

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ  
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  
Кафедра географии и методики обучения географии

Петрова Кристина Григорьевна

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема Экскурсия как форма внеурочной работы учащихся по изучению отрасли промышленности (на примере Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы флота Енисейского речного пароходства)

по направлению подготовки 44.03.01 Педагогическое образование  
направленность (профиль) образовательной программы География

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой географии и методики  
обучения географии, Ph.D., доцент  
«18» мая 2017 г.

\_\_\_\_\_ Л.А. Дорофеева  
(подпись)

Руководитель

\_\_\_\_\_ к.г.н., доцент Прохорчук М.В.  
(ученая степень, ученое звание, фамилия, инициалы)

Дата защиты «22» июня 2017 г.

Обучающийся \_\_\_\_\_  
(фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_ (дата, подпись)

Оценка \_\_\_\_\_  
(прописью)

Красноярск  
2017

## Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Экскурсия как форма внеурочной работы по географии в школе .....	5
1.1. Внеурочная деятельность в школе .....	5
1.2. Понятие экскурсии, методика экскурсии .....	7
1.3. Экскурсии в педагогике .....	12
Глава 2. Экономико-географическая характеристика Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы флота .....	16
2.1. Историческая справка развития судоходства на Енисее .....	16
2.2. История создания, современное состояние Подтёсовской РЭБ .....	18
Глава 3. Методическая разработка экскурсии с учащимися на Подтёсовскую РЭБ.....	31
Заключение .....	38
Библиографический список .....	40

## Введение

В рамках исполнения нового Федерального образовательного стандарта все большую роль при изучении учебного материала играет внеурочная деятельность. Как правило, она ориентирована на формирование универсальных учебных действий в нестандартном виде, способном заинтересовать учащихся, зачастую — за пределами школы. Одной из таких форм внеурочной работы выступает экскурсия. Понятие «экскурсия» (от лат. *Excursio* – «выдвижение», военный термин древних римлян, то есть разведывательная экспедиция, военный поход, но также и «прогулка, поездка») означает «посещение достопримечательностей с образовательной или увеселительной целью» [10].

Особенное значение эта форма имеет для предмета «география» (как физической географии, так и экономической), поскольку позволяет знакомить учащихся с изучаемым материалом не теоретически, а с живыми примерами (флора, фауна, минералы, особенности рельефа; местное население, промышленность).

Несомненное преимущество экскурсии имеют при изучении производства, особенно локального, территориально близкого к учащимся. Так школьники могут получить представление и об экономическом состоянии родного города, и увидеть взаимосвязь с другими регионами, включенность их района в экономику страны и мира.

Для своей работы автор решил остановиться именно на учебной экскурсии на промышленное предприятие и выбрал в качестве объекта экскурсии Подтёсовскую ремонтно-эксплуатационную базу (РЭБ) флота Енисейского речного пароходства. Это крупнейший речной судоремонтный центр на Енисее и в Сибири (по некоторым оценкам и всего бывшего СССР). Он расположен в Енисейском районе, в 20 километрах от районного центра. Помимо важности для самого Подтёсова и Енисейска (градообразующее

предприятие, работает более 1000 человек), база имеет значение для всего Красноярского края и в целом России, поскольку обеспечивает функционирование речного транспортного сообщения по Енисею, находясь примерно в середине акватории, способствует ее бесперебойной эксплуатации и, таким образом, связи севера и юга края. Даже в настоящее время после промышленного спада в 1990-е года на РЭБ обслуживается более 350 судов различного назначения, в том числе более 130 самоходных судов.

Объект работы – внеурочная деятельность учащихся по географии.

Предмет – экскурсия на промышленное предприятие как форма внеурочной работы с учащимися.

Цель работы – методическая разработка учебной экскурсии с учащимися на Подтёсовскую РЭБ. Отметим, что экскурсии можно использовать не только в педагогической практике, но и в системе туристско-рекреационного кластера Енисейска, создание которого запланировано краевым правительством.

Задачи:

- 1) обозначить особенности экскурсии как внеурочной работы;
- 2) охарактеризовать деятельность Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы флота, ее значение для региональной хозяйства;
- 3) разработать учебную экскурсию на Подтёсовскую РЭБ в рамках внеурочной работы с учащимися.

Методы работы: общенаучные; исторические; статистические; картографические; анализ источников.

# Глава 1. Экскурсия как форма внеурочной работы по географии в школе

## 1.1. Внеурочная деятельность в школе

Из самого понятия «внеурочная деятельность» становится ясным, что речь идет о некоей деятельности учащихся, разворачивающейся за пределами урочной системы образовательного процесса. В Российской педагогической энциклопедии внеурочная деятельность определяется как «составная часть учебно-воспитательного процесса в школе, одна из форм организации свободного времени учащихся, неотъемлемая часть воспитания личности, основанная на принципах добровольности, активности и самостоятельности» [9].

Согласно ФГОС общего образования, общее количество часов внеурочной деятельности на каждом уровне общего образования составляет [30]:

- до 1350 часов на уровне начального общего образования;
- до 1750 часов на уровне основного общего образования;
- до 700 часов на уровне среднего общего образования.

При этом время, отводимое на внеурочную деятельность, используется по желанию учащихся и в формах, отличных от урочной системы обучения [30].

В.А. Сластенин в своем учебнике по педагогике указывает, что внеурочная деятельность может рассматриваться как внеклассная и внешкольная [38]. Первая организуется на базе школы, тогда как внешкольная – учреждениями дополнительного образования на собственной территории. В стандарте прописано, что внеурочная деятельность организуется по направлениям развития личности учащихся: спортивно-оздоровительное, духовно-нравственное, социальное,

общеинтеллектуальное, общекультурное. Определение форм и видов ее организации оставляют за школой, но с учетом интересов и запросов учащихся и их родителей.

На основе вышеназванных направлений Д.В. Григорьев выделяет такие виды внеурочной деятельности, доступные для реализации в школе [7]:

- 1) игровая деятельность;
- 2) познавательная деятельность;
- 3) проблемно-ценностное общение;
- 4) досугово-развлекательная деятельность (досуговое общение);
- 5) художественное творчество;
- 6) социальное творчество (социально значимая волонтерская деятельность);
- 7) трудовая (производственная) деятельность;
- 8) спортивно-оздоровительная деятельность;
- 9) туристско-краеведческая деятельность.

К игровой деятельности автор относит такие внеурочные формы, как разнообразные игры (деловые, ролевые, социальные). Познавательная представлена олимпиадами, конференциями, исследовательской работой учащихся, учебными экскурсиями. Проблемно-ценностное общение может быть реализовано в форме классных часов, нравственных бесед. Досугово-развлекательная деятельность охватывает походы в кино, театры, музеи, культурные пространства, проведение концертов, дискотек, утренников. Художественное творчество в школе может быть представлено выставками, постановками спектаклей, фестивалями искусств. Социальное творчество реализуется через участие учащихся в социальных и благотворительных акциях, волонтерских, социально-образовательных проектах. Трудовая деятельность – это кружки технического мастерства, домашних ремесел, производственные бригады. Спортивно-оздоровительный вид внеурочной

деятельности предполагает занятия в спортивных секциях, кружках, беседы и классные часы о здоровом образе жизни, проведение спортивных турниров. Туристско-краеведческая деятельность – это экскурсии, туристические поездки, походы [7].

Внеклассная и внешкольная работа имеют большое образовательно-воспитательное значение. Они способствуют развитию познавательных интересов, удовлетворению и развитию духовных потребностей школьников, открывают дополнительные возможности для формирования таких ценных социально значимых качеств, как общественная активность, самостоятельность, инициативность и др. [42] Главное же их назначение - выявление и развитие творческих способностей и склонностей детей и подростков в разных отраслях науки и культуры.

М.Г. Малькова отмечает, что из функций целостного педагогического процесса обучающая функция не имеет такого приоритетного значения во внеурочной деятельности, как в учебной [29]. Она выполняет роль вспомогательной для более эффективной реализации воспитывающей и развивающей. Обучающая функция, по мысли педагога, заключается не в формировании системы научных знаний, а в обучении определенным навыкам поведения, коллективной жизни, навыкам общения.

## **2.2. Понятие экскурсии, методика экскурсии**

Изначально слово «экскурсия» (лат. – «выдвижение») было военным термином древних римлян и означало вылазку, военный поход, реже – разведывательную операцию. Со временем значение слова изменялось и к XIX века приобрело смысл, близкий к его современному пониманию. Н.А. Балюк определяет экскурсию как путешествие с целью знакомства с достопримечательностями, памятниками природы, истории и культуры [2]. Также теоретик экскурсионного дела понимает ее как технологию

формирования культурного потенциала личности, его ценностного потенциала, чувства гражданственности и патриотизма.

По своей форме экскурсия напоминает нечто среднее между лекцией и беседой. Экскурсовод должен изложить научные факты в стиле, достаточно привлекательном для группы экскурсантов, чтобы легче воспринять и усвоить эту информацию. А экскурсант во время экскурсии должен приобрести новые впечатления и новые ощущения, возможно, новые умения и навыки (характерно для экологических, этнографических экскурсий, экскурсий на различные производства) [44].

Такой видный представитель московской экскурсионной школы Н.А. Гейнике полагал, что «сущность экскурсионного метода определяется не одним признаком, а рядом характерных особенностей». Его коллеги Н.П. Анциферов и А.Я. Герд также указывали, что экскурсия осуществляется для ознакомления с изучаемым материалом на практике, «при помощи обхода» (также выделен фактор перемещения) и под руководством «более сведущего лица». Кроме зрительного восприятия, призванного научить человека видеть и понимать происходящее, признаком экскурсии Гейнике также считал моторность. Обостряется зрительное восприятие именно в движении: «Необходимо несколько раз подойти к... памятнику и притом с разных пунктов, обойти церковь кругом по земле, подняться по ее бегущим крыльцам, обойти ее вторично, но уже по гульбищу второго этажа, словом, очень много походить, и только в этом процессе движения выясняются с полной отчетливостью для экскурсантов поставленные руководителем задачи» [39].

Каждой экскурсии присущи определенные признаки, при отсутствии которых ее нельзя считать таковой. Б.В. Емельянов выделил шесть таких обязательных признаков [12]:

- 1) протяженность по времени, обычно от академического часа до одного дня;



- 2) наличие экскурсионной группы (15-30 человек);
- 3) наличие квалифицированного специалиста-экскурсовода;
- 4) осмотр экскурсионных объектов, первичность зрительных впечатлений;
- 5) знакомство с объектами в движении и на остановках, в частности, с выходом из автобуса;
- 6) четко определенная тема, являющаяся стержнем этого осмотра, диктующая его направление.

Г.П. Долженко пишет, что у каждой экскурсии, как и в принципе любой осмысленной деятельности, должны быть тема, цели и задачи [11].

Темой экскурсии может выступать история того или иного объекта, архитектура города, музейная коллекция, разнообразные ботанические виды, определенно производство. Целями экскурсии могут быть:

- 1) воспитание патриотизма;
- 2) интернациональное воспитание;
- 3) трудовое воспитание;
- 4) эстетическое воспитание;
- 5) экологическое воспитание;
- 6) показ достижений города в экономике страны;
- 7) показ исторической роли города;
- 8) знакомство с творчеством выдающегося архитектора;
- 9) знакомство с особенностями природы края и др.

При этом у одной экскурсии, особо отмечает Долженко, может быть несколько целей, например, история города и показ его старых архитектурных ансамблей [11].

Задачи экскурсии более локальны, конкретнее, чем цель. Если целью городской обзорной экскурсии, разработанной для школьников, является воспитание чувства патриотизма, любви к своей «малой Родине», то ее задачами – знакомство экскурсантов с историей возникновения города,

выдающимися людьми, жившими и творившими в нем, достижениями в экономике [17].

В основе классификации лежит деление экскурсий на группы [44]:

1) по содержанию: обзорные (многоплановые и одноплановые) и тематические;

2) составу участников: для взрослых и для детей; местных жителей и туристов из ближнего и дальнего зарубежья; городского и сельского населения; организованных групп и индивидуальных посетителей;

3) месту проведения: городские, загородные, производственные, музейные, комплексные или комбинированные (сочетающие признаки нескольких видов);

4) способу передвижения: пешеходные, транспортные и комбинированные;

5) форме проведения: прогулки, массовки, концерты, уроки.

Если говорить о методике проведения экскурсий, то она предполагает связь и взаимодействие между показом и рассказом. При этом у каждой экскурсии свое особенное сочетание показа и рассказа, которое зависит от таких факторов, как тема, расположение объектов, состав экскурсионной группы.

По Б.Н. Емельянову, показ – процесс реализации принципа наглядности, наглядный способ ознакомления с экскурсионным объектом или несколькими объектами одновременно [12]. Одновременно с этим это система целенаправленных действий экскурсовода и экскурсантов, наблюдение объектов под руководством квалифицированного специалиста. Показ вырастает из таких действий человека, как созерцание и осмотр. Но при созерцании и осмотре никто не демонстрирует объект, отсутствует руководитель, возникает пассивность восприятий предметов зрительного ряда. Показ же, напротив, предполагает анализ объектов, активную самостоятельную работу экскурсантов [12], рис. 1.

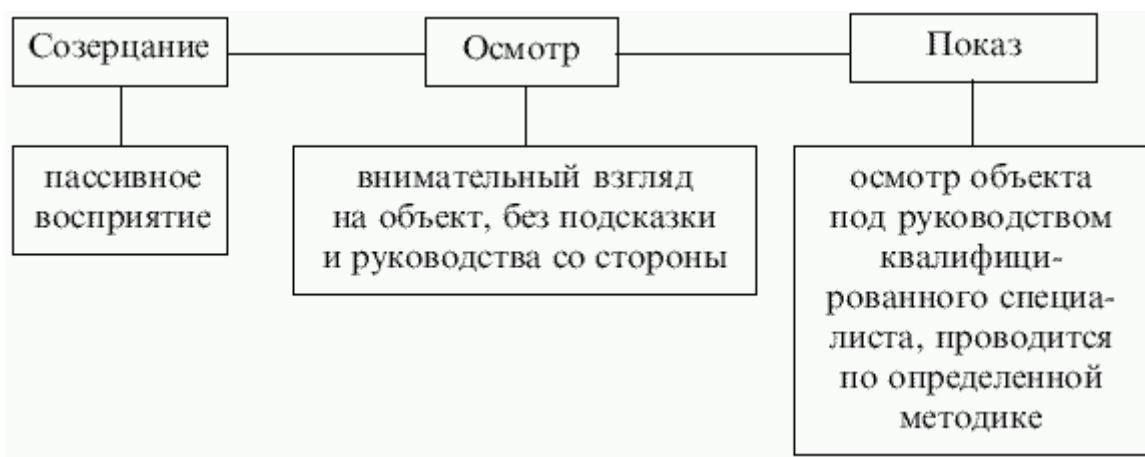


Рис. 1. Иерархия наглядных способов восприятия [12]

Другая основная часть экскурсии – это рассказ. В экскурсионном деле под ним понимается устная часть, т.е. сообщения и пояснения, которые экскурсовод дает группе, образная информация о памятниках, исторических событиях и деятельности конкретных исторических лиц. Б.Н. Емельянов считает, что к рассказу применимы такие требования, как тематичность, конкретность, связанность, логичность, краткость, убедительность, доступность изложения, законченность суждений, связь с показом, научность [13].

Г.П. Долженко указывает, что рассказ может строиться на основе индуктивного метода, т.е. от частного к общему, от наблюдений к выводам, или дедуктивного – от общего к частному [11]. Но, в целом, можно говорить о таких особенностях рассказа, как:

- 1) зависимость рассказа от скорости и ритма передвижения группы.
- 2) подчиненность рассказа показу, поскольку первый не может быть абстрагирован от второго – содержание рассказа подчинено задаче наблюдения объектов;
- 3) использование зрительных доказательств, чтобы «заговорил» сам объект, чтобы экскурсанты увидели то, о чем он рассказывает, т.е. экскурсия не должна превращаться в лекцию;

- 4) адресность рассказа в виде привязки к конкретным наблюдаемым экскурсантами объектам.

Как уже говорилось выше, показ и рассказ могут вступать в разнообразные сочетания. М.М. Журавлева выделяет 4 возможных варианта соотношения показа и рассказа [16]:

- 1) показ предшествует рассказу (наблюдение объекта под руководством экскурсовода);
- 2) показ и рассказ происходят одновременно (наблюдение объектов, о которых рассказывает экскурсовод);
- 3) показ следует за рассказом (к примеру, описываются исторические события, дается характеристика города);
- 4) показ и рассказ отсутствуют (происходит самостоятельное наблюдение объектов и усвоение полученных знаний).

Г.Р. Потаева делает акцент на том, что если лишить экскурсию показа, то это уже будет не экскурсия, а просто лекция или беседа. Лишенная рассказа экскурсия останется лишь осмотром достопримечательностей, эффективность влияния которого на сознание экскурсантов будет минимальной [34].

## **1.2. Экскурсии в педагогике**

У экскурсий как формы внеурочной деятельности есть свои особенности. Педагогической теорией и практикой воспринимаются отдельные аспекты экскурсионного дела. Отмечая их, В.А. Сластенин пишет об экскурсии как специфическом учебно-воспитательном занятии, перенесенном в соответствии с определенной образовательной или воспитательной целью на предприятие, в музей, на выставку, в поле, на ферму [38]. Как и урок, продолжает теоретик педагогики, она предполагает особую организацию взаимодействия педагога и учащихся.

Отмечается, что географические экскурсии имеют не только большое образовательное значение, но велика и их коррекционно-воспитательная роль. Основным видом работы на экскурсии является наблюдение, а оно содействует всестороннему развитию органов чувств [17]. На экскурсиях воспитываются такие качества, как внимательность, вдумчивость, сообразительность, умение видеть красивое в окружающем; кроме того, вырабатываются навыки самостоятельной работы.

И.Ф. Харламов считает, что экскурсия как форма внеурочной работы выполняет следующие функции [41]:

- 1) с помощью экскурсий реализуется принцип наглядности обучения, ибо в процессе их учащиеся, как отмечено выше, непосредственно знакомятся с изучаемыми предметами и явлениями;
- 2) экскурсии позволяют повышать уровень научности обучения и укреплять его связь с жизнью, с практикой;
- 3) экскурсии способствуют техническому обучению, так как дают возможность знакомить учащихся с производством, с применением научных знаний в промышленности и сельском хозяйстве;
- 4) экскурсии играют важную роль в профессиональной ориентации учащихся на производственную деятельность и в ознакомлении их с трудом работников промышленности и сельского хозяйства.

Говоря о целях учебных экскурсий, З.Т. Куставинова обращает внимание на такие [128]:

- 1) интеграция и активизация учебной и внеурочной деятельности учащихся;
- 2) осуществление связи обучения с жизнью, формирование практических умений и навыков;

- 3) воспитание интереса к исследовательской работе, выявление научно-творческого потенциала школьников;
- 4) расширение кругозора учащихся;
- 5) воспитание познавательной и эстетической культуры, позитивных межличностных отношений;
- 6) воспитание духовно-нравственных приоритетов в процессе общения с природой и социумом.

Все проводимые в рамках внеурочной деятельности экскурсии условно можно разделить на несколько видов [41].

К первому виду относятся производственные экскурсии, которые предполагают посещение учащимися промышленных предприятий. Они помогают изучению основ современного производства и способствуют расширению технического кругозора и трудовому воспитанию учащихся.

Вторым видом являются естественно-научные экскурсии, которые проводятся для углубления знаний по таким предметам, как ботаника, зоология, география. Это экскурсии в поле, в лес, на луг, к речке, озеру, в зоопарк и т.д.

К третьему виду относятся историко-литературные экскурсии, которые проводятся по литературе и истории и предполагают выходы в исторические места, посещение художественных выставок, картинных галерей, книгохранилищ, архивов и т.д.

Четвертый вид составляют краеведческие экскурсии с целью изучения природы и истории родного края.

В том случае, если учебная экскурсия подразумевает посещение производственного предприятия, необходимо соблюдать правила техники безопасности [34]:

1. При движении на территории предприятия следуйте по пешеходным дорожкам за экскурсоводом.

2. Пропускайте внутривозовской транспорт. Не перебегайте дорогу перед ним.
3. Входите в цех только через двери для прохода людей.
4. Будьте особо внимательны возле автоматических ворот или дверей.
5. Пропускайте груз, перемещаемый мостовым краном, стоя в безопасной зоне. Ни в коем случае не стойте под грузом.
6. Внимательно смотрите под ноги. Опасайтесь выбоин, стружки, масляных пятен.
7. Не смотрите на пламя сварки.
8. Не трогайте руками станки, оборудование, провода, стружку.
9. Самостоятельно не нажимайте на кнопки.
10. Не подходите к рабочей зоне станков и оборудования.

Для того чтобы экскурсия на производство получилась эффективной, экскурсовод должен быть технически грамотным, эрудированным, способным в доступной форме изложить требуемый материал, а также знать [17]:

- 1) цели и задачи экскурсии;
- 2) общий уровень подготовки и направленности учащихся;
- 3) методику показа объектов по маршруту;
- 4) историю и перспективы развития предприятия;
- 5) взаимодействие всех служб предприятия в процессе производства;
- 6) общие моменты технологии изготовления изделий.

## **Глава 2. Экономико-географическая характеристика Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы флота Енисейского речного пароходства**

### **2.1. Историческая справка развития судоходства на Енисее**

Освоение территории Красноярского края русскими казаками началось в XVI-нач.XVII в.в. и шло с севера водно-волоковым путем. Казаки на своих судах спускались на юг с Северного Ледовитого океана, постепенно исследуя новые местности [21]. Таким образом, история региона непосредственно связана с судоходством и во многом определялась им. Населенные пункты – остроги, заимки – закладывались для остановок судов (ночлега, ремонта, зимовки) [23].

Начало паровому судоходству на Енисее было положено в 1863 г., когда в Енисейске был построен пароход «Енисей». В тот же год он выполнил два рейса с баржами в низовья Енисея. Однако на государственном уровне интерес к Енисею как к транспортной магистрали проявился позже — с созданием в 1905 г. государственного пароходства. Тогда на Енисей пришли построенные в Германии пароходы «Енисейск», «Минусинск», «Красноярск», «Туруханск», «Лена», «Ангара» и девять лихтеров. На базе этой флотилии в мае 1907 г. было образовано Срочно-казенное пароходство на реке Енисей [19].

Во время Гражданской войны флот находился в городе Енисейске, таким образом, удалось сохранить большую часть единиц флота в это тяжелое время [18]. С установлением в декабре 1919 года Советской власти в пределах Енисейской губернии сразу началась работа по организации водного транспорта на Енисее. После Гражданской войны восстановление и развитие водного транспорта шло очень медленными темпами, что являлось отражением объективного процесса тяжелого состояния страны [23]. Тем не



менее, уже в эти годы запущен механизм пополнения Енисейского флота. В основном за счет перегона судов с других водных систем Советской России и закупки пароходов за рубежом [19].

Управление флотом, обустройство реки после гражданской войны были возложены на Енисейское районное управление водных путей — Рупвод. Оно подчинялось комиссии Главвода в городе Омске. В 1923 г. Советом труда и обороны были образованы пароходства, в том числе Западно-Сибирское, куда вошел Енисейский флот [43].

Знаменательным событием в истории Енисейского пароходства было освоение Подкаменной Тунгуски, Ангары, Елогуя, Каса, Сыма, Большой Хеты, Хантайки, Курейки.

К началу 40-х годов обозначилась высокая степень развития речного транспорта на Енисее: его материально-технической базы и профессиональных кадров. Стало ясно прорисовываться огромная роль енисейского флота в экономике региона, а также его значения в успешном функционировании некоторых предприятия общегосударственного значения [22]. С началом Великой Отечественной войны енисейские речники стали принимать активное участие в помощи фронту. Главным направлением в работе флота в этот период стало обслуживание нужд военной промышленности Красноярского тыла. Кроме того речники принимали активное участие в военных действиях на севере Енисея и операциях, проводивших на Северном Морском пути [35].

В 1958 г. на Енисее был проведен первый рекламно-туристический рейс. В нем приняли участие писатели, журналисты, художники со всей страны. Этот рейс положил начало массовому водному туризму по Енисею и ежегодным «Красноярским встречам» творческой интеллигенции [43].

В 1970-е гг. флот пароходства пополнился современными большегрузными судами и буксирами-толкачами типа ОТ-2000, теплоходами «Волго-Доны», «Волгонепти», «Волго-Балты», «Ленанепти»,

«Сибирские», «Омские», ледоколами «Капитан Чечкин» и «Капитан Мецайк», теплоходом «Антон Чехов», плавзаводами, доками. В эти годы велось массовое строительство флота для Ангары на Красноярской судовой верфи и барж грузоподъемностью 3 000 т для секционных составов на Красноярском судостроительном заводе. Введены в эксплуатацию Лесосибирский речной порт, грузовой район Песчанка, речной порт в Кызыле. Построены очистные сооружения, системы водоснабжения, отопления, выполнено благоустройство поселка речников Подтесово. Высокими темпами строилось жилье, школы, детские сады в Подтесово и Павловщине [26].

С началом перестройки обозначились основные тенденции в экономическом развитии края, которые отразились и на речном флоте, как неотъемлемом элементе краевой экономики [18]. После преодоления кризиса флот Енисейского бассейна выполняет перевозки большого количества грузов различной номенклатуры, работает в разных судоводных условиях: от крайнего мелководья и ограниченных габаритов судового хода на малых реках до участков с озерными и морскими условиями плавания [23]. В этой связи на балансе парохозяйства находятся многообразные типы транспортных судов, предназначенные для эксплуатации на различных участках. В основной группе сухогрузных транзитных судов Енисейского речного парохозяйства насчитывается более 600 единиц [15].

## **2.2. История создания, современное состояние Подтёсовской РЭБ**

Подтёсовская РЭБ расположена вблизи поселка Подтёсово на правом берегу Енисея, на 102 километре ниже устья реки Ангары и в 432 километрах ниже Красноярска. Глубоководная протока между правым берегом Енисея и островами Большой и Малый Кекурский позволяет Енисейскому парохозяйству отстоять крупнотоннажный флот, не переводя

глубоководные суда через Казачинский порог в мелководный осенний период [15].

Первые документальные сведения о деревне Подтёсово появились в 1654 г. В некоторых источниках упоминается, что крестьяне из деревни Марково Городище переселились на новое местожительство, построив избу напротив Подтёсова острова на Енисее. В 1659 г. стрелецкий голова Енисейского острога Карп Самойлов вблизи сельца Подтёсово получил земельный участок, чтобы нести воинскую службу и приводить в российское подданство иноверцев. В 90-х гг. XVII в. русский картограф Семен Ремезов, сосланный составить «чертеж Сибири», нанес село Подтёсово на карту [43].

По одной из версий, название поселка связано с тем, что в далекие времена жители деревни Подтёсово покрывали свои дома самодельными, вырубленными или вытесанными топором из бревен тесинами и тесом. Дома были «под тесом», а деревня получила название Подтёсово [1]. Эта версия названия поселка и его историческая связь с речным флотом и судоходством нашли отражение в гербе поселка, рис. 2.



Рис. 2. Герб поселка Подтесово [43]

С началом развития судоходства на Енисее часть судов и барж купцы ставили на зимний отстой в устье речки Чермянки, неподалеку от Подтёсова.

Там были небольшая пилорама и судовой верфь, на которой строили деревянные баржи. В XVIII в. пристань Подтёсово стала центром судостроения на Енисее.



Рис. 3. Поселок Подтесово

В 1933 г. в Подтёсовскую протоку на зимовку пришел большой караван судов, и было принято решение строить на Енисее судоремонтные мастерские. Капитан Евгений Константинович Крылов и боцман Геннадий Иванович Габов вспоминают о первой зимовке в 1933-1934 гг. в затоне: «Для того чтобы поставить суда в затон, трое суток потратили. Толстый уже лед разбивали вручную пешнями, проделывали майны, обвязав друг друга веревками, рискуя провалиться в ледяную воду. Всего по три-пять судов за световой день в тяжелом льду заводили мы свой караван, увязывали, училивали его, и только после заводки последнего лихтера успокоились и осмотрелись. Кругом тайга, все покрыто толстым слоем снега, и только вдали, на правом коренном берегу, деревушка из низких стареньких домишек» [22]. В 1934 г. были построены мастерские, бараки для рабочих,

хлебопекарня, кухня, столовая, колхозные постройки. 27 февраля 1936 г. было принято решение о начале строительства затона и Подтёсовского судоремонтного завода. В 1935 г. Подтёсово посетил легендарный полярный исследователь Отто Юльевич Шмидт [15].

27 февраля 1936 года на объединенном заседании бюро Енисейского райкома партии и президиума райисполкома было принято решение о начале строительства затона, мастерских и поселка. За Главным управлением Северного морского пути был закреплен участок земли на правом берегу Енисея площадью 2,5 квадратных километра для промышленного строительства и рабочего поселка, часть земель отошла от колхоза «Путь Ленина». С января 1939 года объект носил официальное название «Подтесовские судоремонтные мастерские». В межнавигационный период 1939-1940 гг. в мастерских на отстое находилось уже 86 судов, из которых 24 – самоходных. Из-за отдаленности от краевого центра, сложности доставки грузов приходилось почти все производить на месте. Это и лесозаготовки для строительства зданий, и добыча бутового камня для фундамента, производство кирпича [43].

В конце тридцатых годов были построены литейка, кузница, установлена пилорама-шпалорезка, барак со столярной мастерской, электростанция, механическая мастерская. В 1945 году началось строительство постоянной дамбы. В сороковые годы были построены социальные и бытовые объекты, появились библиотека, комбинат бытового обслуживания; установлено радио, обслуживающее 12 радиоточек. Для рабочих и их семей имелась больница на 8 коек. Поселение разрасталось [15]. В 1946 году Подтесово получило статус рабочего поселка, в октябре был образован поселковый Совет. Судоремонтные мастерские с 1949 года были реорганизованы в Подтесовский судоремонтный завод. Строителями Норилькомбината было завершено возведение каменно-набросной дамбы, таким образом, был создан безопасный для отстоя судов затон. В 50-е годы в



действие вступают основные производственные цеха и слип; бурно растет флот. Судоремонтный завод по своей сути превращается в ремонтно-эксплуатационную базу флота (РЭБ) – крупнейшую в системе Министерства речного флота. В 80-90-х годах на техническом обслуживании Подтесовской РЭБ состояло более 450 судов – автоматизированные теплоходы и крупнотоннажный несамоходный флот [43]. Объем перевозок судами флота составлял 50% всего объема перевозок Енисейского пароходства [15].

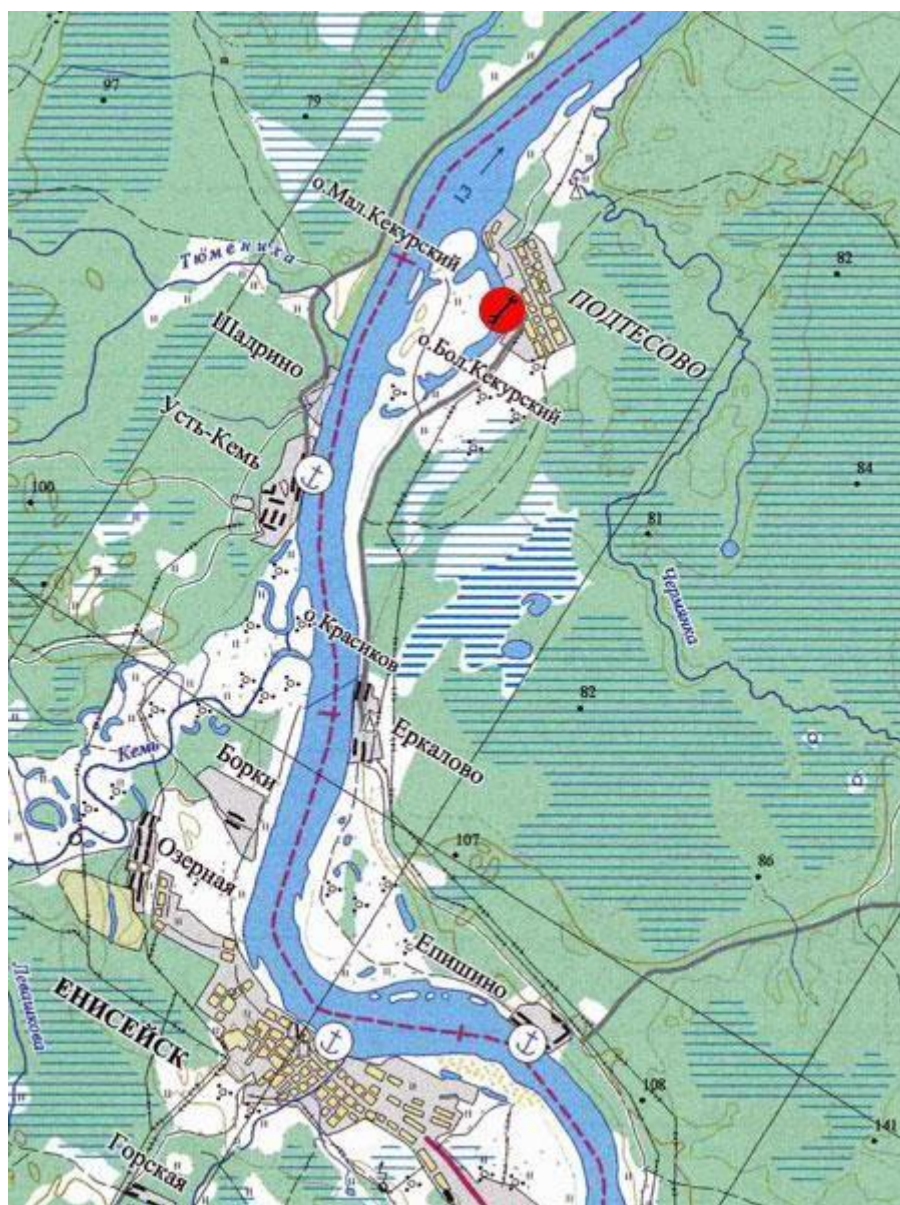


Рис. 4. Расположение Подтёсовкой РЭБ флота [15]

В настоящее время поселок Подтёсово является городским поселением, расположен в Енисейском районе Красноярского края. В состав поселения входит только рабочий поселок Подтёсово. Площадь поселения составляет около 98 тыс. кв. км [1].

Подтёсово расположено на правом берегу Енисея в 100 км ниже по течению от устья реки Ангары. Транспортная удаленность от районного центра, города Енисейска, составляет 25 км. Из Красноярска до Подтёсова можно добраться автомобильным и речным транспортом. По данным Красноярскстата на 1 января 2014 г., в поселке постоянно проживает 4304 человека [14].

Подтёсовская РЭБ флота – крупнейший речной судоремонтный центр на Енисее и в Сибири – обслуживает более 350 судов различного назначения, в том числе более 130 самоходных судов [15].

Основные виды деятельности Подтёсовской РЭБ флота:

- 1) зимний отстой, хозяйственно-техническое обслуживание флота, проведение текущего, среднего и капитального ремонта судов;
- 2) модернизация и переоборудование сухогрузного и нефтеналивного флота;
- 3) утилизация судов способом пакетирования;
- 4) Выпуск резинометаллических подшипников для всех типов речных судов, резинометаллических уплотнений (кольца, манжеты, сальники и прочее) для ремонта судовых дизелей и вспомогательных механизмов;
- 5) восстановление алюминиевых поршней судовых дизелей, изношенных трущихся поверхностей металлических деталей методом наплавки бронзой;
- 6) выпуск такелажа для сплава леса;
- 7) ремонт и зимний отстой.

На Подтёсовской РЭБ флота оттаиваются маломерные, крупнотоннажные и суда среднего тоннажа. В том числе водоизмещающий пассажирский и грузовой флот (буксиры-толкачи, буксировщики, баржи). Глубоководный затон позволяет размещать здесь суда с большой осадкой. Основная часть крупнотоннажного флота оттаивается в Подтёсово, чтобы не переходить через Казачинский порог в мелководный осенний период, когда суда возвращаются из Дудинки. Благодаря уникальному природному химическому составу воды затона, корпуса судов Енисейского пароходства, приписанных к Подтёсовской РЭБ, менее подвержены коррозии.



Рис. 5. Зимовка судов на Подтёсовской РЭБ флота [15]

Хозяйственно-техническое обслуживание и ремонт флота на ремонтно-эксплуатационной базе производится круглогодично, но основной объем работ приходится на межнавигационный период. Зимой регулярно осуществляется осмотр флота для того, чтобы не допустить появления трещин, повреждения судовых корпусов намерзающим льдом.



Подтёсовская РЭБ флота осуществляет все виды ремонтных работ: капитальный, средний и текущий ремонт. Капитальный включает ремонт корпуса, движительно-рулевого комплекса, всех главных и вспомогательных механизмов. Средний ремонт предполагает те же работы, но в меньшем объеме. В текущий (вспомогательный) входят мелкие работы по механизмам, корпусу, а также покраска судна [15].

Производственные мощности Подтёсовской РЭБ флота позволяют осуществлять модернизацию и реконструкцию судов.

На Подтёсовской РЭБ флота производится разбойка судов на лом вида 3А и 12А с укладкой в специальные металлические ящики (контейнеры), удобные для предварительного взвешивания, погрузки и перевозки до железнодорожной станции. Кроме того, утилизация судов способом пакетирования позволяет минимизировать загрязнение окружающей среды [43].

Производственная база Подтёсовской РЭБ флота Енисейского пароходства позволяет осуществлять полный технологический цикл ремонта и хозяйственно-технического обслуживания флота АО «ЕРП»:

- корпусно-сварочный цех;
- механический цех;
- цех технической эксплуатации флота;
- плавучий завод;
- деревообрабатывающий цех;
- ремонтно-механический цех;
- литейный цех;
- слип (наклонная береговая площадка для спуска судов со стапеля на воду или подъёма из воды);
- кислородная станция.

Гидравлическое сооружение Подтёсовской РЭБ флота – слип – осуществляет подъем речных судов для дефектации и ремонта (рис. 6). Горизонтальная площадка слипа (стапельная площадка) позволяет вести ремонт одновременно на 20 судах различных типов и водоизмещения.

Литейный цех предприятия осуществляет отливку заготовок из чугуна, стали, бронзы для замены изношенных деталей судовых механизмов. Освоен выпуск сменных деталей котлов ДКВР.

Качество судоремонта и безопасность зимнего отстоя судов обеспечивают около 1200 человек кадрового состава базы, высокая квалификация которых подтверждена государственными контролирующими органами.



Рис. 6. Слип Подтесовской РЭБ флота [15]

Ремонтно-эксплуатационная база Подтёсово обслуживает паромную переправу на Енисее по линии Енисейск-Еркалово. В летнее время паром

является важнейшим способом сообщения между правобережными поселками и городом Енисейском [1].

Подтёсовская РЭБ флота – градообразующее предприятие, помимо прямых производственных задач выполняющее еще и социальные функции для поселка. Например, поддержку коммунального хозяйства поселка Подтёсово, большая часть жителей которого работает на базе флота [14].

#### Выпускаемая продукция

Втулка Гудрича – резинометаллический подшипник (РМП), который используется при работе механизмов в водной среде. Втулка Гудрича (рис.7) обеспечивает герметичность и свободное вращение гребного вала. Резинометаллические подшипники изнашиваются достаточно быстро и поэтому пользуются устойчивым спросом.



Рис. 7. Втулки Гудрича [15]

Подтёсовская РЭБ флота освоила выпуск всех типоразмеров РМП. На ремонтно-эксплуатационной базе изготавливают втулки для всех типов судов, зарегистрированных в Федеральном агентстве «Росморречфлот».

Если же обращается заказчик, которому требуется подшипник особых размеров, то на базе, зная требуемые параметры, изготавливают необходимую втулку. При этом новый образец вносят в номенклатуру. При необходимости всегда есть возможность изготовить такую же деталь без дополнительных временных затрат.

Заказчиками втулок Гудрича являются Ленское объединенное пароходство, Амурское пароходство, Томская судоходная компания, Западно-Сибирское речное пароходство и другие судоходные компании, а также промышленные предприятия России [15].

Предприятие выпускает натяжные барабаны «БН-160», «БН-200», «БН-400» и «РЛС-0,5» для стыковки сухогрузных и нефтеналивных барж в состав по типу «борт к борту». Натяжные барабаны обеспечивают плотное соединение при сцепке.

Для предприятий лесопромышленного комплекса на Подтёсовской РЭБ флота освоен выпуск бортообвязки плотов секционного типа любых размеров.

Судовые дизели, эксплуатируемые на реках с быстрым течением и большим количеством перекатов, вынуждены работать на предельно допустимых мощностях в течение длительного времени. Эта нагрузка сказывается на состоянии деталей двигателей. Со временем поверхности металлических деталей, прежде всего поршней, изнашиваются и приходят в негодность. Раньше изношенные поршни сдавали на металлолом. Подтёсовская РЭБ флота совместно с Новосибирской государственной академией водного транспорта разработали технологии восстановления и упрочнения алюминиевых поверхностей [43].

Основной принцип данной технологии состоит в том, что на изношенную поверхность с помощью специального станка наплавляют алюминий. Затем поверхности придают требуемую форму: обтачивают излишки наплавленного металла. Изношенная деталь восстанавливается.

По такому же принципу на Подтёсовской базе флота Енисейского пароходства работает установка для восстановления изношенных трущихся поверхностей металлических деталей методом наплавки бронзой (гребные валы, гелмпортовые втулки и т.д.). Технология разработана Новосибирской государственной академией водного транспорта по заданию Енисейского пароходства. Принцип работы тот же: на изношенную поверхность детали наплавляют бронзу и обтачивают поверхность.

Этот метод позволяет восстановить практически любую металлическую деталь, которую можно вращать. Восстановление изношенных цилиндрических поверхностей металлических деталей во многих случаях оказывается значительно дешевле приобретения новых. К примеру, затраты на восстановление поршня составляют не более 50-60% от стоимости новой детали [15].

В последнее время судовые двигатели иностранного производства, отработавшие свой ресурс, заменяют автомобильными двигателями Ярославского моторного завода. Для адаптации двигателя к судовым механизмам необходима установка редукторного агрегата. Испытание конвертации (стыковки) двигателя и редукторного агрегата обычно осуществляется после установки этого комплекса на судно. Но на Подтёсовской РЭБ флота освоена технология испытания стыковки без использования флота (на специальном испытательном стенде).

Единственный на Енисее стенд для проверки технических характеристик двигателей «ЯМЗ» и испытания конвертации (стыковки) двигателей с редукторными агрегатами принадлежит Подтёсовской РЭБ флота Енисейского пароходства. Проект стенда и его изготовление были выполнены силами ремонтно-эксплуатационной базы и одобрены Российским Речным Регистром.

Стенд позволяет проводить испытание, не устанавливая двигатель на судно, что дает возможность базе производить конвертацию (стыковку)

двигателя с редукторным агрегатом не только для флота Енисейского пароходства, но и для предприятий других бассейнов [15].

Енисейское пароходство совместно с Новосибирской академией водного транспорта продолжают разработку и испытание новых технологий в судостроении и судоремонте. Среди последних перспективных разработок [43]:

- 1) изготовление поршневых колец для двигателей. Основные изыскательные работы уже завершены, осталось испытать пробную партию деталей и наладить серийное производство;
- 2) методы проектирования и изготовления гребных винтов из экономно легированной стали. Преимущество метода заключается в том, что винт проектируется по современным методикам. За счет более совершенной конструкции и повышенной износостойкости оптимальные гребные винты обеспечивают снижение расхода топлива до 6-8%, увеличение скорости движения судов на 5-8%, а также продление моторесурса двигателя.

### Глава 3. Методическая разработка экскурсии с учащимися на Подтёсовскую РЭБ

Данной работой предлагается провести учебную экскурсию на Подтёсовскую ремонтно-эксплуатационную базу флота Енисейского речного пароходства. Она рассчитана на учащихся 9 класса в рамках изучения курса экономической географии России. Подобная экскурсия позволит дать представление о промышленности Енисейского района, значении конкретного предприятия для региона.

Тип внеурочного мероприятия: экскурсия.

Цель: знакомство с работой Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы флота Енисейского речного пароходства.

Задачи:

- обучающие:

- 1) представить учащимся работу Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы флота Енисейского речного пароходства;
- 2) сформировать представление о значении предприятия для хозяйства Енисейского района и Красноярского края;
- 3) познакомить с рабочими профессиями.

- воспитательные:

- 1) развить коммуникативные навыки;
- 2) заложить основы локального патриотизма;
- 3) приобрести навыки групповой работы;
- 4) сформировать позитивное отношение к себе и окружающим, сплочение коллектива.

#### I. Подготовка к экскурсии

Перед экскурсией педагогу необходимо согласовать ее проведение с администрацией Подтёсовской РЭБ флота Енисейского речного пароходства, в том числе дату и время, количество участников экскурсии,

возможные объекты показа. Также учитель должен предупредить об экскурсии администрацию общеобразовательного учреждения, учащихся и, поскольку метеостанция находится на окраине города, Госавтоинспекцию для соблюдения норм перевозки детей, так как предприятия. Далее педагог обязан заняться изучением деятельности Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы флота Енисейского речного пароходства, видов выпускаемой продукции и производимых на ней работ.

Отдельная важная задача педагога – доведение до учащихся правил техники безопасности на предприятии.

## II. Разработка экскурсии

Таблица 1

### План экскурсии на Подтёсовскую ремонтно-эксплуатационную базу флота Енисейского речного пароходства

Этап экскурсии	Объекты показа	Время, мин	Методические указания
1. Согласование экскурсии	–	–	Внеурочное мероприятие необходимо согласовать с предприятием, школой (классным руководителем учащихся, завучем); родителями учащихся; Госавтоинспекцией.
2. Путь до предприятия	–	До 1 часа	При передвижении до РЭБ педагог может рассказать об истории судоходства в Красноярском крае
3. Начало экскурсии	Проходная	5	Приветствие. Цель экскурсии. Правила техники безопасности при посещении предприятия.
4. Стоянка судов		10	Осмотр судов
5. Цеха		30	Осмотр оборудования и образцов выпускаемой продукции
6. Возвраще-		10	Самостоятельная работа учащихся



ние на стоянку			
7. Подведение итогов		5	Воспроизведение увиденного материала с акцентом на значении предприятия
8. Рефлексивная часть		5	На этом этапе следует выслушать мнения учащихся о посещенном предприятии, что их заинтересовало, хотели ли бы они здесь работать; также что понравилось им в самой экскурсии, остались ли довольны.

### III. Ход экскурсии.

#### 1. Приветствие

Учитель: Ребята! После небольшого пути мы с вами находимся у проходной Подтёсовской РЭБ флота Енисейского речного пароходства. Сегодня мы познакомимся с его работой, узнаем, чем здесь занимаются и почему это предприятие важно для всего нашего Красноярского края. Сейчас на предприятии обеденный перерыв, поэтому работы не ведутся, и мы сможем, не мешая никому, осмотреть цеха. Но хочу напомнить вам, что на промышленном предприятии нужно соблюдать определенные правила – правила техники безопасности! При движении на территории предприятия следуйте только за мной. Внимательно смотрите под ноги. Опасайтесь выбоин, стружки, масляных пятен. Не трогайте руками станки, оборудование, провода, стружку. Самостоятельно не нажимайте на кнопки. Не подходите к рабочей зоне станков и оборудования. И вообще будьте внимательны!

#### 2. Экскурсия

Учитель: Для начала давайте пойдем, есть ли у кого-нибудь из вас родственники или знакомые, которые трудятся на этом предприятии?

- ответы учащихся

Учитель: Хорошо! А чем же здесь занимаются, как вы полагаете?

- ответы учащихся

Учитель выслушивает ответы и продолжает в зависимости от их близости.

Учитель: Смотрите, Подтёсовская база флота, как понятно из ее полного названия, занимается ремонтом и обслуживанием судов, которые следуют по Енисею. Она была образована в 1936 году как пункт безопасной зимовки судов. Кто знает, что такое зимовка?

- ответы учащихся

Приказ о его образовании подписал легендарный Отто Юльевич Шмидт. Чем он известен?

- ответы учащихся

Учитель: Верно! Это знаменитый полярник. Позже на месте мастерских был построен Подтёсовский судоремонтный завод. В 1981 году он был переименован в Подтёсовскую РЭБ флота Енисейского пароходства.

- осмотр на стоянке судов.

Учитель: Вот эти суда. А вот там находится слип, это место, откуда суда спускают на воду после ремонта. Смотрите, как много кораблей. Давайте прочитаем их названия.

- переход в производственные цеха

- ответы учащихся

Учитель: На этом предприятии множество цехов. Корпусно-сварочный цех, механический, деревообрабатывающий, цех технической эксплуатации флота, ремонтно-механический, литейный. Как думаете, для чего нужен каждый из них?

- ответы учащихся

Учитель: Правильно! А еще здесь есть плавучий завод. Какое назначение у него?

- ответы учащихся

Учитель: Да, он нужен для ремонта судов, которые по каким-либо причинам нельзя поднять на сушу. Теперь нам предстоит ознакомиться с тем, как выглядят разные цеха.

- осмотр цехов

Учитель: На этом предприятии выпускается много разных деталей, которые могут пригодиться для ремонта судов. Например, это втулки Гудрича, такие резинометаллические подшипники. Они нужны для работы гребного вала. Знаете, что такое гребной вал?

- ответы учащихся

Учитель: Нет, не грибной, а грЕбной, с буквой «е». От слова «грести».

- ответы учащихся

Учитель: Да, гребной вал держит винт, благодаря вращению которого корабль и плывет.

- осмотр деталей

Учитель: Надо сказать, что на предприятии разработана технология восстановления и упрочнения деталей – на изношенную поверхность с помощью специального станка наплавляют алюминий. Затем поверхности придают требуемую форму: обтачивают излишки наплавленного металла. Таким образом, изношенная деталь восстанавливается

- возвращение на стоянку судов

Учитель: Ну что же, ребята! Давайте еще раз посмотрим на эти величественные корабли, которые стоят здесь.

- самостоятельный осмотр судов учащимися

Учитель: Теперь вы знаете, какие детали могут пригодиться для ремонта этих кораблей.

3. Подведение итогов

- ответы учащихся

Учитель: Давайте вспомним, что мы сегодня увидели?

- ответы учащихся

Учитель: Как вы думаете, Подтесовская база флота это значимое предприятие? Можно было бы без него обойтись?

- ответы учащихся

Учитель: А почему?

- ответы учащихся

Учитель: Да, благодаря базе, корабли могут зимовать, когда Енисей сковывает лед, здесь их ремонтируют, и только благодаря этому поддерживается речное судоходство на нашем участке реки.

#### 4. Рефлексивная часть экскурсии

Учитель: А что лично вам понравилось на предприятии?

- ответы учащихся

Учитель: Хорошо. А вы хотели бы здесь работать?

- ответы учащихся

Учитель: Надо рассказать о вашем желании администрации предприятия. А кем бы вы хотели тут работать?

- ответы учащихся

Учитель: Ребята, так вам понравилась наша экскурсия?

- ответы учащихся

Учитель: А что именно?

- ответы учащихся

Учитель: Спасибо. Давайте поблагодарим сотрудников Подтесовской РЭБ флота за такую возможность узнать больше о жизни и хозяйстве нашего района.

#### IV. Итог экскурсии

После экскурсии педагогу необходимо составить отчет. В этом документе нужно рассказать о ходе экскурсии, реакции учащихся на объекты экскурсии, знаниях, которые они вынесли с экскурсии.

## Заключение

Целью данной работы была методическая разработка экскурсии для учащихся. Для этого были рассмотрены формы внеурочной работы в школе и экскурсия как одна из них.

В ходе выполнения работы автор пришел к выводу, что экскурсия позволяет организовать работу по всестороннему развитию школьников, нравственно-патриотическому, эстетическому воспитанию, и является наиболее эффективным средством комплексного воздействия на формирование личности школьника.

Для педагога каждая учебная экскурсия делится на три этапа: подготовка к экскурсии, ее проведение на месте и использование материала экскурсии на последующих уроках. Готовясь к такому мероприятию, учитель заблаговременно изучает место, маршрут, экскурсионные объекты, определяет пункты, наиболее удобные для проведения наблюдений, сбора материала, отдыха экскурсантов, для беседы с учащимися.

В рамках данной работы объектом экскурсии была выбрана Подтёсовская ремонтно-эксплуатационная база флота. По мнению автора, это предприятие позволяет обозначить для учащихся, проживающих в Енисейском районе сопричастность их родного места к жизни и хозяйству всего Красноярского края. Это возможно благодаря тому, что предприятие обеспечивает услугами по ремонту и обслуживанию судов Енисейского речного пароходства, что, в свою очередь, позволяет функционировать всей системе речного транспорта в Красноярском крае. Уже за счет этого происходит связь севера и юга региона.

В ходе экскурсии предлагается познакомить учащихся с историей предприятия, видами производимых на нем работ и выпускаемой продукцией.

Важно отметить, что такая учебная экскурсия может выполнять не только учебные, просветительские функции, но и служить в целях профессиональной ориентации учащихся.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что Подтёсовская ремонтно-эксплуатационная база флота Енисейского речного пароходства может служить объектом экскурсии как формы внеурочной работы учащихся.

## Библиографический список

1. Администрация Енисейского района. [Электронный ресурс] <http://www.enadm.ru/> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
2. Балюк Н.А. Экскурсоведение. – Тюмень: Изд-во Тюменского государственного университета, 2009. – 195 с.
3. Барина И.И., Елховская Л.И., Николина В.В. Внеурочная работа по географии. – М.: Просвещение, 1988. – 108 с.
4. Бурлакова Г. В. Экскурсия как средство внеурочной деятельности: единство формы и содержания // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2014. – № 11 (ноябрь). – С. 51–55.
5. Внеклассная работа по географии: учебное пособие. – Тамбов: Изд-во ТГУ им. Г.Р. Державина, 2000. – 40 с.
6. Гецевич Н.А. Основы экскурсоведения. – Минск: Университетское изд-во, 1988. – 180 с.
7. Григорьев Д.В. Внеурочная деятельность школьника. – М.: Просвещение, 2010. – 223 с.
8. Гузеев В.В., Дахин А.Н., Кульбеда Н.В., Новожилова Н.В. Образовательная технология XXI века: деятельность, ценность, успех. – М.: Центр «Педагогический поиск», 2004. – 96 с.
9. Давыдов В.В. Российская педагогическая энциклопедия. – М.: Большая российская энциклопедия, 1993. – 1160 с.
10. Добрина Н.А. Экскурсоведение. – М.: ФЛИНТА, 2013. – 288 с.
11. Долженко Г.П. Экскурсионное дело. – Ростов-на-Дону: МарТ, 2006. – 320 с.
12. Емельянов Б.В. Методика подготовки и проведения экскурсии. – М.: Турист, 1980. – 304 с.



13. Емельянов Б.В. Экскурсоведение. – М.: Советский спорт, 2006. – 216 с.
14. Енисейский район. [Электронный ресурс] <http://my.krskstate.ru/docs/regions/eniseyskiy-rayon/> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
15. Енисейское речное пароходство. [Электронный ресурс] <https://www.e-river.ru/> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
16. Журавлева М.М. Экскурсоведение. – Иркутск: Мегапринт, 2011. – 121 с.
17. Илюхин М.М. Особенности и средства показа в экскурсии. Методические рекомендации. – М.: Турист, 1980. – 270 с.
18. Историю судоходства можно изучать в Сибири. [Электронный ресурс] <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=58549> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
19. История появления речного транспорта. [Электронный ресурс] <http://profession-konspect.org/?content=4826> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
20. История развития речного транспорта в России. [Электронный ресурс] <http://www.wt.matrixplus.ru/statriver.htm> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
21. История речного флота России от древности до советской власти. [Электронный ресурс] <http://retro.infoflot.ru/doc/historyfleet.html> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
22. История судоходства. [Электронный ресурс] [http://korabelu.ru/news/c0005\\_1.shtml](http://korabelu.ru/news/c0005_1.shtml) Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.

- 23.История судоходства. [Электронный ресурс]  
<https://sudohodstvo.org/ru/istoriya-sudohodstva/> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
- 24.Ишекова Т.В. Экскурсионное дело. – Саратов: Научная книга, 2006. – 40 с.
- 25.Кайманова Т. А. Экскурсоведение. – Пенза: Издательство ПГУ, 2012. – 654 с.
- 26.Комаров А.В. Транспорт России на рубеже нового тысячелетия. Его задачи и перспективы // Транспорт: наука, техника, управление: Сб. ОИ/ВИНИТИ. – 2000. – №7. – с. 2-7.
- 27.Косова Л.С. Экскурсоведение. – Томск: ТГУ, 2014. – 58 с.
- 28.Куставинова З.Т. Экскурсия – одна из форм внеурочной образовательной деятельности. [Электронный ресурс]  
<http://nsportal.ru/nachalnaya-shkola/vospitatelnaya-rabota/2014/04/09/ekskursiya-odna-iz-form-vneurochnoy-formy> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
- 29.Малькова М.Г. Виды и формы внеурочной деятельности в образовательной области «Технология». [Электронный ресурс]  
<https://cyberleninka.ru/article/v/vidy-i-formy-vneurochnoy-deyatelnosti-v-obrazovatelnoy-oblasti-tehnologiya> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
- 30.Министерство образования Российской Федерации. [Электронный ресурс] <https://минобрнауки.рф/документы/543> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
- 31.Мыскина А.Б. Внутренний водный транспорт России: история развития и современное состояние. [Электронный ресурс]  
<http://web-local.rudn.ru/web-local/prep/rj/files.php> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.

32. Назаров И. М. Были великой реки. – Красноярск: ПИК «Офсет», 1996. – 204 с.
33. Политова Е.А. Формы и методы организации внеурочной деятельности. [Электронный ресурс] [http://ioc.rybadm.ru/project/fgos\\_3/gim18/pudova%20ob\\_politova%20oa\\_tekst.pdf](http://ioc.rybadm.ru/project/fgos_3/gim18/pudova%20ob_politova%20oa_tekst.pdf) Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
34. Потаева Г.Р. Основы экскурсоведения: пособие для студентов. – Минск: БГУ, 2011. – 159 с.
35. Развитие судоходства на Енисее. [Электронный ресурс] [http://www.enisey-live-history.ru/archive/Razvitie\\_sudohodstva\\_na\\_Enisee\\_v\\_sovetskiy\\_period/](http://www.enisey-live-history.ru/archive/Razvitie_sudohodstva_na_Enisee_v_sovetskiy_period/) Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
36. Речной транспорт. [Электронный ресурс] <http://www.transentry.ru/wots-123-1.html> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
37. Родченкова Н.А. Внеурочная деятельность в рамках реализации ФГОС. [Электронный ресурс] <http://festival.1september.ru/articles/633007/> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.
38. Сичинава В.А. Экскурсионная работа. – М.: Просвещение, 1981. – 298 с.
39. Степанчикова М.А. Методические рекомендации по подготовке и проведению экскурсий. – М.: ЦПТК, 1996 – 102 с.
40. Судоходство по Енисею во второй половине XIX в. [Электронный ресурс] [http://my.krskstate.ru/docs/eniseyskaya-gubernia-vtoraya-polovina-19v/sudokhodstvo-po-eniseyu-vo-vtoroy-polovine-19v/?sphrase\\_id=27704](http://my.krskstate.ru/docs/eniseyskaya-gubernia-vtoraya-polovina-19v/sudokhodstvo-po-eniseyu-vo-vtoroy-polovine-19v/?sphrase_id=27704) Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.

- 41.Харламов И.Ф.. Педагогика. – М.: Гардарики, 1999. – 520 с.
- 42.Худотеева Е.Н. Формы организации внеурочной деятельности подростка, как одна из составляющих учебной успешности // Проблемы и перспективы развития образования: материалы II Международной научной конференции. – Пермь: Меркурий, 2012. – С. 32-34.
- 43.Энциклопедия «Красноярский край». [Электронный ресурс]  
Режим доступа: <http://www.my.krskstate.ru/> Дата последнего посещения: 9 июня 2017 г., свободный. – яз.рус. URL.