

ИЭФ. Экологическая конкурентноспособность ж/д транспорта

Ожидаемые сроки исполнения:

Один семестр (Февраль 2024 - Июнь 2024)

Заказчик

Дирекция тяги (ЦТ) – филиал ОАО РЖД

2024



Контекст

В какой области решаем проблему?

Грузовые перевозки по сети железных дорог, грузовые перевозки автомобильным транспортом, конкурентоспособность перевозок, углеродная нейтральность, устойчивое развитие транспорта, выбор вида транспорта с учетом экологических последствий



Проблема

Что за проблема: кто пытается достичь какую цель и что мешает?

Кто?

Михальчук Николай Львович, Заместитель начальника Дирекции тяги - ОАО "РЖД"

Что хочет?

Иметь дефинитивную модель оценки размера экологического эффекта при использовании железнодорожного транспорта для перевозки в сравнении с перевозкой другими видами транспорта.

Что мешает?

На фоне разнообразия подходов к понятию и определению углеродного следа, часто возникает конфликт, так как комплексная модель не опеределена.

Какие есть способы решения и почему они не подходят?

Решений великое множество, что, во многом, задает пробелу. Например только в России применяются: Технико-экономические расчеты по методикам Минэкономразвития, источники открытых данных, ГИС по ж.д. и по автомобильному транспорту и транспортных агломераций, Единая система государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды), и др. Недостаток каждого отдельного подхода заключается в его несовместимости со всеми остальными решениями, в зависимости от выбранной модели можно получить противоположные результаты. Кроме того, многие логистические компании размещают на сайтах углеродный след перевозки параллельно с расчетом тарифа. Эти оценки очень противоречивы и вводят в заблуждение грузоотправителей.

