

ИИ НА ТРАНСПОРТЕ. ОТ ОТДЕЛЬНЫХ ВНЕДРЕНИЙ К МАССОВОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ

Конспект встречи создан при помощи
искусственного интеллекта и Яндекс Телемоста

ЦИГТФ × Яндекс 360

19 МАЯ 2026



МОДЕРАТОР

Давыдова Полина, Директор, Ассоциация "Цифровой транспорт и логистика"

УЧАСТНИКИ

- Ташимов Борис, Заместитель Министра транспорта, Министерство транспорта Российской Федерации
- Ильин Дмитрий, Заместитель Генерального директора по ИТ, АО "МАШ"
- Метелкин Петр, Советник ген. директора, ФГУП "ЗащитаИнфоТранс"
- Некрасов Евгений, Первый заместитель генерального директора, Национальный перевозчик
- Поволоцкий Владислав, Генеральный директор, АО "Центр Биометрических Технологий"
- Попов Павел, Заместитель директора НИИТ, РУТ (МИИТ)
- Семин Кирилл, Начальник департамента информатизации, ОАО «РЖД»
- Смирнова Анна, Коммерческий директор, Институт ИИ МФТИ
- Соломин Иван, Управляющий директор по маркетингу и работе с государственными, Navio
- Суровец Дмитрий, Вице-президент по информационным технологиям, FESCO
- Чухнова Евгения, Генеральный директор, РЖД – Цифровые пассажирские решения

Сессия обсудила реальные кейсы внедрения искусственного интеллекта в транспортной отрасли России. Спикеры продемонстрировали переход от пилотных проектов к массовому использованию ИИ в логистике, авиации, ж/д перевозках и беспилотном транспорте. Ключевым выводом стала необходимость создания открытых датасетов и единых стандартов для ускорения развития отрасли.

Слово берёт представитель **Ташимов Борис (Министерство транспорта Российской Федерации)**: «Мы прошли путь от единиц до 9-го уровня готовности технологий, и ИИ уже вошёл в нашу жизнь». Он рассказал о разработке нормативной базы, включая закон об автономном транспорте, и публикации «Белой книги», принятой в БРИКС. Особое внимание уделили беспилотной авиации для грузовых перевозок и использованию ИИ для ускорения таможенного досмотра до 10 минут.

Следом выступает **Семин Кирилл (ОАО «РЖД»)**: «Искусственный интеллект — это не единая сущность, а набор технологий, которые мы применяем комплексно».

Он перечислил кейсы от чат-ботов и интеллектуального документооборота до предиктивного анализа износа инфраструктуры и динамического планирования погрузки. Также был представлен проект «Цифровая железнодорожная станция», интегрирующий автоведение и роботизацию.

Микрофон переходит к **Соломину Ивану (Navio)**: «Мы единственная компания, представленная на сессии ООН, и коллеги удивились нашему уровню законодательной базы». Он продемонстрировал результаты тестов беспилотного грузовика, проехавшего 3000 км без водителя, используя модели VLA для понимания мира. Ключевым инструментом стал фотореалистичный симулятор на базе гауссиан для отработки редких сценариев, которые невозможно закодировать вручную.

Своим опытом делится **Некрасов Евгений (Национальный перевозчик)**: «В логистике мы забываем про информационный слой, хотя именно там кроются основные потери из-за разрывов коммуникаций». Он отметил, что ИИ-агенты могут заменить ручное согласование перевозок, что позволит сэкономить до 40% затрат на логистику в России. Особый акцент сделан на переходе от физических АИ к автоматизации информационных процессов.

Далее выступает **Ильин Дмитрий (АО "МАШ")**: «Точный прогноз пассажиропотока с точностью свыше 95% позволяет экономить более 1 миллиарда рублей в год». Он описал использование ансамблей ИИ для управления ресурсами аэропорта и внедрение машинного зрения для парковки и контроля очередей. Также анонсировано расширение использования биометрии на рейсах «Аэрофлота» между Москвой и Санкт-Петербургом.

Следом говорит **Поволоцкий Владислав (АО "Центр Биометрических Технологий")**: «Биометрия стала субъектно-центричной системой, где гражданин сам контролирует свои данные и даёт согласие». Он разделил ИИ на операционный (аналитика потоков) и персонализированный (биометрия), отметив, что второй требует высокого уровня доверия и чёткого разграничения ответственности. Этические дилеммы автономного транспорта остаются нерешёнными, в отличие от биометрии.

Далее слово берёт **Чухнова Евгения (РЖД – Цифровые пассажирские решения)**: «ИИ в пассажирском сегменте перешёл от реакции к прогнозированию, что подтверждают исследования McKinsey». Она рассказала о системе «Афина», которая анализирует новости и исторические данные для бюджетного планирования. Также отмечено использование ИИ для управления толпой на вокзалах и автоматизации клиентского сервиса, маркетинга и продаж.

Микрофон переходит к **Суровец Дмитрию (FESCO)**: «Порт лидирует по контейнерному обороту благодаря программе «Умный порт», где ИИ оптимизирует управление парком». Он отметил, что видеоаналитика уже внедрена для сканирования грузов, а ИИ помогает прогнозировать востребованность контейнеров с учётом сезонности. Использование коробочных решений позволяет быстро получать эффект без долгих согласований бюджетов.

Далее выступает **Смирнова Анна (Институт ИИ МФТИ)**: «Наш девиз — наука в жизнь, и мы применяем междисциплинарный подход для создания автономного транспорта». Она описала разработку карт местности, распознавание динамических объектов и прогнозирование траекторий на базе электронных Газелей. Использование визуально-языковых моделей (VLM) позволяет достигать высокой точности и экономии на операционных расходах до 45%.

Завершает дискуссию **Попов Павел (РУТ (МИИТ))**: «Главная проблема отрасли — нехватка открытых датасетов и бенчмарков для сравнения решений». Он сравнил ситуацию в России с Китаем и Германией, где активно развиваются общие базы данных и стандарты. Для ускорения внедрения ИИ необходимо создать общую платформу с инструкциями по разметке данных и объединить усилия вузов и компаний.