

ПРИКАЗ

12 октября 2020 г.

№ 270

Москва

**Об утверждении Экологической политики Государственной компании
«Российские автомобильные дороги» на период до 2035 года**

В целях организации деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в области экологической безопасности, охраны окружающей среды и энергоэффективности, в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 19 апреля 2017 г. № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года», целями и задачами приоритетных национальных проектов и Программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2024 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 г. № 44-р), а также лучшими международными стандартами и практиками, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Экологическую политику Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на период до 2035 года согласно приложению к настоящему приказу.

2. Пункт № 1 приказа Государственной компании «Российские автомобильные дороги» от 04 декабря 2015 г. № 277 «Об утверждении Экологической политики Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на период до 2030 года» считать утратившим силу.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Председатель правления

В.П. Петушенко



УТВЕРЖДЕНА
приказом Государственной компании «Российские
автомобильные дороги»
от «12» октября 2020 г. № 270



**ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
«РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»
НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА**

Москва 2020

СОДЕРЖАНИЕ

1 ПРЕДИСЛОВИЕ	3
2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	4
3 ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ	9
4 ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ	14
5 КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ИНДИКАТОРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ	15
6 МЕХАНИЗМЫ И СРЕДСТВА РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ	18
6.1 Механизмы реализации Экологической политики.....	18
6.2 Средства реализации Экологической политики	20
6.3 Планирование реализации Экологической политики	22
7 ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ.....	22
8 МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ	25
8.1 Мониторинг реализации Экологической политики	25
8.2 Оценка эффективности реализации Экологической политики	29
9 ОЦЕНКА РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ	30
10 ОЖИДАЕМЫЕ ПРОЦЕССЫ, РЕЗУЛЬТАТЫ И РИСКИ.....	31
10.1 Ожидаемые процессы и результаты реализации Экологической политики	31
10.2 Перечень базовых рисков осуществления Экологической политики.....	34
11 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	36

1 ПРЕДИСЛОВИЕ

Приказом от 04.12.2016 г. № 277 утверждена Экологическая политика Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на период до 2030 года (далее – Экологическая политика, Государственная компания). Основные работы по ее реализации в период 2016-2019 гг. были связаны с совершенствованием нормативной правовой базы и снижением экологического риска на этапах жизненного цикла автомобильных дорог (общее число исполненных мероприятий - 90). В частности, в рамках реализации Экологической политики разработаны и утверждены 11 корпоративных стандартов СТО АВТОДОР.

Вместе с тем, как показал анализ природоохранной деятельности в этот период, по ряду причин Государственная компания заметно отстает от ведущих иностранных компаний-аналогов в части использования биосферно-совместимых сооружений очистки поверхностного стока с дорог, воздуха от транспортных загрязнений, использования земляных шумозащитных валов и других природных препятствий вместо акустических экранов, малозумного асфальтобетонного покрытия, возобновляемых источников энергии для автономного энергоснабжения дорожных объектов, внедрения инженерных сооружений для защиты диких животных, пересекающих дороги, утилизации отходов строительства и эксплуатации дорожных объектов.

Негативно на имидже и финансовой привлекательности Государственной компании сказывается отсутствие методик, алгоритмов и программ стратегической экологической оценки и анализа воздействия дорожных объектов на окружающую среду и социальную сферу в международном формате ESIA (Environmental and social impacts assessment), включая создание системы социально-экологического менеджмента ESMS (Environmental and Social Management System) в жизненном цикле автомобильных дорог, объектов дорожного и придорожного сервиса, а также нефинансовой (социальной) отчетности в области устойчивого развития по международному стандарту GRI (The Global Reporting Initiative). Такую работу проводят не только зарубежные компании-аналоги, но и отечественные. Отчеты о нефинансовой деятельности в области устойчивого развития в соответствии со стандартом социальной отчетности GRI составляются, например, такими организациями в сфере транспорта, как ПАО «Российские железные дороги» и ПАО «Аэрофлот».

Кроме того, в прошедший период в Российской Федерации утвержден ряд новых документов стратегического планирования, начата реализация национальных проектов, в том числе, «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Экология», «Цифровая экономика», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Разработаны и находятся на стадии согласования проекты Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года и Стратегии долгосрочного развития экономики Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года, а также проекты

основных документов стратегического планирования Государственной компании: Стратегии развития сети скоростных автомобильных дорог Российской Федерации в отношении сети скоростных автомобильных дорог Государственной компании на период до 2035 года, программы инновационного развития и технической политики до 2024 года.

В связи с принятием Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года и плана ее реализации, изменением природоохранного законодательства, произошедшим в последние годы в области управления природоохранной деятельностью (введение комплексных экологических разрешений, наилучших доступных технологий), и, как следствие, ожидаемое многократное увеличение штрафных санкций за экологические нарушения (в 20 раз по сравнению с существующими значениями), требуют упорядочения взаимоотношения Государственной компании с природоохранными и надзорными органами, а также контрагентами.

Приведенные выше обстоятельства, новые вызовы и изменение приоритетов развития явились причиной актуализации Экологической политики Государственной компании, в том числе, ее пролонгация на период до 2035 года.

2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Основной стратегической целью развития Государственной компании на период до 2035 года является предоставление **качественной инфраструктурной услуги для непосредственных пользователей и общества** в целом за счет:

- ✓ роста протяженности и формирования связной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог;
- ✓ обеспечения их доступности (физической и финансовой);
- ✓ комфортного и безопасного режима движения;
- ✓ предоставления высококачественных услуг дорожного сервиса, интеллектуальных транспортных систем и связи;
- ✓ минимизации негативного уровня воздействия на окружающую среду и формирования благоприятной социальной среды.

Указанные целевые ориентиры положены и в основу актуализируемой и пролонгируемой на период до 2035 года Экологической политики Государственной компании с учетом увеличения протяженности перспективной максимально возможной сети скоростных автомобильных дорог к 2035 году до порядка 17,5 тыс. км на территории 53 из 85 регионов Российской Федерации общей численностью населения 120 млн. человек (82 % населения страны) в различных природно-климатических зонах.

Выполненный ранее при разработке Экологической политики Государственной компании на период до 2030 года анализ экологического состояния территорий Российской Федерации в зоне влияния перспективной дорожной сети компании по результатам: аэрокосмического и наземного

обследования трасс автомобильных дорог с выявлением потенциально опасных зон и участков, мест загрязнений окружающей среды, захоронений и свалок, особо охраняемых природных территорий; ландшафтно-географического и геодезического анализа территории трасс; изучения экзогенных геоморфологических процессов; проведения мониторинга радиационных и токсичных загрязнений компонентов окружающей среды, лесных пожаров; гидрологической опасности, овражной эрозии, селей; результатов сейсмо-тектонического районирования, оценки экзодинамической и сейсмической безопасности, изменения русел и пойм, рисков и последствий ЧС показал, что до:

- 35% автомобильных дорог будет проходить по крупным лесным массивам, которые имеют более высокий риск нарушения функций почв, так как уже после сведения лесов почвенный покров является сильно нарушенным;
- 24% автомобильных дорог будет проходить по почвам с отсутствием плодородного слоя;
- 22% автомобильных дорог будет проходить по почвам с высоким риском активизации процессов водной эрозии в результате строительства;
- 12% автомобильных дорог будет проходить по почвам с высоким риском активизации процессов ветровой эрозии почв в результате строительства;
- 12% автомобильных дорог будет проходить по землям с высоким риском возникновения придорожных лесных пожаров;
- 11% автомобильных дорог будет проходить по почвам с высоким риском активизации процессов вторичного переувлажнения и заболачивания почв в результате строительства.

Вместе с тем, в последние годы разработан и утвержден «Единый государственный реестр почвенных ресурсов России» (ЕГРПР), который содержит 205 названий индивидуальных почв, 95 имен почвенных комплексов, 380 наименований свойств почв и 3019 значений свойств почв, а также 607 методов изучения свойств почв с привязкой к территории всей страны.

В этой связи, следует ожидать увеличения экологического риска на перспективной дорожной сети из-за чрезвычайных ситуаций (далее - ЧС) природного характера, возникновению которых будут способствовать климатические изменения, и в частности, возможный рост (примерно на 20-25%) аномальных погодных явлений к 2035 году. Данные явления могут охватывать большие территории, особенно в случае ЧС, причинами возникновения которых являются аномальные температуры, смерчи, лесные пожары, наводнения, карсты, а также пльвуны, оползни и т.д. в горной местности. Указанные выше природные явления могут оказывать существенное негативное влияние на долговечность и периодичность проведения работ при эксплуатации автомобильных дорог Государственной компании, качество предоставляемой участникам дорожного движения **инфраструктурной услуги.**

Как указано в проекте Транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года «усиление негативного влияния жизнедеятельности человека на окружающую среду и климат привели к формированию устойчивой мировой тенденции к ужесточению экологических требований, необходимости существенного снижения выбросов вредных (загрязняющих) веществ, в том числе на транспорте, а также к адаптации инфраструктуры к изменениям климата».

Увеличение риска возникновения и тяжести последствий ЧС природного характера, необходимость адаптации дорожных объектов к климатическим изменениям, учет социально-экономической и хозяйственной ценности земель и почвенного покрова являются значимыми факторами, которые следует учитывать при реализации жизненного цикла дорожных объектов и при прогнозировании развития дорожной сети Государственной компании.

Для адекватного реагирования на вышеперечисленные угрозы природного характера, выявления и минимизации рисков потери функциональности на всех стадиях жизненного цикла автомобильной дороги, Государственной компании необходимо более интенсивно переходить на экологически ориентированную дорожную деятельность, которая бы объединила экологические и транспортные аспекты на принципах безопасного, экологически устойчивого, низкоуглеродного развития.

В глобальном плане подобная деятельность предполагает ориентацию на управление транспортным спросом и транспортным поведением, рациональное природопользование, энергоэффективность, использование возобновляемых источников энергии, новых строительных и конструкционных материалов и энергетически оптимизированных процессов полного жизненного цикла (далее - ПЖЦ) транспортных объектов, биосферно совместимых и природоподобных технологий, адаптацию дорожных объектов к климатическим изменениям с сохранением их технических и технологических параметров.

На локальном уровне целью экологически «устойчивого развития» транспорта и дорожной инфраструктуры является создание и поддержание устойчивой среды обитания в зоне влияния дороги – «среды социального и экологического воспроизводства, интегрированной в различные местные условия», позволяющей людям строить жизнь, отвечающую их базовым потребностям.

Таким образом, экологическая устойчивость Государственной компании, дочерних обществ и контрагентов должна предусматривать на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог: обеспечение соблюдения общепринятых требований качества жизни, здоровья населения и окружающей природной среды; сохранение целостности экосистем на придорожных территориях; снижение рисков потерь функциональности дорожных объектов в результате климатических изменений, природных и техногенных аварий и катастроф.

Учет «зелёного фактора» является актуальным при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальных ремонтах, ремонтах, комплексном обустройстве и содержании автомобильных дорог как с позиции оценки

инновационных преимуществ, так и с позиций социальной ответственности и обеспечения экологической безопасности, охраны окружающей среды, рационального природопользования, энергоэффективности.

При проектировании, строительстве и эксплуатации скоростных автомобильных дорог и автомагистралей ключевыми становятся следующие требования:

- 1) *адаптация дорожных объектов к изменению климата.* Дорожные объекты не должны терять функциональных свойств и быть устойчивыми к негативным природным явлениям и процессам, в частности экстремальным перепадам температур, выпадению обильных осадков, штормам и др.;
- 2) *обеспечение безопасности.* Дорожные объекты должны обеспечивать увеличение пропускной способности транспортной инфраструктуры при смягчении последствий для безопасности передвижения и окружающей среды;
- 3) *обеспечение применения технологических инноваций.* Дорожные объекты должны взять на себя роль инновационного двигателя «зелёной» (низкоуглеродной) экономики. Промедление с введением новых технологий может привести к существенным ограничениям социально-экономического развития страны;
- 4) *учет роста автомобилизации и глобализация экономических процессов.* Ожидаемый рост объемов перевозок, наличие на автомобильных дорогах международных перевозчиков предъявляют возрастающие требования к развитию информационных систем, призванных обеспечить необходимую мобильность и мониторинг технико-эксплуатационных и экологических показателей дорожных объектов;
- 5) *учет демографических изменений.* Дорожные объекты должны учитывать потребности в мобильности стареющего общества, маломобильных групп населения. Автомобильные дороги должны стать комфортной средой обитания для всех участников дорожного движения;
- 6) *переход на принципы экологически устойчивого развития,* в том числе, за счет рационального природопользования и энергоэффективности. Строительство и эксплуатация автомобильных дорог должны осуществляться с использованием модели полного жизненного цикла, возобновляемых источников энергии, новых строительных материалов и энергетически оптимизированных процессов строительства и эксплуатации, риск-ориентированного проектного управления.

Экологическая политика Государственной компании на период до 2035 года учитывает сформулированные выше требования и предусматривает:

– актуализацию целей, задач и средств реализации мероприятий в области охраны окружающей среды, обеспечения экологической устойчивости и безопасности, адаптации дорожных объектов к климатическим и технологическим

изменениям, т.е. снижению до безопасного уровня рисков ЧС природного и техногенного характера, рационального использования природных ресурсов, энергосбережения, перехода на траекторию низкоуглеродного развития;

– социальную ответственность всех сотрудников за сохранение благоприятного качества окружающей среды в зоне влияния автомобильных дорог Государственной компании.

Экологическая политика содержит описание механизмов достижения стратегических и частных целей, решения вытекающих из них задач: организационных, административных и экономических применительно к конкретным видам деятельности Государственной компании.

Экологическая политика характеризуется набором индикаторов и ключевых показателей, с помощью которых на этапах ее реализации можно судить об успешности протекающих процессов.

Экологическая политика содержит описание форм и методов информирования всех заинтересованных структур, физических и юридических лиц о планах Государственной компании по развитию ее дорожной сети, объектов дорожного и придорожного сервиса, а также решаемых при этом задач по охране окружающей среды, обеспечению экологической устойчивости и безопасности, рациональному природопользованию и энергосбережению.

Экологическая политика выражает обязательства руководства Государственной компании по применению в ходе строительства и эксплуатации автомобильных дорог современных энергоэффективных и ресурсосберегающих технологий, техники и оборудования, соответствующих лучшим международным стандартам.

Экологическая политика подчеркивает готовность руководства:

– к разработке и внедрению корпоративных систем управления деятельностью по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности, а именно, систем экологического и социального менеджмента, экологического и энергетического аудита, экологической сертификации, экологического страхования, производственного экологического контроля (на стадии строительства);

– поддерживать деятельность органов государственной власти по совершенствованию природоохранной политики, развитию природоохранного законодательства, выполнению международных обязательств в сфере охраны окружающей среды, сохранения биоразнообразия, восстановления нарушенных или деградированных природных комплексов и экосистем.

Экологическая политика предполагает:

– обязательность выполнения Государственной компанией действующих законодательных и нормативно-правовых актов в области охраны окружающей среды и рационального природопользования;

- принятие обязательств по взаимодействию с направлениями деятельности компании, связанными с охраной окружающей среды и техникой безопасности, санитарным состоянием условий производства и обеспечением качества и безопасности перевозочного процесса;
- общедоступность для персонала компании, других заинтересованных участников ее деятельности, широкой общественности;
- оценку экологически значимых показателей деятельности компании.

Планирование и реализация Экологической политики на всех уровнях деятельности осуществляется на основе разработки программ, проектов, их экспертизы и контроля, мониторинга окружающей среды, составления и реализации плана мероприятий по снижению негативных воздействий и минимизации вреда окружающей природной и социальной среде. Необходимым условием реализации Экологической политики на всех этапах является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях государственно-частного партнерства (далее – ГЧП).

Положения Экологической политики являются основой при определении требований для всех видов деятельности в сфере обеспечения экологической устойчивости и безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности, включая формирование порядка и регламента взаимодействия, планирование и реализацию природоохранных мероприятий, экологическое обучение, общественный и производственный экологический контроль (на стадии строительства).

Экологическая политика является ключевым драйвером по выходу Государственной компании на траекторию экологически устойчивого низкоуглеродного развития, единым программным документом для всех структурных подразделений, дочерних обществ, а также контрагентов.

3 ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Основной стратегической целью Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года является обеспечение благоприятного состояния окружающей природной и социальной среды в зоне влияния автомобильных дорог компании, сохранение естественных экологических систем и природных ресурсов на придорожных территориях для удовлетворения потребностей нынешнего и будущих поколений, реализации права каждого человека на благоприятную окружающую среду и обеспечение экологической устойчивости и безопасности.

Частные цели:

Цель 1 - обеспечение экологически устойчивого развития Государственной компании и придорожных экосистем;

Цель 2 - обеспечение экологической безопасности в зоне воздействия дорожной сети и объектов Государственной компании;

Цель 3 - обеспечение рационального природопользования и энергоэффективности на этапах жизненного цикла объектов Государственной компании;

Цель 4 – обеспечение допустимого уровня рисков ЧС природного характера путем адаптации дорожных объектов к климатическим и технологическим изменениям, при сохранении технико-эксплуатационных и экологических показателей;

Цель 5 - обеспечение инвестиционной привлекательности Государственной компании как экологически и социально ответственной компании.

Достижение стратегической и частных целей Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года обеспечивается решением следующих основных задач:

1) достижение экономической стабильности, экологической устойчивости и безопасности дорожной сети и транспортной инфраструктуры Государственной компании, адаптированных к спросу на перевозки и возможным климатическим изменениям;

2) совершенствование механизмов управления природоохранной деятельностью в Государственной компании, дочерних обществах;

3) недопущение превышения нормативов воздействия автомобильных дорог Государственной компании на окружающую среду и здоровье участников дорожного движения и населения в соответствии с российским законодательством, международными и национальными нормативно-техническими документами;

4) снижение рисков возникновения и минимизации последствий ЧС природного характера, а также вреда, наносимого участникам дорожного движения, населению, имуществу и окружающей среде до допустимого уровня, в том числе, путем создания комплексной системы дистанционного мониторинга технико-эксплуатационных и природно-климатических показателей, разработки интеллектуальных систем – цифровых двойников экосистем на придорожных территориях;

5) внедрение принципов комплексного природопользования, сокращение площади изъятия сельскохозяйственных и лесных земель, общей площади землеотвода, обеспечения полного снятия, охраны и рационального использования плодородного и потенциально плодородного слоев почв, сокращение объемов водопотребления, поверхностных и грунтовых вод, повышение плодородия почв;

6) повышение доли использования местных материалов, отходов (вторичных материалов), образующихся на этапах жизненного цикла автомобильных дорог, доли утилизации отходов (включая вторичную переработку). Расширение использования строительных материалов с заданными свойствами, в том числе самовосстанавливающихся;

7) сокращение удельных энергозатрат, удельных объёмов выбросов парниковых газов, объёмов потребления невозобновляемых энергоресурсов в течение жизненного цикла автомобильных дорог. Расширение использования возобновляемых энергоресурсов. Постепенный переход к углеродной нейтральности должен стать одним из значимых факторов конкурентоспособности Государственной компании;

8) восстановление нарушенных естественных экологических систем, почвенного и растительного покрова в зоне влияния дорог Государственной компании, минимизация и возмещение вреда окружающей природной среде;

9) подготовка кадров, формирование единых корпоративных принципов реализации Экологической политики, соответствующих российскому законодательству и международным нормам;

10) развитие сотрудничества с гражданским обществом, федеральными и региональными органами власти в области охраны окружающей среды, рационального природопользования и энергоэффективности, обеспечения экологической устойчивости и безопасности, расширение международного сотрудничества в области строительства и эксплуатации экологически безопасных, ресурсоэффективных и привлекательных для пользователей автомобильных дорог.

В число дополнительно рассматриваемых задач могут входить:

- создание эффективной системы мониторинга показателей и индикаторов реализации Экологической политики;
- формирование экологической культуры населения на территориях размещения автомобильных дорог Государственной компании;
- обеспечение эффективного участия граждан, коммерческих и некоммерческих организаций в решении вопросов, связанных с охраной окружающей среды, рациональным природопользованием, энергосбережением и обеспечением экологической устойчивости и безопасности.

Реализация Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года осуществляется в 2 этапа.

Первый этап реализуется с 2020 по 2024 год, второй этап – с 2025 по 2035 год. Для установления базового уровня показателей определен 2015 год – начало реализации Экологической политики Государственной компании в предыдущей редакции.

В период 2020-2024 гг. цели, задачи и основные мероприятия Экологической политики сконцентрированы на стабилизацию негативного воздействия автомобильных дорог Государственной компании на окружающую природную и социальную среду при росте их протяженности и интенсивности использования, снижении рисков ЧС природного характера, а также удельных выбросов парниковых газов в ПЖЦ.

Для того, чтобы сеть автомобильных дорог Государственной компании отвечала современным экологическим требованиям на данном этапе реализации Экологической политики, необходимо:

- 1) обеспечить внедрение передовых международных стандартов в области охраны окружающей среды, рационального природопользования и энергоэффективности:
 - разработать методики и осуществлять стратегическую экологическую оценку на предпроектной стадии создания дорожных объектов;
 - осуществлять оценку воздействия дорожных объектов на окружающую среду и социальную сферу в международном формате ESIA, включая создание системы социально-экологического менеджмента ESMS в жизненном цикле автомобильных дорог, объектов дорожного и придорожного сервиса;
 - оформлять документацию нефинансовой (социальной) отчетности Государственной компании в области устойчивого развития по международному стандарту GRI.
- 2) разработать и внедрить механизм экологического сопровождения (внутреннего и внешнего) и оценки экологического риска на всех этапах проектирования (ТЭО, документация по планировке территории, проектная документация), строительства и эксплуатации;
- 3) внедрить инновационные решения по:
 - снижению удельных выбросов парниковых газов, загрязняющих веществ, уровня виброакустического излучения на этапах ПЖЦ автомобильных дорог;
 - снижению рисков потери функциональности дорожных объектов в результате климатических изменений (наводнения, подтопления, смерчи, ураганы, сели, гололедно-изморозевые явления, пожары и др.) и деградации экосистем, почвенного и растительного покрова на придорожных территориях;
 - совершенствованию технологий энерго- и ресурсосбережения на принципах экономики замкнутого цикла при использовании отходов промышленности, а также отходов, образуемых в результате строительства и эксплуатации автомобильных дорог (безотходное производство путем формирования экотехнопарков промышленного симбиоза на территориях вблизи объектов Государственной компании);
 - продвижению «зеленых» технологий строительства и эксплуатации объектов дорожного и придорожного сервиса, соответствующих требованиям СТО АВТОДОР 7.1-2013 «Зеленый стандарт» и международным стандартам LEED, BREEAM;
 - внедрению биосферно-совместимых технологий очистки воздуха, водоотведения и очистки поверхностного стока с дорожных объектов с

использованием биоинженерных сооружений и «зеленых» архитектурно-планировочных решений (дизайна);

- применению технологий термоэлектрического преобразования низкопотенциальной теплоты, содержащейся в окружающей среде для подогрева участков автомобильных дорог и мостов в холодное время года;
 - продвижению технологий виртуальной и дополненной реальности при разработке систем мониторинга:
 - выбросов парниковых газов (энергозатрат) в ПЖЦ дорожных объектов;
 - технико-эксплуатационных и природно-климатических параметров для непрерывного прогнозирования рисков возникновения ЧС природного характера;
 - электромагнитных полей, генерируемых электротранспортом и зарядной инфраструктурой на дорожных объектах;
 - выбросов загрязняющих веществ, уровней шума и вибрации;
 - разработке цифровых двойников придорожных экосистем, средств инженерной защиты окружающей среды для их использования в цифровых моделях дорожных объектов, интеллектуальных транспортных системах управления трафиком;
 - использованию «сквозных» (межотраслевых) природоподобных технологий:
 - робототехнических и мехатронных систем с биологическими возможностями адаптации при разработке систем управления дорожным движением;
 - природоподобных технологий при очистке воздуха с использованием фотокатализа;
 - технологий фотоники и создания новых и портативных источников энергии при разработке автономных систем энергообеспечения и мониторинга экологических, технико-эксплуатационных показателей транспортных потоков на объектах транспортной инфраструктуры;
- 4) развивать сети автозаправочных станций транспортных средств, использующих новые, более экологичные виды топлива и энергии (КриоАЗС, АГНКС, зарядные станции для электромобилей);
- 5) внедрять и совершенствовать системы инновационного менеджмента, менеджмента качества, энергетического и экологического менеджмента и управления рисками. реализовать риск-ориентированный подход на основе ГОСТ Р 58137-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Руководство по оценке риска в течение жизненного цикла», предусматривающий принятие управленческих решений на основе количественной оценки технических, технологических, экологических и социальных рисков.

В период 2025-2035 гг. цели, задачи и основные мероприятия реализации Экологической политики должны обеспечить переход Государственной компании на траекторию экологически устойчивого и безопасного низкоуглеродного развития (углеродной нейтральности), предусматривающего сокращение негативного воздействия автомобильных дорог на окружающую природную и социальную среду, удельных выбросов парниковых газов в ПЖЦ (на единицу протяженности дорог), а также снижение рисков возникновения ЧС природного характера на объектах компании.

Перечень направлений и основных мероприятий по достижению указанных целей на данном этапе должен быть конкретизирован при разработке Программы реализации Экологической политики при её актуализации в 2024 году.

4 ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Экологическая политика Государственной компании на период до 2035 года – это совокупность целей, задач, намерений, принципов, планов организации деятельности компании, дочерних обществ, а также контрагентов в области охраны окружающей среды, обеспечения экологической устойчивости и безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности в соответствии с установленными целевыми показателями и индикаторами.

Экологическая политика базируется на нормах международного права, Конституции Российской Федерации (с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020), федеральных конституционных законах, федеральных законах и иных нормативных правовых актах Российской Федерации, положений Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», Указа Президента Российской Федерации от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642, Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р и иных документов стратегического планирования, разработанных на федеральном и отраслевом уровнях, а также учитывает положения Парижского соглашения от 12 декабря 2015 г., подписанного от имени Российской Федерации 22 апреля 2016 г. и принятого постановлением Правительства Российской Федерации от 21.09.2019 № 1228 «О принятии Парижского соглашения».

Государственная компания при реализации проектов дорожного строительства в рамках ГЧП подтверждает свою приверженность международным

принципам обеспечения качества окружающей среды и стандартам социальной ответственности, исходя из разумных практических методов управления.

Государственная компания в рамках ГЧП реализует эти принципы за счёт:

- постоянного мониторинга международных требований по охране окружающей среды, низкоуглеродному развитию и приведение в соответствие к ним собственных требований и условий ГЧП, определяемых Государственной компанией;
- полного изложения их, а также соответствующих требований в информационных меморандумах для концессионных соглашений;
- учёта требований реализации принципов в конкурсной документации;
- содействия участникам ГЧП в поиске и реализации баланса государственных и частных интересов, реализующегося безвредно для окружающей среды и социальной обстановки;
- включения соответствующих требований по контролю экологически значимых показателей и условий производства работ в конкурсную документацию на проведение строительного контроля;
- мониторинга параметров окружающей среды, энергоэффективности и принятия соответствующих решений по улучшению качества среды, снижению рисков ЧС природного характера при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, действующих на условиях ГЧП;
- преимущественного взаимодействия с частными компаниями, следующим принципам ответственного управления окружающей средой и социально ответственного развития.

Важное место в Экологической политике Государственной компании на период до 2035 года отводится деятельности, связанной с учетом климатических изменений. С одной стороны, речь идет о воздействии этих изменений на автомобильные дороги и адаптации строительства и эксплуатации автомобильных дорог в меняющихся климатических условиях на территории России, включая риски стихийных природных явлений, риски от изменения температурного режима грунтов в обозримом будущем, а с другой, влияние дорожной деятельности на климатические изменения вследствие выбросов парниковых газов при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог.

5 КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ИНДИКАТОРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Для достижения поставленных целей и решения задач Экологическая политика Государственной компании на период до 2035 года содержит ряд ключевых показателей (КП) и индикаторов реализации, характеризующих:

- экологически устойчивое развитие Государственной компании и придорожных экосистем;

- экологическую безопасность в зоне воздействия дорожной сети и объектов Государственной компании;

- рациональное природопользование и энергоэффективность на этапах жизненного цикла объектов Государственной компании;

– риски ЧС природного характера и адаптацию дорожных объектов к климатическим и технологическим изменениям при сохранении экологических и технико-эксплуатационных показателей;

– инвестиционную привлекательность Государственной компании как экологически и социально ответственной компании.

Номенклатура ключевых показателей реализации Экологической политики Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на период до 2035 года приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Номенклатура ключевых показателей реализации Экологической политики Государственной компании до 2035 года

Наименование ключевого показателя	
Цель 1 - Экологически устойчивое развитие Государственной компании и придорожных экосистем	
КП 1	Строительство объектов автозаправочной инфраструктуры для транспортных средств на экологичных видах топлива и энергии (КриоАЗС, АГНКС, зарядные станции и др.), шт.;
Цель 2 - Экологическая безопасность в зоне воздействия дорожных объектов	
КП 2	Удельные выбросы парниковых газов в ПЖЦ (на единицу протяженности дороги), т CO _{2экв.} /км
КП 3	Время превышения концентраций дисперсных частиц (PM10 и PM2.5) на пунктах экологических мониторинга, в том числе совмещенных с метеостанциями на дорогах Госкомпании, час/год
КП 4	Доля локальных очистных сооружений (ЛОС) поверхностных и грунтовых вод, использующих биоинженерные методы очистки, % общей численности ЛОС
КП 5	Доля протяженности земляных валов и других природных препятствий на пути распространения шума от общей протяженности шумозащитных сооружений на дорогах Государственной компании, % общей протяженности
КП 6	Количество экодучек и других объектов для безопасного перехода диких животных через автомобильные дороги, шт.
КП 7	Удельные затраты на природоохранные мероприятия и компенсации (на воспроизводство рыбных запасов, сохранение, восстановление растительного и почвенного покрова, сохранение памятников истории, культуры, археологии, архитектуры, обнаружение взрывоопасных предметов и их ликвидация), тыс. руб./км дороги
Цель 3 - Рациональное природопользование и энергоэффективность	
КП 8	Удельные затраты энергоресурсов на объектах Государственной компании при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте, комплексном обустройстве и содержании участков автомобильных дорог, ТДж/км дороги
КП 9	Доля утилизации твердых отходов в общем объеме отходов при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте, комплексном обустройстве и содержании участков автомобильных дорог, % общего объема образования твердых отходов
КП 10	Доля энергоэффективного освещения на автомобильных дорогах, % общей численности
Цель 4 – Риски ЧС природного характера и адаптация дорожных объектов к климатическим и технологическим изменениям при сохранении технико-эксплуатационных показателей	
КП 11	Доля протяженности участков автомобильных дорог, оборудованных системами гидрометеорологического мониторинга, % общей численности (протяженности)

КП 12	Величина вреда участникам движения, населению, имуществу, дорожным объектам, окружающей среде при ЧС природного характера на объектах Государственной компании, млн. руб./год
	Цель 5 - Инвестиционная привлекательность Государственной компании как экологически и социально ответственной компании
КП 13	Доля дорожных проектов, прошедших независимый аудит на соответствие отчетности в области экологической безопасности и социальной ответственности в международном формате ESIA, % общего количества проектов
КП 14	Количество специалистов Государственной компании, дочерних обществ, прошедших экологическое подготовку и повышение квалификации в вузах-партнерах, инжиниринговых и экологических центрах и др., чел.
КП 15	Количество обоснованных обращений граждан в Государственную компанию и ФОИВы в связи с нарушением природоохранного законодательства на этапах жизненного цикла автомобильных дорог, ед.

В табл. 2 представлены индикаторы реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года.

Таблица 2 – Индикаторы реализации Экологической политики Государственной компании до 2035 года

Обозначение	Наименование индикаторов
И1	Изменение численности объектов автозаправочной инфраструктуры для транспортных средств на экологичных видах топлива и энергии (КриоАЗС, АГНКС, зарядные станции и др.), % к предыдущему году
И2	Изменение удельных выбросов парниковых газов в ПЖЦ (на единицу протяженности дорог), % к предыдущему году
И4	Изменение численности ЛОС поверхностных и грунтовых вод, использующих биоинженерные методы очистки, % к предыдущему году
И6	Изменение численности экодуков и других объектов для безопасного перехода диких животных через автомобильные дороги, % к предыдущему году
И7	Изменение объема утилизации твердых отходов в общем объеме отходов при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте, комплексном обустройстве и содержании участков автомобильных дорог, % к предыдущему году
И8	Изменение доли энергоэффективного освещения на автомобильных дорогах, % к предыдущему году
И9	Изменение протяженности участков автомобильных дорог, оборудованных системами гидрометеорологического мониторинга, % к предыдущему году
И10	Изменение численности специалистов Государственной компании, дочерних обществ, прошедших экологическое подготовку и повышение квалификации в вузах-партнерах, инжиниринговых и экологических центрах и др., % к предыдущему году

Значения индикаторов, приведенных в таблице 2 и отражающих эффективность реализации Экологической политики, оцениваются с использованием значений ключевых показателей, которые определяются по результатам: измерений (КП 3); обработки, анализа, верификации данных государственных статистических наблюдений (форма 4 ТЭР и др.), а также информации, приведенной в

соответствующих разделах проектной документации на объекты, отчетных документах Государственной компании (КП1 – КП2, КП4 - КП16).

6 МЕХАНИЗМЫ И СРЕДСТВА РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Базовым механизмом реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года является внедрение норм и принципов сохранения живой природы в систему базовых принципов организации деятельности компании. Успешное решение задач Экологической политики требует консенсуса государственных, общественных и коммерческих структур (контрагентов Государственной компании), организованно выражающих интересы разных групп населения и бизнес-сообщества. Согласие достигается политическими, экономическими, организационными, законодательными, образовательными и пропагандистскими мерами.

Необходимым условием реализации Экологической политики является формирование и развитие широкой системы партнерства. Расширение круга партнеров, осознающих свою роль в реализации Экологической политики и активно участвующих в этом, должно идти в том числе за счет привлечения к ее реализации средств массовой информации, различных общественных организаций и объединений, религиозных конфессий и др.

Реализация Экологической политики должна предусматривать использование разных организационных, научно-технических, экономических, правовых, информационных механизмов и инструментов, с помощью которых можно достигать поставленных целей и решить сформированный комплекс задач.

6.1 Механизмы реализации Экологической политики

Ключевыми механизмами реализации Экологической политики являются:

- принимаемые в развитие положений Экологической политики планы действий, нормативные документы по достижению целевых показателей (ожидаемых конечных результатов), другие мероприятия;
- совершенствование системы управления Государственной компании в области экологически устойчивого развития, экологической безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности, направленное на максимальное привлечение общественности, экспертов, научных и вузовских работников, профильных специалистов, представителей бизнеса к принятию экологически значимых решений;
- эффективное распределение полномочий между структурными подразделениями Государственной компании, дочерними организациями, контрагентами. Исключение избыточных и дублирующих функций;

– создание при Научно-техническом совете Государственной компании рабочей группы по организационному и методическому сопровождению Экологической политики, разработке и внедрению программы реализации Экологической политики;

– формирование экономических механизмов, направленных на обеспечение экологической устойчивости, безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности, включая стимулирование контрагентов Государственной компании, осуществляющих программы экологической модернизации технологий строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта, эксплуатации, утилизации отходов, использования возобновляемых энергетических ресурсов. Стимулирование привлечения инвестиций для уменьшения негативного воздействия на окружающую среду, внедрения ресурсо- и энергосберегающих технологий;

– развитие и внедрение в систему принятия управляющих решений риск-ориентированного подхода, методов проектного управления, методологии учёта стоимости экосистемных услуг с учетом перспективных затрат на поддержание экологически устойчивого развития придорожных территорий (экономических выгод от сохранения естественных природных систем, природных ландшафтов);

– поддержка формирования рынка экологически безопасных материалов, технологий и оборудования, а также природоохранных услуг и социально ориентированных услуг в области охраны окружающей среды на объектах дорожного и придорожного сервиса, развития добровольной сертификации, аудита, страхования в области экологической устойчивости, безопасности, природопользования и энергоэффективности, инвестиционной привлекательности Государственной компании как экологически и социально ответственной компании. Приоритет учёта экологических показателей при осуществлении закупок для нужд Государственной компании;

– совершенствование нормативной правовой и методологической базы природоохранной деятельности Государственной компании в области экологически устойчивого развития, экологической безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности дорожного хозяйства;

– развитие системы мер по социальному поощрению и экономическому стимулированию граждан, государственных, общественных и коммерческих организаций, принимающих активное участие в реализации Экологической политики;

– развитие межрегионального и международного сотрудничества в области экологически устойчивого развития, природопользования, энергоэффективности и обеспечения экологической безопасности дорожного хозяйства, содействие внедрению передового опыта дорожных организаций других стран, технических и организационных решений с подтвержденной экологической эффективностью;

– научное, кадровое обеспечение деятельности Государственной компании по реализации Экологической политики, научно обоснованная актуализация выбранных приоритетов, программ и мероприятий по ее реализации.

Для достижения целей и решения задач Экологической политики необходимо подготовить программу и реализовать комплекс мероприятий, наиболее важными из которых являются:

– разработка новых и переработка существующих регулятивных (директивных, методических, инструктивных) корпоративных документов Государственной компании в соответствии с целями и задачами Экологической политики, изменениями национального законодательства и требованиями его гармонизации с международными документами в области охраны окружающей среды, обеспечения экологической устойчивости и безопасности, рационального природопользования, включая почвенный компонент окружающей среды, и энергоэффективности;

– апробация и внедрение технических средств организации дорожного движения и интеллектуальных транспортных систем, автоматизированных систем мониторинга, обработки и анализа данных, обеспечивающих получение надежной и детальной информации в течение ПЖЦ дорожных объектов и реализация на их основе решений, соответствующих целям и задачам Экологической политики;

– разработка и внедрение (приобретение) инновационных экологически безопасных, энерго- и ресурсоэффективных технологий и оборудования для минимизации или исключения негативного воздействия объектов Государственной компании на окружающую среду в течение жизненного цикла объектов в соответствии с целями и задачами Экологической политики;

– участие Государственной компании в процессах федерального, регионального и отраслевого нормотворчества с целью создания более благоприятных условий для достижения целей и решения задач Экологической политики;

– организация эффективного взаимодействия с органами государственной власти на федеральном и региональном уровне, общественными организациями, заинтересованными юридическим и физическими лицами для устранения противодействия дорожной деятельности Государственной компании, реализуемой в соответствии с Экологической политикой;

– обеспечение инвестиционной привлекательности Государственной компании как социально- и экологически ответственной компании.

6.2 Средства реализации Экологической политики

Наиболее важными средствами реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года в соответствии с указанными целями и задачами должны быть:

– совместные действия федеральных органов исполнительной власти и Государственной компании, направленные на совершенствование норм федерального и регионального законодательства для поддержки дорожной деятельности самой Государственной компании, ее дочерних обществ, контрагентов в сфере охраны окружающей среды, обеспечения экологической устойчивости и безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности, в том числе с использованием опыта развитых государств;

– совместные действия федеральных органов исполнительной власти и Государственной компании, направленные на совершенствование экономических и административных инструментов, установленных на федеральном уровне и стимулирующих природоохранную деятельность хозяйствующих субъектов на пути перехода к низкоуглеродному развитию (углеродной нейтральности);

– действия заинтересованных юридических и физических лиц, направленные на развитие инновационных энергоэффективных и ресурсосберегающих технологий в сфере строительства и эксплуатации автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры;

– действия заинтересованных сторон, направленные на развитие партнерских отношений между Государственной компанией, бизнес-сообществом и гражданским обществом, с целью устранения или снижения риска социально-экономических коллизий и конфликтов.

Для реализации Экологической политики имеет большое значение ее научное обеспечение, где приоритетными являются такие направления, как:

– научно-исследовательские, опытно-конструкторские и опытно-технологические работы по созданию условий для использования в производственной деятельности инновационных экологически и энергетически эффективных и ресурсосберегающих технологий, видов сырья, материалов, оборудования;

– формирование перспективных технологических полей обеспечения экологически устойчивого развития, ориентированных на существенное снижение потребления природных и энергетических ресурсов при одновременном росте возможностей для общества;

– формирование системы показателей, создание методологии и аппаратного обеспечения экологического мониторинга зоны влияния объектов Государственной компании;

– разработка методологии оценки экономической ценности природных объектов и природных ресурсов в зоне влияния автомобильных дорог для использования ее в системе управления Государственной компании;

– разработка методологии управления рисками ЧС природного характера с ориентацией на создание системы управления качеством природной среды в зоне влияния автомобильных дорог Государственной компании и адаптацию дорожных объектов к климатическим изменениям.

Необходимым условием реализации Экологической политики является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях ГЧП.

6.3 Планирование реализации Экологической политики

Для эффективного решения задач по реализации Экологической политики, обеспечения экологической устойчивости и безопасности, охраны окружающей среды, энергоэффективности и рационального природопользования важное значение имеет перспективное планирование, использование единой системы планов – долгосрочных, среднесрочных и краткосрочных и оперативных.

1) Разработка долгосрочного плана реализации Экологической политики характеризуется рядом обстоятельств. Усиливается взаимосвязь воспроизведения основных фондов и реализации планов с перспективами развития научно-технического прогресса. Подготовка и реализация любого нового технического решения по охране окружающей среды, энергоэффективности и рациональному природопользованию длится 10...15 лет (теоретические исследования, создание исследовательского производства, организация производства, мониторинг в процессе эксплуатации). Масштабы деятельности Государственной компании требуют значительных капитальных вложений, поэтому реализация документов долгосрочного планирования выходит за пределы трехлетнего бюджетирования. В рамках долгосрочного планирования (до 2035 года) увеличиваются возможности более обоснованного определения масштабов затрат и получения эффекта от реализации планов, согласованного пропорционального развития отдельных направлений деятельности Государственной компании.

2) Задачи среднесрочного планирования (на период до 2024 года) носят директивный характер, их выполнение является обязательным для каждого уровня управления в Государственной компании. Среднесрочный план (программа) основывается на детальных балансовых расчетах. Общие показатели распределяются по соответствующим дорогам, объектам, таким образом наполняя отдельные лимиты конкретным содержанием.

3) Краткосрочное (оперативное) планирование (на следующий календарный год) связано с разработкой и внедрением мероприятий (организационных, методических, нормативных) по реализации Экологической политики.

7 ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ

Государственная компания в своей деятельности призвана обеспечить не только сокращение бюджетных расходов за счет повышения эффективности дорожной деятельности и формирования внебюджетной базы финансирования

отрасли, но и изменение самого подхода к строительству и эксплуатации автомобильных дорог – посредством применения инновационных экологически безопасных, энерго- и ресурсоэффективных материалов и технологий. Таким образом, инвестиционные проекты Государственной компании, реализация которых сопровождается экологическими воздействиями и последствиями, должны быть обеспечены системой экологического управления, сопровождающейся гибким реагированием и возможностью изменения параметров дорожных проектов с учетом экологических критериев, ключевых показателей и индикаторов Экологической политики.

Система управления деятельностью Государственной компании по реализации Экологической политики охватывает все структурные подразделения, деятельность которых оказывает влияние на результаты, характеризуемые ключевыми показателями и индикаторами Экологической политики.

Подразделение, ответственным за реализацию Экологической политики в Государственной компании является Департамент проектирования, технической политики и инновационных технологий.

Научно-техническое сопровождение деятельности по реализации Экологической политики и оказание методической помощи в сфере экологически устойчивого развития, охраны окружающей среды, экологической безопасности, ресурсо- и энергосбережения осуществляет секция «Охрана окружающей среды. Энергосбережение» Научно-технического совета Государственной компании.

Принципиально важным моментом системы управления по реализации Экологической политики является формирование и развитие системы экологического менеджмента (ГОСТ Р ИСО 14001-2016), а также поддержка социальной (гражданской) ответственности на всех уровнях управления в соответствии со стандартом ГОСТ Р ИСО 26000-2012, требуя его от сотрудников и контрагентов в их взаимоотношениях между собой, а также по отношению к пользователям автомобильных дорог. Ключевым моментом в рамках данного направления является оформление документации нефинансовой (социальной) отчетности Государственной компании в области экологически устойчивого развития по международному стандарту GRI.

В рамках совершенствования системы экологического управления на дочерние общества Государственной компании целесообразно возложить функции по:

- обеспечению экологической устойчивости, безопасности и энергоэффективности автомобильных дорог и дорожных сооружений, экологическому контролю контрагентов, экологической сертификации и надзору, производственному экологическому контролю, внутреннему экологическому и энергетическому аудиту – при реализации инжиниринговой деятельности;
- экологическому сопровождению долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений в течение полного жизненного цикла автомобильных дорог – при реализации инвестиционной деятельности;

- экологическому сопровождению подготовки конкурсной документации – при реализации закупочной деятельности;

- обеспечению проведения владельцами объектов дорожного и придорожного сервиса, включая МФЗ, мероприятий по экологической безопасности и энергоэффективности данных объектов, – при реализации девелоперской деятельности;

- разработке и применению информационных и телекоммуникационных систем с учетом показателей и индикаторов Экологической политики – при реализации деятельности в области информационных технологий и телекоммуникаций.

Функции контроля за исполнением Экологической политики дочерними обществами, в том числе за исполнением вышеуказанных функций выполняются Государственной компанией. Вместе с тем, как в краткосрочной, так и среднесрочной и долгосрочной перспективе реализация программы мероприятий по реализации Экологической политики не должна сводиться исключительно к деятельности отдельных подразделений, а распространяться на весь персонал Государственной компании и практически на все виды деятельности, включая научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, проектно-изыскательные работы, систему проведения конкурсов и закупок, маркетинг и т.д.

При реализации Экологической политики необходима реализация трех основных групп механизмов, способных стимулировать эффективное управление природоохранной деятельностью компании:

- *административный* – включает административные или регламентирующие методы – это меры прямого воздействия, оказывающие непосредственное влияние на поведение загрязнителей окружающей среды, природопользователей и потребителей энергоресурсов путем установления и применения законов и нормативно-правовых актов, определяющих цели, стандарты и/или технологии, которые необходимо обязательно соблюдать при осуществлении деятельности или платить штрафы в соответствии с правовыми и административными процедурами;

- *экономический* – включает экономические инструменты (методы, основанные на экономических стимулах). Важная черта этих инструментов состоит в том, что они предоставляют участникам рынка свободу выбора и адаптации своей деятельности, позволяя им максимизировать прибыль наиболее выгодным при существующих ограничениях способом;

- *социальный* – включает методы социальной мотивации (методы убеждения, информирования и пропаганды). Эти меры часто применяются в совокупности с административными и экономическими инструментами. Целью применения данной группы методов является создание морального климата, способствующего изменению поведения сотрудников компании, а также участников экономической деятельности. Сюда включаются такие подходы как распространение экологического образования, экологической информации, формирование

позитивного экологического имиджа компании и другие формы морального воздействия.

8 МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

8.1 Мониторинг реализации Экологической политики

В рамках реализации Экологической политики предлагается использовать механизм скользящего планирования на основе анализа результатов оперативного мониторинга и регулярно представляемой отчетности. Периодичность мониторинга показателей реализации Экологической политики указана в таблице 3.

Также предусматривается возможность внеплановой актуализации, корректировки и пересмотра Экологической политики, обусловленных задачами оперативного реагирования на отставание от запланированного графика реализации или изменением приоритетов развития, тенденций социально-экономического развития федерального и регионального значения, появлением новых технологических и социально-экономических обстоятельств, существенно влияющих на развитие Государственной компании.

В рамках осуществления деятельности по комплексному стратегическому управлению реализацией Экологической политики, руководство Государственной компании в целях выявления наиболее эффективных способов достижения поставленных стратегических целей, решения стоящих перед компанией задач и контроля дисциплины исполнения бюджета компании утверждает регламенты и стандарты для контроля выполнения положений Экологической политики и достижения предусмотренных ей целевых индикаторов и ключевых показателей эффективности, представления отчетности о ходе реализации Экологической политики, внесения предложений по корректировке и пересмотру ее положений и прогноза значений ключевых показателей реализации.

Утверждаемые руководством Государственной компанией регламенты и стандарты должны предусматривать:

– проведение регулярного оперативного мониторинга решения задач и достижения плановых значений ключевых показателей, предусмотренных Экологической политикой (регулярность мониторинга устанавливается индивидуально в отношении каждого из установленных ключевых показателей, подробная информация по периодичности мониторинга в разрезе ключевых показателей представлена в табл. 3);

– подготовку ежегодных отчетов о ходе и достигнутых результатах реализации Экологической политики, о достижении плановых значений основных показателей, об обеспечении соответствия заданным критериям успеха реализации Экологической политики, публикуемых на официальном сайте Государственной

компании; в отчете, помимо анализа динамики основных показателей (индикаторов) и уже полученных результатов реализации Экологической политики, должно также присутствовать описание прогнозируемых результатов с отложенным эффектом и предложения по повышению эффективности мероприятий, проводимых для достижения стратегических целей и решения стоящих перед компанией задач;

– плановую актуализацию положений и ключевых показателей и индикаторов Экологической политики в установленные сроки, а также возможность и порядок ее внеплановой актуализации, корректировки и пересмотра;

– порядок внесения и утверждения изменений и дополнений в Экологическую политику, аналогичный порядку, предусмотренному для утверждения настоящего документа.

Мониторинг реализации Экологической политики включает:

- оценку изменения значений КП и индикаторов, достигнутых за отчетный период;

- определение степени выполнения мероприятий, предусмотренных в планах и программах реализации Экологической политики; оценку результативности программных мероприятий;

- оценку соответствия объемов средств, фактически направленных Государственной компанией на реализацию мероприятий Экологической политики, в том числе на выполнение научных исследований и разработок;

- выявление причин отклонений результатов, достигнутых в рамках реализации Экологической политики, от заявленных плановых результатов.

Мониторинг осуществляется на основе отчетных и иных внутренних документов Государственной компании, дочерних организаций и контрагентов.

Важное значение для успешной реализации Экологической политики имеют максимальная прозрачность, открытость и публичность процессов, связанных с проведением мероприятий, предусмотренных Экологической политикой, и внесением изменений в ее положения, наличие эффективных механизмов общественного контроля за деятельностью компании в части достижения ее целевых результатов.

Таблица 3 – Периодичность мониторинга показателей реализации Экологической политики

Ключевые показатели	Ед. изм. (направление)	Периодичность мониторинга	Комментарий
КП 1 Строительство объектов автозаправочной инфраструктуры для транспортных средств на экологических видах топлива и энергии (криоАЗС, АГНКС, зарядные станции и др.)	шт. (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует экологическую устойчивость и безопасность придорожной инфраструктуры
КП 2 Удельные выбросы парниковых газов в ПЖЦ (на единицу протяженности дороги)	тыс.т CO ₂ экв./км дороги, (↓)	Ежегодно	Показатель характеризует эффективность функционирования автомобильных дорог в период эксплуатации
КП 3 Время превышения концентраций дисперсных частиц (PM10 и PM2,5) на пунктах экологических мониторинга, в том числе совмещенных с метеостанциями на дорогах Государственной компании	час/год (↓)	Ежегодно	Показатель отражает уровень загрязнения воздуха дисперсными частицами на автомагистралях и скоростных дорогах
КП 4 Доля ЛОС поверхностных и грунтовых вод, использующих биоинженерные методы очистки	% общей численности ЛОС (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует инновационный уровень применяемых технологий очистки поверхностных и грунтовых вод
КП 5 Доля протяженности земляных валов и других природных препятствий на пути распространения шума от общей протяженности шумозащитных сооружений на дорогах Государственной компании	% общей протяженности (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует инновационный уровень инженерной шумозащиты прилегающих территорий от негативного влияния транспортных средств
КП 6 Количество экодучек и других объектов для безопасного перехода диких животных через автомобильные дороги, шт.	шт. (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует снижение фрагментации ландшафта, снижает риск гибели животных и участников дорожного движения
КП 7 Удельные затраты на природоохранные мероприятия и компенсации (на воспроизводство рыбных запасов, сохранение, восстановление растительного и почвенного покрова, сохранение памятников истории, культуры, археологии, архитектуры, обнаружение взрывоопасных предметов и их ликвидация)	тыс. руб./км дороги (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует степень компенсации воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду

КП 8 Удельные затраты энергоресурсов на объектах Государственной компании при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте, комплексном обустройстве и содержании участков автомобильных дорог	ТДж/км дороги, (↓)	Ежегодно	Показатель характеризует энергоэффективность технологических процессов в течение жизненного цикла автомобильных дорог
КП 9 Доля утилизации твердых отходов в общем объеме отходов при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте, комплексном обустройстве и содержании участков автомобильных дорог	% общего объема образования твердых отходов (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует уровень соответствия применяемых материалов проектным требованиям и регламентам
КП 10 Доля энергоэффективного освещения на автомобильных дорогах, % общей численности	% общей численности (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует уровень энергоэффективности автомобильных дорог
КП 11 Доля протяженности участков автомобильных дорог, оборудованных системами гидрометеорологического мониторинга	% общей численности (протяженности) (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует уровень оборудования автомобильных дорог Государственной компании системами мониторинга
КП 12 Величина вреда участникам движения, населению, имуществу, дорожным объектам, окружающей среде при ЧС природного характера на объектах Государственной компании	млн.руб./год (↓)	Ежегодно	Показатель отражает уровень риска ЧС природного характера на объектах Государственной компании
КП 13 Доля дорожных проектов, прошедших независимый аудит на соответствие отчетности в области экологической безопасности и социальной ответственности в международном формате ESIA	% общего количества проектов (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует соответствие Государственной компании требованиям международных финансовых структур в части охраны окружающей среды
КП 14 Количество специалистов Государственной компании, дочерних обществ, прошедших экологическое подготовку и повышение квалификации в вузах-партнерах, инжиниринговых и экологических центрах и др.	чел., (↑)	Ежегодно	Показатель характеризует уровень квалификации специалистов Государственной компании в области охраны окружающей среды, устойчивого развития и энергоэффективности
КП 15 Количество обоснованных обращений граждан в Государственную компанию и ФОИВы в связи с нарушением природоохранного законодательства на этапах жизненного цикла автомобильных дорог	ед., (↓)	Ежегодно	Показатель характеризует степень приемлемости обществом проектов Государственной компании в части их экологичности и энергоэффективности

8.2 Оценка эффективности реализации Экологической политики

Эффективность реализации Экологической политики оценивается на основании анализа результатов расчетов оценки эколого-экономической эффективности проектов дорожного строительства, разработанной на базе методологии экономического анализа «затраты-выгоды», а также экологических рисков¹ и рисков потери функциональности дорожных объектов в результате климатических изменений.

Для стоимостной оценки вреда окружающей среде от дорожной деятельности используются методы затратного, доходного и рыночного (сравнительного) подходов, метод переноса выгод, а также нерыночные методы оценки, основанные на поведении социологических и научных исследований.

Проведение монетарной оценки общественных (социальных) благ и вреда окружающей среде в результате строительства и эксплуатации скоростных автомобильных дорог с учетом мероприятий по реализации Экологической политики, а также оценки вреда, связанного с предотвращением и ликвидацией последствий ЧС природного характера, должно осуществляться для перспективного развития дорожной сети Государственной компании до 2035 года.

Оценка общественной выгоды включает в себя эффекты от снижения смертности и травматизма людей и животных в ДТП на дорогах, экономии времени пользователей дорог и повышения эффективности грузоперевозок, экономии топлива за счет изменения скоростного режима движения, прироста стоимости земель и имущества, расположенного вблизи дорог, а также эффект от краткосрочного мультипликатора инвестиционных расходов.

Оценка вреда окружающей среде должна учитывать климатические изменения, вызванные парниковым эффектом, вред от загрязнения атмосферы токсичными веществами, вред почвам, лесам, биоразнообразию, вред от гибели объектов животного мира при строительстве и эксплуатации дорог, вред от загрязнения водных объектов поверхностным стоком с дорог и мостов, вред от образования и размещения отходов разных классов опасности при строительстве и эксплуатации дорог, вред от транспортного шума.

Кроме того, необходимо оценивать величину ожидаемого вреда, связанного с предотвращением и ликвидацией последствий ЧС на сети дорог Государственной компании от лесных пожаров, селей, наводнений, оползней, карста, землетрясений, таяния вечной мерзлоты и других аномальные природных явлений.

Предварительные прогнозные оценки, выполненные в 2015 году при разработке Экологической политики, показали что в совокупности положительные общественные (социально-экономические) эффекты от развития сети автомобильных дорог Государственной компании могут перекрывать причиняемый

¹ Риск – произведение вероятности совершения неблагоприятного события на возможный вред окружающей среде, людям, имуществу от его наступления

суммарный вред окружающей среде, населению и дорожным и объектам в 4,8...5,3 раза. Значения вреда от ЧС природного характера по предварительным оценкам может составить около 1% суммарного вреда.

Управление указанными видами рисков в соответствии с наилучшей международной практикой может осуществляться с помощью создания общих или целевых резервных фондов, обеспечивающих предотвращение последствий реализаций таких рисков. Среднее математическое ожидание рисков может влиять на операционные показатели Государственной компании и являться отрицательным коммерческим эффектом (расходом-отчислением). Однако, заблаговременно сформированный резервный фонд финансовых средств, вложенный в инструменты с ежегодной (реальной) доходностью, соответствующей примененной ставке дисконтирования, позволит финансировать работы по ликвидации последствий возникновения ЧС природного характера и избежать непредвиденных затрат на ликвидацию последствий.

9 ОЦЕНКА РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Необходимыми ресурсами для обеспечения реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года являются:

- денежные средства для финансирования мероприятий, включенных в планы и программы реализации Экологической политики, Технической политики, Программы инновационного развития Государственной компании до 2024 года и другие документы Государственной компании;

- информационные базы данных, содержащие сведения об экологически безопасных энергосберегающих и энергоэффективных технологиях, оборудовании и материалах, используемых в дорожном строительстве, эксплуатации дорожной сети и дорожной инфраструктуры и обеспечивающих минимальное негативное воздействие на окружающую среду;

- информационные базы данных, содержащие сведения о технологиях, оборудовании и вспомогательных материалах, и используемых для предотвращения или минимизации воздействия хозяйственной деятельности дорожной отрасли на окружающую природную и социальную среду, а также для получения сведений о видах и интенсивности этого воздействия;

- материально-техническая база, включающая транспортные средства, дорожную и вспомогательную технику, оборудование, материалы и др., обеспечивающая при использовании или эксплуатации минимальное негативное воздействие на окружающую среду и потребление природных и энергетических ресурсов;

- специалисты, иной персонал, эксперты, научные и вузовские работники, имеющие соответствующую квалификацию и подготовку для достижения целей и решения задач, определенных Экологической политикой;
- сбалансированный комплекс регулятивных федеральных, региональных и корпоративных нормативных документов, регламентирующих деятельность компании в сфере охраны окружающей среды, обеспечения экологической устойчивости, безопасности, энергоэффективности и рационального природопользования.

10 ОЖИДАЕМЫЕ ПРОЦЕССЫ, РЕЗУЛЬТАТЫ И РИСКИ

10.1 Ожидаемые процессы и результаты реализации Экологической политики

Основные ожидаемые результаты реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года на отдельных этапах ее реализации следующие.

Этап 2020-2024 гг. – стабилизация негативного воздействия автомобильных дорог Государственной компании на окружающую природную и социальную среду при росте их протяженности и интенсивности использования, снижении рисков ЧС природного характера, а также удельных выбросов парниковых газов в ПЖЦ (на единицу протяженности дорог) на 10-15% в сравнении с 2015 годом. В числе ожидаемых процессов и результатов:

- внедрение рейтинговой оценки объектов дорожного и придорожного сервиса на автомобильных дорогах Государственной компании по СТО АВТОДОР 7.1-2013 «Зеленый стандарт» с учетом требований для маломобильных групп населения и размещения объектов газозаправочной инфраструктуры и зарядных станций для электротранспорта;

- разработка и внедрение механизма экологического сопровождения (внутреннего и внешнего) и оценки экологических рисков на всех этапах проектирования (ТЭО, документация по планировке территории, проектная документация), строительства и эксплуатации дорожных объектов;

- разработка и реализация на объектах Государственной компании методики комплексной (стратегической) оценки воздействия автомобильных дорог на окружающую природную и социальную среду, здоровье населения на предпроектной стадии;

- осуществление оценки воздействия дорожных объектов на окружающую среду и социальную сферу в международном формате ESIA, включая создание системы социально-экологического менеджмента ESMS в жизненном цикле автомобильных дорог, объектов дорожного и придорожного сервиса;

– реализация риск-ориентированного подхода на основе ГОСТ Р 58137-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Руководство по оценке риска в течение жизненного цикла» для принятия управленческих решений на основе количественной оценки технических, технологических, экологических и социальных рисков;

– формирование механизмов, направленных на обеспечение экологической устойчивости, безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности, включая стимулирование контрагентов, осуществляющих программы экологической модернизации строительства;

– создание платформы (портала в интернет) для подачи заявок на опытное применение новых инновационных технологий и материалов в области охраны окружающей среды на объектах Государственной компании, либо испытательном полигоне и разработка на этой основе информационно-технических справочников и реестров прогрессивных зеленых технологий, материалов, конструкций машин и механизмов, в том числе с учетом зарубежных инновационных разработок, применяемых на объектах Государственной компании;

– разработка требований к показателям экологической безопасности и энергоэффективности оборудования ИТС, инфраструктуры электротранспорта и газомоторных транспортных средств на автомобильных дорогах;

– преимущественное использование в проектах строительства и реконструкции дорог Государственной компании защитных инженерных сооружений, поддерживающих природные процессы регенерации и самоочищения компонент природной среды (биологических методов очистки поверхностных стоков, незапечатанных почв), зеленых (ландшафтных) мостов для снижения негативного эффекта фрагментации ландшафтов, природных и искусственных (с использованием природных материалов) преград на пути распространения транспортного шума, вибрации;

– внедрение на стадии строительства систем экологического мониторинга и прогнозирования ЧС природного характера, а также изменений климата на автомобильных дорогах с использованием ГИС-технологий, предусматривающих разработку и внедрение системы экологических индикаторов, обеспечивающих свод данных экологического мониторинга и анализа экологической ситуации и по своему характеру, объему, территориальному охвату имеющих различную степень детализации и использования (федеральный, региональный, локальный);

– формирование рынка экологически безопасных материалов, технологий и оборудования, а также природоохранных услуг и социально ориентированных услуг в области охраны окружающей природной и социальной среды на объектах дорожного и придорожного сервиса;

– создание системы экологического менеджмента, менеджмента безопасности, ресурсо- и энергоэффективности и социальной ответственности Государственной компании, стимулирование добровольной сертификации,

экологического и энергетического аудита, экологического страхования в Государственной компании и крупнейших контрагентах;

– разработка (актуализация) методики оценки экономической эффективности реализации Экологической политики на основе оценки общественных (социальных) благ и вреда окружающей природной и социальной среде в результате строительства и эксплуатации скоростных автомобильных дорог, а также оценки риска и вреда, связанного с предотвращением и ликвидацией последствий ЧС природного характера и необходимости адаптации дорожных объектов к климатическим изменениям;

– вовлечение персонала Государственной компании в деятельность по уменьшению экологических рисков, улучшению систем экологического менеджмента, социальной ответственности и производственных показателей в области охраны окружающей среды, рационального природопользования и энергоэффективности;

– повышение прозрачности деятельности Государственной компании, раскрытие информации о нефинансовых аспектах деятельности по вопросам охраны окружающей среды и рационального природопользования на основе международно признанных стандартов нефинансовой отчетности;

– внедрение в практику деятельности Государственной компании независимого аудита и форм отчетности в области экологической устойчивости, безопасности и социальной ответственности по международному стандарту GRI;

– внедрение в систему управляющих решений методологии оценки мероприятий по адаптации нормативов проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в соответствии с Единым государственным реестром почвенных ресурсов в целях снижения рисков нанесения вреда лесным почвам, снижения рисков развития водной и ветровой эрозии, а также снижения выбросов парниковых газов в результате минерализации органического вещества плодородного слоя почв;

– разработка и внедрение совместных программ научных исследований с ВУЗами (программа мониторинга экодучков), прохождение практики студентами, выполнение дипломных проектов, повышение квалификации на постоянной основе.

Этап 2025 – 2035 гг. – обеспечение перехода Государственной компании на траекторию экологически устойчивого и безопасного низкоуглеродного развития (углеродной нейтральности), предусматривающего сокращение негативного воздействия автомобильных дорог на окружающую среду, удельных выбросов парниковых газов в ПЖЦ (на единицу протяженности дорог), а также снижение рисков возникновения ЧС природного характера на объектах компании на 30-40% в сравнении с уровнем 2015 года, достижение других ключевых показателей и инвестиционной привлекательности Государственной компании на мировом уровне.
В числе ожидаемых результатов:

– выведение хозяйственной деятельности Государственной компании, дочерних организаций, контрагентов на траекторию экологически устойчивого, безопасного низкоуглеродного развития (углеродной нейтральности) при реализации ПЖЦ дорожных объектов;

– внедрение в систему принятия управляющих решений риск-ориентированного подхода и методологии учета стоимости экосистемных услуг с учетом перспективных затрат на поддержание экологически устойчивого развития придорожных территорий (экономических выгод от сохранения естественных природных систем, природных ландшафтов и природного комплекса);

– использование инновационных технологий инженерной защиты окружающей природной и социальной среды от негативного воздействия дорожно-транспортной деятельности, материалов, технологий, объектов и систем по обеспечению экологической безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности на этапах жизненного цикла дорог;

– распространение принципов зеленого развития на все объекты Государственной компании, осуществление их рейтингования;

– выход Государственной компании в число мировых лидеров по инвестиционной привлекательности как экологически и социально ответственной компании.

10.2 Перечень базовых рисков осуществления Экологической политики

Возможность эффективной реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года зависит от ряда внешних и внутренних факторов, в числе которых инвестиционный климат в Российской Федерации, состояние федерального бюджета, уровень законодательного и нормативного правового обеспечения природоохранной деятельности на федеральном уровне и на уровне регионов размещения автомобильных дорог Государственной компании, эффективность и качество менеджмента компании, вовлеченного в решение проблем охраны окружающей среды и обеспечение экологической устойчивости и безопасности, рационального природопользования и энергоэффективности, уровень взаимопонимания с органами государственной власти, общественными организациями и населением соответствующих территорий, научно-технический уровень компании и др.

Совокупность базовых рисков реализации Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года сведена в таблице 4.

Таблица 4 – Риски реализации Экологической политики

№ п/п	Вид риска	Характеристика риска	Оценка размера риска	Пути устранения или снижения риска
Внешние риски (риски связанные с политической и экономической ситуацией в Российской Федерации)				
1	Политический	Смена политической и экономической системы в государстве	средний	Экономические реформы
2	Административный	Смена руководства компании и дезорганизация ее управления. Смена схемы управления в дорожной отрасли	средний	Активное взаимодействие Государственной компании с органами государственной власти
3	Правовой	Несовершенство нормативной базы, осложняющее эффективную реализацию Экологической политики	Средний	Подготовка и сопровождение предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты и нормативно-технические документы в области охраны окружающей среды на федеральном уровне и на уровне субъектов Российской Федерации
4	Экономический	Несовершенство нормативной базы, регулирующей хозяйственную деятельность Государственной компании. Несовершенство экономических механизмов, стимулирующих развитие дорожной отрасли в Российской Федерации	Средний	Подготовка и сопровождение предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты и нормативно-технические документы, влияющие на хозяйственную деятельность Государственной компании и развитие дорожной отрасли, на федеральном уровне и на уровне субъектов Российской Федерации
5	Финансовый (1)	Недостаток бюджетных средств, обусловленный внешними и внутренними факторами в Российской Федерации	Высокий	Решение внешнеполитических проблем. Экономические реформы
6	Финансовый (2)	Недостаток инвестиций, обусловленный низкой инвестиционной привлекательностью Государственной компании	Средний	Повышение инвестиционной привлекательности Государственной компании
7	Общественно-политический	Претензии к Государственной компании со стороны общественных организаций и населения	низкий	Активное взаимодействие с гражданским обществом
Внутренние риски (риски, связанные с организацией природоохранной и иной деятельности в Государственной компании, ее кадровым и научно-техническим потенциалом)				
1	Административный	Несовершенство системы управления деятельностью по реализации целей и задач Экологической политики	Средний	Совершенствование системы управления Государственной компанией, структурные изменения
2	Организационно-правовой	Недостаток стандартов организации, распорядительной,	Средний	Разработка документации

		методической и иной документации, регламентирующей все виды деятельности Государственной компании в области охраны окружающей среды		
3	Финансовый	Недостаток средств на реализацию Экологической политики	Высокий	Защита объемов финансирования на реализацию мероприятий в рамках Экологической политики
4	Научно-технический	Недостаток инновационных решений, технологий и практик, используемых на объектах Государственной компании, минимизирующих негативное воздействие на окружающую природную и социальную среду	Средний	Совершенствование механизмов и стимулирование внедрения инновационных решений, технологий и практик контрагентами Государственной компании
5	Кадровый	Недостаток квалифицированных кадров, задействованных в реализации целей и задач Экологической политики	Средний	Создание/совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров

Предупреждение и снижение вероятности возникновения/тяжести последствий указанных рисков в дополнение к путям, указанным в таблице 4, достигается:

- повышением эффективности инвестиционно-финансового планирования хозяйственной деятельности, реализацией инвестиционной политики Государственной компании;
- реализацией Стратегии развития сети скоростных автомобильных дорог Российской Федерации в отношении сети скоростных автомобильных дорог Государственной компании на период до 2035 года;
- реализацией Технической политики Государственной компании на период до 2024 года;
- реализацией Программы инновационного развития на 2020–2024 годы;
- реализацией Инфокоммуникационной политики Государственной компании «Автодор».

11 ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Разработка и реализация Экологической политики Государственной компании на период до 2035 года позволит обеспечить:

– конкурентоспособность и социальную привлекательность Государственной компании в продвижении проектов строительства автомобильных дорог, как безопасных, экологически эффективных и базирующихся на принципах экологически устойчивого развития территорий;

– гарантированное применение при строительстве, реконструкции, ремонтах и содержании автомобильных дорог Государственной компании наилучших

экологически безопасных технологий (материалов) и практик, соответствующих общемировым требованиям в области природо- и ресурсосбережения, охраны окружающей среды и энергоэффективности;

– активизацию поиска перспективных инновационных решений, минимизирующих негативное воздействие автомобильных дорог Государственной компании на окружающую природную и социальную среду.