суточный план перевозок, который разрабатывается с целью рационального распределения транспортных ресурсов и организации доставки грузов в установленные сроки. Данный документ разрабатывается специалистами диспетчерской службы на каждый рабочий день и согласуется с логистическим отделом.

Сменно-суточный план представляет собой перечень рейсов с указанием следующих параметров: наименование заказчика, точка отправления и назначения, дата и время погрузки/разгрузки, марка и номер транспортного средства, ФИО водителя, тип перевозимого груза, маршрут следования, а также ожидаемая продолжительность рейса. В случае необходимости указывается информация о необходимости сопровождения или специальных условий транспортировки.

Формирование плана осуществляется с учётом:

- количества и объёмов поступивших заявок;
- текущего состояния автопарка (техническая исправность, нахождение в ремонте, прохождение ТО);
- доступности персонала (водителей, экспедиторов);
- внешних факторов (метеоусловия, загруженность портов и терминалов, дорожная обстановка).

План составляется в электронном виде и может корректироваться в течение дня в случае поступления срочных заказов или изменения условий перевозки. Окончательная версия доводится до всех заинтересованных подразделений, включая логистов, водителей, бухгалтерию и техническую службу.

Участие в подготовке сменно-суточного плана позволило ознакомиться с процедурой планирования маршрутов, особенностями распределения транспортных ресурсов, механизмами фиксации и отслеживания рейсов. Кроме того, была получена возможность на практике применить навыки по заполнению табличных форм, составлению графиков движения и взаимодействию с водителями.

Следует отметить, что сменно-суточное планирование играет важную роль в обеспечении бесперебойной логистической работы предприятия. Благодаря данному инструменту достигается высокая степень управляемости перевозками, минимизируется простой автотранспорта, оптимизируется использование трудовых ресурсов и повышается точность исполнения обязательств перед заказчиками.[2]

Таким образом, участие в данных направлениях деятельности позволило на практике закрепить теоретические знания в области договорной работы и логистического планирования, получить представление о документационном обеспечении транспортного процесса и повысить уровень профессиональной подготовки. Опыт, полученный в процессе выполнения данных задач, является важной основой для формирования навыков, востребованных в сфере организации автомобильных грузоперевозок.

2.2 Оценка качества перевозки

В процессе прохождения производственной практики в ООО «Межрегиональная

Транспортная Компания» было изучено, каким образом осуществляется контроль и оценка качества оказываемых транспортных услуг, включая внутренние критерии, формы мониторинга и меры, направленные на повышение уровня обслуживания клиентов.

Качество перевозки грузов рассматривается в компании как совокупность характеристик, обеспечивающих соответствие логистической услуги установленным требованиям заказчика, нормативным актам, стандартам безопасности и внутренним регламентам. В условиях конкурентной среды и высокой логистической нагрузки поддержание высокого уровня сервиса является важнейшим фактором устойчивости предприятия и основой его деловой репутации.

Оценка качества осуществляется на нескольких уровнях: оперативном, административном и аналитическом. На оперативном уровне контроль ведётся диспетчерской и логистической службой в ходе выполнения каждого конкретного рейса.[3] Ведётся учёт соблюдения сроков доставки, исправности и чистоты транспортных средств, соблюдения маршрута, сохранности груза, а также своевременности предоставления отчётной документации.

Ключевыми критериями, используемыми для оценки качества перевозки, являются:

- точность соблюдения сроков доставки;
- соответствие типа транспортного средства специфике перевозимого груза;
- отсутствие повреждений груза;
- вежливость и дисциплинированность водителей;
- наличие и корректность сопроводительной документации;
- оперативность реагирования на внештатные ситуации;
- удовлетворённость клиентов уровнем сервиса.

Информация о выполненных перевозках собирается через путевые листы, акты приёмки-передачи, телефонные и письменные отзывы клиентов, а также через внутренние отчёты диспетчерской службы. В случае возникновения жалоб со стороны заказчиков проводится внутреннее разбирательство с привлечением ответственных лиц. Результаты таких проверок фиксируются и учитываются при составлении статистической отчётности.

Для системной оценки уровня обслуживания компания использует элементы внутреннего аудита. Периодически проводится анализ транспортных показателей, включая количество успешно выполненных рейсов, случаи задержек или возвратов, количество обращений по вопросам качества. Выводы по результатам анализа обсуждаются на совещаниях с участием руководства и профильных отделов.

Также применяется механизм поощрения водителей и сотрудников логистической службы, чья работа получила положительную оценку со стороны клиентов или продемонстрировала высокие результаты по ключевым показателям. Это способствует формированию

внутренней мотивации к соблюдению стандартов качества и повышению корпоративной ответственности.

Дополнительно стоит отметить, что в компании активно используются технические средства контроля. Системы GPS-мониторинга позволяют отслеживать маршрут движения транспорта в реальном времени, контролировать соблюдение графика и оперативно выявлять отклонения. Данные системы также способствуют снижению рисков, связанных с несанкционированными отклонениями от маршрута, нарушениями режима труда и отдыха водителей.[4]

Таким образом, система оценки качества перевозок в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» построена на комплексном подходе, сочетающем оперативный контроль, анализ обратной связи, технический мониторинг и административные меры. Это позволяет поддерживать стабильный уровень сервиса, своевременно выявлять отклонения и принимать меры по их устранению. Полученный в процессе практики опыт подтвердил важность постоянного контроля за качеством транспортных услуг как одного из ключевых элементов эффективной логистической деятельности.

2.3 Оценка качества обслуживания клиентов

В процессе прохождения производственной практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» особое внимание было уделено изучению системы оценки качества обслуживания клиентов. Для предприятия, осуществляющего деятельность в сфере грузоперевозок, высокий уровень клиентского сервиса является одним из ключевых факторов конкурентоспособности и устойчивого развития.

Оценка качества обслуживания клиентов в компании проводится на регулярной основе и охватывает все этапы взаимодействия с заказчиком – от приёма заявки до фактической доставки груза и предоставления отчётной документации. Подход к контролю уровня сервиса основывается на сочетании внутренних стандартов, обратной связи от клиентов и анализа эффективности выполнения логистических задач.

В числе основных критериев, применяемых при оценке качества обслуживания, рассматриваются:

- оперативность обработки заявок;
- полнота и корректность предоставляемой информации;
- соблюдение согласованных сроков доставки;
- готовность персонала к решению нестандартных ситуаций;
- точность оформления сопроводительной документации;
- доступность и вежливость при коммуникации;
- соответствие фактических условий перевозки заявленным.

Мониторинг клиентского удовлетворения осуществляется различными способами. Применяются телефонные и электронные опросы, анализируются письменные отзывы, фиксируются обращения и претензии. Дополнительно проводится изучение показателей повторных обращений и лояльности клиентов, а также отслеживается динамика объёмов заказов со стороны постоянных контрагентов.

Особое значение уделяется своевременному реагированию на замечания и предложения со стороны заказчиков. В случае поступления претензии проводится служебная проверка, по результатам которой принимаются корректирующие меры. Ответственные сотрудники обязаны предоставить письменное разъяснение, а при необходимости – скорректировать внутренние процессы или внести изменения в порядок обслуживания.

Сбор и обработка информации по качеству клиентского сервиса находится в ведении менеджеров по работе с клиентами, логистического отдела и диспетчерской службы. Систематические отчёты о качестве обслуживания анализируются руководством компании и используются для корректировки работы персонала, обновления регламентов, повышения уровня ответственности исполнителей.

Кроме того, применяются меры поощрения работников, демонстрирующих высокий уровень клиентоориентированности. Такие сотрудники могут быть представлены к благодарностям, премиям или карьерному продвижению. Это способствует формированию позитивной корпоративной культуры и ориентированности персонала на долгосрочные отношения с клиентами.[5]

Таким образом, оценка качества обслуживания клиентов в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» осуществляется комплексно и является важным элементом системы управления. Полученные в ходе практики знания и наблюдения позволяют сделать вывод о высокой степени организации работы с заказчиками, что напрямую влияет на имидж компании, доверие со стороны партнёров и стабильность бизнеса в условиях современной транспортной логистики.

2.4 Выпуск подвижного состава на линию

В процессе прохождения производственной практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» была изучена процедура выпуска подвижного состава на линию, которая представляет собой комплекс мероприятий по подготовке транспортных средств к выполнению рейсов. Указанная процедура охватывает как техническую, так и организационно-документационную составляющие и осуществляется в соответствии с требованиями законодательства, внутренними регламентами предприятия, а также нормативами безопасности.

Процесс выпуска автомобилей на линию начинается с проведения предрейсового

технического осмотра, цель которого – подтверждение исправности транспортного средства и его готовности к безопасной эксплуатации.[6] Данная проверка осуществляется сотрудником технической службы и включает осмотр узлов и агрегатов, проверку уровня технических жидкостей, состояния шин, световых приборов, тормозной системы и других элементов, влияющих на безопасность движения.

Результаты осмотра фиксируются в соответствующем журнале технического состояния, после чего делается отметка в путевом листе. При выявлении неисправностей выпуск автомобиля на линию не допускается до устранения всех выявленных нарушений.

Следующим этапом является предрейсовый медицинский осмотр водителя, проводимый медицинским работником. В рамках данной процедуры осуществляется контроль состояния здоровья, замер артериального давления, оценка общего самочувствия, выявление признаков переутомления или воздействия алкоголя и иных запрещённых веществ. Только при получении положительного заключения врачом водитель допускается к рейсу.

После прохождения технического и медицинского контроля водителю выдается путевой лист, в котором указываются сведения о маршруте, грузе, заказчике, расходе топлива, пробеге, а также информация о транспортном средстве и водителе. Путевой лист служит основным документом, сопровождающим рейс, и подтверждает правомерность выхода автомобиля на линию.

Дополнительно, перед рейсом водитель получает задание от диспетчерской службы, содержащее информацию о характере перевозки, времени подачи транспорта под загрузку, особенностях маршрута и сроках выполнения. Также при необходимости предоставляется карта маршрута, контактные данные грузополучателя и иные сопроводительные документы (товарно-транспортные накладные, доверенности, спецификации).

Контроль за своевременностью и корректностью выпуска подвижного состава осуществляется диспетчерской службой, которая взаимодействует с техническим отделом, медпунктом и водителями. При формировании плана рейсов учитываются графики работы персонала, техническое состояние транспортных средств и текущие производственные задачи.[7]

В ходе прохождения практики была получена возможность наблюдать за последовательностью всех этапов выпуска, ознакомиться с образцами документации, а также изучить внутренние регламенты, регулирующие процесс подготовки подвижного состава. Кроме того, был зафиксирован высокий уровень взаимодействия между подразделениями, участвующими в данной процедуре, что положительно влияет на общую организацию работы предприятия.

Таким образом, выпуск подвижного состава на линию в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» осуществляется строго в соответствии с установленными требованиями и направлен на обеспечение безопасности, соблюдение нормативов и своевременное

выполнение транспортных заданий. Комплексный подход к подготовке транспортных средств, контроль со стороны специалистов и автоматизированная система учёта способствуют стабильной и надёжной работе автопарка.

2.5 Графики выхода водителей на работу

В рамках прохождения производственной практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» было изучено, каким образом организуется график выхода водителей на работу, и какие механизмы используются для учёта и планирования их трудовой деятельности.

Организация графиков выхода водителей осуществляется с учётом специфики деятельности предприятия, направленной на выполнение автомобильных грузоперевозок в круглосуточном режиме. Ввиду высокой интенсивности логистических операций и необходимости строго соблюдать сроки доставки, применяется смешанная система графиков, включающая сменный, гибкий и индивидуальный режимы работы.

Составление графиков осуществляется сотрудниками диспетчерской службы совместно с логистическим отделом. Основными факторами, учитываемыми при планировании, являются:

- наличие и объёмы поступивших заявок на перевозку;
- специфика маршрутов (дальние и ближние рейсы);
- требования заказчиков к срокам поставки;
- продолжительность предыдущих рейсов и необходимость межрейсового отдыха;
- техническое состояние транспортных средств;
- соблюдение норм времени труда и отдыха, установленных законодательством.

Как правило, водителям, работающим на дальнемагистральных маршрутах, устанавливается индивидуальный график, зависящий от длительности рейса и времени возврата на базу. Для водителей, задействованных на регулярных внутрирегиональных маршрутах, применяется сменный график, включающий работу в утренние, дневные и вечерние смены. При этом обеспечивается ротация смен и обязательное предоставление отдыха в соответствии с нормативами.

Учёт рабочего времени ведётся с использованием путевых листов, в которых фиксируются дата выезда, пробег, время начала и завершения смены, расход топлива и другие показатели. Внутренний табельный учёт осуществляется в электронном виде, что позволяет оперативно отслеживать фактическую занятость каждого сотрудника и контролировать соблюдение режима труда и отдыха.

При составлении графиков также учитываются пожелания водителей по отпускным дням, медицинским показаниям, а также производственная необходимость участия в

инструктажах, технических осмотрах и иных процедурах. При возникновении изменений – внеплановых рейсов, непредвиденных ситуаций на маршруте или технических неисправностей – осуществляется оперативная корректировка графика.

В ходе практики было изучено, как диспетчерская служба оформляет ежедневные и еженедельные таблицы выхода водителей, а также каким образом осуществляется согласование и доведение графиков до персонала. Графики вывешиваются в диспетчерской, дублируются в цифровом виде и подтверждаются подписями водителей, что обеспечивает информированность и дисциплину.

Таким образом, организация графиков выхода водителей на работу в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» построена на принципах гибкости, законности и оперативного управления. Применение учётных и плановых инструментов позволяет обеспечивать надёжную работу автопарка, равномерную загрузку персонала, соблюдение режима труда и обеспечение высокого качества логистических услуг.

2.6 Анализ исполненного движения транспортного средства

Одной из ключевых задач транспортной организации является обеспечение точного, своевременного и безопасного выполнения рейсов, предусмотренных планом перевозок. В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» вопросам контроля исполненного движения подвижного состава уделяется значительное внимание, поскольку от фактического исполнения зависит не только соблюдение договорных обязательств, но и общая рентабельность логистических операций, эффективность использования автопарка, уровень издержек и степень удовлетворённости клиентов.

В процессе прохождения практики была получена возможность наблюдать и участвовать в процедуре анализа исполненного движения транспортных средств, что позволило получить представление о том, как на предприятии отслеживаются показатели фактической работы подвижного состава, как фиксируются отклонения и какие решения принимаются по итогам анализа.

Для анализа используются следующие информационные ресурсы:

- путевые листы с записями о маршруте, пробеге, расходе ГСМ, времени выезда и прибытия;
- данные GPS-мониторинга с точной картографией маршрута и временными метками;
- сменные отчёты диспетчеров о выполненных рейсах и внештатных ситуациях;
- технические журналы по автотранспортным средствам (в случае неисправностей в рейсе);
- обратная связь от водителей – как устная, так и в письменной форме (при

необходимости).

Оценка выполненного движения проводится на основе сопоставления запланированных и фактических показателей. В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» на постоянной основе анализируются следующие параметры:

- продолжительность рейса (плановая и фактическая);
- протяжённость маршрута (в км);
- расход топлива по нормативу и факту;
- количество загрузок и разгрузок;
- время простоя по различным причинам (техническим, погодным, организационным);
- частота и причины отклонений от маршрута;
- соблюдение графика работы водителей и режимов труда/отдыха;
- наличие нештатных ситуаций (ДТП, поломки, задержки на погрузке/разгрузке).

В случае превышения нормативов или выявления отклонений, назначается дополнительная проверка с участием технического и логистического персонала. Каждое расхождение документируется и сопровождается объяснением (пояснительной запиской водителя, отметками в сменных журналах и пр.).

Анализ выполненного движения в рамках практики позволил выделить наиболее распространённые причины несоответствия плану:

- неблагоприятные метеоусловия (туман, гололёд, ливни);
- перегруженность портовых терминалов и длительное ожидание при погрузке/разгрузке;
- аварийные ситуации на дорогах и вынужденное изменение маршрута;
- технические неисправности автомобиля в пути;
- отклонения от маршрута по вине водителя (в том числе несоблюдение графика).

Каждая причина требует индивидуального подхода: от корректировки маршрутной карты до переноса времени выезда или перераспределения рейсов между водителями.

Результаты анализа выполненного движения используются в нескольких направлениях:

- корректировка логистических маршрутов и планов загрузок;
- повышение точности планирования с учётом реальных условий перевозок;
- оценка работы водителей с последующим премированием или проведением дисциплинарной беседы;
- определение потребностей в ремонте и техническом обслуживании ТС;
- формирование прогнозов на будущие периоды (нагрузка, стоимость рейса, топливо);
- повышение лояльности клиентов, за счёт объяснений и документального подтверждения причин возможных задержек.

Данные об исполненном движении также передаются в бухгалтерию для точного расчёта затрат и составления финансовой отчётности, а также служат основой для составления аналитических справок руководству.

В рамках практики было проанализировано несколько рейсов, выполненных автомобилями марки КАМАЗ и MAN. В одном из случаев была зафиксирована задержка в 3,5 часа на участке между Уссурийском и Хабаровском – причиной стали дорожные работы, не отражённые в первоначальной маршрутной карте. По итогам анализа маршрут был скорректирован, и изменения внесены в шаблон маршрута на будущее.

Также была выявлена ситуация перерасхода топлива на 15% у одного из транспортных средств. Проверка показала, что причина заключалась в неисправности форсунки и повышенном сопротивлении качения на задней оси из-за неравномерного износа шин. Это стало основанием для внеочередного технического обслуживания.

Таким образом, анализ исполненного движения транспортного средства в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» представляет собой многоэтапный процесс, обеспечивающий контроль над качеством перевозок, выявление отклонений и основание для оптимизации всей транспортно-логистической деятельности предприятия. Системность, внимательность к деталям и применение цифровых решений позволяют компании обеспечивать высокий уровень управляемости подвижным составом, минимизировать издержки и повышать надёжность исполнения обязательств перед клиентами.

2.7 Анализ принимаемых диспетчерских решений

В транспортной отрасли деятельность диспетчерской службы играет ключевую роль в обеспечении бесперебойной работы автопарка, точного выполнения графиков и своевременной доставки грузов. В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» функции диспетчерской службы охватывают широкий спектр задач, включая контроль над движением транспортных средств, оперативное принятие решений в стандартных и нестандартных ситуациях, координацию между водителями и логистическим отделом, а также взаимодействие с клиентами.

В рамках прохождения производственной практики была получена возможность наблюдать за работой диспетчерской службы в реальных условиях. На основании полученных данных и практических наблюдений был проведён анализ принимаемых диспетчерских решений, их своевременности, обоснованности и влияния на эффективность перевозочного процесса.

В число ключевых обязанностей диспетчеров входит:

- составление и координация сменно-суточных планов перевозок;

- распределение заданий между водителями;
- мониторинг движения автотранспорта в режиме реального времени с использованием GPS-систем;
- отслеживание выполнения графиков и выявление отклонений;
- принятие оперативных решений при изменении дорожной обстановки, погодных условий или технических неисправностях;
- сбор и обработка информации для отчётности;
- обеспечение связи между водителями и подразделениями компании;
- оформление сменных ведомостей, журналов выездов и путевых листов.

В повседневной деятельности диспетчер взаимодействует с водителями в рамках заранее утверждённого маршрута и расписания. К числу типичных решений относятся:

- корректировка времени подачи транспорта под загрузку;
- оптимизация маршрутов по степени загруженности и приоритетности заявок;
- уточнение деталей у логистов и согласование с клиентами;
- замена транспортного средства при его непредвиденном выходе из строя;
- выдача актуальной информации водителям по изменению погодных условий, ремонту дорог и перегруженности терминалов.

Решения, принимаемые в стандартных условиях, направлены на поддержание устойчивости производственного процесса, соблюдение сроков доставки и равномерную загрузку автопарка.

Наиболее важную и ответственную роль диспетчерская служба играет в условиях нестандартных ситуаций. В процессе практики были рассмотрены случаи оперативного реагирования на следующие инциденты:

- задержка в пути из-за аварии на трассе;
- техническая неисправность ТС в пути следования (поломка коробки передач, отказ электрооборудования);
- отказ клиента от погрузки в последний момент;
- экстренная замена водителя, не допущенного по результатам предрейсового медосмотра;
- непроходимость участка маршрута из-за погодных условий (ливень, снежные заносы);
- поломка системы GPS-мониторинга – организация альтернативного контроля по телефону.

Во всех указанных случаях диспетчер действует по установленному регламенту: оценивает ситуацию, консультируется с руководством при необходимости, принимает решение и

доводит его до всех заинтересованных сторон (водитель, клиент, логист, бухгалтерия). Каждое решение фиксируется в сменной ведомости с указанием причины, содержания и времени действия.

Проведённый в рамках практики анализ показал, что эффективность принимаемых диспетчерских решений зависит от следующих факторов:

- доступ к актуальной информации (заявки, местоположение машин, состояние дорог);
- уровень автоматизации (наличие и точность GPS-систем, программы учёта заявок и рейсов);
- квалификация и опыт диспетчера – способность действовать в стрессовой ситуации;
- взаимодействие с другими подразделениями – логистикой, технической службой, медицинским пунктом;
- наличие резерва ресурсов – возможности для оперативной замены машины, водителя или маршрута.

Особую значимость имеет оперативность передачи информации. В условиях, когда любое промедление может привести к срыву поставки, своевременное принятие решения обеспечивает бесперебойную работу всей логистической цепочки.

Во время практики была зафиксирована ситуация, когда транспортное средство, следующее в сторону Хабаровска, попало в зону сильного ливня, что сделало дальнейшее движение небезопасным. Диспетчер своевременно получил информацию через водителя, проверил погодные условия через онлайн-сервис, связался с клиентом и согласовал перенос времени доставки. Параллельно было принято решение о перенацеливании другого автомобиля с более короткого маршрута на данный рейс.

В другом случае водитель, направлявшийся в сторону порта, сообщил о техническом сбое в тормозной системе. Диспетчер немедленно связался с технической службой и организовал прибытие дежурной ремонтной бригады. Клиенту была предоставлена информация с указанием нового срока прибытия. Простой составил всего 1,5 часа, что позволило избежать штрафных санкций.

Таким образом, диспетчерская служба ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» выполняет не только функцию контроля, но и ключевую роль в системе управления оперативной логистикой. От качества, точности и своевременности принимаемых решений зависит слаженность работы всех подразделений, минимизация потерь, выполнение обязательств перед клиентами и сохранение устойчивости операционных процессов.[8]

Анализ, проведённый в рамках практики, подтвердил, что диспетчерские решения принимаются профессионально, своевременно и с учётом реальной обстановки. Служба эффективно функционирует как в штатных, так и в нестандартных ситуациях, благодаря чему

обеспечивается стабильная и надёжная работа предприятия.

2.8 Выписка и оформление путевых листов

Путевой лист (Приложение Б) является основным первичным документом, который сопровождает каждое транспортное средство при его выходе на линию и в процессе выполнения рейса.[9] Он выполняет одновременно учётную, планово-контрольную и отчётную функции, служит подтверждением производственной деятельности, основанием для расчётов расхода топлива, а также юридическим доказательством исполнения рейса. Кроме того, путевой лист используется для контроля соблюдения водителем установленного режима труда и отдыха.

В ходе прохождения производственной практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» была изучена процедура оформления путевых листов, требования к их содержанию, порядок регистрации, хранения и использования в текущей работе предприятия. Также была получена возможность непосредственно участвовать в процессе предварительного заполнения и проверки этого документа.

Путевой лист оформляется перед каждым выездом транспортного средства на маршрут. Он может быть составлен в бумажной или электронной форме, в зависимости от принятых на предприятии технологий. В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» применяется комбинированный формат: для внутреннего контроля используется бумажная версия, в то время как основные параметры фиксируются и в электронных системах учёта.

Документ содержит следующие обязательные разделы:

- данные о водителе (ФИО, табельный номер, категория прав);
- информация о транспортном средстве (марка, госномер, гаражный номер);
- характер и масса перевозимого груза;
- указание пункта отправления и назначения, а также маршрута следования;
- дата и время выезда/возвращения, длительность рейса;
- начальные и конечные показания одометра, пробег за смену;
- нормативный и фактический расход топлива и масла;
- отметки о прохождении медицинского и технического контроля перед рейсом;
- раздел для записей о заправке, ремонтах, внештатных ситуациях, поломках;
- подписи ответственных лиц – диспетчера, медика, механика, водителя.

Оформление путевого листа начинается с предварительной подготовки рейса: диспетчер получает заявку от логистического отдела, распределяет транспортное средство и назначает водителя. После этого:

Водитель проходит предрейсовый медицинский осмотр, по результатам которого медицинский работник делает соответствующую отметку в листе.

Механик технической службы проводит осмотр автомобиля, проверяет исправность ключевых узлов и узлов безопасности, после чего также заверяет лист подписью.

Диспетчер заносит информацию о маршруте, грузе и нормативных показателях, в том числе расход топлива и пробег.

Водитель подписывает документ, подтверждая готовность к рейсу и ознакомление с маршрутом и условиями перевозки.

После возвращения с рейса водитель вносит фактические данные: показания спидометра, расход топлива, возникшие отклонения. Путевой лист сдаётся в диспетчерскую, затем передаётся в бухгалтерию и технический отдел для анализа, обработки и хранения.

В ходе практики была отработана процедура первичного заполнения путевого листа и контроля за его содержанием. Особое внимание уделяется корректности внесённых данных, так как любая ошибка в документе может повлечь за собой:

- искажение данных об эффективности использования транспорта;
- ошибки в расчётах расхода ГСМ;
- нарушения трудового законодательства в части контроля времени работы водителя;
- сложности при составлении бухгалтерской, налоговой и производственной отчётности;
- проблемы при страховых спорах или проверках со стороны контролирующих органов.

По итогам заполнения документы подвергаются внутреннему контролю: в случае несоответствий или несвоевременного предоставления водитель обязан предоставить пояснительную записку.

Путевой лист имеет юридическую силу и входит в перечень документов, подтверждающих факт осуществления коммерческой деятельности. Он необходим для:

- расчёта заработной платы водителей;
- отчётности перед налоговыми органами;
- расчёта амортизации транспортных средств;
- формирования отчётов о производственной деятельности;
- урегулирования споров с клиентами при задержке рейса или повреждении груза.

Кроме того, данные путевого листа используются при составлении ведомостей по перерасходу или экономии топлива, анализе исполнения маршрутов, расчёте себестоимости перевозок и оптимизации загрузки автопарка.

В процессе практики удалось понаблюдать за оформлением более 10 путевых листов на различные маршруты – как региональные, так и междугородные. В одном из случаев была выявлена ошибка в указании нормативного пробега, что повлекло за собой несоответствие по

расходу ГСМ. Ошибка была своевременно исправлена, а водителю выдано напоминание о необходимости перепроверки данных до выезда.

Также было замечено, что в ряде ситуаций диспетчеры вносят данные о маршрутах в электронную систему автоматически, на основании шаблонов, что ускоряет процесс подготовки документации. Тем не менее, каждый лист подлежит ручной проверке перед выдачей.

Таким образом, оформление путевого листа в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» представляет собой строго регламентированный процесс, обеспечивающий контроль над каждым этапом перевозки. Документ играет важнейшую роль в управлении автопарком, расчётах, анализе производственной деятельности и взаимодействии с контролирующими органами. Правильность и своевременность его заполнения – необходимое условие для стабильной и безопасной работы транспортного предприятия.

2.9 Нормирование скоростей движения

Нормирование скоростей движения транспортных средств является важнейшим элементом транспортного планирования и организации перевозочного процесса.[10] Правильно рассчитанные нормативные скорости обеспечивают точность составления графиков движения, позволяют прогнозировать время прибытия, планировать графики работы водителей, а также обеспечивают безопасность движения и выполнение логистических обязательств.

В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» нормирование скоростей применяется в рамках составления маршрутов, определения планового времени в пути, а также при расчёте расхода топлива, коэффициентов использования автотранспорта и планирования загрузки автопарка. В процессе прохождения практики была изучена методика, применяемая в организации для определения нормативных скоростей, а также условия, влияющие на их установление.

В компании используются внутренние нормативы, разработанные на основании:

- практики предыдущих рейсов;
- анализа статистических данных по маршрутам;
- требований законодательства и Правил дорожного движения;
- особенностей перевозимых грузов;
- технических характеристик автопарка.

Нормативы разрабатываются индивидуально для каждого типа маршрута и учитывают его географические, погодные и эксплуатационные особенности. Например, скорость движения на трассе между Владивостоком и Биробиджаном будет отличаться от маршрута, проходящего через гористую местность с большим количеством подъёмов и спусков, где требуется больше времени для преодоления каждого участка пути.

При нормировании учитывается целый ряд факторов, таких как:

- предельно допустимая скорость, установленная Правилами дорожного движения на соответствующих участках дорог;
- категория дороги и её покрытие (асфальт, бетон, щебень, временные участки);
- техническое состояние транспортного средства, включая мощность двигателя, эффективность тормозной системы, износ шин, нагрузку на оси;
- характер груза (в том числе опасные грузы, хрупкие, крупногабаритные, температурно-чувствительные);
- время года и погодные условия (например, в зимний период нормативная скорость снижается в среднем на 10–20%);
- наличие ограничивающих факторов: контрольно-пропускные пункты, таможенные терминалы, посты весового контроля, ремонтные участки дорог;
- интенсивность движения и загруженность трасс в часы пик и вблизи крупных населённых пунктов;
- опыт и допуски водителя (наличие допуска к перевозке опасных грузов, стаж, знание маршрута и местных условий).

На момент практики в компании применялись следующие усреднённые значения нормативных скоростей:

- по федеральным трассам – 60–70 км/ч;
- по региональным дорогам – 45–55 км/ч;
- при движении в черте города – 30–40 км/ч;
- при движении по сложному рельефу (горные участки, серпантины) – 20–30 км/ч;
- при перевозке грузов массой свыше 20 тонн – снижение скорости на 10–15% от базовой.

Результаты нормирования используются в компании для:

- составления сменно-суточных планов перевозок;
- определения времени подачи транспортного средства под загрузку и разгрузку;
- составления графиков движения и отдыха водителей;
- оценки экономичности маршрутов;
- планирования времени прибытия для клиентов и партнёров;
- расчёта затрат на перевозку, включая топливо, оплату труда и амортизацию;
- формирования отчётности и технико-экономических показателей.

Также нормированные скорости входят в формулы для расчёта таких технико-эксплуатационных показателей, как: среднесуточный пробег, оборачиваемость, производительность транспортного средства, коэффициент использования пробега и др.

В ходе практики была возможность ознакомиться с маршрутами, по которым ежедневно выполняются рейсы. Было замечено, что в большинстве случаев фактические скорости движения совпадают с нормативами или имеют незначительные отклонения. Например, на маршруте Владивосток – Хабаровск средняя скорость в дневное время составляла 65 км/ч, в то время как норматив по данному участку установлен на уровне 60 км/ч, что связано с благоприятными дорожными и погодными условиями, а также высокой квалификацией водителей.

В зимний период диспетчерская служба компании корректирует нормативные скорости на 10–20% в зависимости от уровня осадков, температуры, видимости и состояния дорожного покрытия. Также применяется особый режим движения при перевозке контейнеров, строительных материалов, а также нестандартных и тяжеловесных грузов. В этом случае дополнительно прорабатываются вопросы обеспечения безопасности, в том числе сопровождение колонн и выбор времени суток для движения.

Таким образом, нормирование скорости движения в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» представляет собой важнейший инструмент логистического планирования, позволяющий обеспечить точность расчётов, своевременность доставки, безопасность на дорогах и устойчивую работу автопарка. Комплексный подход к определению нормативов, включающий как технические, так и организационные аспекты, значительно повышает эффективность управления перевозками, способствует снижению эксплуатационных затрат и повышению качества предоставляемых транспортных услуг.

3 Финансово-экономические характеристики и анализ деятельности

3.1 Расчетные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств

Составление расписания движения автотранспортных средств – одна из важнейших задач в организации перевозочного процесса. От правильности расчётов напрямую зависит качество логистического обслуживания, соблюдение сроков доставки, рациональное использование ресурсов автопарка и производственная дисциплина. Для составления точного и реалистичного расписания используются специальные расчётные показатели, отражающие как технические, так и организационные параметры перевозки.

В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» расчёт расписаний и сменно-суточных заданий осуществляется логистическим и диспетчерским подразделениями на основании статистических данных, внутренних нормативов и текущих заявок. В процессе практики была предоставлена возможность ознакомиться с этим процессом и принять участие в базовых расчётах по реальным маршрутам и графикам.

Для составления расписания используется время в пути, средняя и нормативная скорость, продолжительность погрузочно-разгрузочных работ и т.д.

Время в пути – определяется на основании протяжённости маршрута и нормативной скорости движения. Также учитываются тип дороги (федеральная трасса, городской участок), погодные условия и плотность трафика.

Средняя и нормативная скорость – рассчитывается индивидуально для каждого участка маршрута с учётом грузоподъёмности транспортного средства, особенностей рельефа и дорожного покрытия.

Продолжительность погрузочно-разгрузочных операций – важный фактор, особенно при работе с контейнерами и крупногабаритными грузами. Время может варьироваться от 30 минут до нескольких часов в зависимости от организации, технической оснащённости и загрузки терминала.

Нормативы простоев – включают возможное ожидание в пунктах загрузки и выгрузки, стоянки на контрольных пунктах, задержки при оформлении документации. В расписание закладываются резервы времени на случай непредвиденных задержек.

Межрейсовый отдых водителей – обязательное условие, регулируемое Трудовым кодексом РФ и положениями о времени труда и отдыха. Расчёт расписания невозможен без учёта времени восстановления, особенно на дальнемагистральных маршрутах.

Кроме основных расчётов, при формировании расписаний также учитываются:

- интервалы между рейсами – особенно важно для машин, выполняющих несколько

рейсов в день или в неделю;

- время оборота подвижного состава – полное время от выезда до возвращения на базу, включая погрузку, движение, простои и отдых;
- цикличность маршрутов – регулярность выполнения рейсов по одним и тем же направлениям (например, ежедневно, через день, раз в неделю);
- загруженность терминалов и складов – данные уточняются при формировании плана, чтобы минимизировать простой транспорта;
- приоритетность заявок – срочные заказы включаются в график с учётом возможности перераспределения машин или изменения маршрута.

Во время прохождения практики была предоставлена возможность участвовать в составлении примерного графика рейсов по маршрутам Владивосток – Уссурийск и Владивосток – Хабаровск. Расчёты проводились с учётом:

- средней скорости движения – 60 км/ч;
- времени загрузки – 1,5 часа;
- нормативного времени в пути – 7 часов;
- времени на оформление документов и резервов – 1 час;
- времени отдыха – не менее 9 часов при суточной работе.

Также выполнялось моделирование расписания при двухдневном цикле движения с возвратом на базу, что дало возможность оценить оборачиваемость автопарка и составить рекомендации по загрузке.

Отмечено, что точность расчётов и гибкость графиков напрямую влияют на успешное выполнение обязательств перед заказчиками, а также на экономичность рейсов и соблюдение трудовых норм. Ошибки в расчётах могут повлечь за собой срывы сроков, штрафы, перерасход топлива и неудовлетворённость со стороны клиентов.

Таким образом, расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» представляют собой систематизированную совокупность норм и фактических данных, позволяющих планировать и контролировать процесс перевозки на всех этапах. Использование объективных расчётов и учёт внешних факторов позволяют добиться высокой точности логистических операций, оптимального использования автопарка и соблюдения сроков доставки.

3.2 Заполнение ведомостей по экономике и перерасходу топливно-смазочных материалов

Контроль расхода топливно-смазочных материалов (ГСМ) представляет собой одну из важнейших задач при управлении автотранспортом, поскольку напрямую влияет на

себестоимость перевозок, эффективность эксплуатации техники и рентабельность логистических операций. В ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» этому направлению уделяется особое внимание. Ведение учёта ГСМ осуществляется на основе строго регламентированной системы, включающей нормативные документы, путевую и учётную документацию, данные систем мониторинга и внутренние ведомости.

В процессе прохождения производственной практики был детально изучен порядок заполнения ведомостей по экономии и перерасходу ГСМ, методы расчёта, а также алгоритм анализа отклонений от нормативов.

Заполнение ведомостей осуществляется на основании следующих источников:

- путевые листы, содержащие начальные и конечные показания одометра;
- GPS/ГЛОНАСС-навигационные системы, фиксирующие фактический маршрут, скорость и время движения;
- талонные или электронные системы заправки (при безналичном учёте топлива);
- технические характеристики транспортного средства, включая установленный норматив расхода ГСМ на 100 км.

Эти данные обрабатываются диспетчерской и бухгалтерской службой с последующим направлением в технический отдел для анализа.

Нормативный расход топлива рассчитывается на основании:

- типовой нормы, установленной для каждой марки и модели транспортного средства;
- массы перевозимого груза (в том числе прицепов и контейнеров);
- категории дороги и характера маршрута (городской, трассовый, горный участок);
- сезонного коэффициента (зима, гололёд, использование подогревателей);
- режима движения (интенсивность трафика, количество остановок, рельеф местности).

Фактический расход определяется по заправочным ведомостям, показаниям счётчиков, топливным картам или данным из путевого листа. Разница между фактом и нормативом вносится в специальную ведомость по экономии или перерасходу.

Процедура оформления ведомости:

- сравниваются нормативный и фактический расход по каждому рейсу;
- при выявлении отклонений производится перерасчёт и заносится в соответствующую форму;
- при перерасходе оформляется объяснительная записка от водителя, указывающая причины отклонения (пробки, объезд, поломка, погода и др.);
- при необходимости транспортное средство направляется в технический отдел на диагностику (например, при регулярном превышении нормы);
- экономия также фиксируется и может быть основанием для поощрения водителя,

если она не связана с нарушением режима работы или отклонением от маршрута.

На практике перерасход может быть вызван:

- неисправностью топливной системы;
- техническими проблемами (изношенные шины, неисправные тормоза, неотрегулированный двигатель);
- неэкономичным стилем вождения (резкие разгоны и торможения, превышение скорости);
- неправильным маршрутом или вынужденным объездом;
- погодными условиями (гололёд, встречный ветер, снегопады);
- длительными простоями с включённым двигателем.

Экономия может возникнуть при:

- благоприятной погоде и дорожной обстановке;
- стабильной скорости и равномерной загрузке;
- профессиональном вождении;
- использовании альтернативного маршрута с меньшими затратами.

В ходе практики была отработана процедура составления сводной таблицы по расходу ГСМ за неделю для 5 единиц автотранспорта. Анализ показал, что в трёх случаях расход соответствовал нормативу, в одном – зафиксирован перерасход на 8%, в другом – экономия на 5%. Водитель с перерасходом представил объяснение, связанное с затруднённым выездом с территории порта и многократным ожиданием на КПП.

Полученные данные были переданы в техническую службу, после чего один автомобиль был направлен на диагностику топливной системы.

Таким образом, ведение ведомостей по экономии и перерасходу ГСМ в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» позволяет осуществлять эффективный контроль над эксплуатационными расходами, выявлять технические и организационные причины отклонений, формировать отчётность и принимать обоснованные управленческие решения. Правильная организация учёта ГСМ способствует снижению затрат, повышению дисциплины и надёжности работы автопарка.

3.3 Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг

Автотранспортная отрасль занимает важное место в структуре экономики Приморского края и всего Дальневосточного региона. Развитие торговли, строительства, логистики, портовой и складской инфраструктуры требует стабильного обеспечения транспортных потребностей, в первую очередь – в сегменте автомобильных грузоперевозок. В ходе прохождения производственной практики был проведён обзор состояния и особенностей внутреннего рынка

автотранспортных услуг на территории региона, а также проанализированы условия, в которых функционирует ООО «Межрегиональная Транспортная Компания».

Внутренний рынок грузовых автоперевозок характеризуется следующими признаками:

- высокая конкуренция среди участников, как в ценовом, так и в сервисном аспекте;
- сезонные колебания объёмов перевозок, особенно выраженные в строительной и сельскохозяйственной отраслях;
- географическая специфика региона – наличие портов, удалённость от центральных рынков, транспортная зависимость от погодных условий;
- смешанная структура участников – от крупных логистических операторов до небольших ИП с 1–2 машинами;
- широкий спектр типов перевозок – контейнерные, сборные, негабаритные, опасные грузы, стройматериалы, металлоконструкции, продукты и пр.

Рынок показывает умеренную динамику роста, однако остаётся чувствительным к изменениям стоимости топлива, административным ограничениям (например, по пропуску тяжёлого транспорта в черте города), а также инфраструктурным ограничениям – нехватке специализированных площадок для перегрузки и стоянок.

ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» успешно функционирует в условиях высококонкурентной среды. Компания специализируется на предоставлении комплекса транспортно-экспедиционных услуг в Приморском крае, Хабаровском крае и Амурской области, а также активно взаимодействует с ведущими морскими портами Владивостока (ВМТП, ВМРП, терминал «Дальзавод» и др.).

Ключевыми направлениями деятельности являются:

- доставка контейнерных и сборных грузов;
- внутрипортовое экспедирование;
- межрегиональные перевозки;
- логистическое сопровождение строительства;
- перевозка нестандартных и крупногабаритных грузов.

Компания обеспечивает стабильные объёмы перевозок за счёт гибкой маршрутизации, выстроенных партнёрских отношений, высокой технической готовности автопарка и индивидуального подхода к каждому клиенту.

Среди потребителей автотранспортных услуг ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» – следующие категории:

- торговые компании и дистрибьюторы, нуждающиеся в регулярной доставке товаров;
- строительные организации, осуществляющие закупку и доставку строительных материалов, металлоконструкций, оборудования;

- портовые операторы и экспедиторы, заказывающие доставку контейнеров от причала до склада или заказчика;

- складские комплексы и логистические центры, использующие автотранспорт как звено в общей логистической цепочке.

Наличие собственной клиентской базы и постоянных заказчиков позволяет компании планировать работу на длительный период и обеспечивать высокую загрузку подвижного состава.

В результате анализа были выявлены основные конкуренты компании – крупные логистические операторы региона и транспортные предприятия, работающие по схожим маршрутам. Однако ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» обладает рядом устойчивых конкурентных преимуществ, к числу которых относятся:

- собственный технически исправный автопарк, включающий современные тягачи и контейнеровозы различных типов;

- гибкая маршрутная сетка, позволяющая оперативно перестраивать логистику под запрос клиента;

- возможность перевозки сложных, негабаритных и тяжёлых грузов, в том числе строительной и производственной техники;

- соблюдение сроков – своевременность исполнения заказов, минимизация задержек и высокая степень прогнозируемости перевозок;

- наличие системы контроля качества – регулярный мониторинг транспортных процессов, отслеживание рейсов, ведение документации;

- надёжные партнёрские связи с портами и терминалами, обеспечивающие приоритетный доступ и ускоренную обработку грузов.

Кроме того, клиенты отмечают высокий уровень профессионализма персонала, возможность индивидуального расчёта тарифов, гибкую систему оплаты и сопровождение на всех этапах перевозки.

Таким образом, внутренний рынок автотранспортных услуг Приморского края и соседних регионов представляет собой конкурентную среду, в которой успешно функционирует ООО «Межрегиональная Транспортная Компания». Благодаря наличию собственных ресурсов, гибкой логистике, надёжной репутации и умению адаптироваться к изменениям, компания занимает устойчивые позиции и продолжает развитие в соответствии с актуальными запросами рынка.

3.4 Рекомендации и предложения по совершенствованию организации перевозок и управления на транспорте.

В ходе производственной практики, проведённой в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания», удалось не только детально ознакомиться с действующей системой организации перевозочного процесса, но и выявить ряд направлений, в которых существует значительный потенциал для повышения общей эффективности работы компании. Основываясь на тщательном анализе внутренней документации, наблюдениях за процессами логистических операций, а также участии в отдельных этапах организации перевозок, были сформулированы предложения, реализация которых может значительно улучшить текущие бизнес-процессы компании и способствовать её успешному и устойчивому развитию в долгосрочной перспективе.

Одним из самых перспективных направлений для улучшения является автоматизация документооборота, что позволит оптимизировать многие процессы и снизить вероятность ошибок при обработке информации. На данный момент в компании часть путевых листов, отчётных форм, заявок и других документов обрабатывается вручную или с использованием устаревших электронных таблиц. Переход на полностью цифровую платформу, интегрированную с внутренними базами данных и GPS-мониторингом, позволит ускорить процесс обработки документов, повысить точность передачи данных, а также обеспечить более высокий уровень прозрачности взаимодействия между различными подразделениями. В результате это не только минимизирует человеческий фактор при ведении документооборота, но и повысит общий уровень контроля за движением транспортных средств и состояния бизнес-процессов в целом.

Дополнительным шагом к совершенствованию транспортных операций является внедрение автоматизированных решений для оптимизации маршрутов перевозок. В настоящее время процесс планирования маршрутов осуществляется в значительной степени вручную, опираясь на опыт диспетчеров и их знания. Однако использование специализированного логистического программного обеспечения, которое может учитывать такие факторы, как текущая загруженность дорог, дорожные ограничения, погодные условия и другие внешние обстоятельства, позволит значительно сократить протяжённость маршрутов и время доставки. Это не только уменьшит затраты на топливо и повысит экономическую эффективность, но и обеспечит более точное соблюдение сроков доставки, что в свою очередь повысит уровень удовлетворённости клиентов и укрепит репутацию компании на рынке.

Не менее важным аспектом повышения эффективности является профессиональная подготовка диспетчерского состава. В условиях частых внештатных ситуаций и необходимости быстрой координации действий, принятия решений и решения проблем, сотрудники

должны обладать высоким уровнем компетентности и устойчивости к стрессу. В этой связи регулярное проведение обучающих мероприятий, тренингов, практикумов и разборов реальных ситуаций станет важным элементом улучшения качества работы диспетчеров и других специалистов. Это не только повысит уровень профессиональной подготовки персонала, но и существенно сократит количество логистических ошибок в процессе организации перевозок, что, в свою очередь, обеспечит стабильную работу всей транспортной системы компании.

Ещё одним важным направлением является модернизация автопарка компании. Несмотря на наличие современных тягачей и контейнеровозов, часть транспортных средств в текущий момент имеет проблемы с повышенным расходом топлива, технической изношенностью и требует частого обслуживания. Постепенное обновление машинного парка на более экономичные и экологически чистые модели позволит повысить надёжность перевозок, сократить затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание, а также улучшить имидж компании среди клиентов и партнёров. Введение экологически чистых и экономичных транспортных средств, таких как гибридные и электрические машины, также повысит конкурентоспособность компании на фоне растущих требований к экологичности бизнеса и устойчивому развитию.

Особое внимание в рамках оптимизации деятельности компании стоит уделить расширению клиентской базы и активизации маркетинговой работы. В условиях высокой конкуренции на рынке транспортных услуг, важным фактором успеха является не только качество предоставляемых услуг, но и способность компании правильно заявить о себе, укрепить свою репутацию и привлекать новых заказчиков. Для этого необходимо расширять присутствие компании в онлайн-пространстве, развивать активную маркетинговую стратегию, участвовать в отраслевых выставках и конференциях, а также усиливать партнёрские связи с другими компаниями в сфере логистики и транспорта. Открытие новых рынков и развитие новых направлений перевозок позволит значительно расширить географию услуг компании и сформировать более устойчивые коммерческие отношения с клиентами, что в конечном итоге приведёт к росту прибыли и укреплению позиций на рынке.

Для повышения конкурентоспособности компании стоит сосредоточиться на улучшении качества клиентского обслуживания, внедрении удобных каналов связи и усовершенствовании мониторинга выполнения заказов. Внедрение систем онлайн-отслеживания грузов и автоматических уведомлений для клиентов повысит удобство и укрепит их лояльность.

Предложенные меры направлены на повышение эффективности, снижение издержек и улучшение обслуживания клиентов в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания». Их реализация укрепит конкурентные позиции и создаст основы для устойчивого развития в условиях экономической нестабильности.

Заключение

Производственная практика, проведённая в период с 13 по 26 июня 2025 года на базе ООО «Межрегиональная Транспортная Компания», стала важным этапом в процессе профессионального становления и подготовки к будущей трудовой деятельности. Практика позволила не только применить в реальных условиях знания, полученные в рамках учебного процесса, но и получить представление о специфике работы в сфере автотранспортной логистики, ознакомиться с внутренними регламентами предприятия, а также углубить навыки, необходимые для работы в современных условиях транспортной отрасли.

В ходе практики удалось последовательно выполнить все поставленные задачи. Были изучены структура и принципы работы организации, нормативные документы, регламентирующие деятельность предприятия, особенности организации перевозочного процесса и управления автопарком. Получен опыт участия в оформлении договоров, составлении сменно-суточного плана перевозок, оформлении путевых листов и ведении документации, связанной с планированием рейсов, движением транспортных средств и учётом топлива.

Особое внимание в ходе практики уделялось взаимодействию с диспетчерской службой, изучению логистических решений, анализу исполненного движения транспортных средств, принятию диспетчерских решений, а также методам нормирования скорости и расчёту графиков движения. Полученные знания были дополнены практическими навыками заполнения учётных форм, анализа работы подвижного состава, составления отчётности и подготовки предложений по совершенствованию логистических процессов.

По результатам практики сформировано целостное представление о работе предприятия в условиях современного рынка автотранспортных услуг, его организационной структуре, ключевых функциях подразделений и специфике взаимодействия между ними. Участие в производственных процессах позволило развить навыки самостоятельности, ответственности и профессиональной коммуникации.

Таким образом, прохождение производственной практики в ООО «Межрегиональная Транспортная Компания» способствовало закреплению теоретических знаний, формированию устойчивых профессиональных компетенций и осознанию практической значимости управленческих и логистических решений в сфере грузоперевозок. Полученный опыт будет полезен в дальнейшем обучении и профессиональном развитии, а также послужит основой для более глубокой специализации в выбранной области.

Список использованных источников

- 1 Лукинский В.С. Логистика и управление цепями поставок: учебник и практикум для вузов / В. С. Лукинский, Н. Г. Плетнева. – 2-е изд., – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 434 с.
- 2 Горев А.Э. Информационные технологии в автомобильном транспорте: учебник для среднего профессионального образования / А.Э. Горев. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 314 с.экспедитор
- 3 Григорьев М.Н. Коммерческая логистика: теория и практика: учебник для среднего профессионального образования / М. Н. Григорьев, В. В. Ткач, С. А. Уваров. – 3-е изд., – Москва: Издательство Юрайт, 2025. – 507 с.
- 4 Маликова Т.Е. Складская логистика: учебник для вузов / Т. Е. Маликова. – 2-е изд. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 156 с
- 5 Неруш Ю.М. Транспортная логистика: учебник для вузов / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. – 2-е изд. – М.: Издательство Юрайт, 2024. – 301 с.
- 6 Пашко А.Д. Надежность машин и оборудования. Автомобильные двигатели: учебник для вузов / А. Д. Пашко, О. Н. Карпенко, М. В. Трофимчук. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 60 с.
- 7 Будрина Е.В. Транспортно-экспедиционная деятельность: учебник и практикум для среднего профессионального образования / Е. В. Будрина. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 344 с.
- 8 Колик А.В. Грузовые перевозки: комбинированные технологии: учебник для вузов / А.В. Колик. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. – 258 с.
- 9 Герами В.Д. Городская логистика. Грузовые перевозки: учебник для вузов / В. Д. Герами, А. В. Колик. – М.: Издательство Юрайт, 2024. – 343 с.
- 10 Карапетянц И.В. Логистика и управление цепями поставок на транспорте: учебник для вузов / И. В. Карапетянц, Е. И. Павлова. – 2-е изд. – М.: Издательство Юрайт, 2024. – 410 с.

Приложение А

Организационная структура

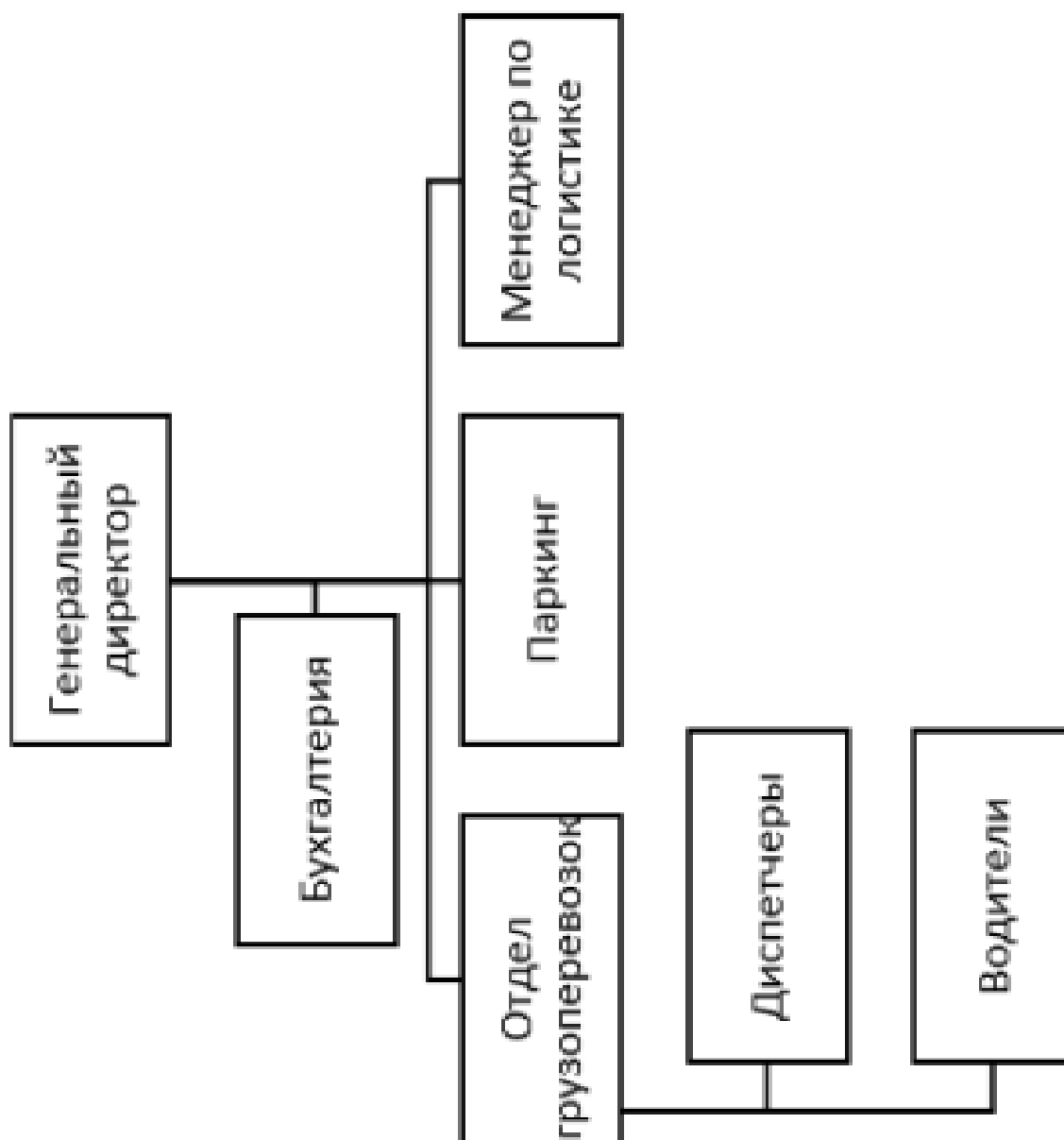


Рисунок А.1 – Организационная структура ООО «Межрегиональная Транспортная Компания»

Путевой лист

Индивидуальное задание по производственной практике

Студентка _____ Гузеева Ульяна Петровна _____, ФИО

обучающаяся на 3 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

прошла производственную практику в объеме 72 часов с «13» июня 2025 г. по «26» июня 2025 г.

в организации ООО «Межрегиональная Транспортная Компания», 690066, Приморский край, г. Владивосток, ул. Шилкинская 16а, кабинет 9

наименование организации, юридический адрес

Виды и объем работ в период производственной практики

№ п/п	Вид работ	Кол-во часов
1	Ознакомиться с организацией, изучить правила внутреннего распорядка, изучить учредительные и документы, регламентирующие организацию рабочего места службы приема и размещения.	2
2	Охарактеризовать организационную структуру, структуру управления предприятия.	4
3	Участие в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок.	4
4	Оценка качества перевозки.	4
5	Участие в выпуске подвижного состава на линию.	4
6	Оценка качества обслуживания клиентов (пассажиров).	4
7	Графики выхода водителей на работу.	4
8	Анализ исполненного движения транспортного средств.	4
9	Анализ принимаемых диспетчерских решений.	4
10	Выписка и оформление путевых листов.	4
11	Нормирование скоростей движения.	4
12	Графики работы водителей, кондукторов.	4
13	Расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств.	4
14	Заполнение ведомостей по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов.	4
15	Характеристика внутреннего рынка автотранспортных услуг.	4
16	Рекомендации и предложения по совершенствованию организации перевозок и управления на транспорте.	2
17	Обобщение полученных материалов.	4
18	Подготовка и оформление отчета по практике.	4
19	Защита отчета	4

Дата «13» июня 2025 г.

Подпись руководителя практики

_____ / Каминская М.А., преподаватель Академического колледжа

АТТЕСТАЦИОННЫЙ ЛИСТ

Студентка _____ Гузеева Ульяна Петровна _____,
ФИО

обучающаяся на 3 курсе по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) прошла производственную практику в объеме 72 часов с «13» июня 2025 г. по «26» июня 2025 г.

в организации ООО «Межрегиональная Транспортная Компания», 690066, Приморский край, г. Владивосток, ул. Шилкинская 16а, кабинет 9

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.	отлично
	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.	отлично

Вид профессиональной деятельности	Код и формулировка формируемых профессиональных компетенций	Виды работ, выполненных обучающимися во время практики в рамках овладения компетенциями	Качество выполнения работ (отлично, хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно)
	ПК 1.3	Нормирование скоростей движения. - графики работы водителей, кондукторов Нормирование скоростей движения. - графики работы водителей, кондукторов Расчётные показатели для составления расписания движения автотранспортных средств	отлично
Итоговая оценка по ПМ 01. Организация перевозочного процесса на автомобильном транспорте			отлично

Заключение об уровне освоения обучающимися профессиональных компетенций:

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

Дата 26 июня 2025 г.

Оценка за практику отлично

Руководитель практики от предприятия



Григорьев Е.В.
Ф.И.О.

ДНЕВНИК

прохождения производственной практики

Студент Гузеева Ульяна Петровна

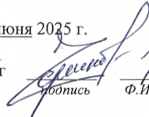
Специальность: 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

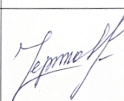
Группа СО-ОП-22-2

Место прохождения практики ООО «Межрегиональная Транспортная Компания», г. Владивосток, ул. Шилкинская 16а, кабинет 9.

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

Инструктаж на рабочем месте «13» 06 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	Ознакомилась с организацией, изучила правила внутреннего распорядка, изучила учредительные и документы, регламентирующие организацию рабочего места службы приема и размещения. Охарактеризовала организационную структуру, структуру управления предприятия.	5	
14.06.2025 – 16.06.2025	Приняла участие в оформлении договоров на перевозку грузов, в составлении сменно-суточного плана перевозок. Оценила качества перевозок. Приняла участие в выпуске подвижного состава на линию.	5	
17.06.2025 – 18.06.2025	Оценила качество обслуживания клиентов (пассажиров). Изучала графики выхода водителей на работу. Провела анализ исполненного движения транспортного средств.	5	
19.06.2025 – 20.06.2025	Провела анализ принимаемых диспетчерских решений. Изучала выписки и оформление путевых листов. Изучала нормирование скоростей движения.	5	
21.06.2025 – 23.06.2025	Изучала графики работы водителей, кондукторов. Ознакомилась с расчётными показателями для составления расписания движения автотранспортных средств.	5	

	Заполнила ведомости по экономии и перерасходу топливно-смазочных материалов.		
24.06.2025	Охарактеризовала внутренний рынок автотранспортных услуг. Составила рекомендации и предложения по совершенствованию организации перевозок и управления на транспорте.	5	<i>Термаш</i>
25.06.2025 – 26.06.2025	Обобщила полученные материалы. Занималась подготовкой и оформлением отчета по практике. Защита отчета.	5	<i>Термаш</i>

Руководитель



Термаш
подпись

Термаш Е.В.
Ф.И.О.

ХАРАКТЕРИСТИКА

о прохождении производственной практики студентки

Студентка, Гузеева Ульяна Петровна, проходила практику с 13 июня 2025 года по 26 июня 2025 года на ООО «Межрегиональная Транспортная Компания».

За период прохождения практики студентка посетила 12 дней, из них по уважительной причине отсутствовала ноль дней, пропуски без уважительной причины составили ноль дней.

Студентка соблюдала трудовую дисциплину и правила техники безопасности.

Нарушений трудовой дисциплины и правил техники безопасности не отмечено.

Студентка успешно справилась со всеми видами работ, предусмотренными программой практики.

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

В отношении выполнения трудовых заданий проявила себя ответственно.

В рамках дальнейшего обучения и прохождения практики студентке можно порекомендовать продолжать развивать навыки работы в команде и применять полученные знания на практике.



[Handwritten signature]
подпись

[Handwritten signature: Тертков С.В.]
И.О. Фамилия

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

НАПРАВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКУ

Студент Гузеева Ульяна Петровна

Подразделение Академический колледж Группы СО-ОП-22-2

согласно приказу ректора № _____ от _____ года

направляется в ООО "Межрегиональная Транспортная Компания", 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 «Международная	13.06.2025	
Транспортные компании	26.06.2025	