

**亚洲及太平洋经济社会委员会****第七十九届会议**

2023年5月15日至19日，曼谷和线上

临时议程* 项目2(a)和(c)

主题是“亚洲及太平洋加快气候行动促进可持续发展”：**一般性辩论****促进气候融资和投资****亚洲及太平洋加快气候行动促进可持续发展专题研究摘要****秘书处的说明****摘要**

亚太区域比任何其他地方都更迫切需要加强气候方面的决心和行动，因为气候变化和气候引发的灾害正日益持续地威胁着发展，往往破坏来之不易的发展成果，并通过不成比例地加重穷人和其他弱势群体的负担，加剧贫困和社会不平等的根本原因。2022年，亚太国家经历了前所未有的气候灾害，包括热浪、干旱、台风和洪水。虽然澳大利亚、中国、印度和大韩民国等国的经济损失相当大，但巴基斯坦遭受的破坏性影响最大，有3300万人因洪水而流离失所。此外，该区域占全球温室气体排放量的一半以上，而且由于该区域许多国家正在走矿物燃料密集型发展道路，这一份额仍在增加。

本文件阐述了亚洲及太平洋为支持可持续发展向净零碳未来过渡所需的变革，概述了气候变化的区域背景，并确定了各经济部门可采取哪些政策和行动，支持全球气候议程，同时也取得广泛的经济、社会和环境收益。为了缩小关键部门的减排差距，必须努力从化石燃料过渡到可再生能源。本区域一些国家正在作出这种努力，但仍需要有效的途径。低碳交通和物流解决方案对于加快创新、开发技术和利用更绿色的燃料至关重要。随着亚洲及太平洋地区机动化的迅速发展，向低碳交通的转变要求对土地使用和城市规划综合施策。此外，各国政府需要促进发展气候智能型贸易和投资部门，以使目前以出口碳密集型产品著称的行业实现脱碳。应当利用贸易和投资，成倍增加应对气候变化的能力，但现有区域气候规划中仍然缺乏相关举措。本文件还载有关于该区域气候融资需求的信息，并讨论了为改善监测所面临的数据

* ESCAP/79/1/Rev. 2。

缺口。鉴于需要加强区域合作，以更快采取大胆的气候行动，促进本区域的可持续发展，本报告介绍了这方面的政策选择。

亚洲及太平洋经济社会委员会不妨注意到本文件，核可其中所载的各项建议，并就秘书处今后的工作提供指导。

一. 应对气候紧急情况

1. 亚洲及太平洋在充满挑战的环境中加入了实现净零的竞赛。冠状病毒病 (COVID-19) 大流行和随之而来的经济危机颠覆了整个地区的生活，并将 8 500 万人推向极端贫困。乌克兰危机扰乱了全球供应链，推高了通胀，并造成了令人讨厌的不确定性。乌克兰危机导致粮食和大宗商品价格波动、货币贬值和金融环境受限。政策制定者正集中精力恢复经济、支持增长、创造就业机会。然而，气候状况如此紧急重，气候行动不能推迟。采取措施，使各国经济体走上低碳道路，抵御气候变化，并更具包容性，必须成为本区域疫情后应对措施的前沿和核心。

2. 虽然气候紧急情况是全球性的，但没有任何地方比亚洲及太平洋更迫切地需要有更大的雄心来应对气候变化。在过去 60 年中，该区域的气温上升速度超过了全球平均水平。极端、不可预测的天气事件和自然灾害变得更加频繁和严重。热带气旋、热浪、洪水和干旱造成了悲惨的生命损失，人民流离失所，健康受损，并使数百万人陷入贫困。在受灾害影响最严重的 10 个国家中，有 6 个在该区域，灾害破坏了粮食系统、损害了经济发展、动摇了社会基础。如果不加以制止，气候变化将加剧目前多重危机造成的压力，并危及可持续发展。

3. 如果不采取果断行动，气候变化将继续成为整个区域贫穷和不平等的罪魁祸首。亚洲及太平洋大多数国家准备不足。这些国家缺乏支持适应和减缓努力的财政能力，也缺乏支撑气候行动的必要数据。现有的基础设施和服务不足以抵御气候变化。在整个区域，自然和生物灾害造成的年均经济损失估计为 7 800 亿美元。¹ 据预测，在中度气候变化的情景下，这一数字将增至 1.1 万亿美元，在最坏情况下，将增至 1.4 万亿美元。就经济损失在国内生产总值中所占份额而言，太平洋小岛屿发展中国家已经承受了最沉重的自然和生物危害负担，它们将面临最大的经济损失。

4. 2020 年，亚太地区占全球温室气体排放量的一半以上。随着人口增长和经济继续依靠化石燃料，该区域的排放份额继续增加。自 1990 年以来，在发电、制造业和运输部门的推动下，排放量增加了一倍多。根据政府间气候变化专门委员会第六次评估报告和全球大气研究排放数据库，2020 年该区域占全球燃料燃烧排放量的 57%，其中五分之三来自煤炭。² 制造业和建筑业在区域温室气体排放中所占份额是世界其他地区的两倍。过去十年来，随着

¹ 亚太风险和抗灾能力门户网站，可查阅 <https://rrp.unescap.org/>。

² 见 <https://edgar.jrc.ec.europa.eu/>。

客运和货运需求的扩大，本区域与运输有关的排放导致区域温室气体排放量增加了 40%。

5. 到 2030 年，全球温室气体排放必须比 2010 年水平减少 45%，才能将全球气温较工业化前水平的升幅控制在 1.5 摄氏度以内，并符合《巴黎协定》。实现这一目标取决于亚洲及太平洋温室气体排放轨迹。然而，各国在国家自主减排和适应气候变化贡献方面采取的行动，总体来说没有达到所需的力度。事实上，据预测，温室气体排放量将比 2010 年增加 16%，与所需的减排量相去甚远。

6. 适应计划和预警系统可减少受气候变化影响的脆弱性，并带来巨大的投资回报。投资于预警系统以减轻气候危害、避免人道危机、保护发展成果是当务之急。过去 40 年来，这些系统帮助孟加拉国将死亡人数减少了 100 多倍，并通过帮助社区将财产和资产转移到更安全的地区，减轻了灾害造成的损害。然而，现有的预警系统根本不够用，还有太多的人，特别是小岛屿发展中国家的人受到威胁。确保预警系统覆盖亚洲及太平洋所有社区必须成为优先事项。扩大多种灾害预警系统覆盖面的代价远低于不采取行动的代价。

二. 缩小关键部门的减排差距

A. 加速能源转型

7. 国际能源署数据显示，2020 年，该地区 85% 的初级能源供应来自化石燃料。³煤炭占能源供应总量的 40%以上，但占该区域与能源有关的二氧化碳排放量的 60%以上。该区域三分之一的排放来自天然气和石油。为了将气温上升限制在 1.5 摄氏度以内，到 2050 年，石油和天然气需要大幅减少，煤炭则需要完全淘汰。

8. 加速转向可再生能源，需要调整国家能源系统、新的技术能力，以及对供应和基础设施的大量投资。目前投资不足，需要作出更加大胆的承诺，逐步淘汰化石燃料，扩大可再生能源，提高能源效率，这就需要分配更多的财政资源。在现有的国家自主贡献中，各国的无条件承诺与使 1.5 摄氏度目标得以实现的有条件承诺之间存在很大差距。在最不发达国家，国际技术和资金支持对于弥补这一差距仍然至关重要，但尚未达到必要的规模。

9. 建设跨境电网可以提高可再生能源的份额。提高可再生能源的份额还需要更加灵活、反应灵敏的电网系统。加强跨境连通和多边能源贸易将有助于增加风能和太阳能的使用，让更多区域实现电力供需平衡，从而降低可再生能源价格，使其更容易获得。这种跨境电力市场需要有利的框架，包括关于能源合作和互联的政府间协定，以及机构政策和监管制度的协调统一。因此，秘书处提议制定一个区域绿色电力走廊框架，以确定通过跨境电力系统增加可再生能源部署的各种方案。该框架将包括通过电力系统连通促进国家

³ 世界能源统计和平衡数据库，可查阅 www.iea.org/data-and-statistics/data-product/world-energy-statistics-balances (2022 年 12 月 5 日访问)。

可持续发展议程的原则。还需要加强多边机构，以制定和监管市场机制，协调电力系统的运作。

10. 工业部门严重依赖矿物燃料是一个主要障碍，特别是在钢铁和水泥生产方面。电气化至关重要，包括使用电炉回收钢铁或转向氢基生产方法。在所有工业部门，政府应激励研发和采纳低碳技术。

11. 提高能源效率可以减少温室气体排放，同时满足日益增长的能源需求。国际能源署和世界银行数据显示，2020年，该地区碳强度高于其他所有地区，比全球平均水平高出27%。⁴ 提高能源效率是减少温室气体排放、满足日益增长的能源需求、减少能源价格波动风险、支持能源安全的有效途径。制定和推广更严格的最低能效标准可大大提高照明、电器和设备的能效，并将低效技术淘汰出市场。最低能效标准要发挥效力，就必须辅之以鼓励采用高效产品的政策。实施空调、照明、电机、冰箱和锅炉的最低能效标准可以实现大部分电器的节能。东南亚国家联盟(东盟)正在努力统一最低能效标准和标准化标签制度；这些做法是该区域其他国家可以借鉴的。

12. 为了减少建筑部门的碳排放，必须修改能效法规，在2030年前实现新建建筑净零排放，现有建筑升级改造。国家和地方建筑监管机构应支持这一努力，根据当地气候条件制定和实施强制性规范，以确保加快进展。目前，该区域大多数国家缺乏建筑物性能规范。建筑部门需要制定能效标准、可再生能源要求，并进行建筑材料和运行的生命周期碳评估。

13. 需要进行气候风险分析和规划，以便在现有和未来的能源系统内增强气候抗御能力。整个区域的发电厂和电网面临多种灾害风险，气候变化也正在改变环境条件，会对区域能源系统产生长期影响。在该地区可再生能源装机容量中占最大份额的水电正变得越来越不可靠。因此，所有经济体都必须进行气候风险分析和规划。利用分析规划实现基础设施现代化，有助于建立能够抵御气候变化的能源系统，提高发电效率和装机容量，并增强电网的灵活性。

B. 走向低碳运输和物流

14. 使交通运输部门走上低碳道路仍然具有挑战性。该部门是分散的，主要由石油提供动力。为了到2050年实现净零碳排放，交通运输部门的二氧化碳排放每年至少需要减少3%。在亚洲及太平洋，由于对客货运输的需求迅速增长，交通运输排放量在过去三十年中增加了200%。交通运输二氧化碳排放量占本区域总排放量的27%，高于全球平均水平。根据国际交通运输论坛的估计，预计2015年至2050年期间交通运输需求将增加150%，如果不迅速过渡

⁴ 见 [https://asiapacificenergy.org/apef/index.html#main/lang/en/graph/10/type/0/sort/0/time/\[min,max\]/indicator/\[2872:5886\]/geo/\[ASPA,WORLD,AFRICA,EURO,LAAC,N OAM,OTCA\]/legend/1/inspect/0](https://asiapacificenergy.org/apef/index.html#main/lang/en/graph/10/type/0/sort/0/time/[min,max]/indicator/[2872:5886]/geo/[ASPA,WORLD,AFRICA,EURO,LAAC,N OAM,OTCA]/legend/1/inspect/0)。

到低碳交通运输解决方案，将导致与交通运输有关的二氧化碳排放量迅速增加。⁵

15. 尽管如此，亚洲及太平洋交通运输部门仍有可能走上低碳道路，具体做法是通过综合土地利用和交通运输规划以及改变路线选择来缩短交通运输距离，转向低碳或净零碳排放的可持续交通运输模式，以及提高车辆和燃料效率。相关政策必须聚焦五个大的领域：(a)改善交通运输系统的设计、运作和规划；(b)电气化；(c)低碳燃料和能源；(d)改变运输模式；(e)创新和升级。最终，相关政策必须改变旅客的出行行为和货运的物流方式，同时提高车辆、燃料和系统的效率。

16. 需要立即采取行动，制定一套广泛的与交通运输有关的气候行动政策，并将其纳入国家自主贡献，同时需要指导该部门向净零碳过渡。综合土地利用和交通规划需要考虑缩短旅行距离、改变旅客行为的公共交通选择，这样才能减少与客运有关的二氧化碳排放。这样做需要将公共交通服务与改善步行和骑行基础设施联系起来，并鼓励公共和私人使用可再生燃料驱动的高科技车辆。这种一体化将鼓励使用公共交通，提高交通网络的效率。

17. 提高机动车辆的燃料效率对于减少二氧化碳排放至关重要。作为电气化之前的过渡步骤，需要制定更严格的燃料经济性标准。考虑到这一点，《2018-2025年东盟交通运输行业燃料经济性路线图》⁶ 重点关注轻型汽车，旨在将东盟地区的轻型汽车市场转变为世界上最省油的市场之一。目标是在2015年至2025年期间将东盟地区销售的新型轻型汽车的平均燃料消耗量降低26%。在中国和印度的引领下，亚洲及太平洋地区的两轮和三轮车电气化已经取得长足进展。政策干预和技术进步降低了拥有电动汽车的成本，延长了车辆续航里程，并加快了电池充电速度。电动公交车市场也在增长。根据国际能源署的数据，中国拥有近60万辆电动公交车，印度、日本和大韩民国的电动公交车销量呈指数级增长。⁷

18. 货运部门，特别是长途货运，比客运部门更难走上低碳道路。虽然本区域一些国家已开始在这一领域采取气候行动，但货运需要给予更优先考虑。为私营部门提供适当的激励对于减少货运排放至关重要。公路货运是大多数国家的主要货运类型，是仅次于公路客运的全球运输部门二氧化碳排放第二大来源。减少公路货运排放需要提高能源和车辆效率及性能标准。货运从公路运输转向铁路运输是降低运输碳成本的另一个有效手段，因为铁路仅消耗公路货运所用燃料的三分之一。

19. 应通过运输技术创新，补充提高能效和电气化的措施，包括乘客信息系统、自动缴费、拥堵收费、数字化实时路线规划以及无接触和无纸化过境。对数字基础设施的投资将提高运输系统的灵活性和反应能力，但同时也应采

⁵ *ITF Transport Outlook 2021* (Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development Publishing, 2021).

⁶ 东南亚国家联盟(雅加达, 2019年)。

⁷ *Global EV Outlook 2022: Securing Supplies for an Electric Future* (2022).

取措施，改善无障碍环境，提高信息技术普及水平。如果明智实施交通运输系统创新，将减少能源消耗和二氧化碳排放，以及道路拥堵和空气污染。

20. 实施交通运输部门脱碳措施，应着力提高交通运输基础设施的复原力，并提供包容性交通运输服务，包括为女性交通运输用户提供服务。随着气候变化和极端天气事件影响的增加，对运输界和劳动力的相关培训也应增加。为了提高机构能力，需要建立涉及所有管理级别和私营部门的跨部门气候变化伙伴关系。需要把气候风险评估分析纳入运输规划和基础设施设计进程。旨在支持交通运输用户性别平等的政策，必须考虑到男女旅行行为的差异。需要改变公共交通运作方式，以调整时刻表，执行安全条例，并对交通政策进行性别分析。

21. 通过交流最佳做法、相关数据和信息，开展区域合作，将支持各国调整低碳交通运输政策，更快地实现气候目标。本着这一目标，亚洲及太平洋经济社会委员会在 2022 年推出了两项举措：(a) 低碳交通运输区域合作机制，旨在通过帮助各国制定低碳交通运输、清洁能源技术和物流政策，促进低碳交通运输，推动交通运输减排；(b) 亚太电动交通倡议，通过提供专门知识、技术专长和资金支持，帮助本区域发展中国家向净零碳运输过渡。此外，还启动了交通运输研究和教育网络，以减轻科学界与各国政府之间的脱节。

C. 建设低碳产业

22. 如果根据能源消费地点来确定排放量，工业部门，特别是制造业和建筑业，是本区域最大的温室气体排放源。亚太区域占全球制造业和建筑业排放量的近四分之三，反映了其在全球价值链中的核心作用。促进气候智能型贸易和投资，可以加快能源密集型产业以及制造业和建筑业中的能源密集型流程向低碳未来过渡。在基于规则的全球框架内，国际贸易和投资可以支持这一过渡，包括通过传播相关技术，降低生产的碳密集度。

23. 近年来，与消费和生产相关的排放差距在国际上有所扩大。碳泄漏——即生产从环境政策严格的国家转移到要求较宽松的国家——正在从世界其他地区向亚太地区蔓延。这导致欧洲联盟等一些主要贸易伙伴开始征收碳边界调整税，预计这将影响未来的生产方式和贸易流动。

24. 取消化石燃料补贴、建立碳定价机制，可以将温室气体排放的环境成本内部化，抑制碳泄漏。与此同时，还必须引进低排放生产技术，消除环境商品贸易壁垒，促进太阳能电池板、风力涡轮机等重要气候行动技术的贸易。许多国家已经为进口车辆制定了强制性排放标准，要求能源评级标签、合法和可持续的木材采购认证，并禁止含氯氟烃贸易——这是造成平流层臭氧消耗的最主要气体化合物。这些非关税措施应当以生态标签为基础和补充。

25. 将气候考虑纳入区域贸易协定至关重要，包括纳入与环境气候有关的精确、可复制和可执行的相关条款，以确保贸易是气候智能型的。自 2005 年以来签署的、至少有一个亚太经济体加入的区域贸易协定中，有 85% 载有与气候相关的条款。这些措施促进了环境商品、服务和技术的贸易，并没有损害发展中国家的出口。扩大区域贸易协定，尽力包括具有气候效益的商品，可以带来更多的惠益。协定必须包括防止化石燃料补贴的有约束力的承诺。

26. 虽然气候智能型外国直接投资有助于应对气候变化，但这种对减缓和适应气候变化的投资在整个区域的分布并不均衡。本区域发达国家和发展中大国一直是外国直接投资的主要目的地。自 2011 年以来，最不发达国家和小岛屿发展中国家没有收到任何与气候有关的外国直接投资。最不发达国家和小岛屿发展中国家的投资促进机构在吸引和促进与气候有关的外国直接投资方面需要得到支持。需要有专门的指标来评估、评价和衡量投资的气候相关特征。

27. 如果没有私营部门的积极参与，也不将可持续性纳入商业运作，就无法使工业走上低碳道路。近年来，发布可持续发展报告和核算温室气体排放量的公司数量急剧增加。一些公司引入了内部碳价格，作为减少对化石燃料依赖的工具。CDP 全球环境信息研究中心的数据显示，过去几年，企业内部碳定价有所上升，有 796 家亚洲企业使用或计划使用内部碳定价。⁸ 私营部门的机会包括提高资源生产率、维持低碳技术投资的预算，以及将碳成本纳入采购和投资决策。

三. 为气候行动筹资和衡量进展

A. 为向净零过渡提供资金

28. 资金是决策者采取气候行动的促进因素。一项大胆的筹资方案可以提高亚洲及太平洋发展中国家抵御气候相关灾害的能力，并修复对自然环境和生物多样性造成的损害。为此，在财政空间枯竭、债务脆弱性上升、通货膨胀压力增大和金融条件趋紧的情况下，需要大幅度增加融资，重新安排稀缺资本的优先次序。

29. 亚洲和太平洋气候行动的资金需求相当大。据初步估计，亚洲及太平洋部分发展中国家为满足本国自主贡献所需的年均资金合计约为 3 620 亿美元，其中 2 580 亿美元用于缓解，1 040 亿美元用于适应。⁹ 目前的资金流动量远远达不到这一数额。新的可持续金融工具，如撬动资本支持气候行动的绿色债券和与可持续发展债券的成功令人鼓舞；银行和投资者为应对气候相关监管而越来越多地采用绿色规范也同样令人鼓舞。需要在国家一级加强部门联动，在区域一级协调行动，为气候行动提供充足的资金。

30. 国家需要为不同经济部门制定有一致的融资政策，以制定环境标准，激励能源转型，并鼓励采用绿色技术。各国私营部门和金融部门适用的气候标准，需要提高一致性，同时探索区域协调以及债务和股权工具交叉上市的机会。各国必须鼓励私营金融机构和项目开发商在投资前阶段开展合作，共同开发支持能源转型的投资准备就绪项目。

31. 银行部门、资本市场及其监管机构需要将气候科学、碳排放披露以及环境、社会和治理标准纳入贷款和投资活动。对大多数最不发达国家和小岛屿

⁸ *Putting a Price on Carbon: the State of Internal Carbon Pricing by Corporates Globally* (2021).

⁹ 根据全球环境战略研究所国家自主贡献数据库 7.7 版的数据计算。可查阅 www.iges.or.jp/en/pub/iges-indc-ndc-database/en (2022 年 10 月 21 日访问)。

发展中国家来说，商业银行部门很可能仍然是主要的金融中介。因此，监管机构应考虑降低银行提供可持续融资的成本。多边开发银行和双边发展金融机构在为资本市场不发达的国家提供资金方面发挥着关键作用。它们可以向国家私营或公共金融机构提供的优惠信贷应与可持续金融挂钩。

32. 需要激励国家公共和私营金融机构支持新绿色技术研发，降低采用这些技术的风险。迫切需要开展区域合作，制定一致的标准、报告框架和政策环境，以扩大气候融资规模，采用创新融资工具，从而将资本导向气候行动。这将有助于各国政府充分评估气候风险，确保融资和项目定价适当，并符合国际资本监管规定和可持续性原则。

33. 有必要建立一个区域基金，支付成员国为寻找私人融资而筹备低碳或能源过渡项目的费用，特别是小型项目。鉴于许多成员国在获得全球气候基金方面面临挑战，这一点十分重要。较小的项目需要经过验证，然后才能扩大规模，以吸引更多的资金。必须认识到，这是吸引必要规模的气候融资的一个主要障碍。

B. 衡量挑战和进展

34. 国家、区域和全球利害关系方确定气候挑战和采取有效的气候行动，必须以国际可比的气候相关信息和数据为基础。这包括关于气候变化原因、影响及其造成的脆弱性的数据，以及关于减缓和适应努力及承诺履行情况的数据。有效的多边气候行动需要国际上一致的证据，以支持知情的谈判、投资和干预。只有可靠、可比的数据才能促成扭转气候危机的有效行动、跟踪进展情况。

35. 但相关数据、统计数字和指标由不同政府机构和科研机构收集和持有，数据编制方法往往不同。这种分散性导致证据之间缺乏连贯性，难以成为国家气候决策的基础，也难以进行国际比较，为多边气候谈判和行动提供参考。制定国际商定的概念和框架，将大大有助于气候变化相关信息的编制及其在政策中的运用。今天，《巴黎协定》下国际报告要求的灵活性对全球数据的可比性和汇总构成了挑战，而全球数据的可比性和汇总对于跟踪气候行动的进展是必要的。

36. 从 2024 年起，将建立发达国家和发展中国家统一的报告制度，以提高数据和统计的一致性。为确保缓解和适应行动及相关支持的透明度，需要在《巴黎协定》为报告和审评设立的强化透明度框架下，提交新的两年期透明度报告。统计委员会于 2022 年 3 月通过了《全球气候变化统计和指标集》，以协助各国根据各自的关切、优先事项和资源，编制本国的气候变化统计数据和指标集。遵守强化透明度框架和《全球气候变化统计和指标集》至关重要，国家统计局更多地参与国际框架要求的数据提交工作也至关重要。

37. 由于数据可用于衡量为实现国家和国际气候承诺取得的进展，因此在作出数据投资决定时应考虑气候变化相关数据在整个国家数据生态系统中的交叉性和相互关联性。应考虑在国家统计局推动下，加强全系统机构间协作，共同提高国家统计系统的能力。在 2023 年可持续发展目标中期审查的背景下，这一点非常重要。在亚洲及太平洋，用于监测气候变化相关目标和具体

目标进展情况的指标，有四分之一数据不足。这种数据缺口不利于在气候变化的影响和适应领域进行成功干预。

38. 从根本上说，迫切需要投资于和加强统计能力。国家统计局和政策界应联合起来，商定数据方面的优先事项，并执行以气候相关承诺为参照的计划。这些机构应当为改善气候变化数据生态系统、多方利益攸关方参与和气候数据治理指明方向。可以根据国际公认的统计框架和准则，利用新的数据技术，最大限度地利用现有数据和知识，为气候行动提供参考。

四. 加强区域合作，以采取更快、更有效的行动

39. 低碳和韧性发展要求各国之间开展合作，支持在整个经济中实现减排的政策框架。为使主要部门走上低碳道路，推动气候融资达到所需规模并改进监测，秘书处建议通过以下方式加强区域合作：

(a) 推动区域性跨境电网建设，扩大可再生能源的份额。在次区域一级集中努力，通过一个区域绿色电力走廊框架，制定一套建设跨境电力系统、增加可再生能源部署的方案，以及一套连通电力系统连通、促进国家可持续发展和气候行动目标的原则；

(b) 在低碳运输区域合作机制和亚太电动交通倡议的推动下，交流最佳做法和信息，促进向低碳交通和物流过渡；

(c) 支持制造业向低碳未来过渡，促进气候智能型贸易政策，如在区域贸易协定中纳入与气候相关的条款，并推动非关税措施和国家能力建设，促进气候智能型投资；

(d) 促进区域合作，制定统一的标准和披露要求，以扩大气候融资规模。这对于支持能源转型、引导资本参与气候行动、传播调动私人资金的最佳做法是必要的；

(e) 在《巴黎协定》强化透明度框架投入运作和通过《全球气候变化统计和指标集》之后促进合作，加强各国监测气候变化影响、适应和减缓行动的能力；

(f) 建立区域平台和伙伴关系，实现低碳和气候适应性过渡，支持各国落实低排放发展长期战略和国家自主贡献的进程以及部门政策。该平台将向各国政府和其他利益攸关方开放，包括私营部门。平台将促进政策对话、技能合作以及技术和知识转让，特别关注能源、运输和工业方面的多部门举措。

40. 实现净零排放的竞赛已经开始。一个有复原力和可持续的未来取决于区域层面的决心。现在是加强亚洲及太平洋区域合作，携手加快气候行动，将全球升温幅度控制在 1.5 摄氏度以内的时候了。

41. 经社会不妨审查本文件总结的全面研究中提出的问题和建议，并就其今后在这方面的工作向秘书处提供指导。