



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ТРЕНДЫ
В ОБЛАСТИ ИТ

№10/ОКТЯБРЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ИТ РОССИИ	4
Более 50 проектов с применением ИИ находятся в РЖД на разной стадии готовности	4
РЖД и транспортная компания FESCO планируют создать «грузовой Uber» – аналог «Госуслуг» в транспортной отрасли. Об этом сообщил замглавы РЖД Евгений Чаркин	4
Система «Цифровое депо»: как она работает и развивается в НВРК	5
«АВП Технология» поставило первый ИУБК для БМЗ	8
Унифицированная программно-аппаратная платформа ляжет в основу системы управления высокоскоростным электропоездом	9
Росжелдор повышает уровень автоматизации процедуры пономерного учета подвижного состава	10
Обновлены критерии отбора ИТ-решений в рамках ИЦК	10
70% российских предприятий пока не окупили инвестиции в ИИ	11
Россия и Китай будут развивать партнерство в сфере ИИ	13
Главная причина неудачного внедрения ИИ-проектов – корпоративная культура	14
Каждая вторая российская компания внедрила технологии гиперавтоматизации	14
Ростех презентовал в Дубае возможности отечественного промышленного интернета вещей	16
Планы перехода на отечественное ПО у компаний из финсектора расписаны до 2027 года	17
Облако 3.0 от «Ростелекома»	19
Яндекс начинает применять ИИ за пределами виртуальной среды	20
ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ИТ ЗА РУБЕЖОМ	21
Великобритания: Southeastern расширяет применение 3D-карт станций, делая поездки удобнее и доступнее для всех пассажиров	21
RMD заключает контракт на точное позиционирование в Швеции	23
Rumo оснащает поезда технологией Starlink	24
Японская компания OKI реализует в Турции пилотный проект по внедрению системы экстренного оповещения	24
Пекин укрепляет лидерство в национальной стратегии «ИИ+»	26
Китайские открытые модели стали самыми популярными LLM у российских компаний ..	27
Берлин, Гамбург и Мюнхен вместе займется автоматизацией общественного транспорта	28
Knorr-Bremse представляет свою систему помощи водителю	29
Siemens Mobility модернизирует три линии транспортной сети Сан-Паулу	30
SBV внедряет цифровые системы управления железнодорожным транспортом	31
Казахстан запускает криптофонд для долгосрочных инвестиций в цифровые активы	32
ТОП-5 удобных сервисов для пассажиров поездов назвали в КТЖ	33
ИИ выходит на рельсы: как цифровизация меняет железные дороги Казахстана	34
Anthropic заявила, что ИИ пишет 90% кода, но инженеры по-прежнему нужны	36

Внедрение ИИ-технологий в Узбекистане будет выведено на новый уровень	37
В Узбекистане стартовал второй этап проекта IT-Park	38

ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ИТ РОССИИ

Более 50 проектов с применением ИИ находятся в РЖД на разной стадии готовности

Более 50 проектов с применением технологии искусственного интеллекта в РЖД находятся в разной степени реализации. Так, 38 из них уже функционируют. Об этом заявил заместитель генерального директора компании Евгений Чаркин, выступая в лектории Шуваловского корпуса МГУ в рамках фестиваля «Наука 0+».

ИИ применяется в трех основных направлениях: управление перевозочным процессом, эксплуатация и обслуживание подвижного состава и инфраструктуры, управление персоналом и охрана труда.

«Наиболее часто применяемые ИИ-технологии – это сверточные нейронные сети, классические методы машинного обучения, методы нечеткой логики, большие языковые модели. При этом такие модные у потребителей, обычных граждан технологии, как генерация изображения, генерация музыки, или генерации чего бы то ни было такого рода, пока не находят массового применения», – отметил Евгений Чаркин.

В РЖД утверждена Концепция применения технологий ИИ. Кроме того, компания приняла участие в разработке Белой книги «Искусственный интеллект в сфере транспорта и логистики». «Очень важно понимать все риски, связанные с применением искусственного интеллекта. Технология новая, во многом не изученная. Необходимо эти риски обозначить и научиться ими управлять», – подчеркнул Евгений Чаркин.

Источник: rzddigital.ru, 13.10.2025

РЖД и транспортная компания FESCO планируют создать «грузовой Uber» – аналог «Госуслуг» в транспортной отрасли. Об этом сообщил замглавы РЖД Евгений Чаркин

Разработка проекта уже началась совместно с «Росатомом». «Весь транспортный документооборот должен быть переведен в цифру, количество документов должно сократиться, должно появиться единое окно, аналог «Госуслуг» в транспортной отрасли», – отметил Евгений Чаркин на Мировой атомной неделе в Москве.

Проект реализуется в рамках разработки Национальной цифровой транспортной логистической платформы (НЦТЛП). Это единая госсистема,

которая позволяет всем участникам грузоперевозок – перевозчикам, грузовладельцам и государственным органам – взаимодействовать в цифровом формате. Благодаря площадке бумажный документооборот переводится в электронный, тем самым сокращая издержки бизнеса.

По словам Евгения Чаркина, «грузовой Uber» должен стать единым маркетплейсом, где будут прозрачные механизмы заказа мультимодальной цифровой услуги. Мультимодальные перевозки – система доставки грузов, в которой используется несколько видов транспорта (например, автомобильный, железнодорожный, морской, воздушный) в рамках одного логистического процесса.

На данный момент в экспортном портфеле компании РЖД находятся 20 цифровых систем и 10 сервисов, в том числе, IT-консалтинг, рассказал Евгений Чиркин. Десять систем успешно работают в других государствах. Речь идет об экспресс-системе взаимодействия с пассажирами, системе управления перевозочным процессом и ряде других наработок, добавил представитель РЖД.

В августе глава РЖД Олег Белозёров сообщил, что поезд для высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург в будущем станет полностью беспилотным и будет управляться искусственным интеллектом. По его словам, более 20% всех новых конструкторских решений для первого отечественного поезда ВСМ уже испытаны и готовы к использованию.

Источник: expert.ru, 26.09.2025

Система «Цифровое депо»: как она работает и развивается в НВРК

Россия: Александр Феденко, директор по информационным технологиям крупнейшего игрока рынка плановых ремонтов грузовых вагонов – «Новой вагоноремонтной компании» (НВРК) – в корпоративном издании «Команда №1» простыми словами рассказал о том, как в холдинге реализуется цифровизация бизнес- и технологических процессов. Так, он отметил, что проект уже работает на всех предприятиях НВРК: согласно сайту компании, это 37 депо планового ремонта, 59 пунктов текущего отцепного ремонта и ряд других площадок. Собираемые же при этом большие данные должны способствовать повышению качества ремонта за счет аналитики и полной прослеживаемости каждого вагона.

Чтобы в нескольких словах описать сложную систему цифрового депо и принципы ее внедрения в вагоноремонтный комплекс, можно сказать, что

задача проекта «Цифровое депо» – перевести информацию с бумажного носителя на смартфон. Сегодня смартфон – универсальный, доступный и основной носитель информации. Он не только собирает данные, но и получает, генерирует и передает их. И цифровое депо во многом работает по таким же принципам.

В настоящий момент большинство вагоноремонтных предприятий страны по-прежнему используют бумагу в качестве главного носителя информации. Утром оператор распечатывает множество справок на вагоны из Главного вычислительного центра РЖД и передает их мастерам. В течение дня мастера записывают на бумаге проводимые работы с вагоном и замены деталей. Вечером оператор забирает записи и вручную вводит их в информационные системы. Протоколы испытаний узлов и деталей вагона, журналы ВУ – все это тоже составляется вручную и на бумаге.

Тем временем на предприятиях НВРК идет постепенный отход от исключительно бумажной фиксации бизнес- и технологических процессов, связанных с ремонтом вагона. Процесс еще не завершен, но уже достигнуты измеримые результаты. Цифровое депо – экосистема, объединяющая разные устройства и платформы и позволяющая отслеживать все этапы ремонта с помощью смартфона.

Одно из важнейших направлений проекта «Цифровое депо» – учет вагонного парка. Цифровое депо тесно интегрировано с цифровыми сервисами РЖД и получает всю доступную информацию о вагоне еще до его прибытия на ремонт: паспорта, пробеги, техническое состояние, установленные детали. Таким образом, ремонт вагона начинается еще до его приезда в депо.

Другое направление нашего проекта – верификация номерных деталей. Поскольку цифровое депо обладает полной информацией о вагоне и его деталях, оно может проверить их на легитимность по разным признакам.

Не менее важная составляющая – контроль качества ремонта. Есть несколько чек-листов: по узловой приемке и по вагону в сборе. Кроме того, в цифровом депо ведется полный учет замечаний, сделанных к вагону в процессе ремонта, и истории их исполнения. Мы всегда можем сказать, кто за какой узел отвечает в отремонтированном вагоне.

Кроме того, мы разработали целую систему барьерных функций. «Барьер» – слово года в компании НВРК. Мы выстроили продуманный ряд ограничений, который помогает качественнее ремонтировать вагоны. Например, зимой внедрен барьер на наличие фотографий торцов шейки оси колесной пары. Если в цифровой системе нет фотографии торца оси, вагон не будет допущен до сдачи инспектору, принимающему решение о допуске подвижного состава на инфраструктуру РЖД.

Также мы переводим протоколы и журналы в цифровую форму. Отдельно хочу отметить перспективное направление – перевод журналов в цифру. Наша компания технологически готова перейти на формирование журнала ремонта и оборота колесных пар (форма ВУ53) в электронном виде, для этого у нас есть вся необходимая инфраструктура. Это в свою очередь позволит цифровому депо интегрироваться с различными учетными системами, работающими на платформах 1С и SAP.

К существенным преимуществам нужно отнести и концепцию цифрового станка. Ведь система позволяет отслеживать работу оборудования: как оно функционировало, сколько времени и в каких режимах. В ближайший год мы планируем активно развивать эту сферу.

Мы проделали большую работу по переводу протоколов испытаний по вибродиагностике, тормозам и измерению пружин в цифровой формат. Теперь это не бумажные документы, а цифровые протоколы, которые автоматически попадают в цифровое депо и хранятся там. Благодаря этому всегда можно узнать, как и кем проверялась та или иная колесная пара и какой был результат проверки.

На предприятиях НВРК внедрена схема статусов по ремонту вагона. По сути, она стала отправной точкой для выстраивания всей системы цифрового депо. Эта схема описывает, что и в какой последовательности происходит с вагоном, то есть ремонт разложен на ряд основных этапов. Когда вагон еще только направляется в депо, электронная система уже видит его и показывает, что он в пути. Она автоматически определяет прибытие вагона на станцию и переводит его из статуса «подход» в статус «на станции». Затем вагон автоматически переводится в статус «в депо» – это значит, что он физически доставлен на пути вагоноремонтного предприятия.

Далее следует статус «в ремонте» – это когда вагон находится на ремонтной позиции и происходит сам процесс ремонта. Такой статус может быть установлен вручную заместителем директора по ремонту или старшим мастером. После ремонта вагон переходит в статус «приемка». Здесь имеется ввиду внутренняя приемка: отдел контроля качества проверяет качество ремонта и заполняет чек-листы.

Затем вагон передают инспектору Дирекции инфраструктуры – это статус сдачи РЖД. Отдельно хочу отметить этот этап. Именно здесь мы планируем внедрять проект доверительной приемки. Инспектор ДИ сможет увидеть всю информацию о ремонте вагона и оценить его в полном соответствии с критериями, установленными в Положении о допуске грузового вагона на инфраструктуру РЖД. Если с вагоном все в порядке и все условия выполнены, то он получает акт допуска, после чего система автоматически назначает статус

«ремонт завершен». Это простая схема, но она очень помогает в организации процесса ремонта.

Между этапами внедрены барьерные ограничения. Чтобы вагон прошел по цепочке от одного статуса к другому до финальной отметки «ремонт завершен», все барьерные условия должны быть соблюдены.

Цифровое депо уже работает на всех предприятиях НВРК: во всех депо планового ремонта, на всех пунктах ТОР и вагонных участках. Важно, что ни один вагон, который ремонтируется в НВРК, сейчас не выходит без прохождения системы статусов и фильтров.

Сегодня цифровое депо НВРК – это около 50 планшетов и 300 специальных смартфонов с особой операционной системой и мобильным приложением, которыми пользуются бригады, мастера и заместители директора по ремонту. Ежедневно систему используют порядка 400 сотрудников НВРК. За этот год в цифровом депо накоплено 1,5 млн фотографий, и фотобанк каждую неделю растет в среднем на 40 тысяч снимков. Мы собираем огромный объем данных: фото- и видеоматериалы, справки, результаты проверок. Вся информация остается в системе, никуда не деваясь.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.10.2025

«АВП Технология» поставило первый ИУБК для БМЗ

ООО «АВП Технология» (входит в ТМХ «Интеллектуальные системы») поставило первый Информационно-управляющий бортовой комплекс (ИУБК) на Брянский машиностроительный завод (БМЗ, входит в ТМХ). Об этом сообщила пресс-служба «АВП Технология».

ИУБК – комплекс, интегрирующий четыре подсистемы, обеспечивающие повышение безопасности и эффективности движения поездов:

- подсистему управления тягой и торможением (электродинамическим и пневматическим) грузового поезда (одиночного, соединенного поезда, поезда повышенной массы и длины или виртуально сцепленных поездов) с функцией информирования машиниста ИСАВП-РТ-М;
- подсистему регистрации параметров движения грузового локомотива РПДА-Т;
- подсистему безопасности БЛОК-М (безопасный локомотивный объединенный комплекс масштабируемый);
- подсистему локомотивной радиостанции РЛСМ-10.

ИУБК оснащен, в том числе, локомотивными радиостанциями РТЛ-07, первую партию которых компания «РэйлНекст» поставила для «АВП Технология» в начале октября текущего года.

Источник: techzd.ru, 22.10.2025

Унифицированная программно-аппаратная платформа ляжет в основу системы управления высокоскоростным электропоездом

Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта ведет разработку унифицированной программно-аппаратной платформы, на основе которой будет создана система управления высокоскоростным поездом. Она будет состоять из различных блоков (электронных функциональных модулей), которые выполняют такие задачи, как мониторинг состояния узлов поезда, управление движением, системами климат-контроля и др. В общей сложности каждый высокоскоростной состав оснастят более чем 330 блоками.

Еще один элемент будущего поезда – система торможения, которая собирает и обрабатывает диагностическую информацию и обеспечивает общее управление тормозами. Ее, а также другие готовые образцы сотрудники инжинирингового центра продемонстрировали генеральному директору – председателю правления ОАО «РЖД» Олегу Белозёрову.

«Все технические решения разрабатываются в кооперации с лучшими предприятиями промышленности. Это поистине всероссийский проект, который поднимет на абсолютно новый уровень отечественную промышленность и обеспечит заказами множество региональных предприятий», – отметил Олег Белозёров.

Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта – совместное предприятие РЖД и «Синара – Транспортные Машины». Там работают 240 высококвалифицированных инженеров со всей страны, в том числе выпускники отраслевых вузов. Они проектируют и разрабатывают первый российский высокоскоростной поезд. В настоящее время произведены и проходят испытания более 20% его элементов. В их числе – рельсовое скрепление. Для эксплуатации на скоростях до 400 км/час оно конструируется в России впервые и по ряду характеристик превосходит иностранные аналоги.

Источник: rzddigital.ru, 02.10.2025

Росжелдор повышает уровень автоматизации процедуры пономерного учета подвижного состава

С 1 октября 2025 года вносятся изменения в процедуру проведения пономерного учета вагонов. Расширен функционал информационной системы ПНУ.

Теперь в банк данных ведомства будут передаваться сведения из нового электронного сервиса ОАО «РЖД» по автоматизации процедуры приписки грузовых вагонов к железнодорожным станциям.

Программное обеспечение стало частью «Личного кабинета клиента ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок» (ЛК РЖД-Груз). Сервис был запущен в работу 1 октября 2025 года. Он позволяет владельцам подвижного состава подать заявку на приписку грузовых вагонов онлайн.

Таким образом, при подаче заявки на пономерной учет, система в автоматическом режиме будет указывать станцию приписки, указанную в ЛК РЖД-Груз.

Новый функционал позволит минимизировать человеческий фактор при передаче учетных данных о подвижном составе. Кроме того, будет обеспечена 100% достоверность сведений о приписке грузовых вагонов, в отношении которых процедура приписки выполнялась посредством ЛК РЖД-Груз.

Новый порядок начал действовать сегодня, 1 октября 2025 года.

На первом этапе изменения касаются только нового подвижного состава, то есть вагонов, которые проходят процедуру пономерного учета впервые. При этом в отношении таких вагонов данные о приписке будут сохраняться и применяться в дальнейшем в рамках ПНУ.

Источник: wagon-cargo.ru, 02.10.2025

Обновлены критерии отбора ИТ-решений в рамках ИЦК

Правительство обновило критерии отбора третьей волны особо значимых проектов – ИТ-решений, которые разрабатываются в рамках индустриальных центров компетенций и направлены на замещение зарубежного софта. В приоритетном порядке грантовую поддержку получают разработки, обладающие наибольшим потенциалом тиражирования. Отдельное внимание правительство уделяет платформенным решениям для промышленных предприятий, а также разработкам с использованием ИИ.

Об этом рассказал на полях международной промышленной выставки «Иннопром. Беларусь» заместитель председателя Правительства – руководитель Аппарата Правительства Дмитрий Григоренко.

Согласно утверждённому порядку, в рамках отбора особо значимых проектов заявки будут оцениваться на основании 10 критериев, каждый из которых имеет определённый вес. Потенциал тиражирования решения (наличие спроса как минимум у трёх организаций одной или нескольких отраслей), прогнозируемая выручка от объёмов его продажи (не менее 110% от суммы грантов за три года после завершения разработки), а также возможность использования разработки на объектах критической инфраструктуры являются самыми значимыми критериями с наибольшим удельным весом. Кроме того, в рамках третьей волны отбора вводится новый критерий приоритизации – применение технологии искусственного интеллекта в разрабатываемом решении.

Кроме того, вице-премьер подчеркнул, что преимущества получают также платформенные ИТ-решения для производства (например, PLM-системы для управления жизненным циклом производства изделия от проектирования до выхода с конвейера) и системы автоматизированного проектирования. Он отметил, что разработка собственных, российских ИТ-решений для производственных процессов необходима для обеспечения технологической независимости отечественной промышленности.

Всего в рамках третьей волны на поддержку особо значимых проектов будет направлено 8,3 млрд рублей. Выдавать гранты в размере от 100 млн до 2 млрд рублей, покрывающие до 50% стоимости разработки решений, будет Российский фонд развития информационных технологий. Приём заявок продлится до 26 октября.

Источник: iksmedia.ru, 29.09.2025

70% российских предприятий пока не окупили инвестиции в ИИ

На текущий момент средний срок окупаемости инвестиций в ИИ-технологии для российских компаний составляет в среднем 2-3 года. По прошествии этого периода многие бизнесы по-прежнему не могут компенсировать понесенные затраты.

TRIADA Partners проанализировала данные по использованию технологий искусственного интеллекта более 10 крупных и средних российских компаний из сегментов горной добычи, металлургии, добычи нефти и строительной отрасли. Согласно полученным данным, около 70% исследуемых корпораций на текущий момент не окупили инвестиции в технологии искусственного интеллекта, в частности, генеративного.

Наиболее остро данный вопрос стоит для промышленности – компании данной специализации внедряют ИИ в целях оптимизации производственных процессов и проведения предиктивной аналитики; энергетики и сырьевых отраслей – они используют технологии искусственного интеллекта для предсказания аварий и оптимизации логистики; в госуправлении и обороне ИИ интегрируют для анализа больших данных. Стоимость готовых ИИ-решений (модель и поддержка) у вендоров сегодня превышает десятки и даже сотни миллионов рублей, а также обязывает компании делиться с вендором данными, что вызывает опасения в вопросах безопасности и реальной ценности сделки для обеих сторон.

Основными причинами, которые препятствуют своевременному возврату инвестиций, в TRIADA Partners считают отсутствие единой стратегии и координации ИИ-проектов, что приводит к конфликтующим решениям, а также несистемность трансформаций. Одиночные пилоты не дают системного эффекта, необходимо охватывать все ключевые и поддерживающие функции (производство, маркетинг, HR, закупки, финансы, юристы).

В компании также обозначили, что окупить инвестиции в технологии ИИ позволит коммерциализация и вывод собственных разработок на рынок, когда успешные корпоративные проекты становятся самостоятельным продуктом или сервисом для внешнего рынка или когда в рамках экосистемы корпорации предлагают ИИ-платформы партнерам и клиентам. Кроме этого, важно приоритезировать кейсы с ощутимым эффектом, решающие конкретные бизнес-задачи и ставить четкие цели и KPI. Имеет значение степень адаптации организационной структуры под ИИ. По мнению экспертов, лучшая практика — это гибридная модель, при которой создается центр ИИ-экспертизы для разработки методологии, стандартов и обучения, а также формируются проектные команды в бизнес-единицах для внедрения в конкретные процессы.

Как показало исследование, усредненное распределение бюджета компаний на процесс интеграции технологий ИИ происходит следующим образом: ключевые затраты (по 25%) приходятся на разработку/обучение модели, а также на формирование команды разработчиков и обучение персонала. По 15% отводится на два направления: на интеграцию в текущую IT-инфраструктуру, включая перестройку IT-ландшафта, закупку облака и лицензий, а также на создание датасета для сбора и обработки данных. Оставшиеся средства распределяются на создание условий для тестирования и эксплуатации, включая энергопотребление, перестройку процессов и ролей и риск-менеджмент.

Россия и Китай будут развивать партнерство в сфере ИИ

В рамках Всемирной выставки цифровой торговли в Ханчжоу состоялась встреча заместителя председателя Правительства – руководителя Аппарата Правительства России Дмитрия Григоренко с главой китайской делегации – заместителем председателя Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей Ван Дунмином. Центральной темой переговоров стало дальнейшее развитие российско-китайского партнёрства, в том числе в сфере искусственного интеллекта и инноваций.

«Потенциал российско-китайского сотрудничества в сфере искусственного интеллекта огромен. Россия, как и Китай, имеет собственные большие языковые модели, мы также делаем большой упор на подготовке сильных специалистов для работы с данными, внедряем технологию ИИ в государственное управление и все ключевые сферы экономики. Объединение усилий с китайскими партнёрами позволит нам сформировать прочную основу для создания и развития масштабных проектов, укрепления технологического суверенитета наших стран», – отметил Дмитрий Григоренко.

Он подчеркнул, что внедрение искусственного интеллекта в России происходит системно. В частности, на базе успешных региональных практик – для внедрения на федеральном и региональном уровнях. Для отбора таких решений и координации усилий госорганов, бизнеса и регионов в части применения технологии был создан Центр развития ИИ при Правительстве.

Правительство также уделяет особое внимание развитию инфраструктуры для обработки и хранения данных. Первым шагом в этом направлении стало создание прозрачного регулирования для центров обработки данных. Во взаимодействии с депутатами Госдумы был доработан законопроект, находившийся на рассмотрении с 2022 года. Закон закрепляет за центрами обработки данных статус сооружений связи и чёткое определение, что позволяет им технологически присоединяться к электросетям по упрощённой процедуре с льготными тарифами.

В завершение встречи вице-премьер напомнил, что российско-китайская рабочая группа по обмену опытом, регулированию и применению ИИ уже собрана. Её первое заседание успешно прошло 23 сентября в Чэнду.

Источник: government.ru, 26.09.2025

Главная причина неудачного внедрения ИИ-проектов – корпоративная культура

Более 80% инициатив в этой сфере остаются на стадии пилотных проектов и не приносят ощутимых результатов. Ключевой фактор, влияющий на неудачи, связан не столько с технологиями, сколько с особенностями корпоративной культуры.

К таким выводам пришли эксперты компании Fork-Tech по итогам анализа барьеров внедрения искусственного интеллекта в российских компаниях.

Наиболее частыми причинами называют недостаток качественных данных и методологий их обработки (63%), отсутствие согласованной стратегии на уровне руководства (57%), низкую вовлеченность сотрудников и сопротивление изменениям (52%), а также непрозрачность внутренних процессов и ограниченные возможности для обмена знаниями (47%). Даже при успешных пилотах такие факторы приводят к затягиванию сроков внедрения и снижению эффективности проектов на 20–30%.

Как отмечают специалисты компании, успешное внедрение искусственного интеллекта требует участия руководителей компаний. Когда инициативы замыкаются исключительно на ИТ-подразделении, это снижает шансы на результат.

В организациях, где параллельно с внедрением технологий формируется более открытая рабочая среда, сроки реализации проектов сокращаются примерно на треть, а отдача от них может увеличиваться на десятки процентов. В таких случаях сотрудники чаще используют AI в повседневных задачах – от анализа данных до работы с документацией и поддержки проектных процессов.

«ИИ-трансформация начинается не с выбора алгоритма, а с создания условий, при которых у сотрудников есть возможность задавать вопросы, обсуждать риски и проверять гипотезы. Искусственный интеллект сам по себе не гарантирует результата. Только при ясных целях и вовлеченности руководителей он становится инструментом реального роста», – подчеркнула генеральный директор Fork-Tech Кристина Коваленко.

Источник: iksmedia.ru, 01.10.2025

Каждая вторая российская компания внедрила технологии гиперавтоматизации

Рынок гиперавтоматизации в России демонстрирует устойчивое развитие. Наибольшее распространение среди применяемых инструментов получили чат-

боты – их используют 63% опрошенных, технологии ИИ применяют у 61%, а BPM-системы – 60% респондентов.

Такие данные опубликованы по итогам исследования, проведенного аналитическим центром TAdviser совместно с направлением ROBIN компании SL Soft FabricaONE.AI.

Под гиперавтоматизацией понимается использование интеллектуальных технологий, таких как программная роботизация (RPA), искусственный интеллект (включая ML, LLM и RAG), BPM и OCR/IDP, чат-боты и др. для более эффективной автоматизации большого количества бизнес-процессов.

С точки зрения практической пользы для бизнеса лидируют программные роботы (RPA) – положительный эффект отметили 70% компаний. При этом уровень внедрения варьируется от масштаба бизнеса: среди крупнейших компаний 82% уже используют RPA, среди крупных – 44%, в сегменте малого и среднего бизнеса этот показатель не превышает 26%.

Несмотря на высокий уровень внедрения технологии RPA, еще 23% компаний планируют начать использовать RPA в ближайшее время. При этом дальнейший рост этого сегмента обеспечивают стремительно развивающиеся решения на базе искусственного интеллекта, которые интегрируются в программных роботов, расширяя их функциональность.

Половина респондентов «скорее не удовлетворены» практикой использования ИИ в своих организациях. Однако последующие три года, по прогнозам участников исследования, стоит ожидать активного внедрения искусственного интеллекта. Наибольший интерес вызывают ML и LLM, которые планируют использовать 64% опрошенных.

Самый низкий показатель бизнес-применения у голосовых ботов – сегодня их используют лишь 15% респондентов, 6% планируют внедрение в будущем. Как самостоятельное направление они остаются нишевым решением, однако их функциональность постепенно переходит к ИИ-агентам, где они становятся частью комплексной автоматизации коммуникаций.

Значимыми драйверами развития рынка респонденты считают растущую зрелость самих решений, а также процессов и компетенций у заказчиков. Кроме того, дефицит кадров стимулирует интерес к решениям для автоматизации процессов. Однако расходы на внедрение и поддержку остаются заметно высокими – затраты на них и нехватку профильных специалистов для реализации таких проектов участники исследования обозначили как барьеры.

«Бизнес смотрит на инструменты гиперавтоматизации прагматично – зрелые технологии, такие как RPA, остаются фундаментом, а к ним постепенно добавляются новые возможности искусственного интеллекта. Для нас, как вендора, важно учитывать такой запрос рынка. Сейчас стратегия развития платформы ROBIN сфокусирована именно на синергии RPA, ИИ и BPM.

Мы уверены, что искусственный интеллект не вытесняет роботизацию, а наоборот – усиливает ее, расширяет функциональность и повышает ценность для заказчика», – отметил Павел Борченко, управляющий директор кластера SL Soft AI компании SL Soft FabricaONE.AI.

Источник: iksmedia.ru, 07.10.2025

Ростех презентовал в Дубае возможности отечественного промышленного интернета вещей

Холдинг «Росэл» Госкорпорации Ростех впервые представил на международной выставке GITEX Global 2025 в Дубае платформу промышленного интернета вещей IoT.Istok для комплексного мониторинга, управления и оптимизации промышленных и инженерных систем. Кроме того, состоялась международная премьера продуктов на базе этого решения – системы управления инструментом и оснасткой TDM.Istok, а также образовательной платформы IoT.Istok.Kids для самых маленьких инженеров.

IoT.Istok обеспечивает создание цифровых двойников промышленного оборудования. Это позволяет дистанционно управлять установками и проводить автоматическую диагностику неисправностей в режиме реального времени с использованием ИИ. Система имеет удобный интуитивно понятный интерфейс и оповещает об ошибках в работе.

В сфере эксплуатации зданий и сооружений платформа поддерживает интеграцию с цифровыми моделями объектов (BIM), автоматизацию документооборота, а также интеллектуальное управление объектами.

«Платформа IoT.Istok оснащена двумя дополнительными модулями. IoT.SmartWorkPlace – умное рабочее место – обеспечивает контроль технологических процессов в режиме реального времени, помогает снижать влияние человеческого фактора и повышать точность анализа данных. Второй модуль предназначен для дистанционного мониторинга и диагностики оборудования, включая настройку параметров и предупреждение возможных неисправностей», – сказали в Ростехе.

Также на выставке представлена система TDM.Istok. Она использует технологии ИИ для управления полным жизненным циклом инструмента и оснастки для промышленного производства – от закупки до списания. Система интегрирована с маркетплейсом TKMP.Istok, где можно заказать оборудование и сравнить его по параметрам с аналогами.

Помимо решений для промышленности, холдинг представляет на выставке образовательную платформу IoT.Istok.Kids. Она ориентирована на

интерактивное, доступное и адаптивное обучение школьников и студентов. С ее помощью можно расширить знания в области программирования, аналитики и работы с большими данными и устройствами интернета вещей.

«Выход на международную площадку такого уровня, как GITEX, – это возможность показать миру, что российские компании способны создавать технологические решения мирового класса. Наши разработки соответствуют самым современным требованиям промышленности и позволяют предприятиям переходить на качественно новый уровень цифрового управления», – отметили в «Росэле».

Решение IoT.Istok сертифицировано в рамках национальной программы «Сделано в России», подтверждающей его происхождение и производство на территории РФ. Документ свидетельствует о соответствии продукта установленным критериям локализации и гарантирует использование отечественных технологий и компонентов.

GITEX Global 2025 – крупнейшая международная выставка инноваций и стартапов, проходящая с 13 по 17 октября в Dubai World Trade Center. Ежегодно мероприятие собирает десятки тысяч участников, инвесторов и экспертов в области цифровых технологий, промышленности и ИТ.

Источник: rostec.ru, 15.10.2025

Планы перехода на отечественное ПО у компаний из финсектора расписаны до 2027 года

Импортозамещение не сводится к «замене один к одному», а требует глубокого пересмотра бизнес-процессов и технологической инфраструктуры.

Такое мнение было высказано в рамках бизнес-мероприятия «G.by GreenData» на дискуссии об импортозамещении в финсекторе.

По словам Евгения Ильина, заместителя председателя – операционного директора, члена правления Росгосстраха, план перехода на отечественное ПО и оборудование в компании расписан до 2027 года, а успех возможен только при раннем старте.

«Опыт Росгосстраха, начавшего путь импортозамещения еще в 2021 году, показал: речь идет не о замене программ «один к одному», а о полноценном реинжиниринге операционной деятельности. Любое отечественное ПО, включенное в реестр, может рассматриваться в качестве возможного варианта для импортозамещения, но есть масса нюансов. Однако ключевым остается вопрос глубокой проработки деталей: например, при использовании элементов ИИ важна не только сама технология и ее импортозамещенность, но и

инфраструктура, на которой она построена. Существенную роль играет даже выбор СУБД, в ряде случаев предпочтение стоит отдавать не базовому, а более функциональному решению», – сказал Ильин.

Отдельный акцент был сделан на интеграции ИИ в зрелые бизнес-процессы. Отвечая на вопрос, почему внедрение технологий искусственного интеллекта по-прежнему остается на стыке ожиданий и реальной практики, эксперты отметили, что основными барьерами остаются не только экономическая целесообразность, но и вопросы информационной безопасности. Как отметили участники обсуждения, значительная сложность связана с внутренними опасениями сотрудников, что ИИ может радикально изменить привычные процессы.

Еще одна важная мысль дискуссии – даже полностью отечественная ОС не гарантирует полного соответствия требованиям. Как подчеркивает коммерческий директор GreenData Сергей Лебедев, критически важен контроль технологий «под капотом» продукта: даже в отечественных операционных системах в репозиториях могут оказаться компоненты, не отвечающие критериям регуляторов. Отсюда потребность в надежном партнере, который возьмет на себя адаптацию и поддержку open source-решений.

Обсудили также и преимущества коробочных решений перед кастомной разработкой. «Мы проанализировали опыт команды и исследования Ассоциации Финтех, Gartner, IDC и других аналитиков. Результаты показывают: при использовании коробочных решений TCO снижается до 25%, сроки и риски – до 30%, а скорость обработки SLA растет до 50%. Такие решения предсказуемы, быстро внедряются, снижают риски и позволяют надежнее переходить на отечественное ПО», – отметил Сергей Лебедев.

В заключение участники сошлись во мнении, что решающую роль играет человеческий фактор. Качество и слаженность работы команд заказчика и вендора напрямую определяют успех проекта. В условиях жестких сроков и высокой ответственности крупному бизнесу важно заранее планировать миграцию и опираться на надежных партнеров. Немаловажную роль в проектах импортозамещения играет и работа с командой, вовлечение пользователей в процесс, даже если он технический. Так, Елена Березовская, директор по эффективности бизнес-процессов Московской Биржи, отметила, что при внедрении новых систем до 70% нагрузки ложится на ИТ-команды: «Гораздо эффективнее параллельно менять бизнес-процессы и активно работать с пользователями, чтобы переход на новые программы не воспринимался как разовый проект, а как естественная часть ежедневной работы».

Облако 3.0 от «Ростелекома»

«Ростелеком-ЦОД», оператор крупнейшей в России сети коммерческих ЦОДов, выделяет направление B2B и запускает облачный бренд «Турбо Облако».

«РТК-ЦОД» вывел на рынок технологический бренд «Турбо Облако» и выделил облачные услуги для B2B-сектора в отдельное направление. До конца 2025 г. дочка «РТК-ЦОД» будет зарегистрирована как отдельное юридическое лицо со штатом около 400 сотрудников.

Облачный провайдер «Турбо Облако» ориентирован на B2B-клиентов, которым будет предоставлять услуги по моделям IaaS, SaaS и PaaS. Сегмент B2G и услуга colocation остаются за «РТК-ЦОД». «Запускаем новое облако с новым брендом, новыми принципами и ценностями. Инвестируем значительные средства в развитие нашего облака: до 2030 г. планируем вложить более 40 млрд руб.», – заявил генеральный директор провайдера «Турбо Облако» Александр Обухов.

«Одна из главных «фишек» нашей новой платформы – поддержка мультиклаудных решений. Именно эта особенность выделяет нас среди конкурентов. Наша платформа выходит на уровень облака версии 3.0. Раньше были просто серверы в аренде, затем появились привычные IaaS-сервисы, а теперь наступает эпоха multicloud-менеджмента, позволяющего пользователям легко управлять ресурсами разных провайдеров в едином интерфейсе», – отметил директор по стратегии и технологиям «Турбо Облака» Михаил Соколов.

Судя по представленному стеку технологий, облако будет базироваться на решениях виртуализации компании «Базис», так что за мультиклауд будет отвечать решение Basis Dynamix Cloud Control, позволяющее управлять как облаками, построенными на решениях «Базиса», так и инфраструктурой на базе OpenStack. И хотя это еще не полноценный мультиклауд, обеспечивающий работу с разными облачными провайдерами, перспективы для дальнейшего развития решения есть. Кроме того, решения «Базиса» поддерживают создание гибридных облаков, что важно для крупных корпоративных заказчиков.

Облачный провайдер предоставляет более 50 собственных и 65 партнерских сервисов. «В скором времени обновим наш маркетплейс, позволив разработчикам и издателям ПО самостоятельно размещать свои продукты непосредственно в облаке для удобства пользователей», – сообщил М. Соколов. Особое внимание будет уделяться PaaS и сервисам, связанным с искусственным интеллектом. Основные конкуренты – облачные провайдеры Сбера, «Яндекса» и МТС. В отличие от них «Ростелеком» не имеет

суперкомпьютеров для обучения AI-моделей и сосредоточится на предоставлении уже обученных моделей (инференсе).

Главное преимущество «Турбо Облака» – федеральный охват и представленность на 20 площадках в пяти федеральных округах, что уменьшает задержки при работе с облаком, критичные для бизнес-приложений.

Стоит отметить и опыт «РТК-ЦОД» в развертывании облака для КИИ – большинство крупных бизнес-заказчиков такую инфраструктуру имеют. И судя по представленному стеку, построенному на российских продуктах, с помощью облака они смогут решать задачу импортозамещения. Кроме того, «Турбо Облако» будет придерживаться практики персонального сопровождения клиентов: за каждым заказчиком закрепят отдельную команду специалистов.

Источник: iksmedia.ru, 01.10.2025

Яндекс начинает применять ИИ за пределами виртуальной среды

Яндекс работает над Physical AI – физическим искусственным интеллектом, который способен глубоко понимать материальный мир, взаимодействовать с ним, учитывать его контекст и адаптироваться под меняющиеся условия.

Физический искусственный интеллект развивают команды Яндекс Роботикс и автономного транспорта. Яндекс Роботикс разрабатывает универсальный «мозг» для сервисных и промышленных роботов: роборуков, коботов, мобильных роботов и так далее. Команда автономного транспорта с 2017 года создаёт технологии восприятия и планирования для автомобилей и роботов-доставщиков, а сейчас – и для гуманоидов. Опыт, накопленный на дорогах и внутри помещений, в сочетании с технологиями Яндекса позволит:

- Научить роботов и автономные автомобили комплексно обрабатывать мультимодальные данные: изображение, видео, звук, текст. Это приблизит их восприятие к человеческому.
- Обеспечить адаптивность. Существуют разные виды роботов и автономного транспорта с разными возможностями, поэтому физический ИИ должен уметь подстраиваться под любые «тела».
- Научить роботов и автономные автомобили моделировать разные варианты развития событий и самостоятельно принимать решения исходя из обстановки.

Компания Яндекс Роботикс создала и обучила модель VLA (Vision-Language-Action model), которая преобразует голосовые и текстовые команды, картинку с камер и другие данные, которые робот получает на вход, в действия.

Уже поддерживается больше 10 базовых действий: «взять», «положить», «перенести» и так далее, а в будущем их станет больше сотни. С помощью Yandex RMS – системы управления роботами, которую развивает Яндекс Роботикс, – роботы смогут определять, какую комбинацию действий использовать в той или иной задаче и как её решать: самостоятельно или в кооперации с другими роботами. Если им не хватает данных, они смогут сами запросить их в смежных системах. Люди же получают возможность взаимодействовать с роботами привычным способом – голосом, жестами и текстом. Это упростит роботизацию бизнеса: компаниям не потребуется дополнительно обучать персонал и кардинально перестраивать процессы. К примеру, будет достаточно показать роботу инструкцию, написанную для людей, – и он поймёт, что нужно делать.

Команда автономного транспорта продолжает развивать ML-планировщик. В нём за построение траектории движения отвечает нейросеть-трансформер, обученная на большом объёме данных о действиях профессиональных водителей. Подражая им, планировщик помогает автомобилю двигаться более плавно и предсказуемо – в манере, близкой к манере человека. Ещё одно направление работы – развитие симулятора. В нём автомобили и роботы-доставщики отрабатывают навыки вождения и учатся реагировать на разные ситуации – в том числе те, которые редко возникают в жизни. Физический ИИ повысит безопасность технологии автономного вождения и позволит автомобилям и роботам-доставщикам не просто распознавать ситуации, а воспринимать их в динамике. Они также научатся взаимодействовать с дорожной инфраструктурой – например, учитывать сигналы светофоров при планировании маршрута. Роботам-гуманоидам физический ИИ позволит точнее оценивать вес и устойчивость предметов, рассчитывать усилие при захвате, сохранять равновесие при движении и безопасно взаимодействовать с людьми и объектами.

Источник: yandex.ru, 23.10.2025

ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ИТ ЗА РУБЕЖОМ

Великобритания: Southeastern расширяет применение 3D-карт станций, делая поездки удобнее и доступнее для всех пассажиров

21 октября 2025 г. компания Southeastern объявила о начале реализации масштабной программы по обновлению онлайн-карт 139 станций своей сети.

Цель проекта – улучшить навигацию и повысить уверенность пассажиров при совершении поездок.

После успешного завершения пилотного этапа, который охватил 25 станций, компания внедрит 3D-карты ещё на 70 станциях, а для 69 станций проведет обновление существующих 2D-версий, с учетом недавно проведенных работ по реконструкции. Впервые все схемы будут размещены на официальном сайте Southeastern, а не только на портале National Rail Enquiries.

Новые 3D-карты создают масштабное и максимально точное изображение станций, помогая пассажирам ориентироваться и заранее планировать маршрут. Они показывают расположение ключевых объектов – лифтов, туалетных комнат, кассовых автоматов, пунктов помощи и безбарьерных проходов. Такой формат снижает вероятность ошибок и делает путешествия более простыми, что особенно важно для тех, кто впервые посещает станцию.

Внедрение 3D- и обновлённых 2D-карт планируется завершить к марту 2026 г. После этого более двух третей общего числа станций Southeastern будут оснащены современными схемами, что существенно повысит уровень доступности всей сети.

Руководитель направления по инклюзивному клиентскому опыту Тина Овусу (Tina Owusu) отметила, что проект направлен в первую очередь на то, чтобы помочь всем пассажирам чувствовать себя увереннее при поездках.

Данный проект стал частью масштабной стратегии Southeastern, направленной на развитие цифровой доступности. Согласно результатам проведенных испытаний, 3D-карты воспринимаются пассажирами как более понятные и наглядные, что особенно важно при поиске нужных сервисов и составлении маршрута.

Среди станций, где появятся новые карты: Greenwich, Rochester, Maidstone East, Folkestone Central, Beckenham Junction, Canterbury East, Margate и Whitstable, а также ряд небольших региональных станций. Обновлённые 2D-схемы появятся на станциях Hither Green, Brixton, East Malling, New Beckenham и West Dulwich, они отразят новую планировку и объекты.

Уже сейчас 3D-карты доступны для ключевых узлов, среди которых Ashford International, Canterbury West, Chatham, Dartford, Gillingham, Lewisham, London Waterloo East, Orpington, Sevenoaks, Tonbridge и Tunbridge Wells.

Проект по обновлению карт входит в масштабную стратегию развития цифровой доступности Southeastern, направленную на то, чтобы сделать поездки максимально комфортными для всех категорий пассажиров. Компания продолжает инвестировать в инклюзивные технологии и дизайн, совершенствуя процесс взаимодействия с клиентами как онлайн, так и на станциях.

К марту 2026 г. новая система навигации станет ключевым элементом программы повышения качества обслуживания, подтверждая стремление

Southeastern к повышению доступности, технологическому развитию, а также ориентированности на удовлетворение потребностей пассажиров.

Источник: globalrailwayreview.com, 21.10.2025 (англ. яз.)

RMD заключает контракт на точное позиционирование в Швеции

Компания Railway Metrics and Dynamics (RMD) получила контракт от Шведского транспортного управления (Trafikverket) на предоставление услуг точного позиционирования для железнодорожного транспорта.

Рамочное соглашение, стоимость аренды которого оценивается в 10,5 млн шведских крон (1,11 млн долларов США) в год, позволит администрации получать данные о местоположении локомотивов, работающих по всей Швеции, в режиме реального времени.

Согласно договору, RMD предоставит пакет услуг, включающий поставку продукции, установку, коммуникацию, управление и поддержку.

Первоначальный срок действия контракта истекает 31 декабря 2030 года, при этом у Trafikverket есть возможность продлить его на два года на текущих условиях.

Служба позиционирования будет использовать систему мониторинга производительности RMD, интегрированную с технологией RTK-GPS.

Эти устройства, установленные в локомотивах, будут передавать данные о местоположении и точности прямо во внутренние системы Trafikverket.

Администрация в сотрудничестве с SOS Alarm использует эту информацию для сокращения времени реагирования и повышения точности при возникновении инцидентов, влияющих на железнодорожное сообщение.

Кроме того, данные о местоположении помогут обеспечить безопасность во время столкновений с дикими животными и в будущем могут использоваться на неохраняемых переходах.

Контракт позволяет операторам поездов и владельцам транспортных средств получать доступ к услуге по запросу.

Согласно договору, каждая железнодорожная компания должна арендовать по одному устройству на каждый используемый локомотив.

Генеральный директор RMD Ян Линдквист сказал: «Мы очень рады этой новости. Это положительно скажется на наших позициях на рынке и будет способствовать повышению безопасности железнодорожного движения.

«Комплексное решение, которое мы предлагаем, сочетает в себе высокую техническую производительность и простоту установки. Мы с нетерпением ждём возможности предоставить вам аппаратное и программное обеспечение».

RMD – шведская ИТ-компания, специализирующаяся на платформах для анализа и мониторинга в режиме реального времени в сфере транспорта и инфраструктуры. Изначально её технология была разработана для железнодорожного сектора.

Источник: railway-technology.com, 16.10.2025

Rumo оснащает поезда технологией Starlink

Крупнейший железнодорожный оператор Бразилии внедряет спутниковую сеть SpaceX для обеспечения связи в режиме реального времени даже в отдаленных регионах.

Компания Rumo стала первой железнодорожной компанией в Бразилии, установившей в своих локомотивах спутниковую технологию Starlink компании SpaceX. Система обеспечивает стабильную связь между поездами и центром управления, поддерживая соединение даже в районах со слабым или отсутствующим покрытием мобильной связи.

Starlink дополняет существующую коммуникационную инфраструктуру Rumo, выступая в качестве дополнительного «третьего канала» наряду с мобильными и традиционными спутниковыми сетями. Антенны, установленные на локомотивах, подключаются к низкоорбитальным спутникам, обеспечивая передачу данных с низкой задержкой для оперативного мониторинга, удаленной технической поддержки и обновления программного обеспечения. Полевые испытания показали, что стабильность сигнала превышает 97 %, обеспечивая безопасную и эффективную работу поездов.

Технология уже используется в нескольких бразильских штатах, включая Сан-Паулу, Мату-Гросу, Минас-Жерайс, Гояс и Токантинс. Компания Rumo планирует оснастить около 400 локомотивов системой Starlink к концу сентября, что станет значительным шагом на пути к полностью подключенным и оцифрованным железнодорожным операциям в Латинской Америке.

Источник: ru.railmarket.com, 20.10.2025

Японская компания OKI реализует в Турции пилотный проект по внедрению системы экстренного оповещения

Японская компания Oki Electric Industry (OKI) подписала меморандум о взаимопонимании (MoU) с Государственными железными дорогами Турции

(TCDD) для реализации пилотного проекта, предусматривающего внедрение системы экстренного оповещения на базе технологии Zero Energy IoT Series.

Соглашение направлено на повышение качества профилактических мер, направленных на предотвращение чрезвычайных ситуаций за счёт применения специальных датчиков на основе технологии Интернета вещей (IoT), а также анализа спутниковых снимков для прогнозирования рисков природных катастроф. Проект получил одобрение Министерства экономики, торговли и промышленности Японии в рамках реализации программы субсидирования Global South Future-Oriented Co-creation Project (2023 финансовый год).

Турецкое правительство проводит масштабную модернизацию транспортной инфраструктуры, при этом железнодорожный транспорт рассматривается как национальный приоритет. При этом TCDD сталкивается с серьёзными вызовами, связанными с природными катастрофами – в частности, оползнями и наводнениями, которые негативно влияют на состояние объектов железнодорожной инфраструктуры. Это обуславливает необходимость принятия срочных мер по улучшению систем эксплуатации и управления.

Представители TCDD подчеркнули, что высокоскоростные, магистральные и пригородные линии всё чаще подвержены рискам, вызванным природными катаклизмами, в том числе связанными с глобальным изменением климата, и выразила признательность компании OKI за сотрудничество.

Технология Zero Energy IoT Series, которая будет тестироваться в рамках реализации данного проекта, позволяет организовать дистанционный мониторинг объектов инфраструктуры, например мостов, без подключения к внешним источникам питания. Подобные решения уже доказали высокий уровень надежности и эффективности в Японии.

Система включает в себя набор ультразвуковых датчиков для контроля уровня воды в реках, состояния конструкций и других факторов, а также высокочувствительные камеры для непрерывного визуального наблюдения. Все данные и изображения могут передаваться через облачные сервисы, что позволяет оперативно реагировать на выявленные аномалии.

К марту 2026 г. OKI планирует развернуть сеть датчиков вдоль турецких железных дорог для повышения точности выявления угроз и подтверждения прогнозов рисков с помощью спутниковых данных. Проект должен повысить безопасность и эффективность перевозок, а также способствовать экономическому развитию за счёт расширения железнодорожной сети.

Пилотный проект рассматривается как модель будущего развития на международном уровне и может быть распространён в соседние страны и другие регионы. Исполнительный директор компании Такаси Иноуэ (Takashi

Inoue) отметил, что партнерство с TCDD является важным этапом глобального продвижения инфраструктурных решений OKI.

Источник: railway-technology.com, 16.10.2025

Пекин укрепляет лидерство в национальной стратегии «ИИ+»

В пятницу на Конференции по вычислениям в области искусственного интеллекта 2025 года Пекин (Beijing) официально представил так называемое «Пекинское решение» (Beijing Solution) – масштабную инициативу, призванную ускорить внедрение ИИ в промышленность и укрепить позиции города как лидера национальной стратегии «ИИ+».

Проект поддержан более чем 30 компаниями, включая China Mobile и IEIT Systems, и одобрен тремя муниципальными органами. Его ядром стал инновационный консорциум супер-узлов – платформа для объединения усилий производителей систем, разработчиков крупных моделей и прикладных компаний. Цель – создавать «умные тела» (intelligent bodies), то есть специализированные ИИ-системы, адаптированные под конкретные отрасли.

Инициатива направлена на переход от «национального ядра» к «национальному применению» – то есть на то, чтобы научные прорывы из лабораторий становились реальными решениями в бизнесе и производстве.

Цели и структура инициативы

«Пекинское решение» развивает успех кластера вычислений 2024 года, который продвинул стандартизацию взаимодействия систем. Теперь, с участием новых игроков, власти надеются ускорить межотраслевое сотрудничество и расширить спектр доступных ИИ-решений.

Центральное место в плане занимают «умные тела» – системы, которые по вычислительным требованиям значительно превосходят современные языковые модели. По прогнозам, к 2030 году объем обрабатываемых токенов может вырасти в сто миллионов раз. Справиться с таким масштабом могут только супер-узлы – серверы, построенные на плотно связанных ИИ-ядрах, способные обеспечить и скорость, и емкость.

Инфраструктура будет использоваться в здравоохранении, образовании, производстве и робототехнике. Главная задача – преодолеть «последнюю милю» между передовыми исследованиями и их практическим применением. Цель – сделать ИИ-инструменты доступными не только для технологических гигантов, но и для средних и малых предприятий по всей стране.

Пекин уже имеет серьезное преимущество. В 2024 году объем его ядра ИИ-индустрии достиг 350 миллиардов юаней (~ 4,1 трлн рублей). В городе

зарегистрировано 159 крупных моделей – почти треть от общего числа в стране. Здесь также базируется более 2400 ИИ-компаний, включая половину всех китайских стартапов-единорогов.

Связь с национальной стратегией

Запуск инициативы состоялся спустя месяц после того, как Госсовет КНР опубликовал руководящие указания по реализации действия «ИИ+» – национального плана по интеграции ИИ в шесть ключевых отраслей к 2027 году. Документ ставит амбициозные цели по внедрению интеллектуальных систем и призывает к открытой кооперации в инновациях.

Это изменит работу завода или больницы – где каждый процесс будет поддерживаться специализированным ИИ. Хотя не факт, что все отрасли быстро адаптируются, на фоне этого становится ясно – Пекин делает ставку на системное внедрение, а не на единичные проекты. Не так уж и мало для города, который хочет стать мозговым центром цифрового будущего страны.

Мнение редактора PRC.today:

Пекин демонстрирует переход от точечной поддержки ИИ-стартапов к созданию комплексной экосистемы, где вычислительная инфраструктура становится общедоступным ресурсом для бизнеса. Фокус на «умные тела» для конкретных отраслей показывает зрелый подход к коммерциализации технологий.

Источник: prc.today, 30.09.2025

Китайские открытые модели стали самыми популярными LLM у российских компаний

MTC Web Services провела более 500 пилотных проектов по внедрению своей платформы для работы с разными большими языковыми моделями – MWS GPT – с крупнейшими российскими компаниями. Примерно 30 проектов уже завершились успешным внедрением продукта.

Как рассказал исполнительный директор MTC Web Services, CEO MWS Cloud Игорь Зарубинский, самыми популярными в топ-10 моделей стали опенсорсные LLM из Китая. На втором месте открытые модели из США, третье место по использованию заняли собственные большие языковые модели MWS, такие как такие как Cotype.

Самой большой популярностью большие языковые модели пользуются у ИТ-компаний, на втором месте расположился ритейл, третье место занимают промышленные компании, а также девелоперы. Также сервис пользуется популярностью в финансовой, медицинской и рекламной отраслях.

Чаще всего встречаются проекты по внедрению LLM в различного рода чат-боты, которые иногда интегрированных с внешними источниками информации. Также довольно много удачных проектов по подключению MWS GPT к RAG и корпоративным порталам компаний для поиска информации и ответов на вопросы.

Компании устанавливают как on-prem версию MWS GPT, так и облачную – развернутую в MWS Cloud.

Источник: iksmedia.ru, 13.10.2025

Берлин, Гамбург и Мюнхен вместе займутся автоматизацией общественного транспорта

Операторы общественного транспорта Берлина (BVG), Гамбурга (HNA) и Мюнхена (MVG) подписали меморандум о взаимопонимании, направленный на формирование стратегического альянса с целью создания общих отраслевых стандартов в сфере цифровизации, искусственного интеллекта и автоматизации вплоть до беспилотного движения. Это позволит снизить расходы и повысить эффективность разработок.

На первом этапе предусмотрено сотрудничество в приобретении к 2035 г. до 2000 беспилотных транспортных средств для трех городов, введении единого приложения для пассажиров, пользующихся городским общественным транспортом, включая рельсовый, а также каршерингом, арендой велосипедов и других индивидуальных транспортных средств, и создании стандартизированных цифровых систем сбыта транспортных услуг.

В настоящее время во всех трех городах реализуются проекты по внедрению беспилотных маршрутных микроавтобусов малой вместимости (от 10 пассажиров), призванных дополнить уже существующие услуги общественного транспорта и выполняющих перевозки по требованию. В некоторых из этих проектов участвуют железные дороги Германии (DB).

Метрополитен Берлина готовится к развертыванию системы управления движением поездов по радиоканалу (CBTC) с уровнем автоматизации GoA2 на двух линиях. В Гамбурге на действующих линиях внедряется CBTC с уровнем автоматизации GoA2, а на новой линии U5 предусмотрено беспилотное движение

Источник: zdmira.com, 03.10.2025 (англ. яз.)

Knorr-Bremse представляет свою систему помощи водителю

Компания Knorr-Bremse представила систему помощи машинисту LEADER Flow для железнодорожного транспорта, которая помогает машинистам в повседневной работе, предоставляя интеллектуальные рекомендации по управлению.

После двух лет разработки система LEADER Flow в течение шести месяцев тестировалась на локомотивах крупного европейского грузового оператора в железнодорожной сети Германии. Как показывают результаты, 89 % машинистов, у которых было установлено приложение LEADER Flow, управляли поездами более энергоэффективно, чем участники контрольной группы без системы помощи машинисту. В среднем экономия энергии при использовании рекомендаций по управлению составила 10,2 %, а на пике – от 20 до 30 %.

Первоначально запуск LEADER Flow на рынке запланирован для грузовых перевозок в Германии, а в среднесрочной перспективе планируется его распространение на другие европейские рынки и платформы. Долгосрочная цель – предложить систему помощи машинистам на мировых железнодорожных рынках для оптимизации энергопотребления и маршрутов, а также сделать это инновационное решение стандартом энергоэффективного и высокопроизводительного железнодорожного транспорта.

Инновационное решение оптимизирует идеальную скорость за счёт упреждающего ускорения и торможения, что позволяет железнодорожным операторам достичь трёх важнейших целей в сфере эксплуатации поездов: повысить энергоэффективность, улучшить экономические показатели и обеспечить более стабильное, надёжное и пунктуальное обслуживание.

«С помощью LEADER Flow мы устанавливаем новые стандарты. В частности, улучшенное качество рекомендаций по управлению обеспечивает максимальную точность и еще большую оптимизацию энергопотребления при упреждающем управлении», – сказал Мартин Эртль, вице-президент по управлению портфелем и инновациями в Knorr-Bremse Rail Vehicle Systems.

Система LEADER Flow сначала будет использоваться в грузовых поездах, а в будущем станет доступна и для пассажирских поездов.

Новая система использует целый ряд источников данных для оптимизации маршрутизации в режиме реального времени. Помимо прочего, в цифровой прогноз маршрута включены комплексные модели поездов, данные о движении в реальном времени, электронное расписание, а также геоданные и информация о местоположении (GNSS). Благодаря интуитивно понятному пользовательскому интерфейсу LEADER Flow может работать как автономное

решение через приложение на планшете или быть интегрированным в существующие системы в кабине машиниста.

Источник: railwaypro.com, 07.10.2025

Siemens Mobility модернизирует три линии транспортной сети Сан-Паулу

Это будет крупнейшая в Латинской Америке реализация ETCS уровня 2 с использованием АТО поверх ETCS, охватывающая 140 км, 46 станций и более 130 транспортных средств.

Siemens Mobility модернизирует три линии транспортной сети Сан-Паулу

Компания Siemens Mobility заключила контракт с Trivia Trens S.A. на поставку и внедрение комплексной цифровой системы сигнализации с автоматическим управлением поездами (АТО) на базе ETCS уровня 2 для пригородных железнодорожных линий 11-Coral, 12-Sapphire и 13-Jade в Сан-Паулу. Проект охватывает 140 километров путей и 46 станций и является крупнейшим в Латинской Америке внедрением этой передовой технологии железнодорожной сигнализации. Контракт предусматривает оснащение 107 поездов, шести локомотивов MRS, трёх локомотивов TRIVIA и 17 вспомогательных транспортных средств (жёлтый парк) бортовыми устройствами Trainguard ETCS (Европейская система управления движением поездов).

«Этот знаковый проект демонстрирует наше стремление внедрять передовые железнодорожные технологии в Латинской Америке», – сказал Марк Людвиг, генеральный директор подразделения железнодорожной инфраструктуры Siemens Mobility. «Внедряя систему АТО поверх ETCS уровня 2 в оживлённой транспортной сети Сан-Паулу, мы устанавливаем новые стандарты для автоматизированных городских железнодорожных перевозок в регионе и увеличиваем пропускную способность сети на 30%. Вместе с нашим клиентом мы реализуем крупнейший проект ETCS уровня 2 в Южной Америке».

Комплексное решение включает в себя проектирование, поставку, установку, ввод в эксплуатацию и техническое обслуживание системы сигнализации на трёх линиях, а также оснащение различных типов поездов от разных производителей современными бортовыми устройствами Trainguard ETCS. Решение включает в себя такие ключевые компоненты, как усовершенствованная система управления движением (ATS), современные системы блокировки, радиолокационный центр (RBC) и полное путевое оборудование, а также двухлетнюю гарантию и поставку запасных частей.

АТО поверх ETCS – это передовая железнодорожная технология, объединяющая две передовые системы для обеспечения максимальной эффективности и безопасности эксплуатации. В то время как ETCS уровня 2 обеспечивает непрерывный цифровой мониторинг и управление движением поездов с помощью TETRA, система АТО автоматизирует функции управления до уровня автоматизации 2 (GoA). Эта технологическая интеграция обеспечивает точное ускорение и торможение, точную остановку на платформах и оптимизацию интервалов между поездами.

Внедрение этой передовой технологии изменит работу пригородных железнодорожных линий в Сан-Паулу за счёт повышения частоты и надёжности движения. Оптимизированные алгоритмы управления системой значительно снижают энергопотребление и пиковую нагрузку на электросеть, а её упрощённая архитектура сводит к минимуму потребность в техническом обслуживании. Благодаря меньшему количеству компонентов на путях и возможности модернизации в будущем это решение представляет собой перспективную инвестицию для удовлетворения растущих потребностей Сан-Паулу в мобильности.

Источник: railway-international.com, 10.10.2025

SBB внедряет цифровые системы управления железнодорожным транспортом

Цифровые системы сигнализации позволят увеличить количество поездов и повысить плавность работы, утверждают в SBB.

Компания SBB заключила рамочные контракты на сумму 1,5 млрд евро с компаниями Hitachi, Siemens и Stadler Rail на внедрение цифровых блокировочных устройств нового поколения. Модернизация призвана сделать густую железнодорожную сеть Швейцарии более эффективной, надёжной и готовой к будущему росту перевозок.

Новые системы, которые SBB называет «сердцем железнодорожных операций», постепенно заменят устаревшие технологии, некоторые из которых были созданы еще в 1950-х годах. В течение следующих 20 лет будет обновлено около 80 процентов из почти 500 пересадочных узлов Швейцарии, а первые цифровые устройства должны поступить в эксплуатацию в 2029 году.

По мнению SBB, переход на цифровые блокировки – важнейший шаг на пути к полностью сетевой и автоматизированной железной дороге. Модернизация позволит поддерживать сигнализацию в кабине, когда машинисты поездов получают информацию о движении и безопасности

непосредственно в кабине, а не от сигналов на путях. Это в конечном итоге позволит большему количеству поездов ходить с меньшими интервалами, увеличивая пропускную способность без строительства новых линий.

Поставщики – Hitachi, Siemens и Stadler Rail – были выбраны в результате открытого конкурса на основе экономической эффективности, инноваций и технического качества. Перед серийным внедрением системы пройдут всесторонние испытания в условиях смешанных пассажирских и грузовых перевозок.

В настоящее время SBB эксплуатирует сложную систему устаревших блокировочных устройств, которые требуют высокого уровня технического обслуживания и ограничивают возможности модернизации. Заменяя релейные системы модульными стандартизированными компонентами, компания ожидает снижения эксплуатационных расходов и большей гибкости для будущих модернизаций.

Цифровизация, по мнению SBB, является ключом к управлению ожидаемым ростом спроса на мобильность. Преобразования займут около 40 лет и приведут к созданию более надежной, безопасной и интегрированной сети железных дорог Швейцарии.

Источник: ru.railmarket.com, 16.10.2025

Казахстан запускает криптофонд для долгосрочных инвестиций в цифровые активы

В Казахстане начал работу новый криптофонд Alem Crypto Fund, главная задача которого – долгосрочные инвестиции в цифровые активы и формирование резервов. В перспективе фонд может стать инструментом и для государственных накоплений, расширяя возможности страны в управлении финансами будущего.

Alem Crypto Fund создан Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан под управлением Qazaqstan Venture Group и зарегистрирован в экосистеме Международного финансового центра «Астана» (МФЦА). Стратегическим партнером фонда стала Binance Kazakhstan – локальная лицензированная компания глобальной экосистемы Binance.

Именно вместе с Binance Kazakhstan Alem Crypto Fund совершил свою первую инвестицию – приобрёл BNB, основной токен сети BNB Chain. Он используется для проведения транзакций, оплаты комиссий и участия в управлении сетью. Сегодня рыночная капитализация BNB превышает 138 млрд,

долл., что делает его одним из самых устойчивых и влиятельных цифровых активов на мировом рынке.

Генеральный менеджер Binance Kazakhstan Нурхат Кушимов отметил, что выбор фонда в пользу BNB как первого цифрового актива «открывает новый этап для институционального признания криптовалют в Казахстане». «Это важный шаг в сторону формирования прозрачного и безопасного рынка цифровых активов, где государственные инициативы и глобальные технологии работают вместе на благо национальной экономики», – добавил он.

Источник: gov.kz, 15.10.2025

ТОП-5 удобных сервисов для пассажиров поездов назвали в КТЖ

АО «Пассажирские перевозки» последовательно развивает цифровые и сервисные решения, направленные на повышение удобства и качества обслуживания пассажиров. Сегодня компания представляет ТОП-5 наиболее востребованных сервисов, которыми ежедневно пользуются пассажиры Национального перевозчика.

1. Онлайн-табло движения поездов – tablo.railways.kz

Онлайн-табло позволяет в режиме реального времени отслеживать движение пассажирских поездов. Пассажиры могут получить актуальную информацию о графике, месте нахождения состава, времени прибытия и отправления, а также узнать о возможных задержках. Этот сервис обеспечивает прозрачность и оперативность, помогая планировать поездки более эффективно.

2. Сайт продажи билетов – bilet.railways.kz

Официальный онлайн-сервис для покупки железнодорожных билетов без комиссии, доступный круглосуточно. Пассажиры выбирают маршрут, класс обслуживания, оплачивают билет удобным способом и получают электронный документ, экономя время и избегая очередей в кассах.

3. Единый контактный-центр –1433

Единый бесплатный номер контакт-центра предоставляет пассажирам консультации и оперативные ответы на все вопросы, связанные с железнодорожными перевозками. Сотрудники центра помогут уточнить расписание, правила перевозки багажа, порядок возврата билетов и иные вопросы обслуживания.

4. WhatsApp для жалоб и предложений – +7 776 714 5686

Для повышения качества сервиса и прямой обратной связи с пассажирами работает WhatsApp-чат. Пассажиры могут направить жалобу, предложение или

отзыв. Кроме того, в поездах размещены QR-коды, при сканировании которых пассажиры могут напрямую перейти в WhatsApp-чат и сразу оставить сообщение.

Это позволяет оперативно реагировать на обращения, а также учитывать мнения пассажиров при совершенствовании услуг.

5. Darmen – система мониторинга ситуации на дорогах и погодных условий

Приложение Darmen помогает пассажирам отслеживать дорожную и метеорологическую обстановку. Сервис дает возможность учитывать погодные факторы и состояние дорог при планировании поездки, что повышает безопасность и комфорт путешествий.

Источник: rail-news.kz, 21.10.2025 (англ. яз.)

ИИ выходит на рельсы: как цифровизация меняет железные дороги Казахстана

Зимой на севере Казахстана температура падает ниже –40, летом рельсы накаляются под палящим солнцем. В таких условиях железнодорожная техника должна сохранять надёжность десятилетиями, ведь один сбой способен остановить движение целых направлений. Чтобы справляться с нагрузками и повысить эффективность перевозок, отрасль всё активнее обращается к цифровым решениям. Искусственный интеллект становится инструментом, который меняет систему безопасности, оптимизации и управления на железной дороге.

О том, какие именно изменения происходят в отрасли, рассказал журналисту BAQ.kz управляющий директор Alstom по Западной и Центральной Азии Жером Бойе.

Цифровая безопасность

В железнодорожной отрасли ошибки обходятся слишком дорого: речь идёт не только о стоимости оборудования, но и о жизнях пассажиров. Поэтому здесь внедряются технологии, которые позволяют инженерам заранее предвидеть сбои и устранять их ещё до возникновения аварийных ситуаций.

«Мы используем предиктивные технологии, которые позволяют прогнозировать возможные инциденты на линии. Это помогает своевременно выявлять риски и избегать препятствий. Параллельно тестируются новые технические решения, чтобы гарантировать абсолютную надёжность оборудования и сценариев его использования», – отметил Жером Бойе.

Человеческий фактор под контролем

Сложные задачи ставит и эксплуатация. Машинисты проводят десятки часов в дороге, и потеря внимания даже на секунду может привести к серьёзным последствиям. Поэтому всё чаще ИИ используется как дополнительный инструмент, поддерживающий работу человека и снижающий вероятность ошибок.

По его словам, на сегодняшний день внедряются инструменты, которые снижают риск человеческого фактора: предотвращают засыпание, отвлечение или потерю внимания машинистов. Большая работа ведётся и в области прогнозирования трафика: ИИ помогает оптимизировать движение поездов, делая перевозки более плавными и снижая себестоимость километра.

Новые роли для человека и машины

Цифровизация меняет и сами подходы к организации работы. Алгоритмы берут на себя часть задач, но это не означает вытеснения специалистов – напротив, отрасль предъявляет новые требования к квалификации и создаёт другие форматы занятости.

"Каждое новое поколение технологий частично заменяет людей, но одновременно создаёт новые задачи и рабочие места. Сегодня ИИ активно применяется в анализе больших массивов данных и в поддержке принятия решений. Но пока мы не имеем роботов, которые могли бы адаптироваться к производственным задачам так же быстро и гибко, как это делают наши сварщики и специалисты», – рассказал спикер.

Казахстанский контекст

Для Alstom Казахстан – один из ключевых рынков в регионе. Здесь одновременно идёт процесс локализации производства и внедрения цифровых инструментов. Компания работает через сеть промышленных площадок и сервисных центров, что позволяет обеспечивать и выпуск техники, и её обслуживание в условиях экстремального климата.

Сегодня в стране занято 1300 сотрудников, половина которых занимается производством, а вторая половина – сервисом и техническим обслуживанием. За годы работы в Казахстане было собрано более 400 локомотивов для КТЖ, ещё около 40 эксплуатируются в Азербайджане. При этом оборудование адаптируется под температурные перепады, а сервисные решения создаются внутри страны, чтобы максимально быстро реагировать на потребности заказчика.

Вектор на будущее

Искусственный интеллект уже показывает практическую пользу: он прогнозирует неисправности, помогает выстраивать графики движения и снижает нагрузку на персонал. Но ключевая задача цифровой трансформации не сводится к автоматизации.

Главное – выстроить систему, в которой технологии усиливают опыт специалистов, обеспечивая надёжность и безопасность железнодорожных перевозок.

Источник: zdmira.com, 10.10.2025

Anthropic заявила, что ИИ пишет 90% кода, но инженеры по-прежнему нужны

Исполнительный директор компании Anthropic Дарио Амодеи заявил, что искусственный интеллект Claude уже пишет около 90% программного кода в проектах компании, однако инженеры по-прежнему необходимы. Об этом он рассказал на конференции Dreamforce во время беседы с руководителем Salesforce Марком Бениоффом.

По словам Амодеи, его прогноз о том, что большую часть кода вскоре будут писать ИИ-модели, уже сбылся внутри Anthropic и в ряде других компаний. При этом он подчеркнул, что такая автоматизация не приводит к сокращению персонала. Напротив, разработчики получают больше возможностей сосредоточиться на сложных задачах и улучшении программ, что повышает общую продуктивность.

Амадеи отметил, что речь идет не о замене, а о «новом распределении ролей». Инженеры теперь контролируют качество, редактируют сложные участки и координируют работу ИИ-моделей. В результате, по его словам, команды становятся «в десять раз эффективнее».

Подобная практика распространяется и за пределами Anthropic. Ранее глава стартап-инкубатора Y Combinator Гарри Тан сообщил, что четверть основателей в новой группе компании создают до 95% своего кода при помощи искусственного интеллекта.

Тем не менее исследование Стэнфордского университета показало, что автоматизация уже влияет на рынок труда. По данным ученых, с конца 2022 года занятость среди молодых разработчиков в возрасте от 22 до 25 лет снизилась почти на 20%. Эксперты предупреждают, что это может ослабить приток новых специалистов в отрасль, хотя опытные инженеры пока менее подвержены влиянию ИИ-инструментов.

Источник: realnoevremya.ru, 17.10.2025

Внедрение ИИ-технологий в Узбекистане будет выведено на новый уровень

По оценке зарубежных экспертов, потенциал Узбекистана в сфере искусственного интеллекта составляет около 10 млрд. долл. США. Чтобы превратить этот потенциал в реальные возможности и занять конкурентоспособное место в условиях растущего мирового спроса на ИИ, необходимо уделить особое внимание трем ключевым направлениям – инфраструктуре, открытым данным и подготовке кадров.

Об этом заявил президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев в ходе видеоселекторного совещания по вопросам ускоренного внедрения технологий искусственного интеллекта в систему государственного управления, отрасли экономики и регионы страны.

Он напомнил, что в стране в прошлом году утверждена Стратегия развития искусственного интеллекта до 2030 года. При Министерстве цифровых технологий создан специализированный центр. В результате за один год Узбекистан поднялся на 17 позиций в международном индексе готовности к ИИ и занял первое место в Центральной Азии. В стране принято отдельное постановление о развитии ИИ, созданы правовые основы сферы. С будущего года будет внедрена система рейтинговой оценки внедрения ИИ-технологий в министерствах и регионах.

В стране реализовано свыше 30 пилотных проектов в различных отраслях, запланирована реализация еще 100 проектов на базе ИИ. Однако для их успешного внедрения необходимы современные вычислительные мощности и суперкомпьютеры, а нынешние ресурсы позволяют запускать только небольшие проекты. Президент РУ подчеркнул необходимость увеличения количества современных суперкомпьютерных кластеров и дата-центров. В текущем году на приобретение 16 суперкомпьютеров выделено 50 млн долл, в следующем году эта сумма будет удвоена.

Для стимулирования инвестиций в отрасль в Республике Каракалпакстан вводится льготный режим. Инвесторам, вложившим свыше 100 млн в ИИ-инфраструктуру, будет установлен тариф на электроэнергию в размере 5 центов, предоставлены льготы IT-парка и освобождение импортного оборудования от таможенных пошлин.

Кроме того, с будущего года начнут работать операторы спутникового интернета для обеспечения отдаленных регионов высокоскоростным подключением. Они будут освобождены на пять лет от налогов на землю, имущество, прибыль и добавленную стоимость.

Отмечено, что данные министерств и ведомств хранятся на разных серверах и в различных форматах, что препятствует быстрому развитию ИИ.

В связи с этим поручено объединить 55 баз данных в едином дата-центре уже в этом году, а в следующем – все информационные базы.

Глава государства отметил, что подготовку кадров в сфере ИИ следует начинать со школы. В связи с этим с нового учебного года в программу предмета «Информатика» будут включены темы, посвященные ИИ, для чего совместно с Массачусетским технологическим институтом будет разработан специальный учебник.

Для выявления и поддержки идей и проектов молодежи в области искусственного интеллекта будет расширена программа «Один миллион лидеров искусственного интеллекта». В ее рамках проводится национальный конкурс, по итогам которого лучшие молодые специалисты, их наставники и образовательные учреждения будут достойно поощрены.

На совещании также определены меры по созданию ИИ-лабораторий в вузах. На базе Университета «Новый Узбекистан» будет создан кластер ИИ, действующий по принципу «отрасль – вуз – партнер». Квоты государственных грантов по направлениям искусственного интеллекта, финтеха, кибербезопасности, IT-инженерии, аэрокосмических и облачных технологий будут увеличены на 35 процентов.

Для повышения интереса студентов ко внедрению ИИ в каждом регионе будет проведен общенациональный конкурс среди университетских команд. Кроме того, будет учрежден конкурс «Лучший стартап в сфере искусственного интеллекта» с призовым фондом в 1 млн долл. США.

Для объединения усилий всех участников рынка поддержано предложение о создании Альянса искусственного интеллекта.

Источник: gov.uz/ru, 23.10.2025

В Узбекистане стартовал второй этап проекта IT-Park

Президент Шавкат Мирзиёев 21 октября посетил IT-парк в Мирзо-Улугбекском районе столицы и принял участие в церемонии закладки первого камня в строительство второго этапа проекта. Территория IT-Park будет расширена в 1,5 раза. Здесь, в партнерстве с саудовской компанией Data Volt, будет построен ЦОД начальной мощностью 12 МВт. Инвестиции в строительство первой очереди дата-центра составят 150 млн долл. США.

На следующих этапах в ЦОД планируется инвестировать еще 3 млрд долл. США, а общая мощность объекта будет доведена до 500 МВт.

Кроме того, на территории IT-Park будут возведены шесть зданий, включая Центр искусственного интеллекта, Центр космоса и технологий

будущего, два 20-этажных офисных здания, а также сервисный и торговый центры.

Два года назад в рамках первого этапа проекта IT-Park, реализованного за счет инвестиций в размере 200 млн долл., на площади около 4 га были возведены шесть офисных зданий высотой 20–25 этажей и современный конгресс-холл.

В настоящее время число резидентов IT-Park достигло 3 200 компаний, в которых работают свыше 14 тысяч специалистов. В прошлом году объем оказанных резидентами услуг составил 1,6 млрд долл., а по итогам текущего года этот показатель, как ожидается, превысит 2,5 млрд долл.

Источник: iksmedia.ru, 21.10.2025