



**Студенческие отряды
Петербургского государственного
университета путей сообщения**

Стройотрядовское движение имеет в нашем университете славные традиции, оно служило выявлению и мобилизации энергии студенчества, его трудовой и гражданской активности. Работа в ССО помогала учащейся молодежи приобрести определенные навыки организации трудового коллектива, утвердить уверенность в возможности и способности активного участия в общественном производстве, проверить степень своей моральной и физической стойкости и безусловно пополнить свой бюджет. Этими особенностями объяснялась популярность движения студенческих отрядов среди учащейся молодежи.

Свою историю ССО ведут из 20-30-х годов, когда студенты, прежде всего комсомольцы, принимали участие в коммунистических субботниках, в производительном труде на строительных и производственных объектах. В послевоенные годы студенты ЛИИЖТ, как и других вузов города, трудились на восстановлении различных объектов, строительстве нового институтского корпуса на Обуховской площади. Начиная с 1956 г. комсомольцы Института в летнее время принимали активное участие в освоении целинных и залежных земель.

Благодаря всемерной поддержке администрации, партийной и комсомольской организаций вуза постоянно шел поиск эффективных форм работы ССО. В конце 60-х годов в стране сложилась централизованная система их организации. При ЦК ВЛКСМ был создан Центральный штаб студенческих строительных отрядов, в Ленинграде, как и в других областных центрах, действовал Областной штаб студенческих строительных отрядов.



А.И. Михайлушкин

Совместно с областными и республиканскими советскими и хозяйственными органами, министерствами под контролем партийных структур разного уровня определялись места работы отрядов по всей стране. В 1969-1972 гг. командиром Ленинградского областного штаба студенческих строительных отрядов был выпускник ЛИИЖТ 1969 г. А. И. Михайлушкин, впоследствии партийный работник, ученый, ректор Санкт-Петербургского государственного инженерно-экономического университета.

В 1966 г. ЦК ВЛКСМ объявил транспортные стройки ударными. Более 600 лиижтовцев по комсомольским путевкам отправились на полуостров Мангышлак в Каспийском море. Только на строительстве железнодорожной линии Магат - Антау они уложили и подготовили к сдаче 107 км пути. Семь последующих лет студенческие отряды активно участвовали в строительстве железнодорожной линии Мангышлак - Узень, Бейнеу - Кунград. Они



Строительные отряды на полуострове Мангышлак

построили и сдали в постоянную эксплуатацию 300 км железнодорожного пути, жилые дома, магазины, прачечные, пассажирские здания вокзалов на станциях Бейнеу, Соленое Озеро и другие объекты. Агитбригады студенческих отрядов в этот период дали около 80 концертов, прочитали более 200 лекций, провели воскресники по благоустройству поселков, школ и железнодорожных станций.

В 1976 г. за активное участие в освоении целинных и залежных земель коллектив Института



Студенты ЛИИЖТ на полуострове Мангышлак

был награжден Памятным знаменем ЦК Компартии Казахстана и Совета Министров Казахской ССР.

Летом 1973 года, за год до начала новой эпопеи строительства Байкало-Амурской магистрали, по инициативе комитета ВЛКСМ Института, поддержанной партийным комитетом и ректоратом, на строительство БАМ были направлены студенческие строительные отряды четырех факультетов: строительного, мостов и тоннелей, механического и



Студенты ЛИИЖТ на строительстве БАМ

магистрали» и принял по нему постановление. Было одобрено предложение партийных, комсомольских, профсоюзных организаций объявить сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали всенародной стройкой. ЦК ВЛКСМ объявил БАМ главной всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В

апреле 1974 г. в Москве проходил XVII съезд ВЛКСМ. Именно на нем, за несколько месяцев до упоминавшегося Постановления ЦК КПСС, было объявлено о начале масштабного строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. 27 апреля того же года с Ярославского вокзала Москвы на строительство магистрали отправился первый сводный отряд молодых строителей.

Путевые работы, благоустройство поселков, строительство детских учреждений, магазинов, жилых зданий, чтение лекций - это неполный перечень работ, осуществленных бойцами ССО. В период работы было внедрено 19 рационализаторских предложений, способствовавших улучшению производительности труда. Много интересных мероприятий было проведено за два месяца: дни ударного

электротехнического. Для оперативного управления работой студентов в Восточной Сибири был сформирован зональный студенческий строительный отряд «Байкал» под руководством выпускников Института командира отряда В. Бабича и комиссара А. Зорина. Линейные отряды были рассредоточены на протяжении около 600 км вдоль трассы Бурятского участка БАМ от Байкальского до Северомуйского тоннеля. В июле 1974 г. ЦК КПСС обсудил вопрос о «Строительстве Байкало-Амурской железнодорожной



Студенты ЛИИЖТ на строительстве БАМ

труда и фестиваль студенческих отрядов в Северобайкальске. реконструкция детских игровых площадок, празднование дня Европы и многое другое. В 1984 г. на строительстве Байкало-Амурской магистрали работало 10 отрядов Института общей численностью 450 чел.

Кроме того, Институт направлял своих воспитанников на производственную практику в тресты Бамстроймеханизация, Тындатрансстрой, в изыскательские партии, на эксплуатируемый участок Бам (Бамовская) - Тында.

В 70-х годах студенты оказывали помощь в развитии и реконструкции ряда объектов железнодорожного транспорта. Были капитально отремонтированы участки пути на Казахской, Московской, Северной, Восточно-Сибирской и других железных дорогах, более 500 человек на протяжении семи лет работали на строительстве и монтаже устройств СЦБ и связи, соорудили школы и детские сады на Прибалтийской, Приволжской, Южно-Уральской, Средне-Азиатской, Октябрьской железных дорогах. Студенты помогали реконструировать станции Лодейное Поле, Антропшино и Кандалакша Октябрьской железной дороги, станцию Нарва Прибалтийской дороги, возводить мостовые переходы в Коми АССР.



Символика
стройотрядов

Студенческие отряды внесли свою лепту в развитие Нечерноземья. Они реконструировали и строили новые сельскохозяйственные объекты в Лужском, Волховском и Лодейнопольском районах Ленинградской области, соорудили животноводческие фермы и овощехранилища, мелиорировали заболоченные земли. Качественно новым этапом этой деятельности стало создание в 1979 г. районного студенческого отряда «Лодейнопольский», которому за успехи в трудовой и общественно-политической деятельности в 1980 г.

было присвоено звание «Лодейнопольский имени героев Свири». За большие трудовые заслуги в 1981 г. ЛИИЖТ был награжден знаменем Лодейнопольского ГК КПСС. В

том же году бойцы отряда «Нева» (факультет мостов и тоннелей) на заработанные деньги купили и подарили Лодейнопольскому детскому дому автобус.

Продолжая славные традиции, отряды «Данко» (факультет управление процессами перевозок) и «Пламя» (электротехнический факультет) боролись за звание отрядов безвозмездного труда. Ежегодно в Ленинградской области в составе районных студенческих отрядов работали около 900 чел.

Силами отряда «Энергия» студентов электромеханического факультета, работавших по профилю своей будущей специальности, за восемь лет было электрифицировано более 40 деревень Новгородской области.

Студенты работали также в отрядах по ремонту пути и подвижного состава, по охране перевозимых грузов, на вокзалах, станциях и других железнодорожных объектах. Каждый студент ежегодно в течение летних месяцев привлекался к общественно-полезному труду, включая производственную и технологическую практику. Трудовое воспитание в соответствии с планом проводилось во время всего



Студенты ЛИИЖТ на уборке сельхозпродуктов

периода обучения.

Каждый год осенью студенты выезжали на работы по уборке сельскохозяйственной продукции (как тогда говорили «на картошку»). Объединенный студенческий сельскохозяйственный отряд Института ежегодно выполнял план уборки урожая на 120-150%. За самоотверженный труд на полях Ленинградской области комсомольская организация Института неоднократно награждалась переходящим Красным знаменем областного комитета ВЛКСМ, почетными грамотами и вымпелами.

В начале 60-х годов началось развитие совместной работы в различных строительных и других отрядах советских и зарубежных студентов - так



Бойцы интернационального отряда
Форвард

называемые «интернациональные отряды». В 1964-1965 гг. в сводном отряде ЦК ВЛКСМ страны, направленном в Алжирскую народно-демократическую республику, работали девять, затем 12 комсомольцев ЛИИЖТ.

В 1969 г. в Институте был сформирован интернациональный отряд «Форвард», первым командиром которого был научный сотрудник ЛИИЖТ Э.Н.Мальшев. В составе отряда на объектах мелиорации в пригородных совхозах Ломоносовского района Ленинграда совместно со студентами Института работали студенты из ЧССР и ГДР в последующие годы

бойцы отряда «Форвард» реконструировали трамвайные пути в городе, ремонтировали железнодорожные объекты, участвовали в строительстве Морского вокзала и общежития Института. Ежегодно студенты-лиижтовцы, прошедшие школу ССО «Форвард», выезжали на стройки в ГДР, ЧССР, ВНР. В 1984 г. бойцы отряда «Форвард», которому к этому времени исполнилось 15 лет, совместно со студенческими бригадами из ВНР и ЧССР работали на объектах 10 дистанций пути Октябрьской железной дороги.

В начале 70-х годов возникла новая форма работы - студенческие научно-исследовательские отряды (СНИО). Они оказались весьма популярными благодаря заинтересованности всех участников: студентов, преподавателей и заказчиков - производственных предприятия, научных и проектно-изыскательских организаций. Для

студента это была возможность получить практические профессиональные навыки в живой, творческой атмосфере, окрашенной романтикой строительных отрядов. Многолетний опыт деятельности СНИО показывал, что выпускники Института, прошедшие в них практику, быстрее адаптируются на производстве, лучше подготовлены к самостоятельной творческой работе. В Институте ежегодно формировалось около 20 научных отрядов, в них принимали участие более 300 студентов младших и старших курсов.

В 1983 г. научный отряд «Монитор» стал лауреатом Всесоюзного конкурса на лучший научно-производственный коллектив, который проводился Центральным штабом студенческих строительных отрядов ЦК ВЛКСМ и редакцией журнала «Студенческий меридиан». Получили широкую известность результаты научно-практической деятельности студенческих отрядов «Путеец» строительного факультета, «Наука-1» факультета мостов и тоннелей, «Сталефибробетон» кафедры строительных конструкций. В последующие годы 26 комсомольских организаций вузов Ленинграда переняли опыт организации СНИО.

В 1985 г. сводный студенческий отряд Института состоял из 57 линейных отрядов общим количеством 1595 человек. Немало активистов студенческих строительных отрядов стали профессорами, преподавателями Института, среди них: В. В. Бабич, А.А.Блатт, Ю.П.Бороненко, Н.С.Бушуев, В.П.Быков, Н.А.Елисеев, Н.Н.Качан, И.П.Киселев, В.Б.Коровкевич, С.М.Курмашев, А.П.Ледяев, Э.Н.Малышев, В.М.Петров, В.Л.Уралов, С.В.Шкурников, В.В.Шмытинский, П.П.Якубчик и многие другие.

В 90-х годах в ЛИИЖТ были разработаны предложения по радикальному изменению учебно-производственного процесса, обусловленному стремлением органически соединить теоретическое обучение с практикой, производительным трудом, близким к профессии. Такое соединение должно было осуществляться ступенчато (в течение семестра - теория, затем летняя практика), но могло быть и непрерывным. Именно непрерывность учебно-производственного процесса предусматривала: на младших курсах - работу студентов в круглогодичных отрядах с занятостью на производстве примерно три-четыре рабочих дня в месяц.

Примером нового подхода к производственной практике является опыт ЛИИЖТ по организации работы круглогодичных и специализированных отрядов. Так, 5 ноября 1984 г. по инициативе ректора ЛИИЖТа (ныне ПГУПС), выдающегося педагога и ученого, профессора Евгения Яковлевича Красковского, при поддержке



Ректор Института Е.Я. Красковский со студентами-бойцами отряда «Смена»

Октябрьской железной дороги, парткома и комитета ВЛКСМ Института был создан круглогодичный студенческий отряд «Смена», обслуживающий скорый поезд №25/26 Ленинград - Москва. Шефство над отрядом взяла газета ленинградских комсомольцев «Смена». Отряд состоял из линейных бригад, формируемых по факультетскому принципу. Работой сводного отряда «Смена» руководил производственный отдел Института и студенческий штаб (на общественных началах). Основным организационным документом являлся график работы поездных отрядов на месяц, который составлялся штабом с учетом пожеланий студентов. При этом занятость каждого студента не превышала двух-трех поездок в месяц. Работа отряда строилась на основе хозяйственного договора. Студентов принимали на постоянную работу с неполным рабочим временем по направлению штаба отряда. Предварительно они проходили производственное обучение по утвержденной программе и сдавали экзамены. Таким образом, за время обучения в Институте все бойцы отряда получали дополнительную профессию - проводник пассажирских вагонов. Кроме того, студенты приобретали навыки работы с людьми, умение разрешать конфликтные ситуации. Понятно, что для студентов существенное значение имел и дополнительный заработок. Он составлял примерно 50-60 руб. в месяц.

Наряду с производственной деятельностью отряд «Смена» проводил общественную работу. Члены отряда были коллективным шефом детского сада при ЛИИЖТ, уделяли внимание профориентации абитуриентов, встречаясь в своих школах с выпускниками.



Командиры бригад

Успешная работа отряда подтвердила возможность внедрения в учебный процесс непрерывной производственной практики, прежде всего по общему курсу железных дорог. Большой вклад в обеспечение стабильной, слаженной работы студентов внесли командир сводного отряда,

старший преподаватель Ю.М.Русаков, командиры линейных отрядов - студенты Н.А.Пулин, Е. Н. Кальчинскайте, начальники поездов А.Е.Ковалев и Ю.Н.Новожилов (Ленинград-Пасс.-Московский вагонный участок).

Коллегия МПС одобрила опыт работы отряда «Смена» и рекомендовала его к распространению в других вузах МПС. Практика организации круглогодичных отрядов была расширена, созданы отряды «Ладога» - помощников машинистов электропоездов, «Метростроевец» -



На рабочем месте

проходчиков, горнорабочих производственных участков Ленметростроя, «Экспресс» - билетных кассиров и др.

В 1985 г. для обслуживания поездов дальнего следования было сформировано 12 линейных отрядов проводников общей численностью 184 чел., объединенных в районный студенческий отряд проводников «Нева».

В 1988 году поезду 25/26 «Смена» за отличные результаты работы был присвоен статус фирменного. Студентов-проводников всегда отличали: высокая дисциплина, ответственность и высококачественное обслуживание пассажиров. С 2000 года и по

настоящее время бессменным руководителем КОСП «СМЕНА» является доцент кафедры «Электрическая тяга» Осипов Станислав Александрович.

В 2009 году КОСП «Смена» отметил свой 25-летний юбилей. В течение этого времени отряд «Смена» оказывал существенную помощь Октябрьской железной дороге. Выполнено более 20000 рабочих поездок, перевезено свыше 11 млн. пассажиров.

Более 2500 студентов освоили трудную и ответственную профессию проводника пассажирских вагонов, а наиболее опытные из них стали командирами бригад.

Сотни бывших студентов-сменовцев стали крупными руководителями предприятий и подразделений железнодорожного транспорта, а также в иных сферах производственной и общественной деятельности.

Сегодня «Смена» живет энергичной жизнью. Всегда интересными бывают поездки в гости к коллегам – студентам-проводникам из Перми и Екатеринбурга. Два раза в год «сменовцы» участвуют в турнирах по футболу, посвященных памяти ректора ПГУПСа Е.Я.Красковского. Многие проводники имеют разряды и спортивные звания в



Осипов С.А.



Проводники КОСП «СМЕНА» на отдыхе

различных видах спорта.

Благодаря помощи ректора вуза Валерия Ивановича Ковалева студенты-проводники могут на льготных условиях пользоваться услугами санатория-профилактория университета. С 2000 года ребята, работающие в «СМЕНЕ», могут проходить производственную практику по индивидуальным планам и

программам, согласованным с выпускающими и специальными кафедрами.

Новые и новые поколения студентов добровольно делают свой выбор в пользу «Смены». Для будущих инженеров работа проводниками – это часть непрерывной социально-производственной практики. Какую бы специальность они ни получили, кем бы ни стали после окончания вуза, эти ребята знают о железной дороге не понаслышке. Им уже не раз приходилось отстаивать честь мундира. Ведь высокий престиж поезда «Смена» - часть имиджа железных дорог России.



В 1986 г. по инициативе кафедры «Электрическая тяга» и студентов Электромеханического факультета на базе локомотивного (моторвагонного) депо ТЧ-20 возник круглогодичный студенческий отряд помощников машинистов электропоездов «Ладога», объединив разрозненных ребят, которые совмещали учебу в институте с работой помощником машиниста. Идея студентов была поддержана нашим выпускником В.П.Киселевым, который тогда возглавлял депо ТЧ-20, а в последствии стал начальником Ленинград-Финляндского отделения Октябрьской

Студенты отряда «Ладога»

железной дороги. По согласованию с руководством института, с целью совмещения работы в отряде и учебы, норма выработки была ограничена 50 часами в месяц, что составляло 1-2 поездки в неделю, как правило, в выходные дни.

Вначале за студенческим отрядом был закреплен один электропоезд ЭР2-1073, на котором помощниками машинистов работали только студенты. Кроме работы бойцы

отряда следили за состоянием пассажирских салонов и участвовали в техническом обслуживании и комиссионных осмотрах электропоезда.

Сейчас поле деятельности отряда значительно расширилось. В С.Петербурге нет ни одного локомотивного или моторвагонного депо, в котором не работали бы члены отряда. Студенты водят поезда в Москву, Новгород, Лодейное Поле, Бабаево, Лугу, Выборг, Приозерск, Петергоф, Вырицу, Оредеж. В составе отряда работают студенты Электромеханического, Механического и других факультетов университета.

Перед окончанием 5 курса наиболее отличившиеся члены отряда допускаются к сдаче экзаменов на право управления электроподвижным составом. Опыт работы в отряде «Ладога» способствует быстрому и успешному профессиональному росту.

С 2008 года студенты стали проходить обучение и стажировку на современном скоростном электропоезде «Сапсан».

На опыте работы «Ладоги» при кафедре «Локомотивы и локомотивное хозяйство» в 2002 году создан и успешно работает отряд помощников машинистов тепловозов «Локомотив».



Билетный кассир СОБК «Экспресс»

Наряду с другими трудовыми студенческими отрядами в университете работает и отряд билетных кассиров СОБК «ЭКСПРЕСС».

Данный отряд существует с 2001 года, когда между Октябрьской железной дорогой и ПГУПС был заключен договор о подготовке студентов для работы билетными кассирами. Несмотря на то, что пик пассажирских перевозок приходится,

как известно, на летний период времени, отряд функционирует круглогодично.

Теоретическое обучение проходит в стенах университета, а практическая стажировка - в кассах Санкт-Петербургского железнодорожного агентства (СПЖА). Квалифицированные специалисты Октябрьской железной дороги читают обучающимся студентам лекции. Полученные знания они закрепляют путем непосредственного участия в оформлении и продаже билетов в СПЖА.

Надо сказать, что не все студенты, приступившие к обучению на курсах билетных кассиров, достигают последнего рубежа и сдают квалификационный экзамен. Для этого нужны такие черты характера как терпение, усидчивость, а также общая хорошая успеваемость по учебным дисциплинам.



Обучение студентов-билетных кассиров

Коллектив штатных работников СПЖА положительно оценивает работу студентов отряда «Экспресс», их подготовку и отношение к труду. Администрация СПЖА неоднократно ходатайствовала перед ректором ПГУПСа о поощрении студентов отряда «Экспресс».

Первый научно-производственный отряд студентов, работающий по принципу «от изысканий до сдачи под ключ» при кафедре «Изыскания и проектирование ж.д.» ЛИИЖТа был организован в 1985 году.



Объекты НПО «ПОИСК»

выполнены изыскания железнодорожного участка Ягельная – Надым (объект Ленгипротранса). Подготовлено обоснование и выполнено оздоровление пути на подходах к проектируемым портам Лужской губы.

За период с 1985 по 1990 гг. под руководством преподавателей кафедры студентами выполнены изыскания, проектирование и реконструкция сортировочных станций Радвилишкис, Даугавпилс, Шкиротава, Таллинн-Копли, Юлимисте Прибалтийской ж.д. Студентами групп ЦИПС

В последние годы научно-производственный отряд «ПОИСК» также выполняет работу на реальных объектах. Среди самых крупных: Ладожский вокзал – изыскания под вторые пути на участке ст. Заневский пост – ст. Горы – март – август 2000 г.; станция Дно – проект соединительного пути между направлениями Дно – Псков и Дно – Новосокольники сентябрь – ноябрь 2001 г.; Космодром Байконур – Техническое обследование, изыскания и проектирование капитального ремонта внутрикосмодромных подъездных путей – июль 2002 – май 2003 г.; Пикалево – проект реконструкции обустройств станции Пикалево-I в связи с переносом пассажирского движения – в работе в настоящее время.

Таким образом, основными направлениями работы отряда являются:

- инженерные изыскания при проектировании новых и реконструкции существующих железных дорог;
- разработка проектов сооружения участков новых железных дорог, подъездных и станционных путей;
- разработка проектов реконструкции и капитальных ремонтов железных дорог, подъездных и станционных путей, а также горловин станций.

В 2001 году кафедрой «Автоматика и телемеханика на железных дорогах» организован студенческий отряд «Автоматика», который в период летней практики принимает активное участие в выполнении работ по автоматизированному проектированию систем железнодорожной автоматики и телемеханики, в частности системы электрической централизации на станциях. Студенты также принимают участие в переносе на электронные носители схематических планов станций



Отряд «Автоматика» за работой

для Октябрьской железной дороги, а также двухниточных планов станций для Северной железной дороги. Численность отряда изменяется в зависимости от объема работы от 15 до 30 человек.

В июле – сентябре 2003 года лаборатория «Автоматизация проектирования и моделирования» совместно с проектным институтом Ленгипротранс выполняла работы по реконструкции Санкт-Петербургского железнодорожного узла, а именно развитию станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский, 5 парк.

Студенты 3-5 курсов участвовали в проектировании схем гибридной релейно-процессорной системы электрической централизации. В их задачи входило: формирование типовых фрагментов системы в электронном виде, на основе которых впоследствии строились принципиальные электрические схемы для данной станции; перенос нетиповых проектных решений, разработанных инженерами-проектировщиками лаборатории и

Ленгипротранса, на электронные носители; редактирование технической документации, включающей эксплуатационную часть (схемы кабельных сетей, спецификацию напольного оборудования и т.д.), принципиальные схемы (схемы установки и размыкания маршрутов, схемы управления и замыкания стрелок, схемы включения выходных и маршрутных светофоров и т.д.) и монтажные схемы.

В последние годы в университете, как и в целом по стране, вновь наметился рост активности строительных студенческих отрядов.



ССО «Легион»

С 2002 года в соответствии с договором с центром по формированию студенческих отрядов «МЕХАНИК» ежегодно вузом формировались строительные отряды, которые работали в летний период на различных объектах путевого хозяйства предприятий отрасли. В 2005 году отряд нашего университета «Легион» из числа студентов строительного и

механического факультетов выехал в составе сводного строительного отряда «Механик» в район городов Микунь и Княжпогост республики Коми для выполнения



ССО «Легион» на объекте

работ по ремонту железнодорожных путей. Руководителем отряда был назначен заместитель декана механического факультета Авдовский Александр Александрович. Студентов привлекала не только романтика дальних регионов России, вечера у костра, но и хорошие заработки. В течение июля-августа месяцев отряд в сложных условиях севера выполнил

комплекс работ по среднему ремонту главного хода объемом 10 км. Несмотря на непростые погодные условия, интенсивное движение поездов, ребята проявили характер и сдали объекты с хорошим качеством и в установленные сроки.

С 2006 по 2008 годы в составе ССО «Магистраль» студенты университета трудились на объектах крупных предприятий, таких как ОАО «Воркутауголь», ОАО «ГМК «Норильский Никель», ОАО «Ямальская железнодорожная компания», участвовали в строительстве железной дороги к Тиманскому бокситовому руднику.

За высокие производственные показатели работы и отличную организацию технологического процесса отряд отмечен благодарственными письмами в адрес руководства вуза.

Сохраняя трудовые традиции в 2010 году по инициативе ОАО «РЖД» совместно с молодежным общероссийским общественным движением «Российские студенческие отряды» вуз направил студенческий отряд «Олимпийский» в составе 97 студентов в г.Сочи для работ по строительству объектов олимпийского титула «Сочи-2014». И вновь под руководством незаменимого Авдовского А.А. и командира Ерохова К.О. с июля по август месяцы студенты осуществляли работы по строительству габионных сооружений объектов олимпиады. Разместившись в специально построенных поселках в районе Красной Поляны, студенты в свободное от работы время принимали активное участие в культурных мероприятиях и соревнованиях среди стройотрядов других вузов страны.



ССО «Олимпийский»

Деятельность таких студенческих отрядов позволяет решать большое количество практических задач, стоящих в данный момент перед страной: решение кадровых вопросов, организация временной и постоянной занятости молодежи, профилактика негативных явлений в молодежной среде, трудовое и нравственное воспитание, приобретение профессиональных навыков и ускорение процесса социализации молодых людей, решение вопросов финансовой обеспеченности студенчества. Ценность труда в студенческих отрядах заключается в адаптации молодежи к современным условиям производственных отношений, развитию инициативности и самостоятельности, организационных и деловых качеств, духовно-нравственного идеала.