

ПЕРСОНА

# Революционер дорожной диагностики



Персона: Киншаков  
Владислав Михайлович



DOI: 10.17273/CADGIS.2016.1.11

Персона: Киншаков В.М., директор ООО «НПО «Регион» (г. Москва)

Интервьюировал: Бойков В.Н., зав. кафедрой МАДГТУ (МАДИ) (г. Москва),  
председатель совета директоров группы компаний «Индор» (г. Томск)

*В настоящее время в России есть лишь два разработчика-поставщика комплексных лабораторий диагностики автомобильных дорог: ООО «НПО «Регион» (г. Москва) и ОАО «СНПЦ «Росдортех» (г. Саратов). История их создания и принципы развития существенно различаются.*

*Если СНПЦ «Росдортех» изначально был федеральным учреждением, призванным поставлять лаборатории для всей дорожной отрасли (отсюда и мощная производственная база), и лишь потом перешёл в статус частной бизнес-структуры, то НПО «Регион» было создано в 1996 году сразу как частное научно-производственное объединение со всеми бизнес-рисками стартапа.*

*Другое различие этих разработчиков в том, что СНПЦ «Росдортех» всегда развивал модули лаборатории, связанные непосредственно*

*с параметрами диагностики дорог (ровность, прочность, сцепление, дефекты и т.п.), в то время как НПО «Регион» стремилось, помимо измерения диагностических параметров дороги, создавать компьютерную (геометрическую, информационную) модель дороги средствами наземной фотограмметрии, а позднее и технологией мобильного лазерного сканирования. В чем такой подход можно признать более прогрессивным и перспективным по сравнению с традиционной диагностикой мы постараемся уяснить в процессе общения собственно с Персоной.*

*И самое главное — это то, что НПО «Регион» было создано и успешно развивается уже третье десятилетие благодаря усилиям целеустремлённого человека — основателя, организатора, конструктора, директора — Киншакова Владислава Михайловича.*

**Владислав Михайлович, первый вопрос — традиционный: «ты помнишь, как всё началось?...»**

Конечно, всё начинается с детства. Родился я в маленьком армянском посёлке гидростроителей Аркел. Родители были гидростроителями, и мы постоянно переезжали с места на место. Старшая сестра родилась на одной стройке, брат — на другой, а я — на третьей. Отец, Михаил Никифорович, был заслуженным гидростроителем, сторонником косыгинской экономической теории, которая, к сожалению, не пробила дорогу в жизнь. А иначе страна могла бы иметь другую социалистическую перспективу. Во всяком случае, отец в это верил.

Когда я заканчивал школу, мы уже жили в Ереване, отца перевели в Гидроэнергострой. Школа была с математическим уклоном, поэтому я решил идти учиться туда, где мои математические знания могли бы быть востребованы. Пришёл в Ереванский политехнический институт: архитектурный факультет был мне интересен, но сдавать экзамен по рисунку я не был готов. Понятно, надо продолжать искать что-то из строительного направления — не мог же я подвести родителей. На ПГС конкурс 2 человека на место. На дорожно-строительном факультете — 15 человек. Вот это моё — я всю жизнь любил



1979 г.



Ущелье Нораванк. Армения



## Не зря сейчас считается, что революционность может зародиться только в стартапах.

преодолевать трудности, тем более что их всегда хватало и хватает. Поступил.

Учиться было интересно. Особенно сильным у нас на факультете было мостовое направление. Подумывал стать мостовиком, но всё-таки стал дорожником. Дипломный проект был связан с проектированием дороги 1-й категории в Армении. По окончании института получил диплом «Инженер путей сообщения», чем и горжусь.

### И с чего ты начал трудовую деятельность?

По распределению попал в Проектный институт «Армавтодор». Начал с изысканий, потом перевели к проектировщикам. Через полтора

года стал руководителем группы, а через 3 года — ГИПом. Замечательная должность. ГИПом можно стать и в 25 лет и гордиться своими успехами, и в 90 лет, поскольку именно ГИП — творец проектов. Замечательная должность!

**А в чем проблема? И надо было оставаться ГИПом, глядишь и перспектива работы до 90 лет нарисовалась бы.**

Возможно, но сбился с пути по одному обстоятельству. Мы часто возили проекты на экспертизу в московский институт «Союздорпроект», и там я встретил людей совершенно другого уровня мышления. Профессиональные, деликатные: Браславский В.Д., Григорьев М.А., Федотов В.А. Я ими восхищался. Они разрабатывают ГОСТы, СНИПы, а мы просто читаем эти документы и следуем их указаниям. И я понял, чтобы работать на таком уровне, надо заниматься наукой, вести исследования, открывать новое, непознанное.

**И как Михаил Васильевич Ломоносов — пошёл в науку?**

Ну да, только не пошёл, а приехал в МАДИ, поступил в аспирантуру к Порожнякову В.С. — замечательнейшему учёному, научным принципам которого я с тех пор следую по жизни. После защиты диссертации стал работать в РосДорНИИ. Там мной была создана первая диагностическая лаборатория, последующее её усовершенствование уже выполнял Лушников Н.А. Мой уход из РосДорНИИ был связан со следующим обстоятельством. Да, этот институт вносит огромный научный вклад в развитие дорожной отрасли. Но он настолько крупный, что мелкие идеи, которые могут стать прорывными, там не замечаются. А у меня их было множество, и я был уверен в их жизнеспособности.



На выставке-форуме «ДОРОГАЭКСПО 2016». г. Москва



Не зря сейчас считается, что революционность может зарождаться только в стартапах. Тогда этого слова и явления ещё не знали, но было интуитивно понятно, что надо начинать с малого, рассчитывать только на себя и своих единомышленников.

Так я пришёл в трест ГорДорСтрой начальником отдела автоматизации и под крышей этого треста создал фирму (юридическое лицо) с относительной свободой действий.

А что явилось стимулом того, чтобы твоя лаборатория не только диагностировала дороги, но и создавала ЦММ для последующего проектирования ремонтов и капитальных ремонтов?

Ну, во-первых, моё ГИПовское прошлое заставляет меня мыслить как проектировщик. А во-вторых, был проект ремонта МКАД в 1995 году, который выполнял именно Союздорпроект, о котором я уже упоминал ранее. К тому времени МКАД был так загружен, что выполнять традиционную геодезическую съёмку проезжей части уже не представлялось возможным. Нужны были новые подходы. А что если выполнять съёмку дороги в транспортном потоке в динамическом режиме? Для этого был куплен первый зарубежный профайлер, и начался период разработки и совершенствования лабораторий мобильного лазерного сканирования.

Но ведь те лаборатории или линейка лабораторий, которые сегодня выпускает НПО «Регион», это комплексные лаборатории, которые выполняют и диагностику, и формирование ЦММ дороги для последующих проектных работ?

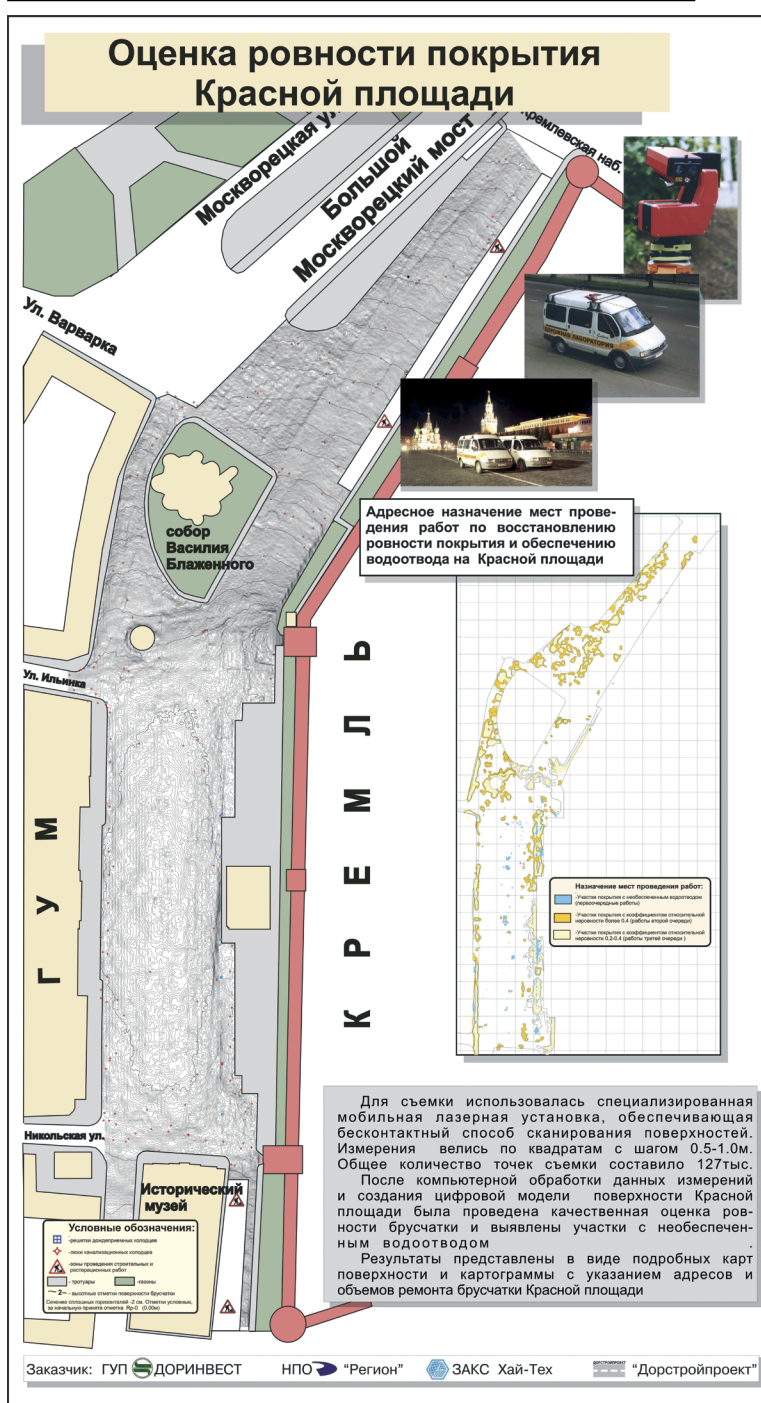
Мало того, это ещё и все обрабатывающие программы, которые работают с этими данными, и базы данных, куда информация передаётся для хранения, и аналитические программы, которые необходимы для принятия управленческих решений.

В нашем случае это комплекс СВПД – Система ВидеоПаспортизации Дорог. Согласись, мало кому интересен микропрофиль дороги, получаемый лабораторией, но многим интересен IRI – международный индекс ровности, полученный по микропрофилю, и ещё большему количеству специалистов нужны конкретные рекомендации, что делать дальше при том или ином значении IRI. Так и рождается необходимость комплексного решения задач.

Ещё один из ключевых вопросов. Он узкопрофессиональный, но имеет, можно сказать, существенное гносеологическое значение. Вы первыми перешли



Оценка ровности покрытия Красной площади. г. Москва.1998 г.







...«километровые столбы — это священные коровы наших дорог». С ними удобно, но они тормозят прогресс...

**к координатному описанию дороги. Что вас не устраивало в линейном (покилометровом) описании?**

Ну, во-первых, как любишь говорить ты (обращение к Бойкову В.Н.) — «километровые столбы — это священные коровы наших дорог». С ними удобно, но они тормозят прогресс — поясню чуть позже, почему. А во-вторых, работа с глобальными навигационными системами (ГНСС), которые являются обязательным модулем в современных дорожных лабораториях, заставляет мыслить иначе.

Возвращаясь к километровым столбам. Почти все отечественные информационные системы по диагностике дорог и в первую очередь общетрас-

левая АБДД имеют адресацию всех объектов и событий на дороге через километровые столбы. Теперь представим, что мы выполнили реконструкцию дороги и частично спрямили её. Километровые столбы будут уже на другом месте, а значит, объекты и события переместятся вместе со столбами или вообще будут утеряны в базе данных. Как избежать этого? Не представлять столбы? Но тогда расстояние между ними перестает быть равным 1000 м, а это тоже искажение метрики. Выход один — переход на координатное (пространственное) описание дороги. Это обстоятельство также открывает путь к ГИС-технологиям, которые просто необходимы в дорожной

отрасли для решения самого широкого круга инженерных задач.

**Ты упомянул АБДД – автоматизированный банк дорожных данных, который с начала 90-х годов прошлого века является основным хранилищем данных по всей сети федеральных дорог. Как ты оцениваешь уровень его разработки и каковы его перспективы развития?**

Да, АБДД — это основной федеральный информационный ресурс, где хранятся все сведения о федеральной сети автомобильных дорог. На момент создания это был современный банк данных. Но информационные технологии быстро эволюционируют,



Коллектив НПО «Регион»





а АБДД в своём развитии так и остался на уровне методологического понимания конца прошлого века.

Сегодня ФДА «Росавтодор» осознало эту ситуацию и в срочном порядке выполняет модернизацию АБДД, в том числе и закладывая пространственную адресацию на дорогах. Много времени упущено, но остаётся надежда, что работа пойдёт в правильном направлении, то есть с дрейфом в сторону ГИС-технологий, что в развитых странах было сделано уже 15–20 лет назад.

Это обстоятельство, в свою очередь, может дать импульс модернизации диагностических лабораторий, призванных поставлять информацию для АБДД. Необходимо также, чтобы весь этот процесс сопровождался и соответствующей модернизацией нормативно-справочной и методической документации.

**А что ты можешь сказать о процессе информационного моделирования в жизненном цикле дорог, который сегодня так широко обсуждается в отрасли?**

Современная диагностика дорог с использованием модулей дистанционного зондирования, лазерного сканирования и глобального позиционирования и есть элемент информационного моделирования дорог на этапе их эксплуатации. Мы это понимаем и, вместе с проектировщиками и строителями, последовательно движемся в этом направлении. Я только «за», чтобы эти вопросы широко обсуждались в профессиональном сообществе, но не «забалтывались», а доходили до практической реализации.

**Что ж, мы тоже «ЗА»!** 🇷🇺

