

Управление углеродным следом железнодорожного транспорта

Ожидаемые сроки исполнения: Один семестр (Февраль 2023 -
Май 2023)

Контекст

В какой области решаем проблему?

Соглашения об устойчивом развитии в области транспорта

Проблема

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

Некоторым грузоотправителям целесообразно оценить размер, экологический эффект и "цену" углеродного следа перевозки, но методы и инструменты для этого сложны, сведения разрозненны.



Пользователи

Чья это проблема? Кто хочет что-то получить, но не может?

Грузоотправитель, организатор перевозки

Заказчик и другие стейкхолдеры

Кто вовлечен (какие стейкхолдеры/целевые аудитории и их сегменты)?

Оператор инфраструктуры (ОАО РЖД), грузоотправитель, оператор подвижного состава, минэкономразвития, общественная палата РФ, администрации субъектов РФ, экологически ориентированные общественные организации

Данные

Какие есть (если есть) исходные данные для решения такой проблемы? Где их искать/собрать/парсить?

Перечень узловых станций, перечень поездо-участков в границах обращения локомотивных бригад, перечень станций каждого поездо-участка, перечень маршрутов по плану формирования от каждой станции, расстояние между узловыми станциями, расстояния на сети опорных автомобильных дорог, места возникновения затрат и учета расхода топливно-энергетических ресурсов (и другая технико-экономическая информация по видам транспорта). Нормативные положения по экологической составляющей оценки.



Рекомендуемые инструменты

Есть ли у заказчика предпочтения/рекомендации по инструментам/методам, которыми такие проблемы решают?

Существуют, но требуют доработки: Техничко-экономические расчеты по методикам Минэкономразвития, ОАО «РЖД». Источники открытых данных. ГИС по ж.д. и по автомобильному транспорту, транспортных агломераций. Единая система государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды)

Анализ аналогов

Какой вам известен мировой опыт в решении такого рода проблем?

Отчетность ОАО «РЖД». Автотранспортных предприятий. Данные единой системы государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды)

Предполагаемый тип решения

В каком направлении предлагаем участникам искать решения?

Формализованная процессная модель оценки и управления углеродным следом корреспонденции / Бизнес-модель расчета углеродного следа: Пакет рекомендаций по выбору вида транспорта на основе оценки углеродного следа перевозки





МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



Транспортный
университет

Предполагаемая ролевая структура команды

Состав ролей участников команды. Возможные направления подготовки участников

Процессный аналитик/архитектор, дата-инженер, экономист

Доступная экспертиза

Какими экспертами мы обеспечим решение этой задачи

Игольников Б. В., Разумовский К.А., Ефимова О.В. (преподаватели каф. ЭОПМ ИЭФ). Эксперты от заказчиков определяются.

Дополнительные материалы

Ссылки на дополнительные материалы или дополнительная информация, которая позволит более полно раскрыть суть проекта

ПОЯСНЕНИЕ К ПРОБЛЕМЕ: Россия в стратегических документах определила движение в направлении углеродной нейтральности, многие грузоотправители вписали этот вектор в свои стратегии и корпоративные публичные отчеты. Им важно получить информацию об их вкладе в экологическую повестку ООН Грузоотправитель хочет получить сведения об углеродном следе, перевозчик заинтересован привлечь средства в «зеленые» облигации, ему важно осуществить перевозку по энергооптимальному маршруту. *При этом существующие решения содержат множество допущений и недостоверны*

Возможный реализатор проекта

Какому институту/академии потенциально может быть интересен данный проект для реализации

ИЭФ

