



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ПУБЛИКАЦИИ В СМИ ОБ ИНЖЕНЕРНОЙ  
И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

№8/АПРЕЛЬ 2025

## СОДЕРЖАНИЕ

РЖД могут экспортировать систему бронирования билетов в четыре страны СНГ .....	3
Погружение в цифровую среду. Интервью заместителя генерального директора АО «ВНИИЖТ» А. Сухова .....	3
Совершенствование системы технического обслуживания пути .....	5
Особенности проверки плавности хода и уровня комфорта пассажиров на Московской дороге .....	5
Новые подходы к проектированию городской пассажирской сети железных дорог .....	5

## **РЖД могут экспортировать систему бронирования билетов в четыре страны СНГ**

Российские железные дороги (РЖД) ведут переговоры о возможной поставке и внедрении системы бронирования билетов «Экспресс-НП» в четырех странах. Об этом сообщила заместитель директора научного центра «Экспресс» АО «ВНИИЖТ» Е. Мартынова в ходе демо-дня Индустриального центра компетенций (ИЦК) на транспорте.

«Благодаря усилиям РЖД по продвижению системы «Экспресс» нового поколения уже четыре страны обратились к нам, и ведут переговоры с РЖД о возможности покупки и использования этой системы», – заявила она.

Как следует из презентации Мартыновой, речь идет о Белоруссии, Казахстане, Киргизии и Таджикистане. Для потенциальных партнёров предусмотрены два формата взаимодействия: внедрение системы на собственной инфраструктуре («коробочное» решение) либо использование ресурсов российской системы «Экспресс» с управлением перевозками дистанционно.

«Для стран с крупным пассажиропотоком мы предлагаем адаптируемый продукт, устанавливаемый на территории заказчика. А для стран с меньшими объёмами перевозок – модель управления через нашу платформу», – уточнила Мартынова.

Система «Экспресс-НП» разрабатывается в рамках курса на импортозамещение и уже демонстрирует потенциал для выхода на внешний рынок. Ранее РЖД внедрили систему «Экспресс-3», которая также используется в ряде стран СНГ. Экспорт цифровых решений становится частью стратегии РЖД по развитию ИТ-продуктов и технологического суверенитета в транспортной отрасли.

*Источник: rzd-partner.ru, 23.04.2025*

## **Погружение в цифровую среду. Интервью заместителя генерального директора АО «ВНИИЖТ» А. Сухова**

Центр неразрушающего контроля и технической диагностики АО «ВНИИЖТ» выполняет ряд важнейших функций в части методологии управления нормативной базой и в вопросах, связанных с разработкой технологий и производством нового оборудования для этой сферы деятельности ОАО «РЖД».

Только в минувшем году мы составили 22 технических документа для регулирования выпуска и применения средств неразрушающего контроля

(НК), провели экспертизу 97 документов, созданных на уровне производящих технику и оборудование предприятий.

Приборы для системы НК на железной дороге должны быть надёжными, как молоток, работать в любых условиях, иметь «защиту от дурака», предотвращающую случайный вред от неумелого пользования. За последние несколько лет специалисты центра создали именно такие образцы современного оборудования. Среди них магнитопорошковые, ультразвуковые и вихретоковые дефектоскопы, установки для магнитного контроля колец подшипников и осей вагонов.

Тем не менее начиная с 2019 г. обновление парка приборов НК на предприятиях холдинга «РЖД» замедлилось, что делает его устаревающим.

Самый главный критерий работы НК на сети ОАО «РЖД», на мой взгляд, – количество крушений. На сегодняшний день построенная в компании система обеспечивает высокий уровень надёжности техсредств и, как следствие, безопасности движения. Но если мы не будем обновлять приборы, могут появиться серьёзные проблемы.

Центр также занимается научно-технической деятельностью, выполняя работы, включённые в план научно-технического развития ОАО «РЖД». В частности, проводятся исследования по созданию колёсной искательной системы, актуализируется положение о системе неразрушающего контроля рельсов и эксплуатации средств рельсовой дефектоскопии в путевом хозяйстве. Наша задача в ближайшее время – полностью перейти на механизированные способы контроля, что позволит максимально отказаться от участия человека в данном процессе.

При этом в ближайшее десятилетие полностью уйти от человеческого труда в области НК на железнодорожном транспорте не представляется возможным. И вопрос подготовки кадров остаётся не только крайне важным, но и острым. Дело в том, что в вузах сокращается число кафедр, ведущих подготовку специалистов в сфере НК.

В целом нам необходима понятная стратегия развития НК в ОАО «РЖД» до 2035 г., предусматривающая построение цифровой среды на основе автоматизированных систем управления функциями диагностики и контроля. Данные обо всех проведённых в области НК работах должны соединяться в единые базы, чтобы в том числе и искусственный интеллект мог принимать своевременные решения по тому, что необходимо заменить или отремонтировать немедленно, а что может ещё какое-то время безопасно работать.

## **Совершенствование системы технического обслуживания пути**

Ученые анализируют организацию технического обслуживания пути на линиях с высокой плотностью поездопотока и предлагают меры для увеличения межремонтных периодов и оздоровления пути на широком полигоне с минимальным воздействием на перевозочный процесс.

*Источник: Путь и путевое хозяйство. – 2025. – № 4. – с. 6-9*

## **Особенности проверки плавности хода и уровня комфорта пассажиров на Московской дороге**

Руководитель рассказывает о внедрении системы мониторинга плавности хода с использованием акселерометров «АКСИОМА», ее интеграции с автоматизированными системами ЕК АСУИ ПХ и ЕК АСУИ СДМИ и на основании накопленного опыта предлагает скорректировать нормативы и добавить функционал в существующие автоматизированные системы.

*Источник: Путь и путевое хозяйство. – 2025. – № 4. – с. 22-24*

## **Новые подходы к проектированию городской пассажирской сети железных дорог**

В статье рассматриваются современные подходы к проектированию внутригородских железнодорожных перевозок пассажиров. Показана краткая история их развития в стране, представлены задачи организации проектирования внутригородских пассажирских перевозок. Обобщены подходы к проектированию внутригородских железнодорожных перевозок, включающие комплексный подход к проработке инициативных проектов, применение современных методов улучшения процессов проектирования на основе прогнозирования с учетом данных аналитики, использование дашборда в локации «Цифровая поездка» системы «Геоэффект», обобщающего аналитические данные для маркетинговых коммуникаций. Использование современных технологий проектирования позволяет сформировать качественные услуги для пассажиров железнодорожного транспорта на территории города.

*Источник: Инновационный транспорт. – 2025. – № 1. – с. 14-18*