

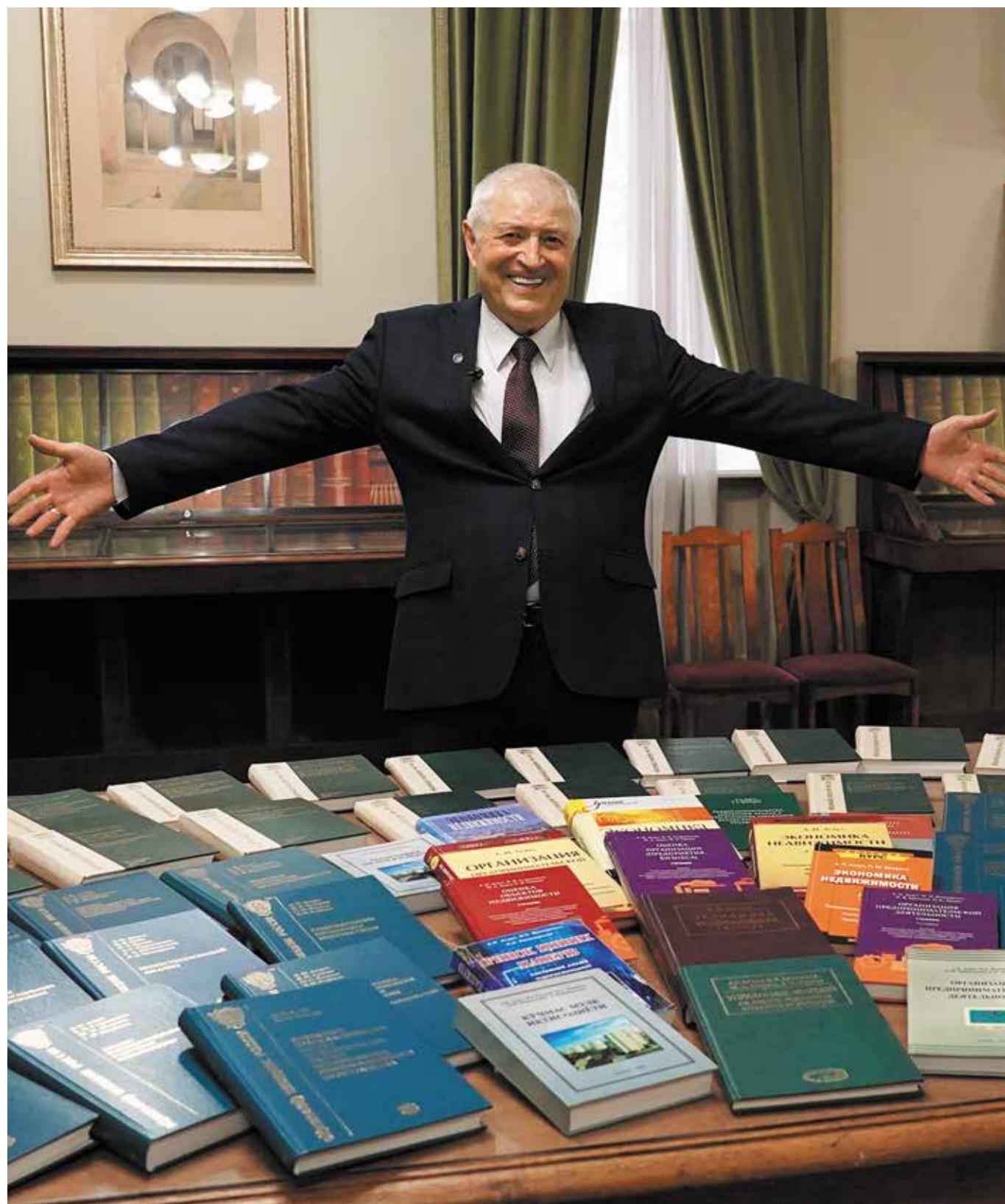
# ЗА СТРОИТЕЛЬНЫЕ КАДРЫ

Основана в 1931 году

Электронная версия газеты  
на [www.spbgasu.ru](http://www.spbgasu.ru)декабрь 2022 № 11  
(194)

## Анатолий Асаул — профессор года!

Доктор экономических наук, профессор СПбГАСУ Анатолий Асаул за выдающиеся научные результаты в области образования и науки признан профессором года по номинации «Экономические науки», а за подготовку научных и педагогических кадров внесён в Книгу почёта «Золотые имена высшей школы».



Это только последние достижения профессора. Он заслуженный деятель науки России, Заслуженный деятель науки Республики Удмуртия, Заслуженный деятель науки Республики Тува, создатель и руководитель научной школы «Методологические проблемы эффективности региональных инвестиционно-строительных комплексов как самоорганизующейся и самоуправляемой системы».

В 2023 г. школа отметит серебряный юбилей, она включена в Реестр ведущих научных и научно-педагогических школ Санкт-Петербурга и получила широкое признание российской и международной научной общественности. Пять свидетельств о регистрации научных направлений, получивших развитие в научной школе, стали основанием для присвоения профессору почётного звания «Основатель научного направления» (Международная ассоциация учёных, преподавателей и специалистов).

Школа подготовила 13 кандидатов экономических наук, двух докторов — последователей-преемников, в ней появились ученики преемников, заложены основы сетевого эффекта. В 2004 году разработана исследовательская программа по двум областям — экономика строительства и экономика предпринимательства, сформулирована парадигма совместной деятельности, объединившая коллектив исследователей на последующие 15 лет. За этот период более 60 человек защитили кандидатские и докторские диссертации, — рассказал Анатолий Николаевич.

Перечисляя достижения школы, профессор подчёркивает, что не выделяет собственных заслуг и считает, что гораздо важнее здесь коллективный труд. Однако всеобщие успехи свидетельствуют о главном: личный вклад создателя школы сложно переоценить. Такой у него характер: если взялся за дело, то нужно довести его до высшего уровня. Анатолий Николаевич Асаул пришёл в науку не просто уже состоявшимся специалистом-практиком, а будучи генеральным директором крупной строительной компании. Видимо, поэтому все его научные труды имеют большую практическую ценность.

С 2004 г. научная школа издаёт серию научных книг «Экономическое возрождение России». В настоящее время выпущен 61 том. Среди них монография «Методологические принципы институциональных взаимодействий субъектов рынка как открытых живых систем в концепции информационного общества», где научной общественности представлены результаты диссертационной работы сына профессора, Николая Асаула. В 2007 г. указом Президента России утверждён список приоритетных направлений развития науки, технологии и техники, в который включено научное направление «Открытые живые системы». В том же году это направление как приоритетное утверждено постановлением правительства Петербурга.

Под руководством и при непосредственном участии профессора Анатолия Асаула разработаны и утверждены Департаментом образовательных программ и стандартов профессионального образования примерные программы дисциплин «Организация предпринимательской деятельности» и «Экономика недвижимости». Впоследствии по этим программам подготовлены и изданы учебники с грифом Минобрнауки РФ. Учебники «Экономика недвижимости» и «Организация предпринимательской деятельности» выдвигались на премию Правительства РФ в области образования. В настоящее время «Экономика недвижимости» переиздана в различных изданиях более 20 раз.

Несколько поколений студентов профессора изучают экономику не только по его учебникам, но и в живых диалогах с ним. По мнению Анатолия Николаевича, это один из важных методов преподавания и усвоения дисциплины.

— В живом диалоге я подмечаю реакцию каждого студента, его внимание, заинтересованность, реагирую на невербальные моменты и, соответственно, понимаю, повторить материал или отвести больше времени на его осмысление студентами. Уверен, продуктивность занятий зависит в том числе и от такой налаженной обратной связи, — говорит Анатолий Николаевич.

Получая награды, Анатолий Асаул благодарит своих коллег за продуктивный совместный труд и не расценивает очередные достижения как итог своей деятельности. Скорее, это стимул для дальнейшей работы, которой он посвятил десятки лет и без которой уже не представляет свою жизнь.

Любовь Углова



# Беспилотники на трассе И В ЭКОНОМИКЕ



**Олег Бадокин**  
к. э. н., доцент кафедры менеджмента  
в строительстве СПбГАСУ

## Драйверы и последствия

Технологические аспекты развития беспилотного транспорта представляются достаточно позитивными. Сегодня все ведущие мировые и российские автопроизводители разрабатывают проекты в этой области. Беспилотные виды грузового транспорта уже активно применяются на закрытых территориях производственных предприятий, шахт, портов в Европе, Китае, Канаде, США. В целом, несмотря на имеющиеся технические ограничения (несовершенство датчиков и электроники, которые плохо

работают в условиях экстремально низких температур, плохой видимости, запыленности, необходимость доработать системы искусственного интеллекта и усовершенствовать электронные карты для автоматического пилотирования) можно сказать, что промышленность готова к выпуску подобной техники, а указанные проблемы будут решены в обозримом будущем. Более того, любая новая технологическая идея служит драйвером для развития промышленности в смежных областях.

Что касается социально-экономических аспектов внедрения беспилотного грузового транспорта, то здесь всё намного сложнее. Например, в исследовании консалтинговой компании McKinsey технология беспилотного транспорта названа в перечне современных технологий, которые в перспективе могут «разрушить существующий логистический бизнес».

Если углубиться в социально-экономические аспекты внедрения беспилотных технологий управления грузовыми автотранспортными средствами, то можно обнаружить как факторы-драйверы, способствующие развитию технологии, так и факторы, которые сигнализируют о негативных последствиях беспилотников для социально-экономической среды.

## Что принесут беспилотные технологии

Беспилотные технологии позволят:

- сократить затраты в логистике на 40–45 %;
- решить проблему дефицита кадров на рынке автомобильных грузовых перевозок;

- снизить себестоимость перевозок, так как сейчас зарплата водителей составляет от 27 до 43 % от общих транспортных затрат, амортизация — от 5 до 15,25 %, расходы на топливо — от 9 до 37 %;
- увеличить время работы транспорта, совершать более сложные маршруты, чтобы более полно загружать транспортное средство. Сейчас только 30 % рабочего времени грузовой транспорт находится в движении из-за ограничений, касающихся режима труда и отдыха водителей.

- Но возможны и негативные последствия: рост безработицы и, как следствие, падение доходов граждан, деградация социальной среды;
- рост капитальных затрат, который приведёт к концентрации транспортных мощностей в руках монополистов — технологических гигантов, что, в свою очередь, снизит конкуренцию.

Технологии искусственного интеллекта, беспилотные технологии неизбежно приведут к «обесчеловечиванию» экономики и трудовых процессов. По оценкам ООН, население Земли на 15 ноября 2022 г. насчитывается 8 млрд. человек, к 2030 г. оно увеличится до 8,5 млрд. человек, а к 2037 г. достигнет 9 млрд. В то же время, по результатам различных исследований, количество безработных в мире растёт.

# Егор Голов: «Моя программа позволяет точно рассчитать скорость автомобиля в ДТП»

Старший преподаватель кафедры транспортных систем СПбГАСУ Егор Голов разработал программу для расчёта скорости автомобиля-участника ДТП в момент столкновения с учётом полученных деформаций. На неё получено свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2021662158. Программа повышает точность расчётов при проведении дорожно-транспортной экспертизы, что совершенствуют доказательную базу, позволяет более тщательно исследовать обстоятельства ДТП. Мы спросили учёного, для чего необходимо определять скорость движения автомобилей в момент столкновения и каким образом это можно сделать.



**Егор Голов**  
старший преподаватель кафедры  
транспортных систем СПбГАСУ

— Как давно вы занимаетесь данной темой?

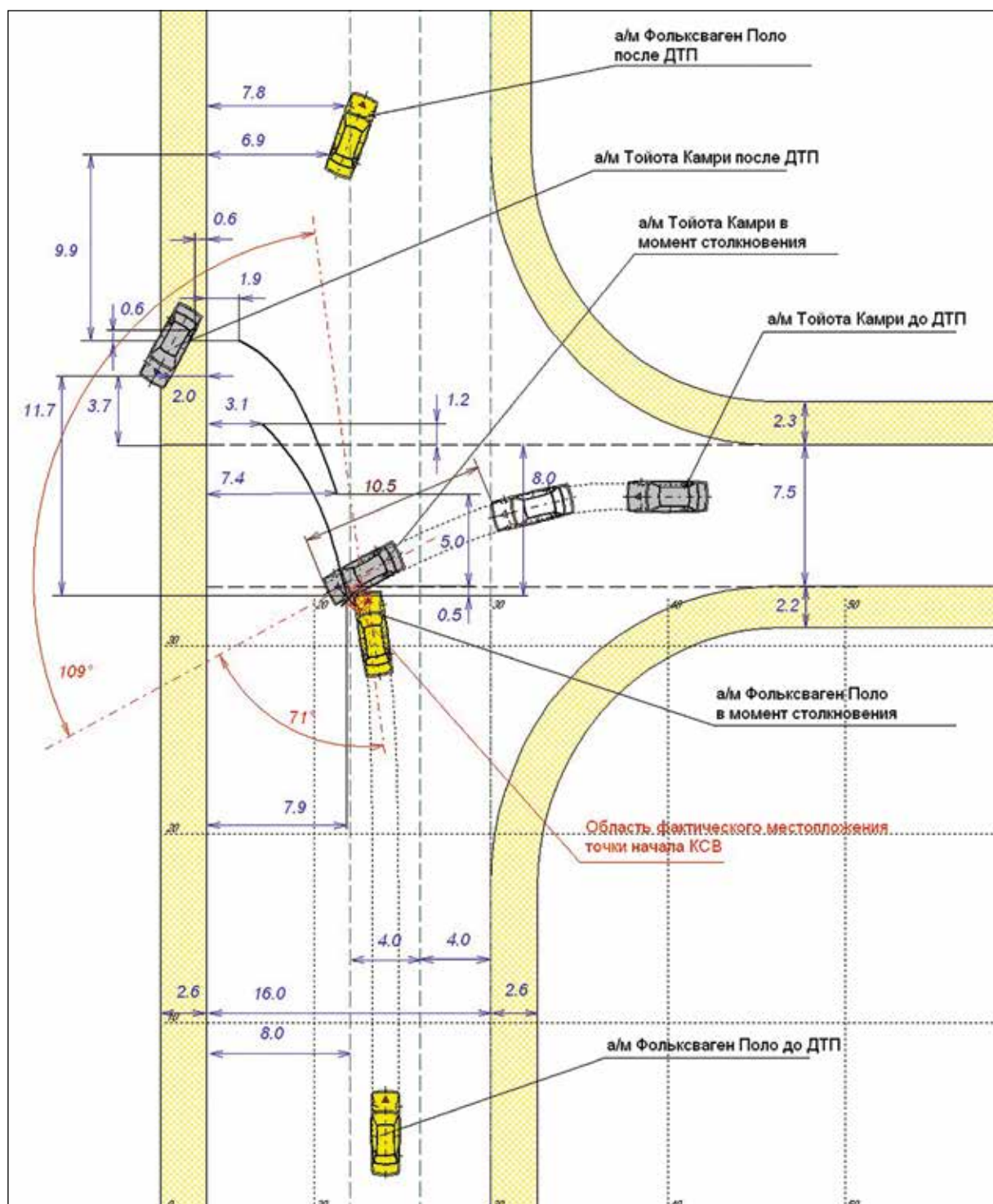
— Исследованием вопросов безопасности дорожного движения я начал заниматься задолго до поступления в аспирантуру. Еще в 2013 году студентом бакалавриата кафедры транспортных систем открыл для себя такой род деятельности, как дорожно-транспортная экспертиза. Тогда я никак не мог понять, почему, несмотря на наличие существенного опыта в области методического и методологического обеспечения ДТЭ, вопрос установления фактической скорости движения автомобилей в момент перед столкновением до сих пор не решён. Именно в тот момент

появился большой интерес, в некоторой степени даже азарт, который и стал для меня одним из сильнейших стимулов.

На данную тему в июне 2022 года я защитил кандидатскую диссертацию. Кроме свидетельства о государственной регистрации программы для ЭВМ, мною получено свидетельство о государственной регистрации базы данных № 2021622677 «База данных жесткостных характеристик автомобилей категории М-1 для проведения дорожно-транспортных экспертиз».

— Ваши исследования находят практическое применение?

— Результаты моей диссертационной работы, а также сама методика, алгоритмы, программы и формулы востребованы не только специалистами, занимающимися расследованием дорожно-транспортных происшествий (следователи, дознаватели, судьи, адвокаты, эксперты). Они актуальны для всего дорожно-транспортного комплекса: от конструкторов автомобилей до специалистов, занятых в строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, по которым эти автомобили и будут ездить. И надо сказать, что это не просто высокие слова. Уже сегодня разработанные мною решения активно и весьма успешно приме-

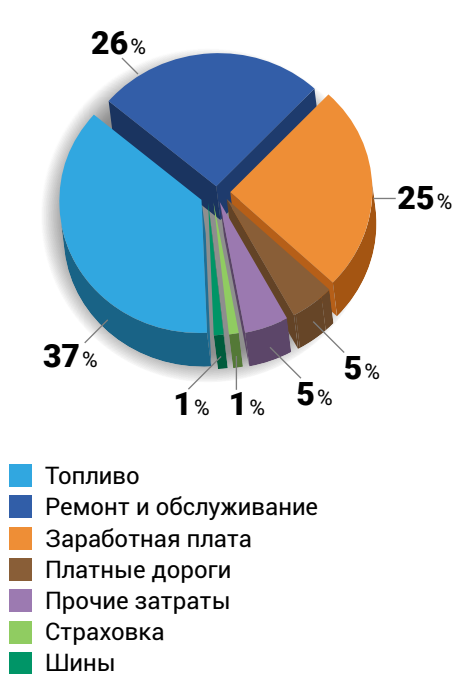


Масштабная расчетная схема ДТП с участием автомобилей Volkswagen Polo и Toyota Camry

Структура себестоимости перевозки грузов автомобильным транспортом в США



Структура себестоимости перевозки грузов автомобильным транспортом в России



### Водители без руля

Вождение большегрузного автомобиля является основным видом занятости в США и Европе для мужчин в возрасте от 40 до 60 лет.

В России, по данным различных источников, имеется от 4 до 7,95 млн. зарегистрированных грузовых автомобилей. По данным Росстата, по виду деятель-

ности «Автомобильный грузовой транспорт» зарегистрировано 34 653 компании, а в системе «Платон» (российская государственная система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн) — свыше 925 тыс. большегрузов. Опираясь на эти данные, можно сказать, что и в России профессия водителя большегруза — одна из самых распространённых, а средний

возраст занятых в ней составляет порядка 49 лет.

Внедрение беспилотных технологий на грузовом автомобильном транспорте приведёт к существенному сокращению предложения рабочих мест в отрасли (при самом негативном развитии событий — до 85 %).

При этом грузовой автотранспорт предоставляет достаточно хорошо оплачиваемые рабочие места (средняя зарплата водителя в Европе — 3000 евро, в США — 4400 долларов, в России — более 78 тыс. руб.). По данным исследования Высшей школы экономики, в Москве вероятность получения приглашения на интервью для кандидата в возрасте 48 лет составляет 24–32 %, тогда как для кандидата в возрасте 29 лет — 45–52 % (и это для кандидатов с высшим образованием). Безусловно, негативные последствия на рынке труда от внедрения беспилотного грузового автотранспорта будут проявляться постепенно и не так выражено (все зависит от скорости распространения данной технологии и от социальных мер правительства), но они, безусловно, будут, и представляя собой существенную угрозу.

### Риск снижения конкуренции

Теперь о другой экономической угрозе — риске снижения конкуренции и концентрации бизнеса в руках крупных корпораций со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Технологии беспилотного транспорта могут привести к консолидации большей доли рынка (особенно дальнемагистральной) в руках крупных автотранспортных компаний. Стоимость нового грузовика

на рынке США составляет 140–160 тыс. долларов. По оценке консалтинговой компании McKinsey, дооборудование транспортного средства беспилотными датчиками обойдётся в сумму от 30 до 100 тыс. долларов. По данным Первой экспедиционной компании, затраты перевозчиков на приобретение беспилотного грузовика составят в среднем 17–18 млн. рублей, а это в 2,5 раза выше стоимости обычной грузовой машины.

Безусловно, массовый выход на рынок беспилотных транспортных средств снизит их общую стоимость. Но эксплуатация такого подвижного состава сложнее: необходимо содержать штат высокооплачиваемых инженеров и ИТ-специалистов, что и сейчас под силу только крупному бизнесу. А концентрация грузовых автоперевозок в руках крупного бизнеса приведёт в свою очередь к росту стоимости перевозки (это стандартный экономический эффект от монополизации рынка), что может перекрыть перспективное снижение транспортных тарифов, обеспечиваемое дегуманизацией перевозки.

Таким образом, уже сейчас предстоит тщательнее изучить все аспекты внедрения технологии беспилотного управления грузовыми транспортными средствами: не только совершенствовать технологическую составляющую, но и продумывать решения возможных социальных и экономических проблем, которые будут возникать со временем.

**Олег Бадюкин, к. э. н., доцент кафедры менеджмента в строительстве СПбГАСУ**

няются в ряде крупных организаций, среди которых Институт безопасности дорожного движения СПбГАСУ, ООО «Деловой эксперт», САО «РЕСО-Гарантия».

**Егор Голов:**  
Уже сегодня разработанные мною решения активно и весьма успешно применяются в ряде крупных организаций, среди которых Институт безопасности дорожного движения СПбГАСУ, ООО «Деловой эксперт», САО «РЕСО-Гарантия»

— Кто ваши коллеги, соавторы, помощники? Были ли у вас предшественники, на чьи труды вы опирались?

— На протяжении более 25 лет в СПбГАСУ активно функционирует и развивается сильнейшая научная школа Института безопасности дорожного движения, которую возглавляет директор института, заведующий кафедрой наземных транспортно-технологических машин СПбГАСУ Сергей Аркадьевич Евтюков, а её основателем является научный руководитель ИБДД, профессор-консультант кафедры наземных транспортно-технологических машин Павел Александрович Кравченко. Яркие представители данной школы — такие сотрудники кафедры наземных транспортно-технологических машин, как профессор Виктор Николаевич Добромиров, доцент Станислав Михайлович Грушецкий, доцент Ярослав Владимирович Васильев, доцент Илья Сергеевич Брылёв, заместитель декана по научной работе доцент Елена Владимировна Куракина. В качестве молодых, но от того не менее талантливых специалистов, чей труд сложно пе-

реоценить, можно смело назвать аспиранта и старшего преподавателя кафедры транспортных систем Елену Валерьевну Сорокину и аспиранта, ассистента кафедры наземных транспортно-технологических машин Алёну Анатольевну Коломеев — самая высокая оценка их труда будет соответствовать истине.

Научный руководитель моей диссертации — заведующий кафедрой транспортных систем Станислав Сергеевич Евтюков, человек высочайшего профессионального мастерства. Работа с ним — это событие, которое очень сильно повлияло на моё мировоззрение и, в частности, отношение к науке.

Каждый из специалистов ИБДД посвятил не один год своей трудовой деятельности вопросам безопасности на автомобильных дорогах. Можно без преувеличения сказать, что снижение аварийности на дорогах нашей страны во многом результат их фундаментальных исследований. На сегодня количество проведённых нашим коллективом экспертиз по ДТП уже давно превысило 50 тысяч. Благодаря многолетнему эффективному труду накоплен колоссальный опыт, который мы намерены совершенствовать и дальше.

— Расскажите подробнее о ваших исследованиях.

— Любое исследование начинается с обзора и изучения уже накопленного опыта, анализа возможных путей решения выявленной проблемы, после чего выдвигается гипотеза и экспериментально доказывается её основательность либо бесперспективность.

В рамках моего исследования потребовалось использование конечно-элементных программных комплексов для анализа повреждений автомобилей в результате ДТП. В последующем я применил свои разработки к реконструкции реальных аварий в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

В основе фундаментального исследования лежит использование сложных мультидисциплинарных математических моделей с высоким уровнем адекватности реальным материалам, конструкциям

и физико-механическим/производственным процессам, применение best-in-class технологий, разработка цифровых двойников. Но только лишь это само по себе не обеспечивает инновационного прорыва. Его может обеспечить оптимальное и эффективное комплексирование различных лучших в мире (best-in-class) технологий с добавлением оригинальных кросс-отраслевых интеллектуальных ноу-хау. В итоге формируется комплексное высокотехнологичное решение, которое априори является лучшим на данный момент в мире.

В рамках практической реализации результатов научных исследований был создан программный продукт для экспертного использования, который позволяет проводить анализ и моделирование дорожно-транспортной ситуации. С помощью данной компьютерной программы могут быть произведены расчёты по определению скорости движения транспортного средства в момент аварии по повреждениям, полученным им в результате ДТП. Для этого предназначен программный компонент, разработанный для расчётов энергетического эквивалента деформаций по их величине и выполнения обратных расчётов, позволяющих установить характеристики движения автомобиля в момент, непосредственно предшествовавший контактно-следовому взаимодействию. Одной из интересных особенностей работы в программе является возможность использования 3D-моделей автомобилей и результатов лазерного сканирования повреждённых транспортных средств.

— На каком этапе находятся ваши исследования?

— Разработана методика для оценки скорости движения автомобилей по их деформациям, учитывающая изменения индивидуальных характеристик кузовов автомобилей в зависимости от их класса и года выпуска. Данная методика включает в себя не только формулы и алгоритмы, но и инструменты и сами способы проведения экспертизы. Кроме того, для удобства использования результатов исследования разработаны база



Результат совмещения 3D-моделей деформированного и недеформированного состояния автомобиля Hyundai Solaris

данных жёсткости кузовов автомобилей и специализированное ПО — программа расчёта скорости автомобиля-участника ДТП в момент столкновения с учётом полученных деформаций. Данные разработки имеют свидетельства о государственной регистрации в Федеральной службе по интеллектуальной собственности и, как я уже говорил, используются специалистами различных экспертных организаций.

— Поделитесь своими планами.

— Сегодня я рад, что моя научная и профессиональная деятельность связана с автомобильными дорогами и транспортом в целом, а ведь в эту сферу привёл меня, можно сказать, азарт. Сейчас, по прошествии лет, могу точно сказать — для меня это стало чем-то большим. Не представляю свою жизнь без науки. Поэтому буду продолжать исследования, направленные на повышение безопасности дорожного движения и качества транспортного обслуживания, в особенности планирую подробнее изучить систему «Участник дорожного движения — Транспортное средство — Автомобильная дорога — Среда» для формирования потенциала её стабильной и безопасной работы.

**Беседовала Татьяна Петрова**  
Фото: предоставлены Егором Головым



Свидетельство о гос. регистрации базы данных



Свидетельство о гос. регистрации программ для 3BM

# Как английский к победам приводит



Арина Паршенцева и Анастасия Александрова

**Этой осенью семнадцать студентов СПбГАСУ стали победителями и призёрами различных конкурсов всероссийского уровня по иностранным языкам. Добиться значимых успехов им удалось благодаря высокой личной мотивации и профессионализму преподавателей.**

## Фестиваль науки

В Нижегородском государственном архитектурно-строительном университете (ННГАСУ) 18–19 октября состоялся XII Всероссийский фестиваль науки. Каждый год на фестиваль съезжаются студенты, магистранты, аспиранты, молодые учёные, чтобы представить и обсудить научные исследования, достижения и открытия. Число участников год от года растёт: если в 2010 г. участие в фестивале приняли чуть более 50 человек, то в этом

году — свыше 1500. Лучшие работы отмечают дипломами и призами, а их авторы находят себе кураторов из числа ведущих учёных.

Фестиваль этого года принёс успех студенткам СПбГАСУ Арине Паршенцевой (архитектурный факультет) и Анастасии Александровой (строительный факультет). Арина стала дипломантом первой степени, а Анастасия — обладательницей диплома второй степени в секции № 9 «Наука на иностранном языке». Отличный результат для дебютанток фестиваля!

Доклад Арины был посвящён забытым традициям в архитектуре и строительстве, Анастасия в своём выступлении озвучила проблемы, их решения и глобальное влияние крупных строительных проектов на примере собора Святого Семейства в Барселоне. По словам студенток, доклады вызвали интерес и широкую дискуссию. «Участие в подобных мероприятиях позволяет ощутить себя частью научного сообщества и мотивирует на дальнейшую исследовательскую работу», — убеждены дипломантки.

## Всероссийский конкурс переводов

Студентка архитектурного факультета Владислава Савельева замкнула тройку призёров Всероссийского конкурса переводов для студентов неязыковых направлений подготовки «#TechnoChallengeTSU» в номинации «Перевод научно-популярного текста». Организаторы конкурса — Тольяттинский государственный университет и Самарское региональное отделение Союза переводчиков России.

— Я занимаюсь переводами и для повышения соответствующего навыка стала слушателем программы повышения квалификации СПбГАСУ «Переводчик в сфере профессиональной деятельности». Участие в конкурсе дало отличную возможность попрактиковаться. Мне предстояло перевести текст о важности совершённых и предстоящих научных открытий. Тема оказалась почти неизвестной — исследования морских глубин, поэтому перевод оказался для меня ещё и познавательным. При этом сложности вызвала не научная лексика, а некоторые обороты

с многозначными словами, которые могут в корне поменять значение всего предложения или даже абзаца. Но я справилась неплохо, — поделилась впечатлениями Владислава.

## Диктант по английскому

Институт международных отношений и Департамент по молодёжной политике Казанского федерального университета инициировали Всероссийский диктант по английскому языку. СПбГАСУ впервые стал одной из площадок для его проведения. Текст о роли Интернета в нашей жизни писали 59 студентов со всех факультетов вуза. В числе победителей — Арина Паршенцева и Мария Пладова, а призёров — Казамби Гайдарбеков, Юлия Царькова, Наталия Светлова, Андрей Жуков, Александр Кацюба, Мария Сергеева, Владислава Савельева, Софья Косова, Дарья Сумина, Дарья Иванова, Анастасия Трегубенко и Екатерина Лачина.

*Светлана Ермолаева, старший преподаватель кафедры межкультурных коммуникаций СПбГАСУ*



# В новый год — с мобильным приложением СПбГАСУ!

**В конце лета прошлого года на встрече с проректорами СПбГАСУ студенты предложили создать мобильное приложение вуза. Руководство поддержало инициативу в контексте программы развития университета на 2021–2025 гг.**

— Такую инициативу мы предложили в первую очередь для удобства студентов и преподавателей, поскольку в мобильном приложении будет вся необходимая информация для учёбы и работы. Задача виделась вполне выполнимой, поскольку мы проанализировали успешный опыт других вузов, — уточнил председатель Студенческого совета Санкт-Петербурга, заместитель председателя Студенческого совета СПбГАСУ Егор Ильин.

Для формирования конкурсного задания инициативная группа из студенческого актива и администрации университета сначала провела опрос студентов. По его результатам были выявлены ключевые функции, необходимые в приложении: это расписание занятий, информация об успеваемости, карта-схема университета, электронная информационно-образовательная среда, страницы преподавателей и дисциплин,

удобство навигации. После этого состоялся конкурс на создание дизайн-макетов приложения. Обучающиеся разных курсов и факультетов приняли в этом активное участие. Итоги конкурса были подведены в конце ноября 2021 г. Победителей ждали не только памятные призы и вознаграждение, но и усердная работа над приложением на протяжении всего следующего года.

Разработку приложения решено было начать этим летом совместно со студентами из Томского политехнического университета (ТПУ) в рамках межвузовского проекта при поддержке digital-агентства «Паравелб». В команду разработки вошли студенты ТПУ Галина Болганова и Даниил Климов, которые объединились с рабочей группой дизайнеров приложения из СПбГАСУ в составе Екатерины Холуяновой, Тимура Сибгатовой, Анастасии Климовой, Ильи Савастеева и других.



Леонид Николаев, председатель студенческого совета ФИЭИГХ, тестирует приложение

Недавнее закрытое тестирование мобильного приложения вызвало одобрение студентов, которые указали на небольшие недочёты, но в целом высоко оценили проделанную работу. Так, они отметили привлекательность дизайна и удобство в использовании, быстрый доступ к расписанию, предположив, что после доработки мобильное приложение и вовсе станет отличным продуктом.

До конца текущего года мобильное приложение увидит свет — выйдет первая публичная версия на платформах iOS и Android, ссылки на скачивание будут раз-

мещены на сайте приложения [app.spbgasu.ru](http://app.spbgasu.ru).

В дальнейшем планируется продолжить сотрудничество между вузами и развивать приложение. Рабочая группа предложила дорожную карту с несколькими этапами добавления нового функционала, на основе которой будут выпускаться обновления. В следующем году планируется провести хакатон по разработке идей и программных решений для приложения.

*Лев Задумкин, ведущий системный администратор СПбГАСУ*

# Институт, строительство и творчество в судьбе выпускников

За свою без малого двухсотлетнюю историю СПбГАСУ выпустил сотни высококлассных специалистов. Вуз менял названия, переживал реформы, но во все времена не только готовил кадры для строительной отрасли, но и развивал уникальные способности студентов, формировал у них жизненные ориентиры. Поэтому выпускники находили себя как в полученных здесь профессиях, так и в областях, казалось бы, далёких от архитектуры и строительства. В подтверждение — истории трёх выпускников тогда ещё ЛИСИ.

**А**лександр Селезнёв, Сергей Компанийченко и Николай Харлампиев заглянули в редакцию, как в родные стены: в студенческой газете они когда-то публиковали свои статьи, рисунки, фотографии, а через годы с журналистикой связали свою судьбу.

## От проектирования к издательскому делу

Александр Селезнёв увлекался рисованием ещё в школьные годы, поэтому мечтал стать архитектором, но по конкурсу на архитектурный факультет не прошёл и поступил на градостроительный. Уже на первом курсе он в первый раз заглянул в редакцию газеты «За строительные кадры», держа в руках собственные рисунки. Главный редактор Ирина Глушечская по рисункам поняла, что перед ней стоит разносторонний творческий человек, а не просто юный способный художник.

— Так с её легкой руки я начал писать в газету заметки, а вскоре понял, что и этот жанр творчества мне тоже интересен. К тому же главный редактор стала для нас, студентов, доброй наставницей, которая направляла, советовала, учила ремеслу. Под влиянием такого сотрудничества я закончил университет рабочих корреспондентов по специальности «Журналистика», — вспоминает Александр Селезнёв.

Молодой общественный корреспондент на страницах газеты освещал студенческую жизнь, в которой принимал активное участие. Александр Сергеевич листает свой студенческий фотоальбом, и мы словно переносимся в то ушедшее время: вот вырезки его статей из газеты «За строительные кадры», это — запечатлённый фрагмент театральной постановки, а здесь на чёрно-белом фото зафиксирован рабочий момент в стройотряде. «Сочиняли, юморили, учились, практиковались», — поясняет Александр Сергеевич.

И осуществляли свои мечты. Одна из них у Александра Селезнёва сбылась уже в институте, когда градостроительный факультет объединили с архитектурным. Поэтому по окончании института вчерашний студент держал в руках диплом о получении специальности, о которой мечтал, и смело шагнул в профессию: восемь лет работал



Сергей Компанийченко, Александр Селезнёв, Николай Харлампиев

в проектно-институте, проектировал сооружения и системы для развития пассажирского наземного транспорта в разных городах страны.

Но наступил момент, когда судьба словно «вспомнила» ту самую специальность, которую он получил в университете: рабочих корреспондентов: в течение нескольких лет возглавлял редакции газет, издающихся в Санкт-Петербурге. Работал в пресс-службах. Сегодня Александр Селезнёв руководит издательством, активно совмещает профессиональную деятельность с общественной работой: он заместитель председателя Комитета по рекламе и медиакоммуникациям Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты.

## С фотоаппаратом по жизни

В руках Сергея Компанийченко — результат его тридцатилетнего творчества и любимой деятельности. Это фотоальбом «Санкт-Петербург в ожерелье мостов» в подарочном издании, который стал уже третьей книгой автора и которую он принёс в подарок библиотеке СПбГАСУ.

— Первое фото, вошедшее в альбом, я сделал в 1987 году, правда, тогда и не предполагал, что через десятилетия издам такой труд. В те годы я работал фотокорреспондентом в газетах «Смена», «Ленинградская правда», а двумя годами позже устроился в «Комсомольскую правду», и о создании книг не задумывался. Этой идеей проникся в начале девяностых годов прошлого века, работая в Агентстве печати «Новости». Именно с того времени начал целенаправленно трудиться над этим альбомом, а в 2022 году сделал по-

следнее фото для него, — рассказывает Сергей Алексеевич.

В альбоме фотограф запечатлел красоту петербургских мостов в разную погоду, времена года и суток, с разных ракурсов, даже в разные исторические периоды, в разном состоянии сооружений — например, до и после реставрации. Сергей Алексеевич убеждён, что в даже унылом на первый взгляд объекте можно разглядеть уникальную красоту.

— Фотографировал с байдарки, крыш, с конструкций мостов. Ради нужного кадра мог всю ночь просидеть у моста, чтобы увидеть его на рассвете, на закате или при луне, — улыбается фотограф.

Именно об этой профессии Сергей Алексеевич мечтал со школы. Не изменил мечте и когда поступил в Хабаровский технический институт на строительный факультет. С первого курса носил с собой фотоаппарат и работал в студенческой газете. А потом и мечта сделала ему шаг навстречу.

— Руководство института было заинтересовано в подготовке преподавателей, и с этой целью наиболее перспективных студентов-старшекурсников для завершения учёбы направляли в столичные вузы. Я учился без троек, но направляли только отличников. И когда один студент отказался уезжать в ЛИСИ, я предложил свою кандидатуру, — рассказывает Сергей Алексеевич.

Получив диплом, молодой специалист понял, что преподавание — не его стезя. Вернулся в Ленинград, 14 лет работал в строительной отрасли: производителем работ, начальником участка. А потом ушёл в журналистику, как оказалось, на всю жизнь.

## «Костёр» его души

Николай Харлампиев поступал в ЛИСИ за компанию с другом, у которого здесь преподавал отец. Так что рекомендацию учебного заведения он считал авторитетной, а будущую профессию — интересной и перспективной. И за годы учёбы ни разу не пожалел о своём решении: учёба нравилась, инженерия увлекала, а преподаватели прочили ему блестящее будущее в отрасли. Казалось, всё в жизни идёт, словно строительство по грамотно составленному проекту.

— После окончания ЛИСИ я два года работал инженером в государственном проектно-институте, по разработкам которого возводились предприятия лёгкой промышленности по всему СССР и за рубежом. Побывал в командировках во многих регионах страны и за границей. Параллельно прошёл спецкурс кафедры иностранных языков, занимался техническим и литературным переводом и уже как подготовленный инженер должен был отправиться на Кубу, — рассказывает Николай Борисович.

Но попасть на Кубу не получилось, зато удалось устроиться в Ленинградский комитет молодёжных организаций. В обязанности Николая Харлампиева входило развитие творческих связей с зарубежными молодёжными движениями, разработка программ и проведение семинаров творческой молодёжи, курирование вопросов культуры и взаимодействия с творческими союзами.

Активная работа с молодёжью привела его в 1989 г. в редакцию всесоюзного детского журнала «Костёр» — одного из самых популярных журналов для детей и подростков огромной страны. «Костёр» собирал вокруг себя подрастающее поколение, нес нравственные ценности, развивал. С приходом нового заместителя главного редактора в лице Николая Борисовича Харлампиева «Костёр» ещё больше «разгорелся». Это по его инициативе в редакции создали литературно-художественную студию, школу юного журналиста, детский экологический клуб «Живая вода» и одноимённую всероссийскую детскую экспедицию.

Двадцать два года назад Николай Харлампиев возглавил редакцию и по-прежнему горит творческой деятельностью, а на «Костре» по традиции воспитываются поколения школьников. Всё-таки профессию создателя Николай Харлампиев когда-то выбрал не случайно!



Страницы фотоальбома Сергея Компанийченко

# Архитектурный факультет стал ЗОЛОТЫМ



В СПбГАСУ завершилась борьба за звание «Золотого факультета 2022». Все очень ждали этот конкурс, который последние два года не проводился из-за пандемии. И надежды увидеть яркое представление оправдались! Конкурс стал ещё и творческим подарком к 15-летию студенческого совета СПбГАСУ.



Темой конкурса были мифы народов мира. Архитектурный факультет представил поверья древних ацтеков, автомобильно-дорожный — скандинавскую мифологию, строительный — японскую, факультет инженерной экологии и городского хозяйства — славянскую, факультет экономики и управления — древнеегипетскую и факультет судебных экспертиз и права в строительстве и на транспорте — древнегреческую.

Команды не просто продемонстрировали концертные номера: в выступлении каждой из них присутствовал полноценный сюжет, продуманные до мелочей декорации и костюмы.

Пока жюри подводило итоги, на сцену вышли ребята из Центра студенческого досуга и творче-

ства «Кирпич». Рассказанная ими история любви Орфея и Эвридики тронула до глубины души.

По итогам конкурса приз зрительских симпатий получил строительный факультет. Лучшей актрисой признана Ирина Трибелустова из команды строительного факультета, лучшим актёром — Леонид Николаев из команды факультета инженерной экологии и городского хозяйства. За лучший костюм награждена команда автомобильно-дорожного факультета. «Золотым факультетом» стал архитектурный факультет.

Как сказала проректор по молодёжной политике СПбГАСУ, член жюри конкурса Ирина Луговская, мероприятие доставило огромное удовольствие, произвели впечатление шикарные костюмы, хоро-

шие задумки, артистизм ребят, великолепные ведущие и группы поддержки.

Буря эмоций не утихла и после мероприятия, ребята делились впечатлениями.

— Подготовка к конкурсу — это тоже невероятные эмоции, когда каждый стремится предложить свою идею, порой возникают жаркие споры, но именно так рождаются уникальные и яркие выступления. Здорово, что такой конкурс состоялся! — отметила студентка факультета судебных экспертиз и права в строительстве и транспорте Алёна Чудинова.

*Мargarита Евдокимова,  
студентка первого курса  
строительного факультета  
СПбГАСУ*



# Карьерный клуб СПбГАСУ стал призёром конкурса в области студенческого самоуправления

Команда проекта GASU Career Club — призёр всероссийского конкурса! Семь лет назад по собственной инициативе студенты СПбГАСУ организовали карьерный клуб, который объединил всех обучающихся, кто намерен построить карьеру и готов уже с первого курса «прокачивать» навыки в решении практических задач, изучать работу строительных компаний.

Команда GASU Career Club, сегодня состоящая из девяти человек, организует регулярные встречи с представителями строительной отрасли, где студенты могут задать вопросы и получить советы от профессионалов, а также заявить о себе потенциальным работодателям.

Сегодня проект оценён в масштабе страны. Департамент государственной молодёжной политики и воспитательной деятельности Министерства науки и высшего образования РФ и Российский союз молодёжи провели всероссийский конкурс «Лучшая практика студенческого самоуправления в образовательных организациях высшего образования», экспертная комиссия которого признала GASU Career Club одним из лучших студенческих проектов.

— Нам присуждён специальный приз в номинации «Лучшая система карьерного сопровождения и трудоустройства обучающихся». В ходе заочного этапа конкурса мы представили презентацию и видеокартонку свое-

го проекта. Он успешно прошёл экспертизу, после чего мы столь же успешно защитили его на очном этапе. Экспертная комиссия конкурса обратила внимание на эффективную деятельность GASU Career Club: в нашем вузе высок процент трудоустройства студентов и выпускников, и немалая заслуга в этом — самих ребят, — рассказал руководитель GASU Career Club, студент второго курса бакалавриата факультета инженерной экологии и городского хозяйства Никита Дмитриков.

По словам Никиты, ключ к успеху проекта — в том, что студенты сами предлагают темы для общения с работодателями, поэтому на встречах всегда поднимаются наиболее актуальные для обучающихся вопросы. Кроме того, работодатели заинтересованы в подобном формате, поскольку нуждаются в молодых специалистах и получают возможность для их подбора на этапе обучения.



Никита Дмитриков и Елизавета Ногина, студентка, заместитель руководителя проекта

Татьяна Петрова

## Стипендиантка Правительства Санкт-Петербурга любит экономику и творчество



Софья Лисицинская

Студентка четвёртого курса факультета экономики и управления СПбГАСУ Софья Лисицинская — отличница, автор научных работ, постоянная участница танцевального коллектива ЦСДиТ «Кирпич». За достижения в учёбе, науке и творчестве Софье назначена стипендия Правительства Санкт-Петербурга.

Награждение стипендиатов по традиции состоялось в преддверии Нового года на XXV Санкт-Петербургской ассамблее молодых учёных и специалистов. В мероприятии принял участие губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов. Софья принимает поздравления и отмечает, что рада не только признанию её достижений, но и счастлива принять участие в мероприятии столь высокого уровня.

Ассамблея включает не только церемонию награждения, но «круглые столы», на которых победители конкурсов грантов представляют результаты своих проектов, выставку достижений молодёжи научно-образовательной сферы Санкт-Петербурга. Как автору научных работ Софье это очень интересно.

В своих научных работах Софья исследует цифровизацию экономики. Например, в последней статье она затронула проблему проведения общих собраний собственников жилья на цифровых платформах. Любимые учебные дисциплины — анализ финансово-хозяйственной деятельности, государственно-частное партнёрство, современные технологии работ по реконструкции, хотя и по всем остальным предметам у неё только пятерки. В своём плотном ежедневном графике Софья обязательно выделяет время для творчества: репетиций, выступлений в составе танцевального коллектива, занятий в фотостудии и медиастудии в Центре студенческого досуга и творчества «Кирпич».

— В творчестве я тоже с удовольствием реализую себя, чувствую свою среду, наслаждаюсь общением с единомышленниками и талантливыми людьми. Как всё успеваю? Я рационально планирую своё время и чётко следую графику. Планирую работать по специальности, но с творчеством уже никогда не расстанусь! — подытожила Софья.

Любовь Углова



## Тайна двух кирпичей

В Музее кирпича СПбГАСУ — пополнение. Недавно здесь появились ещё два исторических экземпляра.

Кирпич с клеймом «Стрелин» принёс выпускник ЛИСИ (ныне СПбГАСУ) 1989 г. Какабай Нуриев. Он рассказал, что при ремонте офиса на Стремянной ул., д. 3 (флигель со стороны д. 5) был обнаружен дымоход, выложенный этими кирпичами.

— Я поинтересовался историей дома. В открытых источниках указывается, что в 1730-х годах

в этом районе находилась слобода стрелянных — так тогда называли служителей конюшенного двора. От них и произошло название улицы. Дом номер три с 1891 года принадлежал вдове отставного капитана Е. А. Баструевой (в девичестве Киткиной). В 1896 году в нём были рыбная и железная лавки. С 1897 по 1917 год владелицей являлась

её дочь — Е. Н. Киткина, — рассказал Какабай Нуриев.

Ведущий юрисконсульт СПбГАСУ Анна Путятинна принесла находку мамы, Ольги Путятинной. Ольга Путятинна нашла кирпич с клеймом «Харченко» во время прогулки по Екатерининскому парку г. Пушкина.

— Он был наполовину в земле на тропинке возле пересечения Конюшенной и Средней улиц. Поэтому, видимо, редкий прохожий обращал на него внимание, а если и обращал, то с единствен-



Стремянная улица



ной целью — чтобы не споткнуться. Между тем, кирпич найден в районе старых домов, и я предполагаю, что у кирпича довольно длинная и интересная история, — рассуждает Анна Путятинна.

А теперь вопрос к читателям нашей газеты: сможете рассказать историю кирпичей и технологию их производства? Ждём откликов в редакцию газеты «За строительные кадры» zskgasu@yandex.ru (каб. 133 Главного корпуса СПбГАСУ).

Любовь Углова

# В студенческий медиацентр СПбГАСУ — «Через миры»

В студенческом медиацентре СПбГАСУ завершился яркий и масштабный проект Open for students, ставший образовательной площадкой для обучения студентов организации внеучебной деятельности разных направлений и развития их творческих способностей.

Ребята из медиацентра провели для первокурсников содержательные лекции, практики и тимбилдинги (мероприятия, которые помогают сформировать команду) по студенческому самоуправлению, корреспонденции, фото, видео, аудио, СММ, дизайну. Итоги такой работы порадовали всех: первокурсники получили отличные знания и представили крутые проекты, а ребята из медиацентра усилили свою команду, приняв в неё победителей.

В направлении «Дизайн» приняли участие 82 студента, выполнено 73 коллажа в фотопрограмме, 42 сцены в блендере (программа 3D). По окончании обучения ребята участвовали в создании анимационного ролика «Через миры», в котором запустили персонажа в придуманные ими вселенные, — рассказала студентка архитектурного факультета, руководитель направления дизайна медиацентра Валентина Тараканова.

Куратор направления Мария Сауткина пояснила, что ребята в процессе работы удивили интересными идеями, подбором цветовой гаммы, настроением, отправляя выбранного персонажа на горные вершины, в космическое пространство, страну чудес, болезненный сон, лес светячков и во многие другие миры.

Поэтому выбор победителей оказался нелёгким.

Студенты Татьяна Латыпова и Тимофей Рыхлов — победители данного направления и теперь уже коллеги по медиацентру.

— Проект очень понравился и вдохновил на создание новых творческих работ. В его эффективности я убедилась на собственном опыте, поскольку пришла на проект с минимальными навыками работы в фотопрограмме, но с огромным желанием этому научиться. За три недели я освоила как технические программы, так и навыки организовывать командную работу, вести переговоры, проявлять творческий подход, — рассказала Татьяна Латыпова.

Тимофей Рыхлов, напротив, в данном направлении не новичок: все этапы технического процесса создания коллажей и сцен в блендере ему близки.

— Проект заинтересовал своей творческой составляющей: подумалось, почему бы технические навыки не внедрить в собственное творчество? Кроме того, всегда и всем есть чему учиться и повышать свои знания, поэтому рад, что стал победителем и продолжу заниматься любимым делом уже в студенческом медиацентре, — поделился Тимофей.

Любовь Углова

