

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семьдесят девятая сессия**

Бангкок и онлайн, 15–19 мая 2023 года

Пункт 2а и с предварительной повестки дня*

Главная тема «Активизация действий по борьбе с изменением климата в Азиатско-Тихоокеанском регионе в интересах устойчивого развития»:**Общие прения****Содействие финансированию и инвестициям в области климата****Резюме тематического исследования по активизации действий по борьбе с изменением климата в Азиатско-Тихоокеанском регионе в интересах устойчивого развития****Записка секретариата***Резюме*

Нигде так не очевидна насущная необходимость повышения эффективности планов и действий по борьбе с изменением климата, как в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где изменение климата и вызванные этим бедствия все в большей степени порождают постоянные угрозы для развития, часто подрывая с таким трудом достигнутые успехи в развитии и усугубляя основные причины бедности и общественного неравенства в результате создания непропорционально большого бремени для бедных и других уязвимых групп населения. В 2022 году страны Азиатско-Тихоокеанского региона столкнулись с беспрецедентным объемом вызванных изменением климата бедствий, включая тепловые волны, засухи, тайфуны и наводнения. Хотя экономические потери, например, в Австралии, Индии, Китае и Республике Корея были значительными, самые разрушительные последствия отмечались в Пакистане, где 33 млн человек были вынуждены покинуть свои дома из-за наводнений. Кроме того, на регион приходится более половины общего объема выбросов парниковых газов, и эта доля продолжает расти в связи с тем, что многие страны региона идут по пути развития, который предполагает активное использование ископаемых видов топлива.

В настоящем документе изложены преобразования, которые необходимо осуществить в Азиатско-Тихоокеанском регионе для обеспечения его перехода к будущему с чистым нулевым уровнем выбросов углерода в интересах устойчивого развития. В нем представлен региональный контекст изменения климата и определяются стратегии и действия, которые могут быть реализованы в различных секторах экономики для поддержки глобальной программы действий по климату, а также для извлечения широких экономических, социальных и экологических выгод. Чтобы сократить разрыв с точки зрения выбросов в ключевых секторах, необходимо приложить усилия для перехода от ископаемых видов топлива к возобновляемым источникам энергии. Некоторые страны региона прилагают соответствующие усилия, но по-прежнему сохраняется необходимость

* ESCAP/79/1/Rev.2.



в создании соответствующих жизнеспособных механизмов. Низкоуглеродная мобильность и логистические решения имеют основополагающее значение для ускорения инноваций, развития технологий и освоения более экологичных видов топлива. Переход к низкоуглеродным вариантам транспорта требует комплексного подхода к землепользованию и городскому планированию, так как Азиатско-Тихоокеанский регион стремительно автомобилизируется. Кроме того, правительствам необходимо поощрять развитие своих климатически рациональных секторов торговли и инвестиций, чтобы они могли внести вклад в декарбонизацию отраслей, которые в настоящее время характеризуются экспортом углеродоемких товаров. Торговля и инвестиции должны стать факторами, повышающими эффективность усилий по борьбе с изменением климата, однако они все еще не задействуются в рамках осуществляемых в регионе мер по борьбе с изменением климата. Настоящий документ также содержит информацию о потребностях в области финансирования борьбы с изменением климата в регионе и затрагивает вопросы, связанные с пробелами в данных в контексте повышения эффективности мониторинга. Учитывая, что для более оперативных и решительных действий в области борьбы с изменением климата в интересах устойчивого развития в регионе необходимо усиление регионального сотрудничества, в докладе представлены варианты политики в этом отношении.

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, возможно, пожелает принять к сведению настоящий документ, одобрить содержащиеся в нем рекомендации и дать руководящие указания относительно будущей работы секретариата.

I. Реагирование на климатическую чрезвычайную ситуацию

1. Азиатско-Тихоокеанский регион присоединяется к процессу достижения чистого нулевого показателя выбросов в сложных условиях. Пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19) и последовавший за ней экономический кризис перевернули жизнь во всем регионе и ввергли 85 миллионов человек в состояние крайней нищеты. Кризис на Украине нарушил глобальные цепочки поставок, вызвал рост инфляции и создал нежелательную неопределенность. Это привело к волатильности цен на продовольствие и сырьевые товары, обесцениванию валют и формированию непростых финансовых условий. Директивные органы уделяют основное внимание восстановлению экономики, поддержке роста и созданию рабочих мест. Однако масштабы климатической чрезвычайной ситуации таковы, что действия в области климата должны реализовываться без промедления. Меры по переводу экономики на низкоуглеродную траекторию, повышению ее устойчивости к изменению климата и укреплению ее инклюзивности должны играть основную роль в реализуемых после пандемии мерах реагирования в регионе.

2. Хотя климатическая чрезвычайная ситуация носит глобальный характер, нигде необходимость в более масштабных мерах реагирования на изменение климата не является более насущной, чем в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В течение последних 60 лет температура в регионе росла быстрее, чем в среднем в мире. Экстремальные, непредсказуемые погодные события и опасные природные явления становятся все более частыми и интенсивными. Тропические циклоны, тепловые волны, наводнения и засухи приводят к трагическим человеческим жертвам, перемещению населения, ухудшению здоровья людей и ввергают миллионы людей в состояние нищеты. Из десяти стран, наиболее пострадавших от этих бедствий, где наблюдается нарушение работы продовольственных систем, экономический ущерб и разрушение обществ, шесть находятся в регионе. Без соответствующих мер изменение климата приведет к усугублению напряженности, связанной с текущими пересекающимися кризисами, и создаст угрозу для устойчивого развития.

3. Без решительных действий изменение климата останется одним из главных факторов нищеты и неравенства во всем регионе. Большинство стран Азиатско-Тихоокеанского региона подготовлены недостаточно. Им не хватает финансовых средств для поддержки усилий по адаптации и смягчению последствий изменения климата, а также данных, необходимых для формирования информационной основы для действий по борьбе с изменением климата. Существующая инфраструктура и услуги недостаточно устойчивы к изменению климата. В масштабах всего региона среднегодовые экономические потери, вызванные природными и биологическими опасными явлениями, оцениваются в 780 млрд долл. США¹. По прогнозам, эта сумма возрастет до 1,1 трлн долл. США при умеренном сценарии изменения климата и до 1,4 трлн долл. США при наихудшем сценарии. С точки зрения доли валового внутреннего продукта наиболее серьезные экономические потери будут нести тихоокеанские малые островные развивающиеся государства, на плечи которых уже легло самое тяжелое бремя природных и биологических опасных явлений.

4. В 2020 году на Азиатско-Тихоокеанский регион приходилось более половины глобальных выбросов парниковых газов. Доля региона продолжает увеличиваться в связи с ростом численности населения и сохранением использования ископаемого топлива в экономике. С 1990 года выбросы увеличились более чем в два раза, в основном за счет секторов производства электроэнергии, обрабатывающей промышленности и транспорта. Согласно информации, содержащейся в Шестом докладе об оценке и Базе данных о выбросах для глобальных атмосферных исследований² Межправительственной группы экспертов по изменению климата, в 2020 году на регион приходилось 57 процентов глобальных выбросов от сжигания топлива, причем три пятых от этого объема стали результатом использования угля. Доля обрабатывающей промышленности и строительства в выбросах парниковых газов в регионе в два раза выше, чем в остальном мире. В связи с выбросами, связанными с транспортом, выбросы парниковых газов в регионе за последнее десятилетие увеличились на 40 процентов вследствие роста спроса на пассажирские и грузовые перевозки.

5. Для того чтобы рост температуры в мире не превысил уровень доиндустриального периода более чем на 1,5°C и чтобы выполнить Парижское соглашение, к 2030 году глобальные выбросы парниковых газов должны быть снижены на 45 процентов по сравнению с уровнем 2010 года. Достижение этой цели зависит от динамики выбросов парниковых газов в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Вместе с тем совокупный объем определяемых на национальном уровне вкладов в сокращение выбросов и адаптацию к изменению климата не соответствует требуемому масштабу. Более того, согласно прогнозам, выбросы парниковых газов вырастут на 16 процентов по сравнению с уровнем 2010 года, что абсолютно не отвечает задачам по сокращению выбросов.

6. Планы по адаптации и системы раннего оповещения позволяют снизить уязвимость перед лицом последствий изменения климата и обеспечивают огромную отдачу от инвестиций. Инвестиции в системы раннего оповещения в интересах смягчения последствий климатических опасных явлений, предотвращения гуманитарных кризисов и защиты достижений в области развития являются насущной необходимостью. В Бангладеш за последние четыре

¹ Азиатско-Тихоокеанский портал по вопросам риска и повышения устойчивости к потрясениям. Доступен по адресу: <https://rrp.unescap.org/>.

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

десятилетия такие системы помогли сократить число погибших более чем в 100 раз и смягчить ущерб, который наносят эти явления, посредством оказания помощи общинам в перемещении их имущества и активов в более безопасные районы. Вместе с тем существующие системы раннего оповещения являются совершенно недостаточными, что означает, что незащищенным остается огромное количество людей, особенно людей, проживающих в малых островных развивающихся государствах. Обеспечение охвата системами раннего предупреждения всех сообществ в Азиатско-Тихоокеанском регионе должно стать приоритетом. Стоимость расширения охвата систем раннего предупреждения о многих опасных явлениях значительно меньше, чем потери в результате бездействия.

II. Ликвидация разрывов в плане выбросов в ключевых секторах

A. Ускорение энергетического перехода

7. По данным Международного энергетического агентства, в 2020 году 85 процентов первичной генерации энергии в регионе приходилось на ископаемое топливо³. На долю угля приходилось более 40 процентов от общего объема энергопоставок, при этом на него приходилось более 60 процентов выбросов углекислого газа, связанных с энергопотреблением в регионе. Треть выбросов в регионе приходилась на природный газ и нефть. Для того чтобы предотвратить повышение температуры более чем на 1,5°C, к 2050 году необходимо радикально сократить потребление нефти и газа и полностью отказаться от угля.

8. Для стремительного расширения использования возобновляемых источников энергии требуется перестройка национальных энергетических систем, формирование новых технических возможностей и значительные инвестиции в генерацию и инфраструктуру. В настоящее время объем инвестиций недостаточен и отмечается необходимость принятия более масштабных обязательств по постепенному отказу от ископаемых видов топлива, расширению масштабов использования возобновляемых источников энергии и повышению энергоэффективности, что требует выделения более значительных финансовых ресурсов. В рамках уже существующих определяемых на национальном уровне вкладов наблюдается большой разрыв между безусловными обязательствами стран и их условными обязательствами, исполнение которых сделало бы цель в 1,5°C достижимой. В наименее развитых странах для преодоления этого разрыва по-прежнему крайне важна международная техническая и финансовая поддержка, но она пока еще в необходимых масштабах не оказывается.

9. Способствовать расширению доли возобновляемых источников энергии могут трансграничные электросети. Более высокая доля возобновляемых источников энергии также потребует более гибких и оперативно реагирующих на изменение ситуации систем энергоснабжения. Расширение трансграничной связуемости и многосторонней торговли энергией позволит расширить использование энергии ветра и солнца. Это даст возможность расширить пространство, в пределах которого спрос и предложение электроэнергии сбалансированы, что сделает возобновляемые источники энергии более доступными и недорогими. Для функционирования таких трансграничных рынков

³ База данных «Статистика и балансы мировой энергетики». Доступна по адресу: www.iea.org/data-and-statistics/data-product/world-energy-statistics-balances (дата последнего посещения: 5 декабря 2022 года).

электроэнергии необходима благоприятная основа, которая подразумевает межправительственные соглашения по энергетическому сотрудничеству и подключению энергосистем, а также координацию и гармонизацию институциональной политики и режимов регулирования. В связи с этим секретариат предлагает разработать рамочную основу для региональных зеленых энергетических коридоров в целях определения возможных сценариев для более широкого внедрения возобновляемых источников энергии посредством трансграничных энергетических систем. В этой рамочной основе будут заложены принципы, позволяющие увязать связуемость энергосистем с национальными повестками дня в области устойчивого развития. Для развития и регулирования рыночных механизмов и координации работы энергосистем также необходимы более эффективные многосторонние институты.

10. Значительной проблемой является сильная зависимость от ископаемого топлива в промышленном секторе, особенно в производстве стали и цемента. Решающее значение имеет электрификация, в том числе использование электропечей для производства переработанной стали или переход на методы производства на основе водорода. Правительствам следует стимулировать исследования и разработки, а также внедрение низкоуглеродных технологий во всех промышленных секторах.

11. Снижению выбросов парниковых газов при удовлетворении растущих потребностей в энергии может способствовать повышение энергоэффективности. Согласно данным Международного энергетического агентства и Всемирного банка, в 2020 году Азиатско-Тихоокеанский регион превосходил все другие регионы по углеродоемкости: его соответствующий показатель был на 27 процентов выше среднемирового.⁴ Повышение энергоэффективности является экономически эффективным способом сокращения выбросов парниковых газов, удовлетворения растущего спроса на энергию, снижения степени уязвимости перед лицом колебаний цен на энергоносители и поддержки энергетической безопасности. Более широкое применение минимальных стандартов энергоэффективности и более высокие требования к ним могут способствовать значительному повышению энергоэффективности освещения, приборов и оборудования и вытеснению с рынка неэффективных технологий. Для того чтобы минимальные стандарты энергоэффективности были действенными, они должны дополняться стратегиями, стимулирующими внедрение эффективных продуктов. В контексте бытовых приборов экономии наибольшего объема энергии можно добиться с помощью минимальных стандартов энергоэффективности для кондиционеров, осветительных приборов, холодильников и бойлеров. Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) принимает меры для гармонизации минимальных стандартов энергоэффективности и стандартизации маркировки; эти меры могут быть взяты за основу другими странами региона.

12. Для сокращения выбросов углерода в строительном секторе необходимо, чтобы к 2030 году для новых построек кодексы энергоэффективности стали ближе к требованию чистого нулевого баланса выбросов, а существующий фонд зданий был модернизирован. Для обеспечения скорейшего прогресса национальные и местные регулирующие органы в области строительства должны поддержать это стремление путем разработки и внедрения обязательных кодексов с учетом местных климатических условий. В настоящее время в большинстве стран

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

региона отсутствуют кодексы, определяющие эксплуатационные характеристики зданий. В строительном секторе необходимо ввести стандарты энергоэффективности, требования к использованию возобновляемых источников энергии и оценку углеродного баланса в рамках всего жизненного цикла строительных материалов и эксплуатации объектов.

13. Для обеспечения более высокой степени устойчивости перед лицом климатических рисков существующих и будущих энергетических систем необходимы анализ климатических рисков и соответствующее планирование. По всему региону электростанции и электрические сети подвержены рискам, связанным с различными опасными явлениями, при этом изменение климата приводит к изменению условий окружающей среды, что имеет более долгосрочные последствия для региональных энергетических систем. Гидроэнергетика, на которую приходится наибольшая доля существующих в регионе мощностей возобновляемых источников энергии, становится все более ненадежной. В связи с этим анализ климатических рисков и соответствующее планирование необходимы всем экономикам. Использование этих механизмов для модернизации существующей инфраструктуры может помочь укрепить климатоустойчивость энергосистем, повысить эффективность и мощность производства энергии, а также обеспечить большую гибкость энергосистем.

В. На пути к низкоуглеродной мобильности и логистике

14. Перевод транспортного сектора на низкоуглеродную траекторию остается сложной задачей. Сектор фрагментирован и обеспечивает свои потребности в энергии в основном за счет нефти. Для достижения чистого нулевого баланса выбросов углерода к 2050 году выбросы углекислого газа, связанные с перевозками, должны снижаться не менее чем на 3 процента в год. В Азиатско-Тихоокеанском регионе за последние три десятилетия выбросы, связанные с транспортным сектором, увеличились на 200 процентов из-за быстро растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки. На транспортный сектор приходится 27 процентов от общего объема выбросов углекислого газа в регионе, и этот показатель превышает среднемировой. Согласно оценкам Международного транспортного форума, в период с 2015 по 2050 год прогнозируется увеличение спроса на транспорт на 150 процентов, что в отсутствие оперативного перехода к низкоуглеродным транспортным решениям приведет к стремительному росту выбросов углекислого газа, связанных с транспортом⁵.

15. Несмотря на это, в Азиатско-Тихоокеанском регионе существует возможность перевести транспортный сектор на низкоуглеродную траекторию путем сокращения дальности перевозок посредством комплексного планирования землепользования и перевозок и достижения изменений в выборе маршрутов, перехода на устойчивые виды транспорта, характеризующиеся низким или чистым нулевым уровнем выбросов углерода, а также повышения эффективности использования транспортных средств и снижения расхода топлива. В рамках соответствующих стратегий основное внимание должно уделяться пяти широким областям: а) повышению качества проектирования, эксплуатации и планирования транспортных систем; б) электрификации; в) использованию видов топлива и источников энергии с низким выбросом углерода; г) смене видов транспорта; д) инновациям и расширению масштабов соответствующей деятельности.

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

В конечном итоге результатом реализации этих стратегий должно стать изменение поведения при поездках на пассажирском транспорте и корректировка логистических операций на грузовом транспорте, а также повышение эффективности транспортных средств, топлива и систем.

16. Необходимы незамедлительные действия для разработки широкого набора связанных с транспортом мер климатической политики и их интеграции в определяемые на национальном уровне вклады для обеспечения перехода сектора к чистому нулевому уровню выбросов углерода. Если мы хотим добиться сокращения выбросов углекислого газа, связанных с пассажирским транспортом, то в рамках комплексного планирования землепользования и перевозок необходимо предусмотреть варианты использования общественного транспорта, позволяющие сократить расстояние поездок и изменить поведение пользователей. Это потребует обеспечения наличия связей между общественным транспортом и более совершенной пешеходной и велосипедной инфраструктурой, а также доступности передовых технологий транспортных средств, работающих на возобновляемых видах топлива, для общественного и частного использования. Такая интеграция будет способствовать более активному использованию общественного транспорта и повышению эффективности транспортных сетей.

17. Решающее значение для снижения выбросов углекислого газа имеет повышение топливной эффективности автотранспорта. В качестве переходного этапа, предшествующего переходу на электрические транспортные средства, необходимо ужесточить стандарты экономии топлива. В связи с этим в Дорожной карте АСЕАН по экономии топлива в транспортном секторе на период 2018–2025 годов с акцентом на легковых автомобилях поставлена цель превратить рынок легковых автомобилей в регионе АСЕАН в один из самых экономичных в мире⁶. Цель – снизить средний расход топлива новых легковых автомобилей, продаваемых в регионе АСЕАН, на 26 процентов в период с 2015 по 2025 год. В странах Азиатско-Тихоокеанского региона уже полным ходом идет электрификация двух- и трехколесных транспортных средств, лидируют в этом Китай и Индия. Стратегические меры и достижения технического прогресса позволили снизить стоимость владения электромобилем, увеличить запас хода и повысить скорость зарядки аккумулятора. Также растет и рынок электрических автобусов. По данным Международного энергетического агентства, в Китае насчитывается почти 600 000 электробусов, продажи электробусов в Индии, Республике Корея и Японии растут в геометрической прогрессии⁷.

18. Сектор грузовых перевозок, особенно на дальние расстояния, труднее перевести на низкоуглеродную траекторию, чем сектор пассажирского транспорта. Хотя некоторые страны региона приступили к реализации климатических действий в этой области, грузовым перевозкам необходимо уделять больше внимания. Для сокращения выбросов от грузовых перевозок необходимы правильные стимулирующие меры для частного сектора. Автомобильные грузоперевозки являются основным видом грузовых перевозок в большинстве стран и занимают второе место по объему глобальных выбросов углекислого газа, связанных с транспортом, после пассажирских автоперевозок. Сокращение выбросов автомобильного грузового транспорта требует повышения эффективности энергопотребления и транспортных средств, а также эксплуатационных стандартов. Еще одним эффективным средством снижения

⁶ Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (Джакарта, 2019).

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

углеродной стоимости перевозок является переход с автомобильного транспорта на железнодорожный, поскольку при использовании железнодорожного транспорта расходуется лишь одна треть топлива, используемого при автомобильных перевозках.

19. Дополнять меры по повышению энергоэффективности и электрификации должны инновационные транспортные технологии. К ним относятся системы информирования пассажиров, автоматическая оплата дорожных сборов, взимание платы за перегруженность дорог, цифровое планирование маршрутов в режиме реального времени, а также бесконтактное и безбумажное пересечение границ. Инвестиции в цифровую инфраструктуру позволят повысить гибкость и оперативность транспортных систем, но они также должны сочетаться с мерами по улучшению доступности информационных технологий и развитию информационной грамотности. При разумном внедрении инновационные транспортные системы позволят снизить потребление энергии и выбросы углекислого газа, а также уменьшить перегруженность дорог и загрязнение воздуха.

20. Меры по декарбонизации транспортного сектора должны повысить жизнестойкость транспортной инфраструктуры и обеспечить инклюзивность транспортных услуг, в том числе для женщин-пользователей транспорта. В связи с усилением воздействия изменения климата и экстремальных погодных явлений необходимо расширять соответствующее обучение для транспортного сообщества и работников транспортного сектора. Для развития институционального потенциала необходимы межсекторальные партнерства в области изменения климата с участием представителей всех уровней государственного управления и частного сектора. Анализ оценки климатических рисков должен быть интегрирован в процессы транспортного планирования и проектирования соответствующей инфраструктуры. Политика поддержки гендерного равенства среди пользователей транспорта должна учитывать различия в поведении мужчин и женщин во время поездок. Необходимы изменения в работе общественного транспорта для корректировки расписания, внедрения правил безопасности и проведения гендерного анализа для транспортных стратегий.

21. Региональное сотрудничество, предусматривающее обмен передовым опытом и соответствующими данными и информацией, позволит странам более эффективно согласовывать стратегии в сфере низкоуглеродного транспорта в интересах более оперативного достижения климатических целей. С учетом этой цели Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана в 2022 году начала реализацию двух инициатив: а) регионального механизма сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта, который направлен на поощрение низкоуглеродной мобильности и содействие сокращению транспортных выбросов путем оказания странам помощи в разработке стратегий в области низкоуглеродной мобильности, чистых энергетических технологий и логистики, и б) Азиатско-Тихоокеанской инициативы по электромобильности, в рамках которой развивающимся странам региона оказывается поддержка путем предоставления экспертных знаний, передовых технических решений и финансовых средств для перехода на транспорт с чистым нулевым уровнем выбросов углерода. Кроме того, для преодоления разрыва между научным сообществом и национальными правительствами была запущена Сеть транспортных исследований и образования.

С. Формирование низкоуглеродных отраслей

22. Промышленный сектор, особенно производство и строительство, является крупнейшим источником парниковых газов в регионе при определении места выбросов на основе места потребления энергии. На регион приходится почти три четверти глобальных выбросов в обрабатывающей промышленности и строительстве, что отражает его важнейшую роль в глобальных цепочках создания стоимости. Рациональная с точки зрения климата торговля и инвестиции могут ускорить переход энергоемких отраслей промышленности и энергоемких процессов в обрабатывающей промышленности и строительстве в будущее с низким уровнем выбросов углерода. В рамках глобальных правил международная торговля и инвестиции могут поддержать этот переход, в том числе путем распространения технологий, позволяющих сделать производство менее углеродоемким.

23. В последние годы на международном уровне произошло увеличение разрыва между выбросами, связанными с потреблением и производством. В Азиатско-Тихоокеанский регион из остального мира происходит утечка углерода – перемещение производства из стран с жесткой экологической политикой в страны с более мягкими требованиями. Это заставляет некоторых крупных торговых партнеров, таких как Европейский Союз, вводить пограничные корректирующие налоги на углерод, что, как ожидается, повлияет на будущую производственную практику и торговые потоки.

24. Отмена субсидий на ископаемое топливо и создание механизмов ценообразования на углерод позволяет интернализировать экологические издержки выбросов парниковых газов и сдерживает утечку углерода. Это должно быть дополнено внедрением технологий производства, предусматривающих меньшие выбросы вредных веществ, и устранением барьеров для торговли экологическими товарами, в том числе жизненно важными климатическими технологиями, такими как солнечные батареи и ветряные турбины. Многие страны установили обязательные стандарты выбросов для импортных транспортных средств, ввели требование о маркировке рейтинга энергоэффективности и сертификации источников легальной и устойчивой древесины, а также запретили торговлю хлорфторуглеродами – газообразными соединениями, которые являются основной причиной разрушения озонового слоя в стратосфере. Такие нетарифные меры следует развивать, дополняя их экологической маркировкой.

25. Очень важно интегрировать климатические соображения в региональные торговые соглашения. Для обеспечения рационального характера торговли с точки зрения климата эти соображения могут оформляться в виде точных, воспроизводимых и контролируемых положений, связанных с окружающей средой и климатом. Восемьдесят пять процентов подписанных с 2005 года региональных торговых соглашений, в которых участвует хотя бы одна экономика Азиатско-Тихоокеанского региона, содержат положения, связанные с климатом. Эти меры способствуют развитию торговли экологическими товарами, услугами и технологиями и не наносят ущерба экспорту развивающихся стран. Расширение региональных торговых соглашений с целью включения в них максимального количества товаров, приносящих пользу климату, может стать источником дополнительных преимуществ. Существует необходимость отражения в соглашениях обязательных обязательств по предотвращению субсидий на ископаемые виды топлива.

26. Климатически рациональные прямые иностранные инвестиции (ПИИ) могут внести свой вклад в борьбу с изменением климата, однако в регионе наблюдается неравномерное распределение таких инвестиций в смягчение последствий изменения климата и адаптацию к ним. Основными получателями ПИИ являются развитые страны и крупные развивающиеся страны региона. Наименее развитые страны и малые островные развивающиеся государства не получают ПИИ, связанных с борьбой с изменением климата, с 2011 года. Агентствам по продвижению инвестиций наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств необходима поддержка в привлечении и упрощении ПИИ, связанных с борьбой с изменением климата. Для оценки, анализа и измерения климатически значимых характеристик инвестиций необходимы специальные показатели.

27. Перевод промышленности на низкоуглеродную траекторию не может быть достигнут без активного участия частного сектора или без внедрения принципов устойчивого развития в хозяйственную деятельность. В последние годы резко возросло число компаний, выпускающих отчеты об устойчивом развитии и ведущих учет выбросов парниковых газов. Некоторые ввели внутреннюю цену на углерод в качестве инструмента для снижения зависимости от ископаемого топлива. За последние несколько лет в компаниях наблюдается расширение практики внутреннего учета цены на углерод: по данным Всемирного проекта по раскрытию информации о выбросах углерода, используют или планируют использовать внутреннюю цену на углерод 796 азиатских компаний⁸. Это открывает для частного сектора такие возможности, как повышение производительности ресурсов, сохранение средств для инвестиций в низкоуглеродные технологии и учет затрат, связанных с выбросами углерода, при принятии решений о закупках и инвестициях.

III. Финансирование климатических действий и измерение прогресса

A. Финансирование перехода к чистому нулевому уровню выбросов

28. Наличие средств является благоприятным фактором, который позволяет политикам осуществлять действия в области климата. Масштабная программа финансирования могла бы позволить повысить жизнестойкость развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона к бедствиям, связанным с климатом, и устранить ущерб, нанесенный природной среде и биоразнообразию. В связи с этим необходимо значительное расширение финансирования и пересмотр приоритетов использования ограниченных средств в условиях истощения фискального пространства, растущей долговой уязвимости, высокого инфляционного давления и ужесточения финансовых условий.

29. Потребности в финансировании климатических мероприятий в Азиатско-Тихоокеанском регионе весьма значительны. По грубым оценкам, для реализации определяемых на национальном уровне вкладов в отдельных развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона в среднем требуется около 362 млрд долл. США в год: 258 млрд долл. США на смягчение последствий изменения

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

климата и 104 млрд долл. США на адаптацию к ним⁹. Текущие финансовые потоки значительно уступают этой сумме. Вселяет оптимизм успех новых устойчивых финансовых инструментов, таких как «зеленые» и привязанные к устойчивости облигации, которые позволяют направить капитал на поддержку действий в области климата, и «зеленые» нормы, все чаще внедряемые банками и инвесторами в качестве реакции на нормативные акты, связанные с климатом. Для обеспечения адекватного финансирования мер по борьбе с изменением климата необходим общегосударственный подход на национальном уровне и согласованные региональные действия.

30. Для разработки экологических стандартов, стимулирования энергетического перехода и поощрения внедрения «зеленых» технологий необходима последовательная национальная политика в области финансирования в рамках различных секторов экономики. Необходимо обеспечить более высокий уровень конвергенции между применением климатических стандартов в частном и финансовом секторах стран, а также изучить возможности для региональной гармонизации и перекрестного листинга долговых и долевого инструментов. Для совместной разработки подходящих для инвестиций проектов в поддержку энергетического перехода необходимо поощрять внутригосударственное сотрудничество между частными финансовыми учреждениями и разработчиками проектов на прединвестиционной стадии.

31. Банковскому сектору, рынкам капитала и их регуляторам необходимо обеспечить отражение науки о климате, раскрытие информации об углероде и учет экологических, социальных и управленческих стандартов в практике кредитования и инвестирования. Для большинства наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств основным инструментом финансового посредничества, скорее всего, останется коммерческий банковский сектор. В связи с этим регуляторы должны рассмотреть возможность снижения стоимости капитала для банков, внедряющих устойчивое финансирование. Важную роль в мобилизации финансирования в странах с недостаточно развитыми рынками капитала также играют многосторонние банки развития и двусторонние финансовые институты развития. Следует обеспечить увязку льготных кредитов, которые они могут предоставить национальным частным или государственным финансовым учреждениям, с вопросами устойчивого финансирования.

32. Необходимо стимулировать национальные государственные и частные финансовые учреждения к тому, чтобы они поддерживали исследования и разработки в области новых «зеленых» технологий и чтобы внедрение таких технологий было менее рискованным. Для перенаправления капитала на климатические действия крайне необходимо региональное сотрудничество в разработке согласованных стандартов, системы отчетности и политической среды для расширения масштабов климатического финансирования и использования инновационных финансовых инструментов. Это поможет правительствам адекватно оценить климатические риски и обеспечить, чтобы финансирование и проекты оценивались надлежащим образом и соответствовали международным нормам регулирования капитала и принципам устойчивого развития.

⁹ Расчет основан на информации из версия 7.7 базы данных «Определяемые на национальном уровне вклады» Института глобальных экологических стратегий. Доступна по адресу: www.iges.or.jp/en/pub/iges-indc-ndc-database/en (дата последнего посещения: 21 октября 2022 года).

33. Необходимо создание регионального фонда, который бы компенсировал затраты государств-членов на подготовку проектов по переходу на низкоуглеродную траекторию или энергетическому переходу для получения финансирования из частных источников, это особенно важно для небольших проектов. Это имеет большое значение, учитывая трудности, с которыми сталкиваются многие государства-члены в получении доступа к глобальным климатическим фондам. Если говорить о небольших проектах, то для привлечения более значительного финансирования им необходимо сначала доказать свою эффективность, а затем добиться расширения своих масштабов. Это следует признать основным препятствием на пути привлечения климатического финансирования в необходимых масштабах.

В. Количественное измерение проблем и прогресса

34. Определение климатических проблем и принятие эффективных климатических действий национальными, региональными и глобальными заинтересованными сторонами должно основываться на сопоставимых на международном уровне информации и данных, связанных с климатом. Это включает данные о факторах, вызывающих изменение климата, о его последствиях и факторах уязвимости, которые он порождает, а также данные об усилиях по смягчению последствий этого явления и по адаптации к нему и о выполнении соответствующих обязательств. Эффективные многосторонние действия в области климата требуют международно сопоставимых фактических данных, для поддержки осуществления информационно обоснованных переговоров, инвестиций и мер. Только надежные, сопоставимые данные могут стать основой для эффективных действий по обращению климатического кризиса вспять и позволят отслеживать достигнутый прогресс.

35. Соответствующие данные, статистическая информация и показатели собираются и хранятся в различных государственных учреждениях, научных и исследовательских институтах, которые часто используют различные подходы для формирования данных. Такая фрагментация затрудняет предоставление согласованных данных в качестве базы для национальных решений по климатическим вопросам или международно сопоставимой информации для формирования информационной основы для многосторонних переговоров и действий в области климата. Согласованные на международном уровне концепции и рамочные программы были бы весьма полезны для формирования и стратегического использования информации, связанной с изменением климата. На сегодняшний день гибкость требований к международной отчетности по Парижскому соглашению создает проблемы с точки зрения сопоставимости и агрегирования глобальных данных, что необходимо для отслеживания прогресса в действиях в области климата.

36. Для обеспечения большей согласованности данных и статистики с 2024 года будет введена единая система отчетности для развитых и развивающихся стран. В целях обеспечения прозрачности действий по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним, а также необходимой поддержки расширенные рамки для обеспечения транспарентности действий и поддержки – созданные для отчетности и обзора в рамках Парижского соглашения – будут включать в себе требование о новых двухгодичных докладах о транспарентности. В марте 2022 года Статистическая комиссия приняла Глобальный набор статистических данных и показателей изменения климата, который призван помочь странам в подготовке национальных наборов статистических данных и

показателей изменения климата в соответствии с их индивидуальными проблемами, приоритетами и ресурсами. Соблюдение требований расширенных рамок для обеспечения транспарентности и Глобального набора статистических данных и показателей изменения климата имеет решающее значение, равно как и более активное вовлечение национальных статистических служб в представление данных, которые требуются в соответствии с международными рамочными документами.

37. Поскольку данные служат информационной основой для достижения прогресса в выполнении национальных и международных обязательств в области климата, решения об инвестициях в области данных должны приниматься с учетом сквозного и взаимосвязанного характера данных, связанных с изменением климата, в рамках всей национальной экосистемы данных. Следует рассмотреть возможность применения общесистемного межинституционального подхода к укреплению потенциала национальных статистических систем с ведущей ролью национальных статистических служб. Это имеет больше значение в контексте среднесрочного обзора целей в области устойчивого развития в 2023 году. В Азиатско-Тихоокеанском регионе недостаточно данных по одной четверти показателей, необходимых для мониторинга прогресса в достижении связанных с изменением климата целей в области устойчивого развития и предусмотренных ими задач. Такие пробелы в данных затрудняют реализацию успешных мероприятий в области смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним.

38. Фундаментально существует срочная необходимость вложения средств в статистический потенциал и его укрепления. Национальные статистические управления и политические сообщества должны объединить усилия для согласования приоритетов в области данных и реализации планов, основанных на обязательствах, связанных с климатом. Они должны взять курс на совершенствование экосистем данных об изменении климата, вовлечение многих заинтересованных сторон и управление климатическими данными. Для формирования информационной основы для действий в области климата можно максимально эффективно использовать существующие данные и знания путем применения новых технологий обработки данных в соответствии с международно признанными статистическими рамочными документами и руководящими принципами.

IV. Укрепление регионального сотрудничества в интересах более быстрых и эффективных действий

39. Для низкоуглеродного и жизнестойкого развития необходимо сотрудничество между странами для поддержки стратегических рамочных механизмов сокращения выбросов в масштабах всей экономики. Чтобы вывести основные сектора на низкоуглеродную траекторию, расширить климатическое финансирование до необходимых масштабов и повысить эффективность мониторинга, секретариат рекомендует укреплять региональное сотрудничество путем:

а) поощрения региональных трансграничных электросетей для расширения доли возобновляемых источников энергии. Необходимо сосредоточить усилия на субрегиональном уровне посредством формирования рамочной основы для региональных зеленых энергетических коридоров, в рамках которой можно разработать ряд сценариев для более широкого внедрения возобновляемых источников энергии посредством трансграничных энергосистем и набор принципов для обеспечения увязки связуемости энергосистем

с национальными целями в области устойчивого развития и задачами по борьбе с изменением климата;

b) содействия переходу к низкоуглеродной мобильности и логистике посредством обмена передовым опытом и информацией, которому будет способствовать региональный механизм сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта и Азиатско-Тихоокеанская инициатива по электромобильности;

c) поддержки перехода обрабатывающей промышленности к низкоуглеродному будущему путем поощрения климатически рациональных стратегий в области торговли, таких как включение климатических положений в региональные торговые соглашения, и расширения применения нетарифных мер и национальных возможностей для осуществления климатически рациональных инвестиций;

d) содействия региональному сотрудничеству в деле разработки последовательных стандартов и требований к раскрытию информации для расширения масштабов климатического финансирования. Это необходимо для поддержки энергетического перехода, перенаправления капитала на климатические действия и распространения передового опыта по оптимальному привлечению частного финансирования;

e) содействия сотрудничеству, направленному на укрепление национального потенциала в области мониторинга последствий изменения климата, адаптации к ним и действий по смягчению их последствий, после введения в действие расширенных рамок для обеспечения транспарентности в соответствии с Парижским соглашением и принятия Глобального набора статистических данных и показателей изменения климата;

f) развития региональной платформы и партнерства по низкоуглеродному и устойчивому к изменению климата переходу для поддержки национальных процессов по долгосрочным стратегиям развития с низким уровнем выбросов и определяемым на национальном уровне вкладом, а также секторальных стратегий. Эта платформа будет открыта для правительств и других заинтересованных сторон, включая частный сектор. Она будет способствовать диалогу по вопросам политики, техническому сотрудничеству, передаче технологий и знаний с особым акцентом на многосекторальных инициативах в области энергетики, транспорта и промышленности.

40. Борьба за достижение чистого нулевого уровня выбросов продолжается. Достижение жизнестойкого и устойчивого будущего зависит от проявления регионом решимости. Сейчас самое время активизировать региональное сотрудничество в Азиатско-Тихоокеанском регионе и объединить усилия для активизации климатических действий, направленных на удержание глобального потепления в пределах 1,5°C.

41. Комиссии предлагается рассмотреть затронутые в полной версии исследования вопросы и сформулированные в ней рекомендации, которые вкратце изложены в настоящем документе, и вынести в адрес секретариата рекомендации относительно его будущей работы в этой области.