

Крупный мусороперерабатывающий завод можно построить рядом с железнодорожными ПМС и доставлять туда уже разобранные, прессованные отходы для глубокой переработки, получения строительных материалов, энергии, топлива. В Ярославской области запланирован такой завод, ориентировочная стоимость завода 2 млрд руб., деньги выделены.

Завод по переработке мусора полностью окупается чуть более, чем за три года. При правильном составлении бизнес-плана мусороперерабатывающий завод будет приносить прибыль от 7 млн руб. без учета налогов. Такой оператор будет заинтересован и в своевременном вывозе крупногабаритного мусора (мебель, деревья, рамы) – прекрасное сырьё для энергетики при отдельном вывозе мусора.

Отрицательные стороны:

1 Отсутствие специалистов, ведущих переговоры и занимающихся поиском компаний для сотрудничества.

2 Простой производства из-за недостатка средств и материала.

Мы предлагаем отобрать у нечистоплотной межрегиональной компании возможность валить мусор по старой схеме – на нашу свалку, пусть везут, как должны были на сортировочный завод в Канаш или Чебоксары.

Мы надеемся с этими проблемами ОАО «РЖД» как мощная государственная компания справится. Свалки малых городов будут ликвидированы, и ОАО «РЖД» с помощью глубокой переработки отходов получит прибыль.

Список литературы

1 Минприроды Чувашии закупает оборудование для мусороперегрузочной станции в Канаше [Электронный ресурс] // Правды ПФО. – Режим доступа : <https://pravdapfo.ru/polnotekst>. – Дата доступа : 24.10.2022.

УДК 504.03

ПУТИ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НА ОСНОВЕ «ЗЕЛеноЙ» ЛОГИСТИКИ

Т. Д. ДЕСЯТКОВА, Ю. А. ХОЛОПОВ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Современное развитие промышленного и аграрного производства, миграционная активность населения в сторону городских агломераций, увеличение туристических потоков ставят задачи перемещения значительных объемов грузов и пассажиров как внутри страны, так и на отдельных международных направлениях. Активное использование железнодорожного транспорта оправдано с точки зрения экономики меньшими затратами, а с экологических позиций характеризуется сниженными объемами выбросов загрязняющих веществ в атмосферу (как в валовом объеме, так и в пересчете на 1 т/км или 1 пас/км). Свои ниши в транспортировке пассажиров и грузов имеют воздушный и водный транспорт, проявляя неоспоримые преимущества в труднодоступных районах и при наличии водных путей сообщения.

Однако в целом транспортная отрасль по-прежнему входит в число основных загрязнителей атмосферного воздуха парниковыми газами, приводящими к климатическим изменениям. Именно поэтому Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года от 27.11.2021 определяет экологичность транспортного комплекса как «характеристику, отражающую его соответствие установленным требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия видов транспорта и транспортной инфраструктуры» [1].

Наиболее критикуемым экологами фактом, значительно увеличивающим углеродный след, является перевозка грузов автомобильным транспортом на расстояния свыше 1000 км, при оптимальной дальности 500–700 км. На долю таких перевозок приходится более 30 % нессырьевых грузов и это несмотря на наличие разветвленной сети железных дорог в европейской части России. По уровню выделения углекислого газа на 1 тонно-км железные дороги дают 24 грамма, автомобильный транспорт – 133 грамма, авиатранспорт – 1036 граммов. Экологичность железной дороги доказывают измерения выброса диоксида углерода грузовыми поездами на транзитном коридоре Казахстан – Россия – Беларусь на маршруте Китай – Европа – Китай [2]. Неслучайно, сообщество евро-

пейских железнодорожных и инфраструктурных компаний ставит цель увеличить количество пассажиров, перевозимых по железной дороге к 2030 году, и обеспечить, чтобы не менее 30 % всех грузов перемещалось по железной дороге.

«Зеленые» логистические решения позволяют не только ускорить товародвижение, сократить затраты грузовладельцев, но и найти баланс между экологическими, экономическими, социальными показателями, снизить негативную нагрузку на окружающую среду. Сегодня значительные избыточные совокупные издержки составляют около 750 млрд рублей в год (включая транспортный риск и вредные выбросы), а отношение логистических издержек к валовому внутреннему продукту составляет 14,2 %, что выше среднемировых значений (11 %) [1].

На экологические и климатические проблемы в основном влияют три элемента логистики: упаковка (формирует потоки отходов), транспортировка (загрязнение воздуха и воды, шум) и хранение (складские помещения) [3].

Процессы декарбонизации на российских железных дорогах связаны с реализацией таких проектных направлений, как: увеличение полигона использования электротяги; размещение локомотивов на новых видах топлива; исключение пылеобразования при перевозке сыпучих грузов, проливов нефтепродуктов; отказ от отопления пассажирских вагонов углем и др.

Снижению углеродной емкости транспорта призваны способствовать следующие ключевые направления развития опорной логистической инфраструктуры: ускоренная разгрузка контейнерных поездов, роботизация складских помещений, распространение платформенных технологий (логистических интеграторов), развитие сети логистических центров, развитие контейнерных (железнодорожно-автомобильных) перевозок, доставки «от двери до двери» [4].

В целях достижения климатической (углеродной) нейтральности на железнодорожном транспорте проводятся работы по внедрению альтернативных источников энергии. Поставлена задача создания подвижного состава, работающего на сжиженном природном газе, водородном топливе, внедрение гибридных приводов, а также повышение энергоэффективности традиционного тягового подвижного состава [1, 7].

Экологичность перевозок можно повысить за счет сокращения порожнего пробега подвижного состава и контейнеров [5].

Декарбонизации железнодорожного транспорта будет способствовать повышение пропускной способности железных дорог без использования дополнительных тяговых средств (локомотивов) путём интервального регулирования движения и использования виртуальной сцепки через спутниковую навигацию и радиоканалы без светофоров и другого наземного оборудования сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) [6, 7].

В долгосрочной перспективе ориентиром холдинга «РЖД» является нулевой углеродный баланс.

Список литературы

1 Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: [утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» [Электронный ресурс]. – Дата доступа : 20.09.2022.

2 Низкоуглеродный и экологически чистый железнодорожный транспорт становится все более популярным [Электронный ресурс] // ОТЛК. Евразийский железнодорожный альянс. – Режим доступа : <https://www.utlc.com/smi/nizkouglernodny-i-ekologicheski-chisty-zheleznodorozhnyy-transport-stanovitsya-vse-bolee-populyarny/>. – Дата доступа : 20.09.2022.

3 Мусаткина, Б. В. Анализ эффективности применения методов «зеленой» логистики для декарбонизации транспортной отрасли / Б. В. Мусаткина // Science in the modern world: theory and practice (Наука в современном мире: вопросы теории и практики) : материалы междунар. (заочной) науч.-практ. конф. / Sofia: Издательска Къща «СОРОС», Нефтекамск : Научно-изд. центр «Мир науки», 2022. – 99 с. – С. 62–65 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://science-rease.ru/files/NSMVTP_2022.pdf. – Дата доступа : 20.09.2022.

4 Мусаткина, Б. В. «Зеленые» цепочки поставок как инструмент декарбонизации транспортного комплекса / Б. В. Мусаткина, Д. И. Васильев, О. В. Игнатов // Инновационные проекты и новые технологии в образовании, промышленности и на транспорте : материалы науч. конф., посвящ. Дню российской науки / Омский гос. ун-т путей сообщения. – Омск, 2022. – 530 с. – С. 323–329.

5 Десяткова, Т. Д. «Углеродный след» и пути декарбонизации железнодорожного транспорта России / Т. Д. Десяткова, Ю. А. Холопов // Дни студенческой науки : сб. материалов 49-й науч. конф. обучающихся СамГУПС, Самара, 05–16 апреля 2022 года. – Самара : Самарский гос. ун-т путей сообщения, 2022. – С. 153–155. – EDN FYQWCU.

6 Путь к углеродной нейтральности [Электронный ресурс] // Гудок. Выпуск № 148 (27242) 19.08.2021. – Режим доступа : <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1575974>. – Дата доступа : 20.09.2022.

7 Зойдов, К. Х. Перспективы декарбонизации мировой экономики в процессе формирования и эволюционного развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века / К. Х. Зойдов, А. А. Медков // Проблемы рыночной экономики. – 2021. – № 2. – С. 91–107. – DOI : 10.33051/2500-2325-2021-2-91-107. – EDN XARGGM.