



Владимир Николаевич БОЙКОВ – профессор кафедры «Геодезия и геоинформатика» МАДИ (ГТУ), председатель совета директоров группы компаний «Индор».

Образование: высшее профессиональное, инженер путей сообщения, окончил Томский инженерно-строительный институт.

Учёная степень: доктор технических наук.

Научное признание: академик Российской академии транспорта (РАТ).

Инициатор издания журнала «САПР и ГИС автомобильных дорог».

ТАЛАНТЛИВЫЙ ЧЕЛОВЕК ТАЛАНТЛИВ ВО ВСЁМ

– Наш первый вопрос Владимиру Николаевичу весьма традиционный: как Вы пришли в дорожную отрасль?

– Случайно, как и многое другое, что с нами происходит в жизни. Я жил в Прокопьевске (Кузбасс), куда приезжала выездная приёмная комиссия из Томска. Вот так по пути наименьшего сопротивления сдал дома экзамены и поехал учиться в ТИСИ. Хотя по складу мышления я был гуманитарий, но и техническое мне было не чуждо.

– А как сложилась учёба и начало профессиональной деятельности?

– Учился хорошо, но очень много времени уделял спорту (бегал на средние дистанции) и музыке (руководил вокально-инструментальным ансамблем). Расписание у меня было свободное, поскольку то сборы, то гастроли, но честно сдавал все экзамены. На старших курсах уже стал осознавать, что просто учиться – это мало, надо заниматься, как тогда называли, НИРСом – научно-исследовательской работой студентов. Моим первым учителем был Кургановский Владимир Трофимович – человек разносторонних взглядов и увлечений. Мне нравилось с ним работать в первую очередь потому, что он поощрял и мои научные увлечения, и спорт, и музыку. Часто говорил, напиши-ка песню вот на эту тему – и я писал. Так что инициатором моих песен о профессии можно считать его. Вот фрагмент одной из них:

*Будут свиданья и расставанья,
Дальние дали – чужие дома.
Но сокращаю я все расстоянья
Тем, что дорога моя так пряма.
Припев:
Я шагнул за порог,
Предо мною сто дорог,
А я построю сто первую –
Это дело верное.*

Правда, с тех пор мои взгляды несколько изменились. Прямые дороги – опасные. Принципы ландшафтного проектирования гласят, что трасса дороги должна быть с плавной изменяющейся кривизной. К сожалению, в российской практике дорожного проектирования эти принципы практически забыты. Здесь предстоит большая работа, и я намерен в ней участвовать.

– Опять традиционный вопрос: семья, дети?

– С этим мне повезло. С женой Наташей дружил ещё со школы. Она, хотя и младше меня на 2 класса, была солисткой нашего школьного ВИА, чем я очень гордился – кому не хочется стоять с красивой девчонкой на одной сцене? А позже, по окончании колледжа культуры, она стала руководителем хора русской песни ТИСИ, который носил звание народного и был известен далеко за пределами Томска. Я Наташе очень благодарен, что она поощряла мою увлечённость дорожной наукой. Лишь вырастив детей и мужа с его аспирантурами-докторантами, она пошла в ТГУ и по-

лучила высшее образование по культурологии.

Как-то один из наших товарищей, кстати, известный дорожник, который обязательно будет читать это интервью, спросил меня:

«Володя, а в чём твой профессиональный успех?»

Я как-то нудно и традиционно стал отвечать:

«мечтов», а способом существования, чтобы продолжать играть в ансамбле, писать музыку, гастролировать. Раз в год наш проректор по науке, Ляхович Леонид Семёнович, которому я очень благодарен за неизменную поддержку и веру в меня, с юмором спрашивал:

«Тебе заказывать место в аспирантуре или в консерватории?»



«Интуиция, желание и способность много работать...»

Он, сказал:
«Главное не в этом, а в том, что Наташа рядом и всегда подставляет тебе своё плечо, а ты и не понимаешь.»

Я с ним согласился. И таких жизненных уроков было много. Позже постараюсь привести другие примеры. А пока ещё о семье. Сын Николай работает также по профессии дорожника, что мне очень помогает. Думаю, что и ему моё присутствие также бывает полезно. Внук Максим твёрдо намерен быть дорожником. У него хорошие художественные способности, и я стараюсь показывать ему недостатки на дорогах и спрашивать: «А как, по-твоему, это можно было бы исправить?» И он на интуитивном уровне пытается найти нужные решения. Вообще, в дорожники, особенно в проектировщики, должны идти люди с архитектурно-художественным мышлением, поскольку проектируемая дорога должна не только выполнять утилитарные функции, но и быть украшением окружающего ландшафта. Но вот, кажется, я повторил ещё один принцип ландшафтного проектирования. Дочь Варя, как и мама, больше в творчестве, но всегда интересуется моими делами, перечитывает мои статьи, высказывает своё мнение, которое бывает очень точным – свежий взгляд со стороны.

– И снова короткий вопрос: как угодили в дорожную науку?

– После института я остался преподавателем на кафедре «Автомобильные дороги» ТИСИ. И это скорее было не исполнением

На что я отвечал:
«Спасибо, придёт время – сам определюсь.»

По истечении 4 лет работы в институте я понял – надо выбирать. Написал реферат на вышеупомянутую тему ландшафтного проектирования дорог и отправил его в МАДИ проректору по науке Бабкову В.Ф. Валерий Фёдорович ответил мне письмом примерно такого содержания: «Мысли сырые, но рассуждаешь нестандартно, приезжай поступать в аспирантуру». Я приехал, сдал вступительные экзамены, он меня вызвал к себе – это был 1980 год:

«Володя, я беру тебя к себе и предлагаю заняться автоматизацией проектирования дорог.»

Я был удивлен, ведь я не знал ни программирования, ни методов автоматизации. Он сказал:
«Приходит время компьютеров, и надо ему соответствовать. Так что начнём вместе с азав, а профессор Федотов Г.А. нам поможет.»

Я удивляюсь, как далеко Бабков В.Ф. мог заглянуть вперёд, но в этом и ценность учёного. Аспирантура у меня была заочная, так что по возвращении на кафедру ТИСИ я получил от старших товарищей оценку ситуации примерно такую:

«Пока придёт время твоих компьютеров, мы успеем уйти на пенсию, так что не пудри нам мозги.»

Могу сказать – не успели. Валерий Фёдорович преподавал мне

много уроков, которыми я дорожу и сверяюсь по ним, идя по жизни. Вот один из них. Я жёстко дискутировал с одним из учёных на тему количественных критериев плавности и ясности дорог. И как-то в запале дискуссии я сказал, что критерии, которые я разработал, учитывают больше факторов, чем предлагает старший товарищ. На что Бабков В.Ф. спросил меня:

«А что, тобою впервые введено понятие этих критериев?»

Я ответил:

«Нет, им.»

«Вот, дружок, не забывай, на чьих плечах стоишь и далеко глядишь.»

С тех пор я стараюсь не забывать, осознавать и отдавать должное всем предшественникам.

Потом была очная докторантура МАДИ опять же по приглашению Бабкова В.Ф. Так что я считаю МАДИ своей альма-матер, и спустя много лет я вернулся сюда в качестве профессора и стараюсь молодому поколению передавать то, что я получил здесь сам.

– Владимир Николаевич, несколько слов о группе компаний «Индор».

– В 1992 году начальник «Томскавтодора» Урманов И.А. вызвал меня как специалиста по проектированию дорог и предложил: «Наступают другие времена, проектную деятельность надо организовывать на частной основе, так что договаривайтесь со специалистами проектной конторы и организовывайте новое дело». Так родился Инженерный дорожный центр «Индор», позже он расширился в группу компаний, но суть осталась та же: инженерное дело или, как сейчас принято говорить, инжиниринг.

Рад, что в группе компаний «Индор» работаю с интересными, профессионально одержимыми людьми, от которых заражаюсь оптимизмом, хотя, надеюсь, и



сам иногда им внушаю оптимизм и веру в то, что мы на правильном пути и делаем для общества полезные вещи. Назову лишь некоторых из них: Скворцов А.В., Елугачёв П.А., Сарычев Д.С., Бойков Н.В., Петренко Д.А., Субботин С.А., Романескул М.А...

– Владимир Николаевич, Вы являетесь членом научно-технических советов (НТС) Федерального дорожного агентства и Государственной компании «Автодор» и отвечаете там за вопросы информационных

технологий и интеллектуальных транспортных систем (ИТ и ИТС). Каково состояние дел в отрасли по вопросам ИТ и ИТС?

– Что касается ИТ. Почему-то вспоминаются слова М. Жванецкого: «Наша фабрика выпускает столько обуви, что её хватило бы на Бельгию, Голландию, Данию вместе взятые, если бы те согласились её носить.»

Так вот, у нас столько компьютеров на рабочих местах, что, казалось бы, достигнут верх автоматизации производства. Но на самом деле КПД от их присутствия на крайне низком уровне.

На бытовом уровне у нас компьютер зачастую более полезен, чем на рабочем месте. Требуется значительная работа по техническому регулированию, по разработке программного специализированного обеспечения, по образовательной деятельности в сфере ИТ с тем, чтобы ИТ стали реальным существенным фактором в прогрессе дорожной деятельности.

Что касается ИТС. Да, интеллектуальные транспортные системы могут существенно повышать уровень безопасности движения, пропускную способность дорог, создавать более комфортные условия для пользователей дорог.

Это доказано эксплуатацией ИТС во многих странах на протяжении многих лет: Японии, Канаде, США, Южной Корее, Германии и др. Мы пока что в самом начале пути. Наиболее востребованы элементы ИТС на автомагистралях с большой загрузкой. Не зря вопросами ИТС занимаются в первую очередь в Государственной компании «Автодор». Что касается региональных дорог, то здесь не до конца решён вопрос проезжаемости (технического состояния) дорог, какая уж там ИТС?

– В отрасли стали часто говорить об информационном моделировании дорог (BIM). В этом году вы давали интервью журналу «Автомобильные дороги» на эту тему. Как Вы на сегодня оцениваете положение дел в сфере BIM?

Начнем с того, что BIM – это информационное моделирование зданий. И здесь мировое сообщество нарабатало хорошую методологию, которая позволяет говорить о внедрении BIM на государственном уровне. Что касается информационного моделирования дорог (ИМД), которое на международном сленге принято называть BIM for infrastructure, то здесь всё только начинается, и мы не только внимательно следим за этим процессом, но и всячески его развиваем у себя. Не хотелось бы только, чтобы это было очередной компанией из конъюнктурных соображений. Действительно, следующие шаги развития автоматизированного проектирования дорог связаны именно с информационным моделированием, и мы эти шаги делаем и будем делать.

Я думаю, что разговор на эту тему мы ещё продолжим...
– Владимир Николаевич, каковы планы на ближайшее будущее?
– Очень простые. Быть полезным в профессии, поддерживать конструктивные отношения в группе компаний «Индор», продолжить обучение студентов, написать для них ещё ряд книг и учебников вместе с коллегами по профессии, сохранить тепло семейного очага и быть здоровым, чего желаю и всем читателям!

В.Е. ДМИТРИЕНКО