

МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
им. В.П. АСТАФЬЕВА
(КГПУ им. В.П. Астафьева)

ФАКУЛЬТЕТ БИОЛОГИИ, ГЕОГРАФИИ И ХИМИИ
Выпускающая кафедра географии и методики обучения географии


ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

**Экскурсия в музей «Енисейского речного пароходства»
как внеурочная форма обучения географии в 9 классе**
Направление подготовки 44.03.01 Педагогическое образование
Направленность (профиль) образовательной программы
География
Квалификация степень (бакалавр)

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ


Заведующая кафедрой к.г.н.,

доцент Дорощеева Л.А.



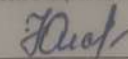
(дата, подпись)

Руководитель к.г.н., доцент

 Дорощеева Л.А.

Дата защиты _____

Обучающийся Искандарова Ю. В.



(подпись, дата)

Оценка отлично

(прописью)

Содержание

Введение	3
Глава 1. Педагогические подходы к применению экскурсии в обучении	
1.1. Методические особенности применения экскурсий в образовании	5
1.2. Роль экскурсии на уроках географии	9
Глава 2. Речное судоходство как элемент транспортной системы Красноярского края	
2.1. Роль речного транспорта в хозяйственном комплексе Красноярского края	16
2.2. Факторы развития судоходства по Енисею	24
2.3. Характеристика работы Енисейского речного пароходства	37
Глава 3. Методическая разработка по теме дипломной работы	
3.1. Особенности организации и проведения экскурсии в музей	43
3.2. Методические рекомендации по организации экскурсии в музей Енисейского речного пароходства для обучающихся 9 класса	50
Заключение	57
Список использованных источников	59
Приложения	62

Введение

Современная система образования располагает большим спектром методов и форм обучения, при которых огромный набор теоретических знаний подкрепляют собственными наблюдениями и впечатлениями обучающихся, их личным опытом познания. Экскурсия является именно такой формой обучения, которая позволяет познавать окружающий мир не в классе, а в природе или производстве. Экскурсия становится не только методом познания, но и методом социализации, культурной адаптации. В детском коллективе школьник имеет возможность проверить на собственном опыте свои знания, представления.

Актуальность данной выпускной работы заключается в возможности применить экскурсионный метод для изучения объектов народного хозяйства, таких, например, как АО «Енисейское речное пароходство». Оно представляет собой транспортную организацию и служит примером для изучения как природных (физико-географических), так и экономико-географических особенностей Красноярского края. Именно природные условия Восточно-Сибирского плоскогорья привели к формированию такой реки, как Енисей, которая не только является жемчужиной природы края и всей страны, но и имеет большое хозяйственное значение для всей Енисейской Сибири.

Объект исследования-процесс обучения географии во внеурочной деятельности.

Предмет исследования–экскурсия как форма внеурочной деятельности по географии.

Цель работы– разработка методических рекомендаций по организации экскурсии в АО «Енисейское речное пароходство» как средства изучения географии Красноярского края.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

1. Выявить особенности экскурсии как внеурочной формы обучения географии;
2. Определить роль речного судоходства в развитии Красноярского края.
3. Разработать план экскурсии и задания по географии для внеучебной экскурсии в АО «Енисейское речное пароходство».

Методы, используемые в данной работе: статистический, аналитический, сравнительно-географический, картографический. В качестве источников были использованы материалы АО «Енисейское речное пароходство», Красноярского музея истории и развития судоходства в Енисейском бассейне, материалы периодической печати, методические статьи и монографии.

Глава 1. Педагогические подходы к применению экскурсии в обучении

1.1 Экскурсия как форма организации учебного процесса

Процесс обучения постоянно меняется и совершенствуется вслед за изменением потребностей общества. Проблема содержания, методов и форм обучения волновала и волнует множество практиков и теоретиков от педагогики. Существует значительный разброс мнений по данной проблеме, многие определения ещё не устоялись.

Примем за основу определение И. И. Прокопьева: «Форма обучения – это внешняя сторона структуры учебного процесса, отображающая внутреннее содержание и взаимодействие всех его компонентов. К компонентам же учебного процесса относятся цель, учитель и ученики, содержание, методы, дидактические средства обучения» [28].

Существуют различные классификации форм организации учебного процесса. Так, И. М. Чередов [39] выделяет организационные формы обучения, включая обязательные и факультативные, классные и домашние занятия, подразделяет на фронтальные, групповые и индивидуальные.

Некоторые источники дают следующую классификацию форм обучения в зависимости от структуры педагогического процесса:

1) с точки зрения значимости в образовательном процессе их можно поделить на основные, дополнительные и вспомогательные (рис.1);

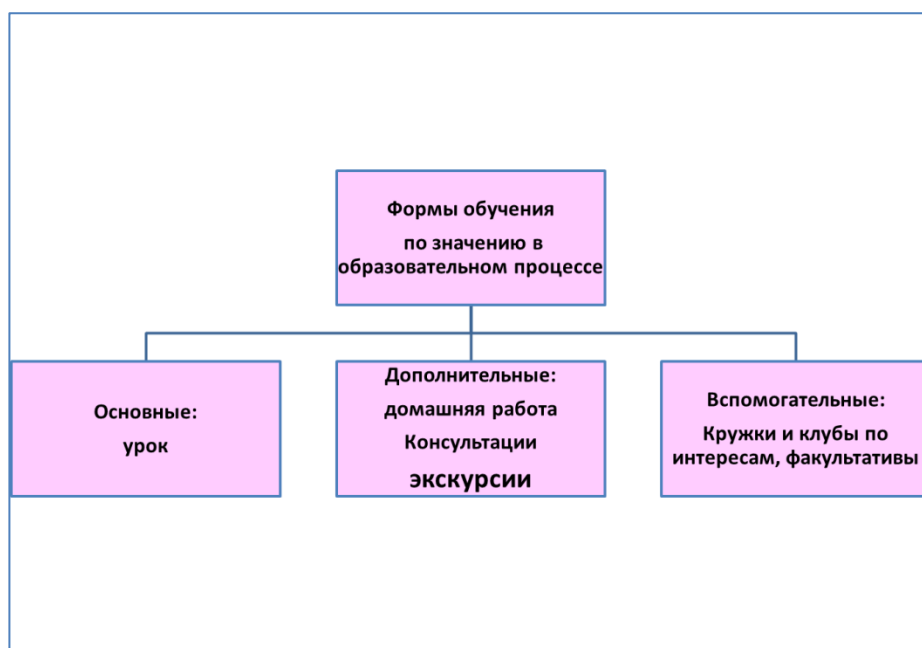


Рис. 1. Формы обучения по значению в образовательном процессе.

2) с точки зрения массовости участников формы обучения делятся на массовые, групповые, индивидуальные (рис. 2).



Рис.2. Формы обучения по массовости [11].

И. И. Прокопьев утверждает, что в дидактике утвердилось деление форм обучения на основные и не основные, хотя оно, конечно, очень условно. Урок является главной формой обучения потому, что именно на него приходится основная доля учебного времени. Наряду с уроком в школе применяются различные формы обучения: лекции, семинары, лабораторно-

практические занятия, домашние работы, консультации, деловые игры, зачёты и экзамены, научные и учебные конференции, внеклассная работа, учебные экскурсии [28].

Содержание процесса обучения существенным образом влияет на его форму. Форма занятия может либо глубоко раскрыть содержание материала, либо, если она ему не соответствует, затрудняет восприятие основных положений. Например, научиться играть в волейбол или баскетбол на уроке физической культуры невозможно без партнёров по команде, т. е. групп. Писать контрольный диктант психологически комфортно тогда, когда этим занимаются все ученики. Научиться петь, играть на музыкальном инструменте плодотворнее с помощью индивидуальных занятий.

Формы обучения имеют множественную классификацию в зависимости от основания деления:

- по количеству учащихся: индивидуальная, парная, групповая, фронтальная;
- по продолжительности занятий: один урок, сдвоенный урок;
- по месту занятий: школьные (занятия в классе, спортивной площадке, школьных мастерских, пришкольном участке) и внешкольные (домашние занятия, учебно-производственный комбинат, экскурсии в музей, природу).
- по способу руководства преподавателя учебным процессом: работа с учителем, самостоятельная работа, формы взаимного обучения, программированное обучение, самообразование;
- по степени сложности видов учебной деятельности: урок, лабораторная работа, коллоквиум, консультация, зачет.

Помимо разнообразных видов учебной работы на уроке, в современной школе имеется богатый набор внеучебных видов деятельности школьников. Внеучебные формы работы возникли, развиваются и меняются по мере потребностей общества во всё более грамотных работников и совершенствуются наряду с уроком.

«Экскурсия (латинские *excursio, excursus*, греческое *acdrómh*)—это значит выход, выезд учащихся из места их обычного пребывания, путешествие к определенной цели; это образовательная поездка, совершаемая и подготовленная объединенною группою ищущих знания под руководством одного (или нескольких) из тех, кто призван им организационно помогать; это—погружение их в широкий мир для непосредственного изучения самостоятельным трудом, личными и коллективными силами подлинных объектов, которые намечены избранною темою, в их естественной обстановке, среди природы, человеческой культуры или обеих вместе» [18].

Сведения о первых экскурсиях для детей относятся ко второй половине XVIII в. Именно тогда прогрессивные учителя высказывались в пользу проведения для детей прогулок в природу. Одной из причин этого был перевод на европейские языки трудов чешского педагога-гуманиста Яна Амоса Каменского, жившего и работавшего в XVII-XVIII вв., который горячо приветствовал наглядность и предметность в системе обучения.

Благодаря передовым педагогам и методистам рекомендации о проведении школьных экскурсий нашли отражение в «Уставе народных училищ» 1786 г. и «Школьном уставе» Российской империи 1804 г. [9].

Идеи изучения малой родины подтолкнули развитие работ по более глубокому внедрению предметности и наглядности при изучении своей местности. В это время разворачивалась общественная и научная деятельность великого русского педагога К. Д. Ушинского, который, будучи демократом по своим убеждениям, разрабатывал новые основы научной педагогики, отвергая омертвевшие приёмы обучения и стремясь приблизить школу к реальной действительности. Таким новым, наиболее активным методом обучения была экскурсия, а экскурсии в природу были самыми естественными и ранними по сравнению со всеми другими.

Ещё в конце XIX в. мир вступил во вторую промышленную революцию, образование во всё большей мере опиралось на естественные

науки, т.к. реальному производству требовалось всё больше специалистов с техническим, инженерным образованием. Система образования старалась приблизиться к практике. В начале XX в. видные педагоги, методисты, основываясь на экскурсионной практике, начали заниматься разработкой вопросов школьной экскурсионной методики. Они внесли большой вклад в теорию развития экскурсионного дела.

В 1910 г. вышла книга под редакцией Б. Е. Райкова и Г. Н. Боча «Школьные экскурсии: их значение и организация» [37]. В ней впервые была представлена глубоко продуманная система принципов школьной экскурсионной методики, а также предложена стройная система школьных учебных экскурсий по всем дисциплинам и во всех классах.

Эти вопросы впоследствии обсуждались в журналах, посвящённых теории и практике экскурсионного дела: «Экскурсионный вестник» (Москва), «Школьные экскурсии и школьный музей» (Одесса), «Русский экскурсант» (Ярославль) и в других изданиях [22].

Активный поборник просвещения, И. М. Гревс разработал вопрос о путешествиях, методологию и психологию экскурсоведческого дела. Он указал на главные черты понятия «экскурсия».

В условиях социально-экономических реформ, которые идут в нашей стране третий десяток лет, в школе тоже ведутся поиски новых форм организации обучения, ориентированные на практические запросы – проведение экскурсий, организацию работ на местности, выполнение заданий экологических служб.

Несмотря на это, урок до сих пор является ведущей формой учебной деятельности школы.

1.2. Роль экскурсии на уроках географии

Экскурсия по сравнению с другими формами учебной деятельности, такими, как урок, имеет определённые преимущества. Именно во время экскурсий можно непосредственно наблюдать и изучать различные объекты в их естественных условиях. На экскурсии изучают природу, исторические

места, предприятия, промышленное и сельскохозяйственное производство, экспонаты музея, выставок, произведений искусства.

В процессе обучения географии основными формами внеучебной работы являются наблюдения за природой, практические работы на пришкольном участке, местности, в школьной метеолaborатории, в микрозаповеднике, экологической тропе, в национальных парках и заповедниках.

Организация и проведение практических работ и наблюдений в природе, на местности является основной особенностью географии как школьной дисциплины. Посредством таких работ учитель может направлять познавательный интерес, эмоции, восприятие окружающего мира учеников в заданное русло. Благодаря этому у школьников активизируется познание окружающей действительности сначала на чувственном (зрительном, контактном) уровне, а затем абстрактно-обобщающем уровне, благодаря чему они могут усваивать теоретические знания, т.е. понятия, отношения между объектами, связи и закономерности между ними [4,5].

В процессе изучения географии учащиеся ведут наблюдения за природой. Наблюдения начинаются ещё в ходе знакомства с начальным курсом географии. К ним относятся наблюдения за погодой, фенологические наблюдения. Их результаты заносятся в специальные дневники. В дальнейшем этот материал используется в ходе изучения тем «Атмосфера», «Гидросфера», «Биосфера». В ходе обработки собранного материала учащиеся вычерчивают суточные графики температуры, розу ветров, рассчитывают среднесуточные температуры, строят диаграммы облачности [6, 14].

Материалы наблюдений за погодой, началом вегетации растений, сроками замерзания и вскрытия рек, накопленные за ряд лет, являются ценным материалом для проведения практических работ на уроках, на факультативных занятиях, в кружках. Эти же сведения можно использовать

для оформления специализированного географического класса, краеведческого уголка или специального стенда в школьном краеведческом музее.

Практические работы на местности являются необходимым условием изучения географии [25]. Главная цель практических работ – закрепить теоретические знания, сформировать прочные умения по ориентированию, измерению расстояний, съёмке плана местности, работе с уже готовым планом. Данные работы будут уместны при доказательстве школьникам практической значимости географии, показе её значения в обыденной жизни людей.

Экскурсии стали одной из самых важных форм организации обучения географии. Экскурсии можно организовывать не только в природу, но и на предприятия производственной сферы, учреждения непромышленной сферы. Благодаря экскурсиям можно осуществлять краеведческий, экономический и экологический принципы обучения географии [13]. Помимо этого, значение экскурсий велико при изучении школьниками методов исследования географической науки, в развитии их познавательной деятельности.

Традиционные учебные программы по географии, апробированные многие годы, предусматривали осенние и весенние экскурсии в природу с целью закрепления и конкретизации изученного учебного материала и сбора информации о природных и хозяйственных объектах и явлениях, что облегчит изучение теоретического материала. Экскурсии помогают целенаправленному изучению природы своего края и готовят школьников к лучшему усвоению содержания учебного материала по географии, что подготавливает школьников к познанию основного содержания школьной географии [32].

Преподавание географии имеет свои особенные черты и, в первую очередь, работу в природе. Работа на местности осуществляется во время экскурсий, наблюдений и практических работ в природе. При изучении социально-экономической географии особенно важную роль играют

производственные экскурсии [38].

Географические экскурсии имеют свои специфические особенности. Они отличаются от экскурсий по иным предметам тем же, чем отличается география от всех других наук, а именно: локальностью и комплексностью.

Педагогическая теория и практика подтверждают, что экскурсионная форма школьной работы обладает большой учебно-воспитательной эффективностью, а в преподавании географии применение её прямо необходимо. Без экскурсий преподавание географии неизбежно приобретает словесно-книжный схоластический характер. Экскурсии являются одним из средств преодоления формализма в обучении географии.

Важнейшая положительная сторона экскурсионной формы школьной работы заключается в том, что созданные на экскурсиях представления и понятия служат основой в изучении географии далёких стран. Благодаря экскурсии достигается высшая форма наглядности преподавания географии.

Экскурсия создаёт условия для развёртывания учебной самостоятельности учащихся. Правильно организованная экскурсия должна сопровождаться посильным самостоятельным исследованием географического объекта самими учениками. Это активизирует педагогический процесс.

Ещё К. Д. Ушинский порицал школу за то, что она заставляет детей целыми часами неподвижно сидеть, сложа руки, «требующие деятельности». Неподвижное сидение в классе угнетающе действует на психику учеников. Экскурсия поднимает жизненный тонус детей, бодрит их, создаёт повышенное, жизнерадостное настроение [22].

Давно отмечалось, что ничто так не сближает учителя с учениками, как экскурсия. Она разбивает лёд отчуждённости, робости учеников в отношениях к учителю и в то же время предоставляет учителю возможность познакомиться с учениками в других условиях, отличных от классной обстановки. Экскурсия укрепляет любовь учителя к ученикам и располагает, привязывает их к учителю.

Всё это создаёт весьма благоприятные условия для проведения учебно-воспитательной работы. Передвижения учащихся на экскурсии стимулируют их познавательную деятельность. Экскурсия оживляет, усиливает познавательный процесс у детей, развивает их наблюдательность, она знакомит детей с природой, с окружающей действительностью, сближает их с жизнью, прививает им навыки к научному исследованию реального мира, связей и взаимозависимостей объективных явлений.

Экскурсия знакомит детей со своим краем, с его разнообразными природными богатствами и с красотой отдельных ландшафтов. На экскурсиях учащиеся получают возможность собственными глазами видеть преобразующее воздействие труда человека на природу, использование обществом сил природы, полезных ископаемых, земельных угодий.

Таким образом, экскурсия является одним из важных средств роста качества учебной и воспитательной работы школы.

Экскурсия много даёт и самому учителю для повышения его педагогической и научной квалификации. Она обеспечивает ему овладение научно-исследовательскими методами, приобретение навыков к изучению окружающей действительности.

Географическая экскурсия — одна из форм организации учебно-воспитательного процесса в школе, ее проведение так же обязательно для учителя, как и проведение урока.

Знания по физической, экономической и социальной географии своей местности (края), полученные во время экскурсий и наблюдений в природе, привлекаются для объяснений многих явлений и процессов в географической оболочке Земли. В этом заключается их важная роль в осуществлении краеведческого принципа обучения. Под краеведческим принципом преподавания географии понимается использование местного географического материала при изучении различных тем курса географии.

Имея представление о природе и ее закономерностях, о населении и хозяйстве родного края, легче усваивать географию более отдаленных

районов страны, а также зарубежных территорий. Например, знания, полученные учащимися на осенней экскурсии в VI классе, учитель использует в темах “Литосфера” (раздел “Основные формы рельефа”) и “Гидросфера” (в разделе “Воды суши”); в курсе географии материков и океанов сравнение с географией своей местности облегчает усвоение знаний о географических особенностях отдельных территорий, недоступных для непосредственного восприятия [3].

Экскурсия на местное предприятие в 9 классе проводится в ходе изучения отрасли, к которой относится предприятие, и дает первоначальные конкретные представления, необходимые для раскрытия таких сложных понятий, как “основные формы организации производства” (кооперация, специализация, кооперирование, комбинирование, “географическое разделение труда”). На примере местного предприятия выясняют факторы развития и размещения данного производства, знание которых облегчает формирование таких понятий, как агропромышленный комплекс (АПК) и др.

Программой по географии предусмотрен в осеннее и весеннее время обязательный минимум учебных экскурсий. В начальном курсе физической географии (6 класс) — две экскурсии, при изучении географии материков и океанов (7 класс) — одна экскурсия, в курсе экономической географии (9 класс) — одна экскурсия на местное предприятие. Такое количество, как показывает практика, недостаточно. Поэтому большую помощь в накоплении краеведческого материала могут оказать экскурсии, предусмотренные программой в курсе биологии в тех же классах (шесть экскурсий). Как показывает содержание экскурсии, их целесообразно проводить, осуществляя межпредметные связи [3].

В 9 классе при изучении экономической географии своей страны проводят экскурсию на одно из местных предприятий с целью формирования понятий об отрасли народного хозяйства.

Изучение промышленного предприятия ведется по следующему плану.

План экономико-географической характеристики

предприятия (организации)

- название предприятия и отрасль промышленности, к которой оно относится;

- оценка физико- и экономико-географического положения предприятия на территории района и города;

- история предприятия (время и причины возникновения на данном месте);

- специализация предприятия (основные виды выпускаемой продукции и их значение в хозяйстве края и крупного экономического района);

- структура предприятия и основные производственные специальности;

- технологический процесс и особенности производства;

- сырьевая и топливно-энергетическая базы предприятия;

- производственно-территориальные связи предприятия по сырью, топливу, готовой продукции с другими предприятиями данной отрасли и прочих отраслей народного хозяйства;

- рабочие кадры предприятия, основные рабочие и инженерно-технические профессии (численность и состав, производственная квалификация и пути ее повышения, рост производительности труда); передовые люди предприятия;

- проблемы и перспективы развития предприятия (рост промышленной продукции, производительности труда).

Сельскохозяйственное предприятие изучается по плану, учитывающему специфику отрасли, т.е. больше внимания уделяется характеристике природных ресурсов.

Глава 2. Речное судоходство как элемент транспортной системы Красноярского края

2.1. Роль речного транспорта в хозяйственном комплексе Красноярского края

Главным видом грузового транспорта Красноярского края является железнодорожный, на него приходится 80% грузоперевозок. Второе место занимает автомобильный транспорт с 11% грузоперевозок. На речной транспорт приходится около 5-6% грузоперевозок и 3,7% грузооборота. Несмотря на такие кажущиеся скромные позиции роль речного транспорта очень значительная.



Рисунок 3. Река Енисей [16]

Внутренний водный транспорт по рекам края является единственным видом транспорта, связывающим северные и южные территории. Отсутствие железных и автомобильных дорог сделало речной транспорт незаменимым, несмотря на дороговизну использования. Отсутствие автомобильных дорог на большей части северных территорий Красноярского края, Эвенкии и Таймыра делает перевозку грузов водными видами транспорта наиболее приемлемым способом доставки.

В Красноярском крае водный транспорт является неотъемлемой частью транспортной сети. Соединяя юг и север, река Енисей является основным способом доставки грузов в летний период на северные территории (рис.3).

По Енисею пассажирские суда ходят до Игарки, Дудинки, Дивногорска. В 2018 году внутренние водные судоходные пути имели протяженность 7778,0 км и занимали второе место после автомобильных дорог в транспортном комплексе Красноярского края (табл. 1).

Таблица 1

Основные характеристики транспортного комплекса Красноярского края, 2021 г.

Наименование показателей	Протяженность, км
Железнодорожные пути	3 158,0
в том числе общего пользования	2078
электрифицированные	2 057
Автомобильные дороги – всего, в т. ч.	34710
-общего пользования	32590
-необщего пользования	2120
Из общей протяженности автомобильных дорог – дороги с твердым покрытием – всего	28957
в том числе: общего пользования	27561
из них: федерального значения ¹⁾	1192
регионального или межмуниципального значения	13399
местного значения	12970
необщего пользования	1396
автозимники регионального значения	2 408,0
автозимники местного значения	6 773,0
иные дороги	2 842,0
Внутренние водные судоходные пути	7 778,0
в том числе: с гарантированными габаритами судового хода	5 297,0

[21]

Водный транспорт будет очень долго незаменим на территории края, так как воздушные перевозки очень дорогостоящие и нет автомобильного и железнодорожного сообщения с северными территориями. Строительство альтернативных путей сообщения и их содержание в непростых климатических условиях региона, является пока недоступными в нынешних экономических

ких реалиях. Речные порты городов Красноярска и Лесосибирска на реке Енисей обеспечивают взаимодействие речного и железнодорожного транспорта. Устьевые порты на севере края доступны для захода морских судов.

Регулярное судоходство по Енисею имеет почти двухсотлетнюю историю. Уже в начале XIX в. купцы доставляли из Красноярска в Туруханский край 30-50, а иногда до 120 тыс. пудов зерна. Назад суда возвращались с грузом пушнины. Снабжение северных районов губернии усилилось в связи с развитием частной золотодобычи, разрешенной царским указом 1812 года. Первый пароход на Енисее появился в 1863 году. Пароход назывался «Енисей». Он был построен в Енисейске и принадлежал товариществу купцов. В Красноярске первый пароход появился 14 мая 1882 года. Пароход «Москва» был построен в Германии, принадлежал купцу Н. Г. Гадалову. Через месяц Красноярская городская управа выделила место для пристани на берегу Енисея.

В 1905 году было создано первое на Енисее пароходство – «Срочное казенное пароходство на реке Енисей», в 1907 году в Красноярске создано первое акционерное общество «Акционерное общество пароходства по реке Енисею». В 1914 году количество пароходов на Енисее возросло до 60 [40].

В марте 1918 года енисейские суда были национализированы и образовали «Енисейское национальное пароходство». Во время Гражданской войны флот базировался в Енисейске для сохранности. После окончания гражданской войны в декабре 1919 г. началась работа по организации водного транспорта на Енисее, создан Комитет Северного Морского пути для освоения водного пути с устья рек Сибири – Оби и Енисея в Европу.

Важным событием в развитии речного транспорта на Енисее явилось образование 1 января 1931 года Енисейского речного пароходства (ЕРП), выделенного из Западно-Сибирского в самостоятельное управление речного пароходства. В 1931 г. в составе пароходства насчитывалось грузопассажирского флота – 12 ед., буксирного флота – 11 ед., служебного флота – 3 ед.,

несамоходного флота – 56 ед. грузоподъемностью 24709 тонн. Пассажиро-местимость всех судов – 2496 чел. За навигацию 1931 года флотом было перевезено различных грузов 134800 тонн, из них угля – 126 тыс. тонн, хлеба – 50,9 тыс. тонн, металла – 0,9 тыс. тонн. Пассажиров было перевезено 287,9 тысяч человек [40].

За годы войны (1941 – 1945 гг.) судами Енисейского пароходства было перевезено свыше трех миллионов тонн разных грузов для нужд фронта и оборонных предприятий. Главным направлением в работе флота в этот период стало обслуживание нужд военной промышленности Красноярского тыла.

В послевоенные годы страна остро нуждалась в восстановлении социально-экономического потенциала. Речной флот Енисея уже тогда играл большую роль в снабжении промышленных районов ближнего и дальнего Севера продовольствием, топливом, машинами и оборудованием. Благодаря работе Енисейского речного пароходства развивался Норильский горно-металлургический комбинат, была пущена в строй Красноярская гидроэлектростанция, заготовители древесины имели обеспеченные тылы. К концу советского периода в Енисейском пароходстве работали все виды транспортных судов: пассажирские и грузопассажирские, грузовые самоходные сухогрузные теплоходы и наливной самоходный флот (танкеры), грузовые несамоходные сухогрузные и наливные баржи, а также буксирный флот. Видное место в системе пассажирских перевозок занимают группа дизель/электроходов, построенных в Чехословакии как суда для речных туристических путешествий. Появились принципиально новые скоростные суда, которые расширили перевозки пассажиров в Енисейском бассейне [40].

К 1989 г. стали заметны кризисные явления, наметился спад грузоперевозок. В рыночные времена пароходство стало акционерным обществом. Но функции остались прежние – обеспечение устойчивой связи развитых районов центральной и южной части края с ресурсными северными районами.

ЕРП является основным транспортным партнером в крупнейших инвестиционных проектах Сибири: программе освоения Нижнего Приангарья, развития Ванкорского нефтегазового месторождения, освоения Юрубчено-Тахомского месторождения, строительство Богучанской ГЭС, развития Норильского промышленного района, строительство нефтепровода Куюмба-Тайшет и др.

Основной грузопоток на реке Енисей из Красноярска и Лесосибирска в направлении порта Дудинка обеспечивает снабжение грузами ПАО "ГМК Норильский никель" (примерно 1,8 млн. тонн груза, в том числе 1,5 млн. т песка и 150 тыс. тонн генеральных грузов). В этом же направлении идет доставка грузов для Ванкорского месторождения нефти на реке Большая Хета и населенных пунктов вдоль реки Енисей.

В период навигации суда ЕРП отходят рейсом на Дудинку из Красноярского порта не реже, чем раз в 3-4 дня, а при наличии большого количества груза, предъявленного к перевозке, и чаще - по несколько судов в день. Перевозка грузов речным транспортом от Красноярска до Дудинки занимает от 5 до 14 дней. Прямое водное сообщение Красноярск - Дудинка является основным звеном транспортной схемы по доставке грузов в Норильск и Норильский промрайон. В Норильский промрайон практически все грузы доставляются морским и речным транспортом.

Основные перевозки по реке осуществляются от Красноярска до Дудинки - магистральное направление - в период навигации с середины мая до середины октября.

По Енисею в районы Крайнего Севера идет доставка материалов, оборудования, строительных грузов в адрес предприятий, осуществляющих разведку, добычу нефти и газа, лесных грузов в адрес предприятий лесного комплекса, угля.

По реке Ангара в период всей навигации осуществляется сплав леса в плотках, вывоз каменного угля (примерно 260 тыс. тонн), магнезита

(примерно 150 тыс. тонн) и других полезных ископаемых. Так же производится завоз горюче-смазочных материалов и угля для обеспечения населенных пунктов [7].

По данным ЕРП, основные заказчики на Ангаре - это лесозаготовительные, деревообрабатывающие и лесохимические предприятия Приангарья и Лесосибирска. Поэтому основной тип перевозимых грузов - круглый лес и лес в плотках. Кроме того, осуществляется доставка местным предприятиям такелажа, горюче-смазочных и строительных материалов, угля, крупногабаритной техники и вывоз готовой продукции добывающих предприятий Нижнего Приангарья (Кокуйское угольное месторождение, Горевское свинцово-цинковое месторождение и др.). Северный завоз по Ангаре - это каменный уголь и нефтепродукты в Енисейский, Мотыгинский, Богучанский, Кежемский и Казачинский районы края. Например, в 2021 году по этому притоку Енисея компания перевезла свыше 55 тыс. тонн грузов. В поселки Мотыгино и Новоангарск доставлен уголь, а в Рыбное, помимо угля, завезены нефтепродукты. Общий объем завоза составил более 30 тыс. тонн, что на 23% превысило аналогичный показатель 2020 года. В обратном направлении, в Лесосибирск, речники перевозили круглый лес и рудный концентрат [8].

Для обеспечения жизнедеятельности поселков, расположенных на берегах рек Подкаменная и Нижняя Тунгуски и других притоков Енисея, в период паводка проводится экспедиционный завоз горюче-смазочных, строительных и продовольственных грузов.

Основной река-море маршрут: Енисей - Карское море - Обская губа - Тазовская губа позволяет грузоотправителям наиболее эффективно доставлять или вывозить грузы из северных районов Западной Сибири (Ямало-Ненецкий АО) на Таймыр и Красноярский край. Грузоперевозки в морские районы также экспедиционные. Суда ЕРП имеют возможность работать в Гыданском заливе до селения Гыда. Через Тазовскую губу до рек Пур и Таз суда река-море могут осуществлять доставку и вывоз грузов для

геологоразведочных экспедиций Западно-Сибирского нефтегазоносного бассейна (Тазовский, Уренгой). Сроки грузоперевозок по данному маршруту определяются ледовой обстановкой в Карском море. Обычно навигация в данном районе проходит с августа до конца сентября [17].

В состав Енисейского речного пароходства входят Красноярский и Лесосибирский речной порты, Подтёсовская ремонтно-эксплуатационная база (РЭБ) (нижняя Ангара), Ермолаевская РЭБ (35й км ниже Красноярска по Енисею), Таймырское районное управление ЕРП (Дудинка), Ангарский производственный участок Подтёсовской РЭБ (поселке Стрелка в месте слияния Ангары с Енисеем на 333 километре по реке от Красноярска), Красноярский судоремонтный центр (рис. 4).



Рис.4. Состав Енисейского речного пароходства [34].

Система речных портов и ремонтных баз по Енисею и его притокам сформирована речным бассейном, а организация перевозок сложилась под воздействием системы расселения и размещения производственных объектов ЕРП. В 2022 г. ЕРП перевезло по Енисею 3,7 млн. т грузов, что составило 70% всех речных грузов. Основные грузы - строительные материалы - 29,1%;

каменный уголь и кокс - 14,5%; лес 20%; нефтеналивные грузы - 4,1%; контейнеры - 2,4%.

В 2005 г. ЕРП перевезло 141 тыс. чел. и завершило перевозку пассажиров. 28 апреля 2006 г. завершился процесс передачи пассажирского флота ОАО «Енисейское речное пароходство» в собственность Красноярского края. Начиная с навигации 2006 г., пассажирские перевозки водным транспортом на Енисее стала осуществлять специально созданная для этих целей государственная компания ОАО «ПассажирРечТранс».

Всего Агентству по управлению краевым имуществом администрации Красноярского края на безвозмездной основе было передано 30 единиц флота ЕРП:

- скоростной флот («Заря», «Восход», «Ракета») - 6 ед. флота;
- водоизмещающий пассажирский флот (т/х «Профессор Близняк» и д/э «М. Ю. Лермонтов»);
- все дебаркадеры (11 ед.) и пассажирские павильоны (3 ед.);
- вспомогательный несамоходный флот (8 ед.).

Кроме того, в управление краю перешли все пассажирские суда, являющиеся федеральной собственностью, в том числе и теплоходы «А. Матросов» и «В.Чкалов».

Пароходство впредь не планирует заниматься планово-убыточными пассажирскими перевозками. ЕРП полностью сосредоточится на доставке грузов по Енисею и его притокам, обслуживании и ремонте флота енисейских судовладельцев. Так, пассажирские суда «ПассажирРечТранса» будут, как и прежде, базироваться на ремонтно-эксплуатационных базах пароходства в Красноярске и Подтёсово на договорной основе.

С 2002 по 2004 гг. общий суммарный убыток ОАО «ЕРП» от пассажирских перевозок составил 64,5 млн. рублей. Субсидии из краевого бюджета на покрытие нерентабельности пассажирских перевозок составили за тот же период всего 9,8 млн. рублей. В 2005 году перевезено около 140,6 тыс. пассажиров, убытки от перевозок превысили 41 млн. рублей. Решением

Законодательного собрания Красноярского края в 2005 г. году Енисейскому пароходству была предоставлена налоговая льгота в размере 14,5 млн. рублей, которая также не покрыла убытки компании [10].

2.2. Факторы развития судоходства по Енисею

Организация судоходства в Енисейском бассейне определяется рядом факторов, оказывающих влияние на работу речной транспортной системы. По мнению ряда ученых, основные из них следующие [31]:

–разветвленная сеть водных путей в условиях слабого развития в некоторых районах других видов транспорта, что позволяет добраться до отдаленных пунктов региона;

–основная часть водных путей находится в естественном состоянии, то есть происходит существенное колебание уровней воды;

–суровые климатические условия, ограничивающие период навигационного периода;

–ограниченные габариты судоходных путей, наличие перекатов и порогов;

–широкая номенклатура грузов, перевозимых на большие расстояния при неодинаковых путевых условиях;

–значительный удельный вес малых рек;

–работа флота в условиях Заполярья;

–односторонняя направленность грузопотоков;

–взаимодействие речного и морского транспорта в районах Крайнего Севера;

–специфика организации перевозок грузов в смешанном железнодорожном сообщении.

На реализацию потенциальных возможностей края положительное влияние могут оказать такие факторы как строительство новых транспортных коридоров на территории Сибири и Дальнего Востока и развитие новых транспортно-коммуникационных связей между Европой и странами АТР.

Природные факторы развития судоходства на Енисее

Физико-географическое положение Красноярского края во многом определяет природные факторы развития Енисейского пароходства, важнейшими из которых являются климат и гидрологические особенности рек Красноярского края.

Климатические особенности

В связи с большой протяженностью региона климат края очень неоднороден. На территории края выделяют арктический, субарктический и умеренный климатические пояса. Климат Красноярского края резко континентальный и определяется его географическим положением и рельефом: территория расположена в центре северной части Азии, удалена от теплых морей и отгорожена от них горными барьерами.

Зима длится 5—7 месяцев с ясной, морозной и сухой, часто безветренной погодой. Малоподвижные антициклоны приводят к сильному выхолаживанию земной поверхности и приземного слоя воздуха, особенно в глубоких речных долинах и котловинах. Поэтому зимние температуры значительно ниже среднеширотных. Средняя температура января -36°C на севере и -18°C на юге, в июле соответственно 10 и 20°C .

Мощность снежного покрова, формирующегося зимой, в Средней Сибири невелика: на большей части территории страны от 50 до 70 см. Это вызвано малым количеством осадков — 100—150 мм в месяц. Как следствие, несмотря на большую продолжительность зимы, за это время выпадает не более 25 % осадков от годовой нормы.

Весна в Средней Сибири — поздняя и короткая, наступает почти одновременно на всей территории во второй половине апреля, за исключением северной части страны, где она приходит в конце мая — начале июня. Весна развивается быстро, но переход к положительным температурам наступает поздно. Часты резкие похолодания, связанные с проникновением арктического воздуха. Увеличение температур и таяние снегов происходят быстро, однако часто наблюдаются возвраты холодов, что вызывается

прорывами арктического воздуха, не встречающего почти никаких препятствий.

Лето сравнительно теплое. Средняя температура июля севернее полярного круга (у границы лесной зоны) достигает 12–14 °С, в более южных частях равна 17–19 °С. Максимальная температура поднимается до 40 °С. Лето — самое дождливое время года в Средней Сибири. Начало лета засушливое, однако из-за быстрого прогрева земной поверхности устанавливается пониженное атмосферное давление, что влечёт за собой усиление переноса влажных воздушных масс с Северного Ледовитого океана и значительное повышение циклонической активности. Как следствие, июль и август характеризуются обложными дождями, а осадков выпадает в 2–3 раза больше, чем за всё холодное время года.

Самая низкая температура в это время года свойственна мысу Челюскин (около 2 °С), при продвижении к югу температура постепенно нарастает и достигает 18 °С.

Осень наступает рано, с конца августа и отличается короткой продолжительностью в связи с быстрым понижением температур. Уже в октябре средняя температура на всей территории становится отрицательной, а атмосферное давление — устойчиво повышенным.

Период навигации возможен только летом, когда Енисей и его притоки освобождаются ото льда. Год от года эти условия немного варьируют, но в целом продолжительность навигации на Енисее составляет для северных территорий три летних месяца, а для среднего и нижнего течения - четыре-четыре с половиной месяца.

Енисей — река с различными периодами судоходства в зависимости от географической широты участка реки. Навигация на участке Енисея от Красноярска до Ангары и Большого Пита начинается в середине мая. Порт Дудинка для речных судов открывается в начале июня. Навигация на Диксон становится возможной со второй половины июля.

Окончание судоходства на Енисее из-за процесса ледостава происходит в обратном порядке - с севера на юг. Дудинка закрывается для речного судоходства в начале октября, среднее течение Енисея во второй половине октября. В начале ноября навигация на Енисее завершается полностью [30].

Сжатые сроки навигации на Енисее и его притоках диктуют четкую работу пароходства в течение всего года, а особенно напряженный период работы устанавливается в навигацию.

Гидрологические особенности.

Речная сеть Красноярского края насчитывает более 150 тыс. рек и речек. Крупнейшей рекой является Енисей. Реки связывают северные районы края с Красноярском – промышленным и транспортным центром Средней Сибири, а через Енисей у края есть выход к Северному морскому пути.

Река Енисей и ее притоки имеют различные периоды судоходства в зависимости от географической широты участка реки, что влияет на развитие Енисейского пароходства. Питание Енисея - смешанное с преобладанием снегового. Замерзание начинается в низовьях в начале октября. Ледостав происходит в конце осени: в низовьях с конца октября, в среднем течении и у Красноярска — в середине ноября, в горной части в конце ноября — декабре. Весеннее половодье растянутое, характерен летний паводок, зимой — резкое сокращение стока. Для верховьев характерно растянутое весенне-летнее половодье. Половодье на Енисее начинается в мае, в среднем течении несколько раньше, чем в верхнем, в нижнем течении — в середине мая — начале июня. Размах колебаний уровня верховьев Енисея составляет 5—7 м в расширениях и 15—16 м в сужениях; в нижнем течении он больше и достигает 28 м (у реки Курейки), к устью же уменьшается до 11,7 м (у Усть-Порта)[7].

Енисей на судоходном участке выше Красноярска неоднороден. Выделяются два основных участка реки: от Красноярска до плотины Красноярской ГЭС (41 км) и водохранилище Красноярской ГЭС до порта

Абакан. Навигация и грузоперевозки на участке Енисея выше Красноярска осуществляется с середины мая до середины октября.

Ангара – река со сложными условиями судоходства. Низкий уровень воды (река мелкая), наличие порогов и многочисленных шивер усложняет судоходство по Ангаре. Период навигации на нижней Ангаре (от устья до Богучанской ГЭС): начало июня – середина октября. Сроки навигации в отдельные годы могут изменяться под воздействием уровней сброса воды из водохранилища Богучанской ГЭС.

«Обычно основная сложность судоходства на Ангаре связана с тем, что это мелкая река, изобилующая порогами и шиверами: на некоторых участках запас воды под днищем составляет всего 10-15 см, что требует ювелирного мастерства от судоводителей. Особенностью навигации в 2021 году стало увеличение сбросов Богучанской ГЭС до 7 тыс. кубометров в секунду – это более чем вдвое превышает обычную норму, которая составляет 2800-3000 кубометров. Поднятие уровня воды привело к возникновению сильного течения, из-за чего скорость продвижения судов значительно снизилась, а нагрузка на теплоходы-проводники кратно возросла» [17].

Подкаменная Тунгуска

Длина реки составляет 1 865 км, площадь бассейна — 240 тыс. кв. км. Река берет начало на Ангарском кряже и протекает по Среднесибирскому плоскогорью. Половодье продолжается с начала мая до конца июня, в низовьях до начала июля. С июля до октября летняя межень, прерываемая подъёмом уровня до 5,5 м во время паводков, которых может быть от одного до четырёх в год. Ледостав с конца октября до середины мая.

Река со сложными условиями судоходства. В русле многочисленны шиверы и пороги, течения на порогах до 3—4 м/сек. В 250 км от устья долина расширяется до 20—23 км, в русле много перекатов. Используется для судоходства на 1 146 км, в половодье крупные суда доходят до Байкита (571 км), выше — рейсы катеров с баржами, при обычном уровне воды река судоходна в нижнем течении до устья реки Вельмо [31]. Навигация и

доставка грузов по Подкаменной Тунгуске возможна только в период весеннего паводка: конец мая – начало июня.

Нижняя Тунгуска относится к числу рек, трудных для судоходства. Судоходство по реке сопряжено с трудностями вследствие большого числа порогов и водоворотов. Навигация большегрузных судов возможна в период весеннего паводка и в отдельные годы, при наличии обильных атмосферных осадков, возможен период кратковременной навигации в конце лета — начале осени [31]. Особенно опасным для судоходства является Большой порог (Орон) в 128—130 км от устья. В 1927 году через Большой порог прошёл первый пароход; этим было положено начало судоходству на Нижней Тунгуске от Туруханска до Туры. На 2021 год зона судоходства Енисейского пароходства включает в себя посёлок Кислокан в 1155 км от устья [15]. Плотовый сплав возможен на всём протяжении реки.

Навигация большегрузных судов на Нижней Тунгуске осуществляется в период весеннего паводка: конец мая – середина июня.

Объём перевозок в Эвенкию достигает 70 тыс. тонн грузов в год. Караван также использует помощь мощных буксиров.

Большой Пит, Кас, Сым, Дубчес, Елогуй и другие малые притоки Енисея – реки с экспедиционным завозом. Навигация на них возможна только в период весеннего половодья (май-июнь) в течение 1 – 3 недель.

Большой Пит впадает в Енисей на 510 км от Красноярска вниз по течению. Навигация до поселка Брянка (184 км) начинается в мае и длится максимум до 23 дней. Груз - примерно 20 тыс. тонн песка и щебня золотодобывающей компании "Полюс".

По реке Кас флот поднимается за лесом на 202 км до Александровского Шлюза, реке Сым - на 218 км. Также в мае суда осуществляют снабжение староверов по реке Дубчес (67 км вверх).

Судоходство и грузоперевозки в следующие районы: Гыданский залив, Тазовская губа, Обская губа, река Обь – может осуществляться экспедици-

онно, специальными судами, имеющими допуск к работе в прибрежных морских условиях Карского моря [15].

Социально-экономические факторы развития Енисейского пароходства

Система расселения населения

Енисей – транспортная артерия Красноярского края и всей Енисейской Сибири. На его берегах в пределах края сосредоточились крупные города – Красноярск, Железногорск, Минусинск, Лесосибирск, Сосновоборск, Дивногорск, Дудинка. Население этих городов составляет 49% населения Красноярского края. Но, пожалуй, сильнее всего от поставок по Енисею зависит Норильск (рис. 5).



Рис. 5. Географическое положение г. Красноярска и г. Норильска [24]

Дудинка – речной форпост г. Норильска. Самая северная в мире железная дорога и автомобильное шоссе связывают Дудинку с аэропортом Норильск (44 км) и городом Норильском (96 км). Поэтому фактически Норильск тоже входит в «орбиту притяжения» Енисея. Норильск входит в число лидеров среди городов Арктической зоны Российской Федерации по важнейшим макроэкономическим показателям, является одним из пяти самых северных городов мира с численностью населения более 100 тысяч человек.

Экономика города монопрофильна. На долю Заполярного филиала публичного акционерного общества «Горно-металлургическая компания

«Норильский никель» приходится более 80 процентов объемов всего промышленного производства. Другие предприятия и организации функционируют для обеспечения основного производства и жизнеобеспечения города.

Основные проблемы жизнеобеспечения Норильска обусловлены суровыми климатическими условиями и связаны с необходимостью продовольственной, инфраструктурной, технической и другой поддержки со стороны Красноярска по Енисею. Транспортно-географическое положение города характеризуется отсутствием прямого сухопутного сообщения с другими крупными городами и выхода к автомобильным дорогам федерального значения и магистральным железным дорогам.

Связь по Енисею и его притокам поддерживает нормальное функционирование шести-семи десятков населённых пунктов (табл. 2).

Таблица 2

Расстояние от Красноярска по Енисею вниз по течению до населенных пунктов в зоне судоходства Енисейского речного пароходства

Наименование населенного пункта	Расстояние от Красноярска	Наименование населенного пункта	Расстояние от Красноярска
Красноярск	0 км	Нижнешадрино	638 км
Ермолаево	35 км	Фомка	653 км
Атаманово	87 км	Ярцево	685 км
Кононово	102 км	Кривляк	698 км
Павловщина	139 км	Никулино	717 км
Юксеево	157 км	Зотино	780 км
Предивинск	184 км	Ворогово	795 км
Язаевка	219 км	Бор	889 км
Порог	235 км	Сумароково	916 км
Галанино	257 км	Лебедь (быв. селение)	980 км
Казачинское	265 км	Мирное	1004 км
Курбатово	272 км	Бахта	1023 км
Захаровка	277 км	Верхнеимбатск	1122 км
Новокаргино	321 км	Алинское	1147 км
Стрелка	330 км	Сургутиха	1223 км
Абалаково	350 км	Верещагино	1272 км
Лесосибирск	375 км	Бакланиха	1295 км
Новоенисейск	379 км	Татарск	1331 км

Верхнепашино	399 км	Костино	1399 км
Епишино	408 км	Туруханск	1450 км
Енисейск	413 км	Селиваниха	1466 км
Еркалово	419 км	Горошиха	1562 км
Усть-Кемь	424 км	Курейка	1580 км
Подтесово	432 км	Игарка	1748 км
Погодаево	443 км	Прилуки (подбаза Ванкорнефти)	1757 км
Анциферово	484 км	Потапово	1895 км
Усть-Пит	504 км	Дудинка	1989 км
Шишмарево	516 км	Усть-Порт	2099 км
Колмогорово	550 км	Караул	2167 км
Назимово	587 км	Байкаловск	2263 км
Новоназимово	595 км	Ладыгин Яр	2283 км
Сергеево	605 км	Воронцово	2390 км
		Диксон	2668 км

[10]

Ежегодно услугами ЕРП пользуются около 70 контрагентов, но ГК «Норильский никель» формирует около 51 % общего грузопотока. Магистральное направление грузоперевозок: Красноярск — Лесосибирск — Дудинка. Доля компании в общем объеме водных транспортировок в этом районе составляет около 75 %.

Сырьевой характер экономики края.

Ключевые отрасли региональной экономики играют существенную роль не только на государственном, но и на мировом уровне. Так в регионе производится более 80% общероссийского объема никеля (или 20% мирового производства), более 70% меди, около 30% первичного алюминия, почти 98% металлов платиновой группы. По объемам добычи золота край выходит на первое место в России, обеспечивая 18% российской добычи, в общероссийском выпуске нефти регион обеспечивает 2,5% нефтедобычи, 0,3% добычи газа.

Характер экономики Красноярского края – ресурсный, сырьевой. В северном макрорайоне в Норильске – цветная металлургия, на Таймыре, в Эвенкии и Туруханске – добыча углеводородного сырья. В южном макрорайоне и в Приангарском макрорайоне – золотодобыча. В местах

разведки и добычи полезных ископаемых, в самых труднодоступных местах, водный транспорт играет главную роль в транспортировке грузов [20]. В летнюю навигацию при самой высокой воде к местам поиска и разведки нефти и газа, золота доставляются грузы. Заказчиками таких поставок являются компании «Роснефть», Норильский ГМК, «Полюс Золото». По Ангаре в сторону Лесосибирска идёт вывоз заготовленной за зиму древесины.

Например, район строительства опорной базы Ванкорского месторождения отдален от железнодорожных дорог и круглогодичных автодорог с твердым покрытием. Поэтому основным способом завоза грузов для освоения этого месторождения является использование водного транспорта. Наиболее экономически привлекательным способом доставки больших партий груза в район является экспедиционный завоз караваном судов Енисейского пароходства по р. Большая Хета непосредственно до базы Ванкор (430 км от устья). Этот вариант предполагает минимальное количество промежуточных погрузочно-разгрузочных операций и минимальные сроки доставки. Вместе с тем, навигация по Большой Хете возможна только мелкосидящим флотом (баржи до 200 тонн) и только одну неделю июня. В связи с этим большое значение приобретает общая согласованность и четкость всей транспортной схемы: своевременное накопление грузов в зимний период на площадках портов, причалы которых не заливаются паводком в весенний период (Лесосибирский порт, Красноярский порт), формирование и отправка мощного каравана судов, выгрузка в сжатые сроки на причалах заказчика (Ванкор) (рис.6).

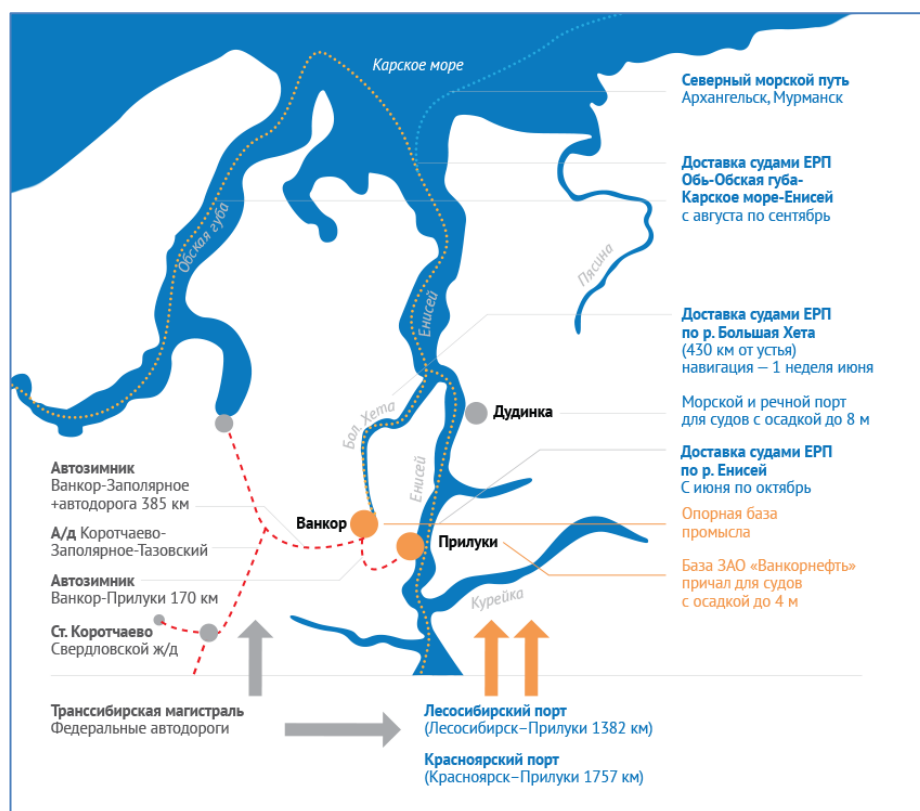


Рис. 6. Доставка грузов на Ванкорское месторождение [34].

Причал и база ЗАО «Ванкорнефть» Прилуки расположена на левом берегу р. Енисей, в 12 км ниже порта Игарка. Прилуки служат основной перевалочной базой для доставки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, предназначенных для строительства опорной базы промысла Ванкорской группы месторождений и северной части нефтепровода. Енисейское пароходство осуществляет доставку грузов до базы Прилуки с июня по октябрь по схеме Лесосибирск-Прилуки или Красноярск-Прилуки. Кроме того, Енисейское пароходство осуществляет прием грузов с перевалкой через морские суда или причалы в порту Дудинка с последующей доставкой судами Пароходства до конечных пунктов назначения.

Например, в 2011 году был использован караван из 200 судов ЕРП, в том числе 130 барж, 10 сухогрузных судов, 51 буксира-толкача (ОТ-2000 - 12 единиц, ОТА-800 - 7 единиц, РТ-600 - 12 единиц, типа Ангара - 20 единиц), а также 20 плавкранов. Объем груза - 210-400 тыс. тонн по году.

Материально-техническая база (МТБ).

Флот ОАО «Енисейское речное пароходство» состоит из 476 судов (2021 г.) общей грузоподъемностью 650 тыс. тонн. Преобладают баржи и буксиры (рис. 7). На 1 толкач-буксир приходится примерно 2,8 баржи, что свидетельствует о более рациональном составе флота, чем в среднем по бассейну. Средний возраст судов 25 лет.

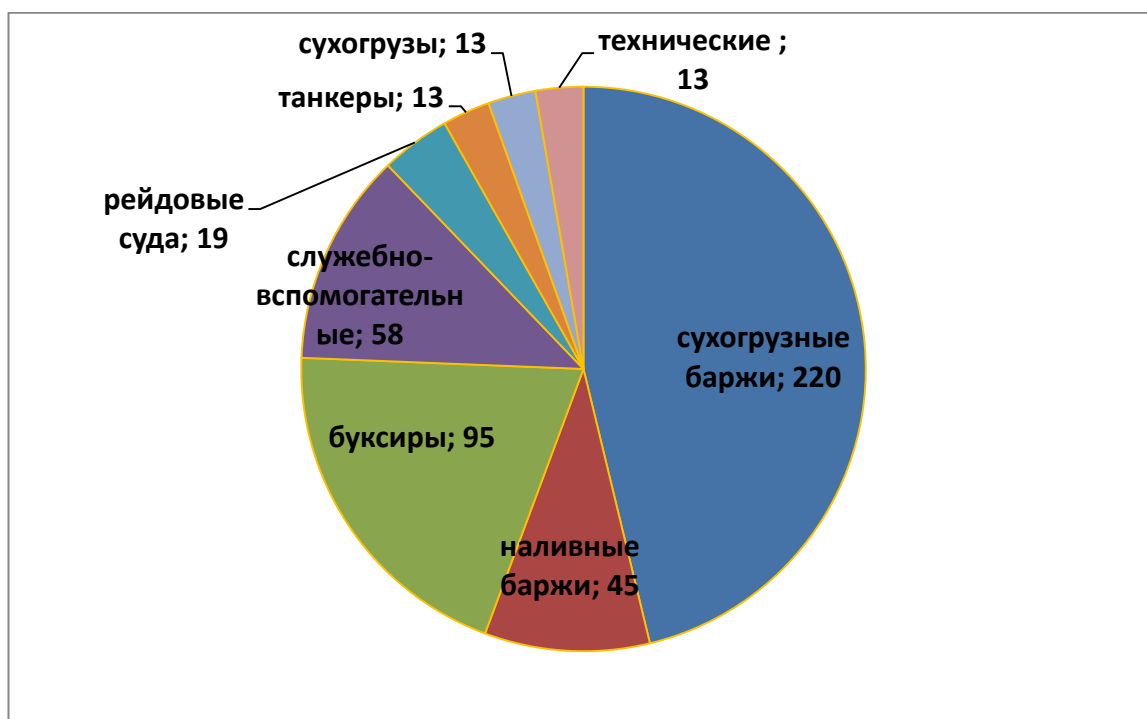


Рис. 7. Состав флота Енисейского речного пароходства [35].

В собственности компании есть земснаряды, плавучие краны, уникальные голландский скалодробильный снаряд и судоподъемник – единственное на реках России судопропускное гидротехническое сооружение такого типа. На основной магистрали сейчас используются светосигнальные навигационные приборы с полупроводниковыми излучателями. Значительно повысить безопасность плавания позволила спутниковая система координации навигационного ограждения судовых ходов, обеспечивающая судоходство с помощью электронных карт.

В XXI веке ЕРП построило 20 барж-площадок грузоподъемностью 2100/1873 тонн и 9 барж-площадок грузоподъемностью 2905 тонн. Темпы пополнения флота новыми судами недостаточно высоки, поэтому

единственный путь поддержания удовлетворительного технического состояния судов-модернизация, которая осуществляется силами Красноярского судоремонтного центра.

Для порта Дудинка судостроительный завод "Нижегородский Теплоход" построил два ледокольных буксира мощностью 442 кВт проекта Морского Инженерного Бюро TG04 и TG04М типа "Портовый".

Основным потребителем услуг ЕРП является «Норильский Никель» – около 51 % общего грузопотока и 25% грузооборота приходится на лесной комплекс.

Партнерство с государством.

Енисейское речное пароходство сотрудничает с государственными организациями и администрацией Красноярского края. В первую очередь это относится к северному завозу. Государство является при этом заказчиком услуг для ЕРП, определяет объёмы работы в этом направлении. От успешной организации северного завоза зависит жизнеобеспечение шести крупных северных территорий края – Таймырского муниципального района, Эвенкии, Мотыгинского, Туруханского, Енисейского и Северо-Енисейского районов. Для организации всего комплекса транспортировки груза в сжатые сроки навигации необходимо достаточно слаженное взаимодействие органов власти, уполномоченных служб и речников.

Основные виды грузов, которые край ежегодно завозит для северян – это тысячи тонн угля и горюче-смазочных материалов. Их невозможно доставить никакими другими видами транспорта. А от наличия топлива напрямую зависит бесперебойная работа объектов энергетики во время долгой зимы. Так что и уголь, и нефтепродукты для этих территорий – вопрос жизненной необходимости.

Кроме того, по рекам в ходе северного завоза доставляются грузы самой широкой номенклатуры: продовольствие, предметы первой необходимости, включая лекарства, изделия производственно-технического назначения, стройматериалы и так далее. Енисейское речное пароходство

берет на себя основной объем северного завоза, поставляя ежегодно около 90 процентов всех грузов. В навигации 2020 года ЕРП задействовало более 400 единиц речного флота - сухогрузов, нефтеналивных, технических и спасательных судов. У предприятия есть многолетний успешный опыт перевозок.

Федеральное бюджетное учреждение "Администрация "Енисейречтранс" тоже является партнером ЕРП. Основная функция этой организации - обеспечение безопасности судоходства в бассейне Енисея. Енисейречтранс поддерживает гарантированные габариты пути на реках Енисей, Ангара, Кас, Сым, Подкаменная и Нижняя Тунгуска, для чего постоянно ведёт расчистку русла Енисея и его притоков. Организация также ведёт оснащение рек навигационным оборудованием, поддерживает его в порядке. Составление карт по судоходству в Енисейском бассейне – тоже одна из функций организации.

Енисейское бассейновое водное управление (БВУ) Федерального агентства водных ресурсов является территориальным органом Федерального агентства водных ресурсов Российской Федерации. Одной из важнейших функций является эксплуатация водохранилищ и водохозяйственных систем комплексного назначения, защитных и других гидротехнических сооружений, находящихся в ведении Федерального агентства водных ресурсов. Енисейское БВУ определяет запас воды в водохранилищах Красноярского края, решает вопрос о попусках воды совместно с заинтересованными организациями – энергетиками, речниками, администрациями Хакасии и Красноярского края. От уровня воды в Енисее и его притоках зависит загрузка судов ЕРП, возможность выполнить требования заказчиков.

2.3. Взаимодействие Енисейского речного пароходства с другими отраслями хозяйства

ЕРП является основным транспортным партнером в крупнейших инвестиционных проектах Сибири: программе освоения Нижнего Приангарья, развития Ванкорского нефтегазового месторождения, освоения Юрубчено-Тахомского месторождения, строительство Богучанской ГЭС, развития Норильского промышленного района, строительство нефтепровода Куюмба-Тайшет и др.

Ванкорское месторождение

Запуск масштабного проекта по строительству Ванкорского месторождения (рис.) оказался возможным, во многом благодаря слаженной работе Енисейского пароходства, являющегося основным транспортным партнером.

Самым экономически выгодным способом доставки больших партий груза (общим объемом до 350 тыс. тонн) в район Ванкорской группы месторождений является экспедиционный завоз караваном судов по реке Большая Хета непосредственно до опорной базы промысла (430 км. От устья). Этот вариант предполагает минимальное количество промежуточных погрузо-разгрузочных операций и минимальные сроки доставки.

Более 1,5 млн тонн грузов завезло ЕРП за несколько лет, пользуясь короткими, чуть больше недели периодами «большой воды» на Большой Хете. Концентрация флота на притоке составляла порядка 200 единиц. Это уникальный завоз по объемам и организации всего транспортного процесса.

Сегодня флот ЕРП продолжает работу в данном направлении, доставляя грузы, предназначены для освоения месторождений, которое ведёт ООО «РН-Ванкор». По большой воде на Сузунское и Ванкорское месторождения речники завозят около 200 тысяч тонн грузов ежегодно.



Рис. 8. Ванкорское месторождение [36].

Юрубчено-Тахомское месторождение

Юрубчено-Тахомское месторождение (рис. 9) – крупное российское нефтегазоконденсатное месторождение, расположенное в Эвенкийском районе Красноярского края.

Маршрут доставки грузов проходил по реке Подкаменная Тунгуска - сложнейшей по судоходным условиям реке в России, навигация на которой возможна только в период весеннего паводка: конец мая - начало июня. Всего пару недель в реке держится уровень воды, приемлемый для судоходства.



Рис. 9. Юрубчено-Тахомское месторождение [36].

Куюмба-Тайшет.

Куюмба-Тайшет–магистральный нефтепровод, проходящий по территории Эвенкийского, Богучанского и Нижнеингашского районов Красноярского края, Тайшетского района Иркутской области.

Енисейское речное пароходство–один из основных партнеров по завозу грузов для строительства нефтепровода. Завоз проходил по реке Подкаменная Тунгуска (рис. 10)–река со сложными условиями судоходства. Навигация и доставка грузов по Подкаменной Тунгуске возможна только в период весеннего паводка всего пару недель. За это время нужно успеть пройти 673 км от устья до поселка Куюмба, преодолевая сильнейшее течение и опасные пороги, разгрузиться и вернуться в Енисей.

Грузопоток для самого материалоемкого этапа строительства трубопровода в 2014 году обеспечивали более 100 единиц флота, объем перевозок составил 70 тыс. тонн.



Рис. 10. Река Подкаменная Тунгуска [36].

Николаевский мост.

На строительной площадке объекта (рис. 11) судовые работы обеспечивал флот Енисейского пароходства. Буксиры-толкачи доставляли стройматериалы, а задачей несамоходного флота являлось накопление и хранение грузов.

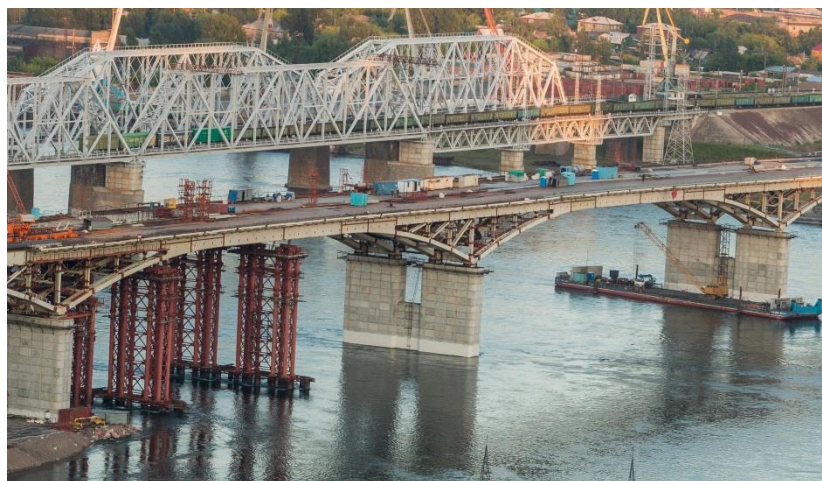


Рис. 11. Строительство Николаевского моста [36].

Строительство Богучанской ГЭС.

Схемы погрузки крупногабаритного оборудования (рис.12) были специально разработаны Енисейским пароходством: проведена реконструкция стационарного крана на причале Песчанка в Красноярском речном порту. За девять месяцев кран был переоборудован и получил разрешение на погрузку сверхтяжелых грузов—до 200 т. Также были проведены работы по усилению корпусов судов, которые использовались для перевозки трансформаторов и турбин. Сегодня в Енисейском бассейне пароходство единственное предприятие, которое способно осуществить подобную операцию.



Рис. 12. Погрузка крупногабаритного оборудования [36].

Восстановление Саяно-Шушенской ГЭС.

С первых дней аварии Енисейское пароходство принимало активное участие в ликвидации ее последствий—занималось сбором мазута, вылив-

шегося из поврежденных трансформаторов в Енисей. Для таких операций ЕРП имеет специализированный флот суда-сборщики.

Позже флот ЕРП осуществлял транспортировку гидроагрегатов (рис.13)—четыре рабочих колеса гидротурбин (вес каждого – 145 тонн, диаметр – 6,84 метра) для восстановления Саяно-Шушенской ГЭС.



Рис. 13. Транспортировка гидроагрегатов [36].

Флот парходства с тяжеловесами преодолел плотину Красноярской ГЭС на судоподъёмнике, доставив груз до перегрузочного узла в нижнем бьефе Майнской ГЭС.

Глава 3. Методическая разработка по теме выпускной квалификационной работы

3.1. Особенности организации и проведения экскурсии в музей

Классификация экскурсий базируется на характеристике различных существенных признаков, которые определяют задачи и содержание экскурсии, формы проведения, её продолжительность, способ передвижения, место проведения, состав участников (табл. 3).

Таблица 3

Классификация экскурсий

Характерный признак экскурсии	Содержание признака
Цели и задачи	Образовательные, воспитательные, учебные
Содержание	Обзорные – широкий охват Тематические – узкие, специализированные
Форма проведения	Традиционная, в форме лекции; Современная: интерактивная, театрализованная, игровая
Способ передвижения	Пешеходная, транспортная
Состав экскурсантов	Возраст, образование, профессия и др.
Место проведения	Городская, загородная, производственная, музейная

По месту проведения обычно выделяют экскурсии городские и загородные, производственные, экскурсии в культовые сооружения и музейные.

Экскурсии в музей занимают особое место среди других видов экскурсий, так как музей – хранилище огромного количества артефактов, экспонатов; экскурсоводу можно не беспокоиться о «портфеле экскурсовода»: все экспонаты под рукой, доступны для показа. Зато важно

совершить тщательный отбор объектов показа, не обременяя внимание экскурсантов и не затягивая экскурсию (рис. 14).



Рис. 14. Музейные экскурсии

Обладая определенной спецификой, музейные экскурсии вместе с тем имеют схожие с другими видами экскурсий признаки и свойства. К ним относятся цель и задачи экскурсии, тема, содержание и структура содержания, объекты показа, маршрут, методические приемы (экскурсоведческий метод).

Музейные экскурсии являются самыми популярными и массовыми по сравнению с другими видами экскурсий, хотя спрос на них снизился по сравнению с 1980ми годами в десять-пятнадцать раз [19].

Основные особенности музейных экскурсий определяются наличием стационарных экспозиций, состоящих из объектов разного характера – текстов, фотоматериалов, карт и чертежей, артефактов, моделей предметов, самих предметов.

Выставочные экспозиции музеев являются искусственно созданной средой, тщательно продуманной системой подачи материалов и фактов. Это очень отличает музеи от загородных экскурсий, объекты которых созданы природой, а не человеком.

Музейная экспозиция определяет содержание экскурсии, её тему, порядок показа объектов, методические приемы проведения, которые будут наиболее целесообразными для экскурсии. При больших по числу экспонатов экспозициях экскурсовод сталкивается с проблемой выбора объектов показа, так как в любой экспозиции объектов больше, чем может уместиться в показ одного посещения.

Несмотря на все многообразие экскурсий по содержанию, цели разных экскурсий примерно одинаковы: всестороннее развитие личности экскурсантов, особенно если это учащиеся, т. е. это могут быть образовательная, воспитательная, познавательная (информативная), развлекательная цель. Одна экскурсия вполне может иметь несколько целей сразу.

Формулирование темы экскурсии тоже довольно важный и ответственный этап разработки экскурсии. Желательно, чтобы название экскурсии было как можно более точным и близким к содержанию, образным и поэтому запоминающимся, не содержало в себе каких-то отрицаний и негативного смысла. Стремление к образности и точности подразумевает отсутствие штампов при выборе темы, различных непонятных сокращений, иностранных слов.

По способу передвижения музейные экскурсии всегда являются пешеходными. Пешеходный способ передвижения имеет свои преимущества и недостатки по сравнению с другими способами передвижения. Главные достоинства: наиболее выгодные и продуманные условия демонстрации экспонатов; менее напряжённый и более приемлемый для экскурсантов ритм экскурсии, скорость передвижения по залам; отсутствие затрудняющих восприятие условий – уличного шума, неблагоприятных погодных условий, отвлечения внимания на прохожих и др.

Но следует отметить и некоторые недостатки пешеходных музейных экскурсий. Например, в автобусных экскурсиях внимание экскурсантов чаще переключается на разные объекты и виды деятельности, они более динамичные, музейные – более однообразные, монотонные.

Ещё один недостаток музейной экскурсии вытекает из её достоинств. Отсутствие внешних помех ведёт к отсутствию пауз на маршруте, возрастанию интенсивности подачи материала, что вызывает рост утомляемости экскурсантов.

Музейные экскурсии по своему содержанию делятся на обзорные и тематические. Обзорная экскурсия обычно охватывает все объекты экспозиции. При этом широта охвата обычно сопровождается уменьшением глубины анализа и изложения материала. Тематическая экскурсия охватывает только отдельные, но достаточно крупные разделы экспозиции. На основе объектов одной экспозиции можно разработать несколько экскурсий разного содержания, акцентируя внимание посетителей на разные предметы одной коллекции. Например, Красноярский краевой краеведческий музей в одном и том же зале проводит несколько экскурсий - «Народы Приенисейского края в XVII – XX в. Материальная и духовная культура», «Енисейская губерния в XIX – нач. XX вв.», «Ремесла и промыслы Енисейской губернии».

Если выставочные фонды музея богатые и характеризуются многообразием экспонатов, которые невозможно показать за одну экскурсию, будь она обзорная или тематическая, то целесообразно разработать цикл лекций, музейные образовательные программы для постоянных посетителей. Такая абонементная форма работы с посетителями будет способствовать более глубокому изучению материалов музея и привлекать заинтересованных энтузиастов. Красноярский краеведческий музей предлагает несколько циклов экскурсий по своим залам (например, по истории Великой Отечественной войны).

Для музейной экскурсии, как всякой другой, необходим свой маршрут. Разработка маршрута может основываться на одном из трёх принципов: тематический, хронологический, комбинированный тематико-хронологический [18].

Хронологически выстроенные маршруты используются в биографических экскурсиях, посвященных известным людям, а также в экскурсиях по истории развития каких-то процессов, движений, явлений. Например, содержание экскурсии «Четыре столетия енисейского казачества» соответствует историческим эпохам развития России и Енисейской губернии. Тематический принцип изложения материала используется, когда необходимо раскрыть определённую тему. Например, в экскурсии «Красноярское купечество в середине XIX- нач. XX вв.» временные рамки заданы довольно жестко и в ограниченном отрезке времени, больше внимания уделяется характерным чертам быта и работы купцов и их семей. Хотя такое деление экскурсий следует признать условным, так как любая тематическая экскурсия характеризует свой предмет изучения в определённые временные отрезки, и, наоборот, экскурсии хронологические не бывают беспредметными, безтемными. Основываясь на этих заключениях, можно сказать, что почти все экскурсии, особенно обзорные, построены по тематико-хронологическому принципу. Раскрывая ту или иную подтему, ведущий придерживается определённой хронологии.

Рекомендуется начинать маршрут с показа таких объектов, которые сразу бы погружали посетителей в тему и содержание предстоящего проекта, а окончание экскурсии рекомендуется приурочить к такому экспонату, который позволил бы подвести итоги посещения музея наиболее логично и обоснованно. Например, экскурсию о енисейском казачестве можно начать с показа соболиной шкурки, т. к. именно «мягкая рухлядь» была первоначальной целью освоения Сибири русскими, а закончить экскурсию можно у стенда с указом Советской власти 1920 г. о роспуске и ликвидации казачества.

Содержание музейной экскурсии, как и всех других, делится на три части: введение, содержательный раздел, заключение. Во введении указывается тема экскурсии, её цель, план и продолжительность, правила проведения экскурсии, правила общения с экскурсоводом. Заключение

подытоживает увиденное и услышанное экскурсантами, в нём делаются обобщающие выводы.

Рассказ экскурсовода должен быть не только информативен, но и правильно организован и структурирован, чтобы все части экскурсии составляли единое целое. Для этого применяются логические переходы, которые помогают определять очередность показа музейных экспонатов. недостаточно сказать слушателям : «А сейчас пройдем в другой зал» или что-то вроде этого. Следует объяснить, с какой целью это делается – либо посмотреть ещё больше экспонатов, подобные которым экскурсанты уже видели, или необходимо перейти к новой подтеме и соответствующим ей объектам. Логические переходы занимают по времени 1-2 минуты. Конечно, они не являются самой важной частью экскурсии, но их необходимо продумать заранее.

Методика проведения музейных экскурсий, как и всех других, основывается на синтезе показа и рассказа, этих двух основных приемах работы экскурсовода. Показ и рассказ в экскурсии неразрывно связаны: наличие музейных экспонатов определяет содержание экскурсии, которое передаётся через рассказ.

Несмотря на всю важность коммуникаций, речевого общения, главным в экскурсии является показ, так как основой экскурсии считается зрительное восприятие. Конечно, осмотр сопровождается рассказом, состоящим из анализа объектов, пояснений и выводов. Но экскурсант даже при отсутствии экскурсовода может самостоятельно осмотреть экспонаты и составить общее представление о музее и интересующих его объектах. Но если бы этих объектов не было, не было бы ни музеев, ни их посетителей.

Несмотря на всю важность показа, в экскурсии рассказ неотделим от показа. В связке «показ-рассказ» первичен показ, рассказ вторичен и без показа не имеет никакого смысла. Структурированная информация без показа – это просто лекция, с нею можно познакомиться в печатном виде, аудиоформате, но зрительных образов уже не будет. И только если объекты

показа плохо сохранились или совсем отсутствуют, тогда роль рассказа резко возрастает.

С целью усиления впечатления от экскурсии и лучшего усвоения материала применяются приёмы по усилению эмоционального воздействия экскурсии. Одним из важнейших средств достижения данной цели являются технические средства – аудиозаписи музыкальных и литературных произведений, речи участников определённых событий, звуки боя или промышленной стройки и т. д.

Для оживления экскурсии экскурсовод может обращаться к слушателям с вопросами по теме, давать им небольшие задания, проверяя, как они запомнили предыдущий материал или уровень их знаний по теме, данный приём активизирует поведение и мышление слушателей экскурсии.

Некоторую роль в деле привлечения внимания слушателей, привлечения внимания к конкретным объектам играют жесты и жестикуляция со стороны экскурсовода. Четкие и выразительные жесты иногда так же необходимы, как точные и ясные слова.

Музейная экскурсия, являясь внеурочной формой работы с учащимися, так же как и урочные формы обучения, способствует установлению таких результатов обучения, как личностные. На одном материале экскурсия может способствовать воспитанию гражданскому, патриотическому, нравственному, трудовому. Для экскурсовода цель экскурсии в значительной мере определяет её содержание, расстановку смысловых акцентов в тексте, отбор объектов показа.

Несмотря на все многообразие экскурсий по содержанию, цели разных экскурсий примерно одинаковы: всестороннее развитие личности экскурсантов, особенно если это учащиеся, т. е. это могут быть образовательная, воспитательная, познавательная (информативная), развлекательная цель. Одна экскурсия вполне может иметь несколько целей сразу.

3.2. Методические рекомендации по организации экскурсии в музей Енисейского речного пароходства для обучающихся 9 класса

Экскурсия является одной из форм внеучебной работы, поэтому может быть организована в свободный от учебы день, т. е в субботу или воскресенье. Несмотря на то, что она относится к внеурочным занятиям, для неё составляются методические рекомендации и разработки, как и для обычного урока.

Цель экскурсии:

сформировать представление о речном транспорте как особой отрасли экономики страны на примере Енисейского речного пароходства.

Задачи экскурсии:

- Познакомить учащихся с историей компании «Енисейское речное пароходство», с производственным процессом на речном транспорте, с современными проблемами и перспективами развития компании;
- Изучить этапы истории пароходства;
- Оценить информацию по профессиям, востребованным в пароходстве, организовать работу по профориентации обучающихся.

Подготовка к экскурсии (предварительный этап)

За одну-две недели до экскурсии целесообразно дать школьникам материал по теме литературного и картографического характера, фотографии. В результате такой работы ученики познакомятся с историей Енисейского пароходства, установят его отраслевую принадлежность. Учитель заранее раздает обучающимся «План экономико-географической характеристики предприятия (организации)» (с. 14) и сообщает, что отчет об экскурсии класс будет составлять именно по этому плану. Отчёт будет составлен в виде альбома, а его прослушивание может быть организовано во время классного часа профориентационной тематики.

Поскольку экскурсия внеучебная, то её посещение и выполнение заданий к ней будет считаться дополнительным преимуществом при

подведении итогов за четверть и выведении оценки, о чем учитель предупреждает обучающихся перед началом её организации.

Предварительные задания.

Задание 1

Учитель разбивает класс на четыре группы, даёт каждой группе задание собирать материал по определенной характеристике пароходства как до экскурсии, так и во время неё (табл.4).

таблица 4

Распределение заданий по группам для составления экономико-географической характеристики Енисейского речного пароходства

Группа	Задание
1	оценка физико- и экономико-географического положения организации;
2	история судоходства по Енисею, история развития компании;
3	состав компании, основные виды работ, связи с поставщиками и потребителями;
4	рабочая сила предприятия, проблемы и перспективы развития.

Задания 2 и 3 выполняются каждым обучающимся.

Задание 2

На контурной карте Красноярского края (прил. 2) указать речные транспортные пути Енисейского пароходства - реку Енисей и его крупные притоки: Ангара, Нижняя Тунгуска, Подкаменная Тунгуска, Дудинка, Кан, Кас, Курейка, Сисим, Туба, Хантайка.

Задание 3

На той же контурной карте отметить наиболее крупные порты и населенные пункты, куда в навигацию заходят суда пароходства (табл. 2

«Расстояние от Красноярска по Енисею вниз по течению до населенных пунктов в зоне судоходства Енисейского речного пароходства»).

Выполнение заданий 2 и 3 необходимо проконтролировать, как обычные учебные задания.

Материал, собранный учащимися во время предварительной теоретической подготовки и в ходе самой экскурсии, можно оформить в виде альбома, журнала, схемы, картосхемы, вставив туда лучше всего выполненные задания 2 и 3.

После учебной экскурсии обучающиеся представляют индивидуально-групповой отчет, в котором раскрывается содержание выполняемых заданий (исследований) каждым учащимся или группой в целом.

Ход экскурсии

Особенностью данного занятия является то, что с помощью экскурсии в музей необходимо познакомить обучающихся с работой Енисейского речного пароходства по плану экономико-географической характеристики предприятия. Особенностью экскурсий, проводимых самими работниками музея, является их уклон в историю развития судоходства, в рассказ об отдельных героических исследователях рек бассейна Енисея, прославленных капитанах и моряках. Недостающий материал предоставляется учителем в конце второго, основного этапа экскурсии, чтобы у обучающихся было полное представление о работе ЕРП (текст прил. 1). Изложение материала сопровождается показом фото-видеоматериалов, иллюстраций, схем.

Обучающиеся во время экскурсии ведут краткие записи. Последовательность, в которой экскурсанты знакомятся с предприятием, определяется планом проведения экскурсии. Закljučают экскурсию итоговая беседа, в которой подчёркивается значение предприятия для страны и Красноярского края, особенности производства, его влияние на окружающую среду. По завершению экскурсии обучающиеся составляют отчет по плану, изученному на этапе подготовки.

Для контроля усвоенных знаний учитель сообщает обучающимся, что по теме «Водный транспорт России» обучающиеся либо делают отчет по экскурсии в музей, либо пишут контрольную по данной теме (то есть кто идет - пишет и представляет потом отчет, кто не идет - пишет контрольную по теме).

Основные организационные этапы экскурсии изложены в технологической карте экскурсии (табл.5).

Таблица 5

Технологическая карта экскурсии в Красноярский музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне

Тема	Красноярский музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне
Продолжительность	1-1,5 часа
Автор	Искандарова Ю.В.
Место экскурсии в образовательном процессе	Тема «Водный транспорт России»
Тип	Учебная
Межпредметные связи	История, экономика
Цели	
Образовательные	Обеспечить повторение и закрепление полученных знаний, полученных при изучении темы «Водный транспорт России», расширить кругозор обучающихся.
	Знакомство с работой крупной компании, достижениями компании в обеспечении бесперебойной работы производственных предприятий Красноярского края.
	Обеспечение практической, профориентационной направленности учебного процесса.
Развивающие	Способствовать расширению кругозора обучающихся.
	Совершенствовать формирование умения объяснять явления, применять знания в новой ситуации
Воспитательные	Способствовать формированию чувства уважения к родине, к её людям, занятым

	нелёгким трудом
Универсальные учебные действия	
Познавательные	Установление причинно-следственных связей между объектами и явлениями Сравнение объектов, выявление черт сходства и различий, т.е. умение анализировать
Коммуникативные	Уместное использование коммуникативных, в т.ч. речевых средств, построение монологов и диалогов. Приобретение навыков организации и осуществления сотрудничества с учителем и одноклассниками.
Регулятивные	Контроль и оценка своих действий. Анализ и самоанализ своих результатов и достижений одноклассников, выявление ошибок и корректировка своих действий.
Личностные	Формирование моральных норм, своей внутренней позиции Оценка своих поступков с точки зрения моральных норм Умение замечать расхождение или совпадение своих поступков со своими заявленными позициями, взглядами, мнениями

Этапы экскурсии

Места остановок	Объект показа	Указания по организации
Этап 1. Вводная часть		
Площадь перед зданием музея по адресу Красноярск, ул. Богграда, 15	Подробный инструктаж по правилам поведения в музее. Фотоматериалы, карта города.	Рассказ, фронтальная беседа. Учитель рассказывает о правилах поведения во время экскурсии. Обучающиеся на карте города находят место, где расположен музей, дают оценку его положения. Напоминает о заданиях и отчете, который

		нужно сделать после посещения музея.
Этап 2. Основная (экскурсионная) часть		
<p>Помещение музея, его экспонаты</p>	<p>Прослушивание гимна Енисейского речного пароходства (автор музыки С. Жевлаченко, красноярский композитор, автор слов Н. Скобло, ветеран Енисейского речного пароходства)</p> <p>Витрина по истории развития Енисейского пароходства с 19 века и до наших дней с фотографиями, текстовыми материалами в виде вырезок из периодической печати. Видеоматериалы.</p>	<p>С классом работает экскурсовод от музея. Следует рассказ, показ, осмотр, фронтальная беседа и фиксирование информации. Учитель следит за дисциплиной, сопровождает обучающихся. Выстраивает обучающихся полукругом вокруг экскурсовода музея.</p> <p>Экскурсовод сообщает основные исторические факты об этапах развития судоходства по Енисею, о времени образования пароходства, отвечает на вопросы. Ученики включаются в содержание экскурсии. Внимательно слушают, записывают необходимые данные, задают вопросы, возникшие по ходу экскурсии.</p> <p>После окончания музейной экскурсии, в последнем зале, учитель отвечает на дополнительные вопросы каждой группы, ответственной за определенный раздел отчета. Это такие</p>

		<p>вопросы, ответы на которые обучающиеся не получили в ходе экскурсии.</p> <p>Учитель пользуется своими материалами (прил. 1).</p>
Этап 3. Заключительный		
<p>Помещение при входе в музей</p>	<p>Буклеты о Енисейском речном пароходстве, Красноярском институте водного транспорта (бывшее Красноярское речное училище)</p>	<p>Фронтальная беседа, обсуждение.</p> <p>Подведение итогов – беседа по материалу экскурсии.</p> <p>Учитель даёт обучающимся небольшой тест (прил. 2) для проверки уровня знаний обучающихся по теме.</p> <p>Учитель благодарит обучающихся за внимание, напоминает о необходимости подготовки отчета.</p> <p>Обучающиеся делятся впечатлениями, уточняют вопросы по теме экскурсии</p>

Заключение

Экскурсии относятся в школе к одной из форм внеурочного обучения. Являясь важным подспорьем в образовательном процессе, они стали одной из важных форм организации обучения по географии. На уроках по физической географии экскурсии организовываются в природу, при изучении социально-экономической географии - на предприятия производственной сферы, учреждения непроизводственной сферы.

Важнейшей особенностью экскурсии является её практическая направленность, так как обучающиеся лично и непосредственно сами воспринимают объекты показа, погружаются в такую среду, которой нет в стенах школы. Благодаря экскурсиям можно осуществлять краеведческий, экономический и экологический принципы обучения географии, формировать у обучающихся познавательные, коммуникативные и регулятивные учебные действия.

Музейные экскурсии являются одним из распространённых видов экскурсий для школьников. Они имеют схожие с другими видами экскурсий признаки и свойства: определенные цели и задачи, тему, содержание и структуру содержания, объекты показа, маршрут, методические приемы (экскурсоведческий метод). Основная особенность музейных экскурсий определяется наличием стационарных экспозиций, состоящих из объектов разного характера – текстов, фотоматериалов, карт и чертежей, артефактов, моделей предметов, самих предметов.

Музей Енисейского речного пароходства выбран как объект посещения неслучайно. Енисей в Красноярском крае имеет огромное значение как крупная транспортная артерия, соединяющая северные, центральные и южные районы Красноярского края в единое целое. Енисейское пароходство – одна из крупнейших компаний среди речных пароходств России. Знакомство с работой такой компании не только обогащает обучающихся

знанием новых фактов, но и знакомит их с новыми профессиями, востребованными в речном флоте, а также формирует чувство гордости за людей, работающих в ЕРП и патриотизм.

Экскурсия, проводимая музейными работниками, имеет исторический уклон, а обучающимся необходим дополнительный материал для составления экономико-географической характеристики (ЭГХ) компании Енисейское речное пароходство. Для восполнения недостающего материала был разработан текст экскурсии, соответствующей плану ЭГХ компании (прил. 1). В технологической карте экскурсии были прописаны действия учителя и обучающихся на разных её этапах. Для проверки остаточных знаний обучающихся был разработан тест (прил. 2), который обучающиеся заполняют в бумажном виде в последнем зале музея на заключительном этапе экскурсии.

Результатом проведенного занятия является отчет об экскурсии в форме экономико-географической характеристики пароходства, выполненный коллективными усилиями всех обучающихся, получивших предварительные индивидуальные и групповые задания.

Внеурочная экскурсия по изучению Енисейского речного пароходства способствует формированию у обучающихся всех видов универсальных учебных действий, но особенно коммуникативных и регулятивных, так как групповая работа в музее и работа всего класса над составлением отчета требует совместных усилий и вырабатывает у обучающихся опыт социального взаимодействия.

Список использованных источников

1. Федеральный государственный стандарт третьего поколения. Утвержден приказом Министерства просвещения РФ от 31 мая 2021 г. № 287
2. Федеральная рабочая программа основного общего образования география (для 5–9 классов образовательных организаций) . – Москва: Институт стратегии развития образования РАО, 2022.
3. Барина И.И. Внеурочная работа по географии. – М.: Просвещение, 1988.-152 с.
4. Беловолова Е. А. К вопросу об усилении практической направленности школьной географии: Методика и опыт // География в школе. – 2006. - № 5. - С.39-46.
5. Бороздинов Н.М. Географические кружки в школе. – М.: Просвещение, 1970.- 142 с.
6. Буряк В. К. Самостоятельная работа учащихся: Книга для учителя. -М.: Просвещение,1984. - 64 с.
7. Главные дороги Сибири: Енисей - люди и грузы. Доклад проф. Егорова Г. <https://portnews.ru/comments/2982/>
8. Гненной О. "Енисейречтранс": "Потребность во флоте в регионе есть" https://www.korabel.ru/news/comments/eniseyrechtrans_potrebnost_vo_flote_v_re_gione_est.html
9. Гревс И. М. К теории и практике «экскурсий», как орудия научного изучения истории в университетах.- СПб., 1910.
10. Грузовые перевозки и доставка грузов по Енисею и притокам <https://www.e-river.ru/freight>
11. Даринский А.Б. Методика преподавания географии – М.: Просвещение, 1975.
12. Дмитрук Н.Г., Низовцев В.А., Васильев С.В. Методика обучения географии.- М.: Академия, 2012.
13. Душина И.В., Таможняя Е.А. Пятунин В.Б. - Методика и технология обучения географии в школе. – М.: Астрель, 2002.

14. Душина И.В., Таможняя Е.А., Пятунин В.Б., Шилина И.Б., Бахчиева О.А. Практикум по методике обучения географии. — М.: Экзамен, 2008.
15. Егоров Г. Главные дороги Сибири: Енисей - люди и грузы
<https://portnews.ru/comments/2982/>
16. Енисей. Судоходство и грузоперевозки на линии Красноярск — Лесосибирск — Дудинка — Диксон <https://www.e-river.ru/map/yenisei>
17. Енисейское речное пароходство завершило навигацию на Ангаре
https://www.korabel.ru/news/comments/eniseyskoe_rechnoe_parohodstvo_zavershilo_navigaciyu_na_angare.html
18. Емельянов Б.В. Экскурсоведение. - М: Советский спорт, 2007.
19. Кедрова И. В. Специфика методики экскурсионной работы и ее совершенствование// Сетевой журнал «Научный результат». Серия «Технологии бизнеса и сервиса». – Т.2, №2, 2016.
20. Красноярский краевой статистический ежегодник 2021. Красноярск: Красстат, 2022.
21. Красноярский край в цифрах в 2021 году. - Красноярск: Красстат, 2022.
<https://24.rosstat.gov.ru/folder/30015>
22. Мамонов А. В. История экскурсионного дела // География в школе. – 1999. - № 2. – С.41-44.
23. Методика обучения географии в общеобразовательных учреждениях. / Под ред. И.В. Душиной. — М.: Дрофа, 2007. — 510 с.
24. Официальный сайт города Норильска <https://www.norilsk-city.ru/about/1242/index.shtml>
25. Практикум по методике обучения географии / Сухоруков В.Д., Финаров Д.П. и др.- М.: Издательский центр "Академия", 2010.- 144 с.
26. Поздняк С. Н. Методика обучения географии: Методика и опыт // География в школе. – 2006. - № 5. – С.35-38.
27. Практикум по методике преподавания географии./ Под ред. Е.А. Таможней.- М.: Издательство "Экзамен", 2008.

28. Прокопьев, И. И. Педагогика. Избранные лекции: учебное пособие. – В 3 ч. – Ч.3. – Дидактика / И. И. Прокопьев. – Гродно: ГрГУ, 2000.
29. Педагогика/ под ред. В.А. Слостенина. – М.: Академия, 2002.
30. Слостенин В.А., Исаев И.Ф., Е. Н. Шиянов Н.Е. Педагогика. - М.: Академия, 2002.
31. Старова О.В. Состояние и перспективы развития внутреннего водного транспорта Красноярского края. //Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. 2013 г., №2, с. 145-149.
32. Сушкова О.Ю. Методика преподавания географии. - Воронеж, Воронежский государственный университет, 2009.
33. Финаров Д.П. Методика обучения географии в школе. — М.: АСТ: Астрель, Хранитель, 2007. — 382 с.
34. Филиалы и предприятия холдинга АО «ЕРП» <https://www.e-river.ru/holding>
35. Флот АО «Енисейское речное пароходство» <https://www.e-river.ru/about/fleet>
36. Фотогалерея ЕРП <https://www.e-river.ru/press-centre/gallery/filials>
37. Школьные экскурсии, их значение и организация : сб. ст. под ред. Б.Е. Райкова – С.Петербург, 1910. <https://elibrigo.ru/handle/123456789/229614>
38. Чернихова Е.Я. Учебные экскурсии по географии. – М.: Просвещение, 1980.- 112 с.
39. Чередов И.М. Формы учебной работы с средней школе. – М.: Просвещение, 1988.
40. Энциклопедия Красноярского края <http://my.krskstate.ru/docs/relief/reka-podkamennaya-tunguska/>

Приложения

Приложение 1

Контрольно-сопроводительный текст к экскурсии в Красноярский музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне

Вступительная часть

Здравствуйтесь, ребята! Я приглашаю вас сегодня посетить Красноярский музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне.

Сегодня вы познакомитесь с историей судоходства по реке Енисей, с профессиями, востребованными сегодня в этой сфере, сформируете целостное представление о роли трудовой деятельности в жизни человека и общества, и, возможно, определитесь с выбором будущей профессии.

Вам понадобится: ручка, карандаш, блокнот, так же во время экскурсии вы можете использовать фотоаппарат или камеру мобильного телефона. Ваши задачи включиться в деятельность по освоению содержания экскурсии: внимательно наблюдать, слушать, делать зарисовки, фотографировать, записывать необходимые данные, активно задавать вопросы.

Основная часть

Прежде, чем мы начнем экскурсию по нашему музею, несколько слов о самом музее. Он называется «Красноярский музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне» и находится в здании компании «Енисейское речное пароходство», открыт с 1992 года. Музей отражает исторический ход развития Красноярского края через историю пароходства, потому что Енисей сыграл большую, если не решающую роль в развитии Енисейской Сибири. Несмотря на конкуренцию с другими современными видами транспорта, значение речного транспорта не уменьшается.

В музее десятки тысяч документов, фотографий, географических карт, тридцать моделей различных судов (рис. 15).





Рис. 15. Модели различных судов, ходивших по Енисею.

Музей сделан как огромный грузовой теплоход с капитанским мостиком, судовым оборудованием и настоящим штурвалом (рис.16). Экспонаты музея рассказывают жизни сибирских первопроходцев 17 в., о различных экспедициях 18-19 вв., исследовавших условия плавания в низовьях Енисея, у побережья Карского моря, возможности соединить низовья Оби и Енисея.







Рис. 16. Внутренний вид музея.

Есть у нас особый стенд о судоходстве по Енисею в XX-XXI вв. он весь наполнен материалами о ЕРП, т. к. именно эта организация была и остаётся главной в этом деле. Помимо ЕРП есть несколько других компаний, но ЕРП – самая крупная, осуществляет 75% грузоперевозок в бассейне Енисея,

поэтому давайте пройдем к экспонатам, которые связаны с той компанией, которая вас интересует.

28 апреля наша компания открыла девятую вторую навигацию по Енисею, а 10 мая первый караван судов отправился из Красноярска на Подкаменную Тунгуску.

Енисейское речное пароходство — одна из крупнейших судоходных компаний России, крупнейшая в Восточной Сибири. Перевозит грузы по Енисею и его притокам — рекам Абакан, Ангара, Большой Пит, Нижняя Тунгуска, Подкаменная Тунгуска и др. (рис. 17).

Рис. 17 Реки и порты Ангаро-Енисейского бассейна.

Главный клиент ЕРП — горно-металлургический комбинат «Норильский никель». На территории края за полярным кругом находится город Норильск, а медно-никелевый комбинат — его главное предприятие. В советское время многое необходимое для работы комбинат завозил по Северному морскому пути с помощью ледоколов. Сейчас услуги ледоколов стоят очень дорого, поэтому доставка грузов по Енисею стала практически единственной связью с большой землей.

Пароходство помогает компании «Норникель» не только в транспортировке производственных грузов, но и в реализации масштабных



инвестиционных проектов социальной направленности – экологическая «Серная программа» для снижения соединений серы в атмосферу, а также реновация жилого фонда, социальной и инженерной инфраструктуры Норильска. Ещё одной важной функцией ЕРП является жизнеобеспечение городов и поселков севера Красноярского края - Таймыра и Эвенкии в - рамках «северного завоза».

Помимо компании «Норникель», ЕРП обслуживает ещё несколько десятков компаний, сотрудничает с администрациями городов и поселков, но больше половины работы пароходства приходится на заполярного гиганта.

Если рассматривать грузопотоки с точки зрения отраслей, которые их создают, то это на 2/3 грузы металлургии, а ещё 25% грузов формирует лесная промышленность.

До 2006 г. компания «ЕРП» помимо грузов перевозила и пассажиров. В 2005 г. пароходство перевезло 141 тыс. человек, но ввиду убыточности пассажирских перевозок сосредоточилась на перевозке грузов, а все пассажирские суда передала новой компании «Енисейречтранс», которая сосредоточилась на пассажирских перевозках.

В 2022 г. пароходство перевезло только грузы в количестве 3,7 млн. т.

История судоходства по Енисею неразрывно связана с заселением и экономическим развитием территорий в бассейне Енисея. Первые русские землепроходцы освоили таёжные районы как источник ценной пушнины. Опорной базой такого промысла стал Енисейск. Когда значение пушного промысла снизилось, а численность населения возросла, экономический центр переместился в центральную часть Енисейской Сибири, где более благоприятный климат и можно выращивать хлеб, заниматься сельским хозяйством.

К середине 19 в. были открыты месторождения золота в северной части губернии, туда хлынул поток золотоискателей, а опорной базой для освоения севера стал Красноярск. Он снабжал золотоискателей продовольствием, инструментами для поиска и добычи драгоценного металла. Установились

прочные экономические связи между этими районами. Масштаб этих связей постоянно рос, что и стало условием для развития регулярного судоходства.

В 1861 г. возникла частная пароходная компания енисейских купцов Баландиных, Кытмановых, Калашниковых и Грязновых. Они построили первый пароход «Енисей», который в 1863г. сделал два рейса из Енисейска в Туруханск за рыбой и пушниной. В Красноярске свой первый пароход появился на двадцать лет позже, в 1882 г. В 1884 г. первый пароход преодолел Казачинские пороги, положив, тем самым, начало регулярной перевозке грузов и пассажиров от Енисейска до Минусинска.

Строительство Транссибирской магистрали в районе Красноярска подтолкнуло речное судоходство на Енисее, т. к. значительное количество грузов доставлялось Северным морским путём через низовья Енисея.

Российское государство в 1905 г. создало первое казённое пароходство, просуществовавшее до 1918 г., а первое акционерное пароходство было создано на деньги уже не енисейских, а красноярских купцов в 1907 г. «Акционерное общество пароходства по реке Енисею» стало настоящим монополистом по перевозке грузов по Енисею. К началу Первой мировой войны по Енисею ходило 60 пароходов.

После Октябрьской революции весь речной флот, пристани, судоремонтные предприятия в бассейне Енисея были национализированы. На их базе возникло Енисейское национальное пароходство, которому стали принадлежать 30 пароходов, 18 катеров, один земснаряд, 10 лихтеров, один несамоходный рефрижератор и 56 деревянных барж. После окончания гражданской войны работа флота возобновилась в нормальном режиме. Организацией работы речного транспорта занялось Енисейское районное управление водных путей, подчинявшееся Омску. Спустя некоторое время был образован Народный комиссариат водного транспорта (мы бы сейчас сказали – министерство водного транспорта), которому стало подчиняться и Енисейское пароходство. В то время общий объём перевозок по Енисею был 135 тыс. т., т. е. примерно в 25 раз меньше, чем сейчас.

Все 1920-е годы Енисейская Сибирь делилась своим хлебом с голодающими в Центральной России, который вывозился через Карское море, а уже в 1930е годы появились новые задачи: началось строительство Норильского комбината, морского порта Игарка, развивалось судоходство в верховьях Енисея от Минусинска до Кызыла. Для решения поставленных задач были нужны квалифицированные работники, и в 1930 г. начал работать Красноярский техникум водных путей сообщения.

В довоенное и послевоенное время география перевозок расширилась, суда совершали рейсы по Подкаменной Тунгуске, Ангаре, Елогую, Касу, Сыму, Большой Хете, Хантайке, Курейке.

Местные предприятия активно включились в строительство и ремонт судов. Ещё в 1909 г. в Красноярске возникли судоремонтные мастерские, переименованные после революции в судоремонтный завод (сечас Красноярский судоремонтный центр), в 1929 г. была заложена Красноярская судовой верфь, в 1949 г. был образован Красноярский судостроительный завод. Эти заводы специализируются на строительстве судов для рек. В 1970-е годы эти заводы массово строили основные такие типы судов, как баржи, толкачи, катера. Более мощные суда поступали с заводов Центральной России и из-за рубежа.

С 1958 г. на Енисее запускаются туристические рейсы, которые положили начало развитию массового водного туризма. На Енисее при участии речников было снято около десяти художественных фильмов. Среди них «Хозяин тайги», «На диком берегу», «Мой папа капитан», «Негасимое пламя», документальная повесть «Всеми своим час».

В 1960е годы речники активно участвовали в доставке грузов для строящейся Красноярской гидроэлектростанции.

Появился крупный речной порт в Лесосибирске, который в 1970-е годы стал формироваться как крупный лесопромышленный центр, а также новые причалы в Игарке, Песчанке, Ермолаево.

В начале 1990-х годов предприятие было акционировано и преобразовано в акционерное общество. Из-за экономического кризиса, охватившего всю страну, работала только третья часть судов, остальные сдавались в аренду для работы на Балтийском, Черном и Средиземном морях. Предприятию грозило банкротство, но предприятие выжило. Этому помогло оживление экономики в 2000е годы. Подъём экономики и развитие компаний, работающих на севере края, вызвали интерес к пароходству, конкуренцию между нефтяной компанией «Лукойл» и Норильским ГМК за обладание контрольным пакетом акций пароходства, последний стал главным акционером НРП.

Последние пятнадцать лет компания тесно работает с нефтяниками и газовиками. Завозит грузы на Ванкорское, Куюмбинское и другие нефтегазовые месторождения.

Совсем недавно Енисейское речное пароходство было объявлено победителем конкурса «Лидер отрасли» по итогам 2022 года в номинации «Судоходная компания, осуществляющая речные грузовые перевозки». Конкурс с 2013 года ежегодно проводит Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Енисейское речное пароходство решает много задач, поэтому в его составе много подразделений, каждое из которых выполняет те или иные цели (рис.18).

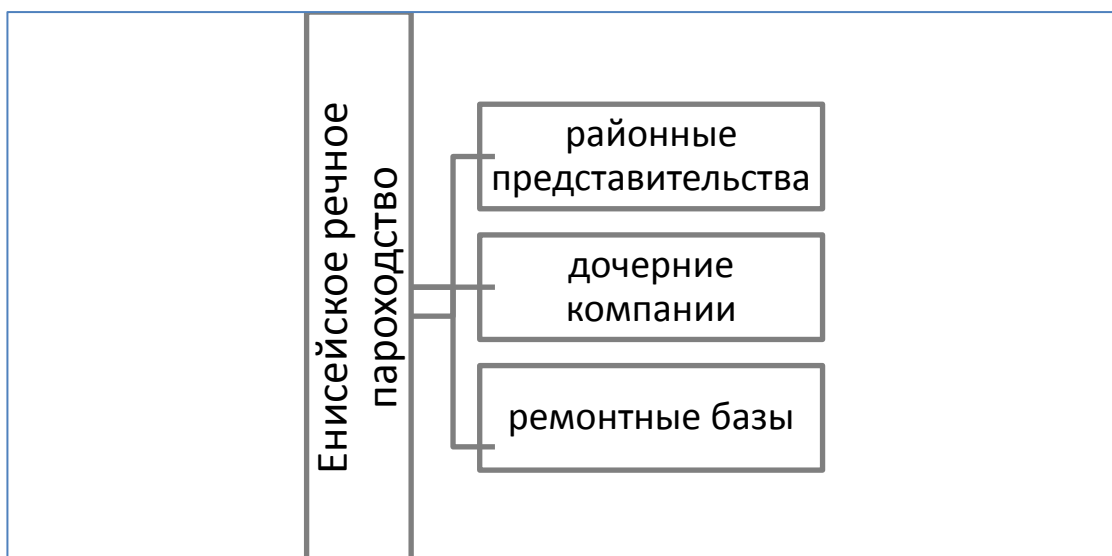


Рис. 18. Состав Енисейского речного пароходства.

В составе компании выделяют:

— районные управления и представительства в Стрелке (Лесосибирск), Игарке и Дудинке, которые представляют интересы компании в наиболее крупных транспортных узлах в среднем и нижнем течении Енисея,

— базы ремонта и отстоя флота в Красноярске, Ермолаево (35 км ниже Красноярска по Енисею), Павловщине (110 км ниже Красноярска по Енисею) и Подтесово (у Енисейска, 100 км ниже по течению от устья Ангары),

— дочерние компании, обеспечивающие организационную работу пароходства в портах и ремонтные работы судов пароходства. К ним относятся ОАО «Красноярский речной порт», «Лесосибирский порт», Красноярский судоремонтный завод, Красноярская судостроительная верфь.

Каждое подразделение ЕРП, выполняя свои функции, превращает компанию в единый хозяйственный комплекс, работающий наиболее эффективно. Например, благодаря работе Таймырского районного управления Енисейского пароходства (Дудинка) суда Енисейского пароходства быстро и качественно обслуживаются и в порту Дудинка, который не входит в состав компании (рис.19).



Рис.19. Порт Дудинка [36].

Благодаря работе представительства на Стрелке (Лесосибирск) пароходство обслуживает и координирует перевозки по Ангаре, оперативно собирает заявки с клиентов, согласует наиболее удобные для них графики маршрутов (рис.20).



Рис.20. Бассейн Ангары, обслуживаемый представительством ЕРП [36].

В состав флота Енисейского речного пароходства входят буксиры (рис.21), буксиры-толкачи и плотоводы, несамоходный флот различного типа (рис.22), сухогрузные речные суда (рис.23) и суда класса «река-море», нефтеналивной (рис.24) и бункеровочный флот, а также суда комплексного обслуживания флота (рис.25, 26).



Рис.21. Буксир[36].



Рис.22. Баржа несамоходная. [36].



Рис.23. Сухогрузное самоходное судно. [36].



Рис.24. Нефтеналивное судно[36].



Рис.25. Судно для провода судов через Казачинские пороги. [36].



Рис.26. Сборщик сточных вод [36].

Любое производство мертво без работников. Персонал - это главное богатство и ценность компании, ее основной резерв. В основной компании, без филиалов и дочерних компаний, работает три тысячи человек. Коллектив компании складывался годами, можно сказать, десятками лет. В основе кадровой политики компании лежит стремление сформировать устойчивый, высокопрофессиональный, трудоспособный коллектив, который решал бы задачи, стоящие перед компанией, наиболее эффективно.

Возрастной состав персонала компании достаточно молодой, средний возраст сотрудников – 43 года (рис.27).

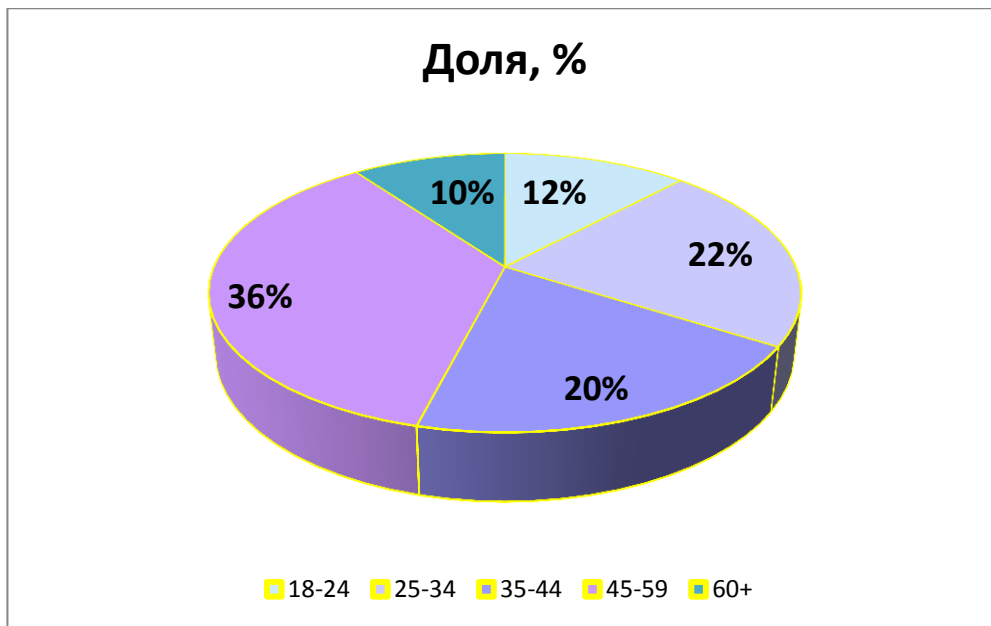


Рис. 27. Возрастная структура работников ЕРП, 2020 г., % [34]

Компания имеет современную материально-техническую базу, все виды речных судов и оборудование по их ремонту. Это предопределяет необходимость высокой квалификации работников, которые могли бы работать со столь сложной техникой и эксплуатировать её наиболее эффективно. Лишь 16% работников имеют среднее общее образование, т. е. только окончили школу. Оставшиеся – это лица с профессиональным образованием – начальным, средним или высшим (рис. 28).



Рис.28. Образовательный состав работников ЕРП [34].

Многие сотрудники с высшим образованием имеют дипломы Новосибирской государственной академии водного транспорта или учатся там.

Главная особенность работы ЕРП – её сезонность. Это связано с нашим климатом, гидрологическим режимом наших рек. Поэтому пароходство совершает транспортную работу шесть месяцев в году (май - октябрь). В летний период работников не хватает, приходится нанимать сезонных рабочих и численность персонала вырастает на 10-12%. Обычно это не люди с улицы, а студенты и практиканты Красноярского института водного транспорта (бывшее Красноярское речное училище) и речного училища в Подтёсово.

Основная часть сотрудников АО «ЕРП» - это плавающий состав (экипажи судов) и береговой состав (специалисты, занятые на судоремонте).

Среди плавающего состава наиболее распространённые профессии – капитан, старший помощник капитана, инженер-механик, судоводитель-судомеханик, электромеханик, моторист-рулевой. Капитаны Енисейского пароходства прекрасно знают Енисей и его притоки. В Енисейском бассейне,

особенно на боковых реках, есть участки, где не работает ни одна транспортная компания, кроме АО «ЕРП».

А на берегу работают те, кто продлевает жизнь судам, позволяет им оставаться на плаву долгие годы и выполнять задачи, стоящие перед пароходством. Это работники, выполняющие ремонтные работы на ремонтно-эксплуатационных базах (РЭБ) пароходства в Подтёсово, Ермолаево, Павлово, а также Красноярском судоремонтном центре. Квалификация сотрудников РЭБ позволяет не только производить высококачественный и своевременный ремонт флота, но и совместно с научными центрами разрабатывать собственные технологии. Основные профессии - сварщики, ремонтники, докеры, электромонтеры, специалисты по техническому обслуживанию судов. Восемьдесят человек награждены Почётным знаком Енисейского пароходства.

В настоящий момент пароходству требуются инженер по охране природы и экологии, главный специалист по судовому электрооборудованию, судокорпусник-ремонтник, повар судовой, помощник капитана, помощник механика, старший помощник капитана, первый помощник механика, электромеханик судовой, механик - сменный капитан. Почти все эти профессии требуют специального образования – высшего и среднего.

Транспортная система любой страны и региона представляет собой совокупность трех элементов, тесно связанных между собой: подвижной состав – сеть путей сообщения – транспортные организации. В рамках одной транспортной компании на первое место выходит проблема подвижного состава, т. к. развитием путей сообщения обычно занимаются государственные службы, а проблемы управления в одной компании не такие сложные, как у всей страны или крупного региона.

Поэтому с уверенностью можно сказать, что для Енисейского речного пароходства самой главной проблемой является физическое состояние флота. Это общероссийская проблема. Примерно у 40% судов превышен срок эксплуатации. В 2021 г. Минпромторг России заявил о дополнительной

потребности в финансировании госпрограммы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 гг.», но пока перспективы финансирования данной программы не ясны. В целом флот Енисейского бассейна имеет 2456 зарегистрированных судов, из которых 1890 в возрасте свыше 30 лет, на ходу – 1587 судов.

Не хватает запасных частей для своевременного ремонта речных судов компании. Так проявляется общие особенности нашей экономики, недостаточное развитие обрабатывающей промышленности.

Проблем с кадрами у пароходства нет, текучка кадров практически отсутствует. Работники компании ценят свои рабочие места, свою работу, стабильность и перспективы, которые она даёт.

У государства и крупных частных компаний большие планы на север Красноярского края: освоение арктического шельфа на предмет разведки и добычи нефти и газа, формирование комплекса глубокой лесопереработки в Приангарье, строительство каскада ГЭС на рр. Ангара и Енисей, возможное появление новых транспортных коридоров в Сибири и на Дальнем Востоке между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Реализация этих планов приведёт к освоению районов с отсутствием инфраструктуры, в этих условиях вырастет значение Северного морского пути, его портов Диксон и Хатанга, а также рост грузоперевозок по Енисею. Енисейское речное пароходство готово включиться в эту работу и способствовать реализации планов по развитию севера Красноярского края.

Тест для заключительной части экскурсии

1. 2023 год – какой это по счету год в истории работы АО ЕРП
 - a) 57й
 - b) 92й
 - c) 123й
2. Чему равна доля ЕРП в перевозке грузов в бассейне Енисея,%?
 - a) 75
 - b) 85
 - c) 95
3. Перевозит ли ЕРП пассажиров?
 - a) да
 - b) нет
4. Какое предприятие – главный потребитель услуг ЕРП?
 - a) горно-металлургическая компания «Норильский никель»
 - b) Лесосибирский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат №1
 - c) нефтяная компания «Роснефть»
5. Какие грузы перевозили первые енисейские пароходы с Туруханска в Красноярск в 1861 г.?
 - a) золото
 - b) пушнина и рыба
 - c) древесина
6. Какие главные виды грузов перевозит ЕРП сейчас?
 - a) древесина
 - b) горючее
 - c) машины
7. Какой тип судов самый главный в ЕРП?
 - a) баржи
 - b) буксиры

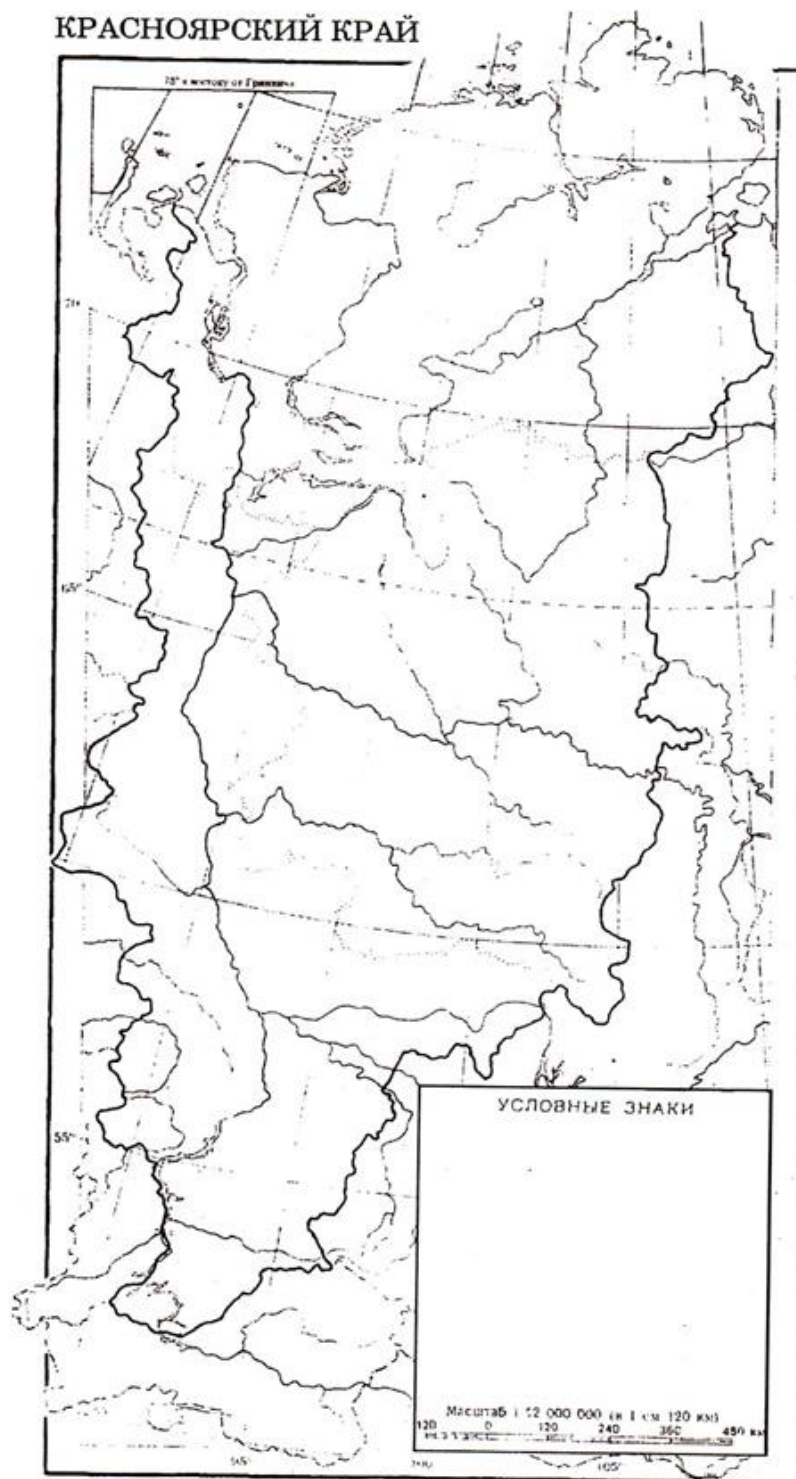
с) танкеры

8. Какая самая массовая профессия у плавсостава пароходства?

а) капитан

б) матрос

с) инженер-механик.



Контурная карта Красноярского края