



Европейская экономическая комиссия

Комитет по экологической политике

**Рабочая группа по мониторингу
и оценке окружающей среды**

Двадцать четвертая сессия

Женева, 11 и 12 апреля 2022 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Регулярная панъевропейская экологическая
оценка при поддержке Общей системы
экологической информации****Проект оценки экологизации экономики
в панъевропейском регионе: работа по созданию
устойчивой инфраструктуры****Записка секретариата***Резюме*

На своей двадцать пятой сессии (Женева, 13–15 ноября 2019 года) Комитет по экологической политике просил секретариат и Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде, действуя в тесном сотрудничестве с Европейским агентством по окружающей среде, подготовить основанную на ограниченном числе показателей тематическую оценку состояния окружающей среды в панъевропейском регионе^a.

В настоящем документе представлен проект содержания одного из разделов оценки, посвященного «экологизации экономики в панъевропейском регионе: работа по созданию устойчивой инфраструктуры» — одной из двух тем предстоящей девятой Конференции министров «Окружающая среда для Европы» (Никосия, 5–7 октября 2022 года).

Совместной целевой группе предлагается ознакомиться с данным разделом и представить свои замечания.

^a См. ECE/CEP/2019/15, п. 37 k ii).



I. Основные тезисы и рекомендации, связанные с темой подглавы

A. Основные тезисы

1. Устойчивый характер следует учитывать в основных направлениях деятельности как можно раньше на этапе стратегического планирования. Хотя устойчивый характер должен присутствовать на протяжении всего жизненного цикла проекта, чем раньше он будет учитываться, тем больше преимуществ он может принести. Если политики начнут учитывать вопросы устойчивости на как можно более раннем этапе, то они смогут создать надлежащую политическую, регулятивную и институциональную среду, которая позволит лучше интегрировать устойчивость далее «по течению». По мере приближения сроков реализации проекта возможность внесения эффективных политических, технических или экономических изменений уменьшается. Однако процессы принятия решений по-прежнему разрознены, что снижает возможности для выявления синергии на национальном и секторальном уровнях и взаимосвязей между секторами инфраструктуры. Для достижения более устойчивых результатов развития инфраструктуры необходимо ликвидировать это «узкосекторальное видение».

2. Инвестиции в устойчивую инфраструктуру были признаны как одна из стратегий, оказывающих наибольшее влияние на восстановление после пандемии коронавирусной болезни (COVID-19); это объясняется их важнейшей ролью в создании рабочих мест, краткосрочном экономическом росте и долгосрочном развитии в соответствии с глобальными обязательствами по устойчивому развитию, такими как Цели в области устойчивого развития и Парижское соглашение. Отсутствие структур для подготовки экономически обоснованных проектов вложений в устойчивую инфраструктуру, а также технического и институционального потенциала для планирования и подготовки проектов устойчивой инфраструктуры и острая необходимость стимулировать экономическое развитие и создание рабочих мест во всем мире подталкивает лиц, принимающих решения, к реализации проектов «в обычном режиме».

3. Потребности в инфраструктуре сейчас более изменчивы и быстрее меняются, чем когда-либо прежде. Таким образом, устойчивая инфраструктура должна быть гибкой, взаимосвязанной и опираться на информацию, поступающую в режиме реального времени, для адаптации к изменяющимся условиям.

4. Жизнестойкость к изменению климата, сохранение экосистемных услуг, восстановление окружающей среды и защита биоразнообразия являются ключевыми факторами при планировании будущих инфраструктурных проектов. Достижение этих целей при обеспечении остро необходимых инфраструктурных услуг потребует внедрения решений, основанных на природных факторах (РОПФ) — подхода, уже включенного в Панъевропейские стратегические рамки экологизации экономики (ECE/BATUMI.CONF/2016/6).

5. Эффективное использование материалов и экономика замкнутого цикла лежат в основе разумной стратегии устойчивого потребления и производства. Новые технологические достижения в области эффективности использования ресурсов, рециркуляции и повторного использования (в том числе за счет повышения модульности компонентов инфраструктурных проектов) должны рассматриваться в качестве ключевых элементов при планировании, проектировании, строительстве и эксплуатации инфраструктурных проектов.

6. Устойчивая инфраструктура должна быть экологически ответственной, социально инклюзивной и экономически жизнеспособной. Важно гарантировать, что потребности всех заинтересованных сторон были определены и учтены.

В. Рекомендации

7. В панъевропейском регионе должно быть разработано общее определение устойчивой инфраструктуры. Это позволит представлять отчетность и количественную оценку прогресса по странам и субрегионам. Были выявлены существенные пробелы в данных как о предложенных социальных, экологических, институциональных, экономических и финансовых показателях, так и при количественной оценке вклада (положительного или отрицательного) развития инфраструктуры и достижения показателей, предложенных в данной оценке.

8. Правительствам следует использовать существующие инструменты для содействия устойчивому развитию инфраструктуры, включая Протокол Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) по стратегической экологической оценке, и обеспечить комплексный и основанный на полном жизненном цикле подход, при котором решения, принимаемые сегодня в отношении инфраструктуры, согласовываются с другими национальными и международными целями и обязательствами в области устойчивого развития, такими как сокращение выбросов парниковых газов (ПГ) и социальная инклюзивность. Подход, основанный на жизненном цикле, должен помочь согласовать краткосрочные и долгосрочные цели; например, инвестиции в традиционные углеродоемкие источники энергии, возможно, удовлетворят краткосрочные потребности, но заикнутся на неустойчивых моделях развития и не позволят странам достичь целей Парижского соглашения и Целей в области устойчивого развития, закрывая и без того небольшое окно возможностей для достижения устойчивого будущего.

9. Сохраняется значительный дефицит мощностей, который препятствует масштабному развертыванию устойчивой инфраструктуры. Дополнительные ресурсы должны быть направлены на обеспечение институционального и технического потенциала, необходимого для планирования, проектирования, выполнения, функционирования и вывода из эксплуатации устойчивых инфраструктурных проектов. Создание общего понимания того, что означает «устойчивая инфраструктура», и определение общей стратегии для количественной оценки прогресса в разных странах может способствовать восполнению этих пробелов в потенциале.

10. РОПФ можно использовать для дополнения, замены или сохранения традиционной «серой» инфраструктуры, тем самым способствуя устранению разрыва в доступе и в качестве инфраструктуры при обеспечении климатической жизнестойкости. Таким образом, РОПФ может играть важную роль в повышении климатической жизнестойкости и обеспечении предоставления устойчивых инфраструктурных услуг¹. Существует множество исследований и литературных источников о потенциале и возможностях РОПФ для повышения устойчивости сообществ; однако в некоторых случаях отсутствие спроса и стимулов препятствует их реализации. В краткосрочной и среднесрочной перспективе правительства стран региона должны использовать экономические и финансовые стимулы для поддержки внедрения РОПФ. Для активизации и реализации стратегий экономики замкнутого цикла на региональном и национальном уровнях потребуются специальные стимулы и развитие потенциала. Эти стимулы должны согласовываться с работой, уже проведенной в связи с Таксономией Европейского союза и Панъевропейскими стратегическими рамками экологизации экономики в области устойчивых моделей потребления и производства.

11. Чтобы обеспечить выявление и удовлетворение потребностей всех заинтересованных сторон, крайне важно проводить оценки воздействия на окружающую и социальную среду. Эти оценки должны включать, помимо прочего, гендерный анализ, признающий особые потребности женщин. Это будет

¹ Inter-American Development Bank (IDB), *Increasing Infrastructure Resilience with Nature-based Solutions (NbS)* (n.p., 2020), URL: <https://publications.iadb.org/publications/english/document/Increasing-Infrastructure-Resilience-with-Nature-Based-Solutions-NbS.pdf>.

способствовать учету гендерных аспектов при планировании, проектировании, строительстве и эксплуатации инфраструктуры.

II. Контекст

12. На протяжении десятилетий развитие инфраструктуры считалось основой экономического роста и развития. Однако в последние годы мир осознал, что потенциальные выгоды от создания инфраструктуры не всегда материализуются. Деградация окружающей среды, потеря биоразнообразия, социальное перемещение и увеличение выбросов ПГ — вот некоторые из непредвиденных последствий неустойчивой инфраструктуры. Для того чтобы достичь целей в области климата и развития и при этом «не оставить никого позади», будет жизненно важно преодолеть инфраструктурный разрыв, что потребует инвестиций в размере 6,9 трлн долл. США в год до 2030 года². Как отметил бывший Генеральный секретарь Пан Ги Мун: «Существует настоятельная необходимость включить устойчивую и климатически жизнестойкую инфраструктуру в качестве неотъемлемой части “зеленого” роста, чтобы обеспечить энергетические, водные и транспортные решения, которые будут способствовать расширению возможностей, установлению связей и устойчивому росту»³.

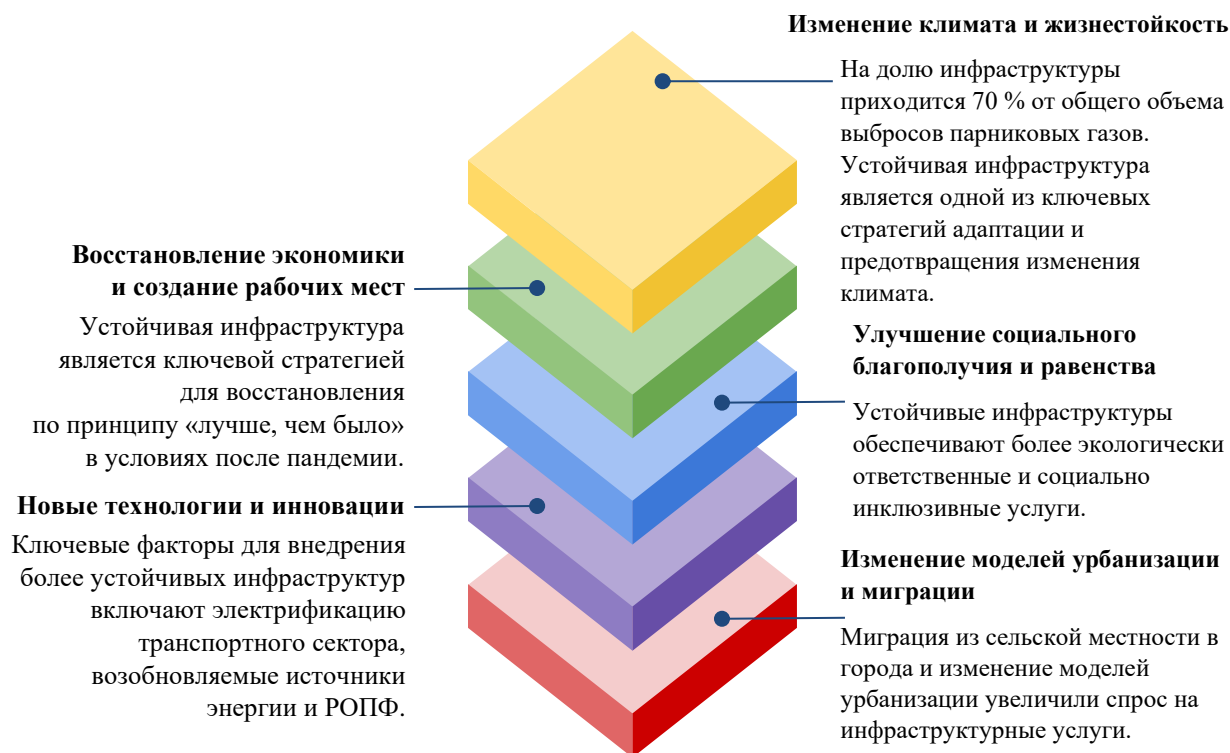
13. Страны панъевропейского региона сталкиваются с аналогичными проблемами, поскольку спрос на энергию продолжает расти, опасные климатические явления становятся все более частыми и интенсивными, а спрос на улучшение социального благосостояния и справедливости увеличивается. Эти и многие другие факторы будут определять потребности в развитии более устойчивой инфраструктуры (см. рис. I ниже)⁴.

² Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the World Bank and the United Nations Environment Programme (UNEP), *Financing Climate Futures: Rethinking Infrastructure – Policy Highlights* (Paris, 2018), URL: <http://www.oecd.org/environment/cc/climate-futures/policy-highlights-financing-climate-futures.pdf>.

³ UNEP, “Sustainable infrastructure can drive development and COVID-19 recovery: UNEP report”, story, 4 March 2021, URL: <http://www.unep.org/news-and-stories/story/sustainable-infrastructure-can-drive-development-and-covid-19-recovery-unep>.

⁴ Устойчивые инфраструктурные системы (которые иногда называют «зеленой инфраструктурой») — это системы, которые планируются, проектируются, строятся, управляются и выводятся из эксплуатации таким образом, чтобы обеспечить экономическую и финансовую, социальную, экологическую (включая жизнестойкость к изменению климата) и институциональную устойчивость на протяжении всего жизненного цикла инфраструктуры. Устойчивая инфраструктура может включать созданную инфраструктуру, природную инфраструктуру или гибридную инфраструктуру, содержащую элементы и того, и другого. Примечание: Это определение было опубликовано ЮНЕП в ее докладе *International Good Practice Principles for Sustainable Infrastructure* (Nairobi, 2021) («Международные принципы надлежащей практики для устойчивой инфраструктуры») как адаптация определения, представленного СПР в марте 2018 года в технической записке № IDB-TN-1388 *What is Sustainable Infrastructure? A Framework to Guide Sustainability Across the Project Cycle*.

Рис. I

Основные факторы, определяющие спрос на инфраструктуру

Источник: Рисунок разработан автором.

A. Изменение климата и жизнестойкость

14. Выбросы ПГ в панъевропейском регионе продолжают расти. Учитывая тот факт, что на строительство и эксплуатацию инфраструктуры приходится 70 % всех выбросов ПГ⁵, развитие инфраструктуры должно быть в центре любой разумной климатической стратегии. Развитие инфраструктуры будет играть двойную роль в достижении более жизнестойкого к изменению климата будущего, во-первых, как стратегия предотвращения изменения климата, а во-вторых, как стратегия адаптации. Учитывая значительный вклад инфраструктурного сектора в выбросы ПГ, жизненно важно преобразовать существующие производственные модели в менее углеродоемкие. Более того, большие территории в панъевропейском регионе уже регулярно страдают от последствий изменения климата, в том числе в виде, например, периодов сильной жары, продолжительных засух, повышения уровня моря или наводнений. Таким образом, инфраструктурные решения широко признаны в качестве ключевой стратегии адаптации к изменению климата.

15. В течение многих десятилетий добавленной стоимостью инфраструктуры считалась ее способность создавать прочные, надежные барьеры для защиты населения от нежелательных пертурбаций, таких как наводнения. Однако этот подход резко изменился и был дополнен РОПФ, которые иногда называют «зеленой

⁵ Deblina Saha and Akhilesh Modi, *Low-Carbon Infrastructure: Private Participation in Infrastructure (PPI) – 2002 TO HI 2017* (n.p., World Bank, 2018), URL: https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/2017_Low_Carbon_Infrastructure_PPI.pdf.

инфраструктурой»⁶. Теперь стало понятно, что традиционная «серая» инфраструктура⁷ зачастую не способна противостоять усиливающемуся воздействию изменения климата. Таким образом, сочетание РОПФ и всестороннего понимания экосистемных услуг, которые предоставляет природа, вместе с предсказуемостью традиционных вариантов «серой» инфраструктуры, предлагает более широкий спектр синергии (зелено-серый), который будет лучше соответствовать множеству необходимых решений в зависимости от контекста.

В. Восстановление экономики и создание рабочих мест

16. Пандемия COVID-19 вызвала беспрецедентный глобальный экономический спад. Этот кризис обнажил гендерное неравенство, глобальные разрывы в доступности основных услуг, а также недостаточную гибкость и жизнестойкость инфраструктурных систем. По данным Международной организации труда (МОТ), вызванная кризисом нехватка рабочих мест достигнет 75 млн в 2021 году, а в 2022 году сократится до 23 млн⁸. Кроме того, потерянный рост занятости будет восстановлен только к 2023 году. Однако пандемия также создает редчайшую возможность осуществить восстановление по принципу «лучше, чем было», заложив основу для устойчивого и «зеленого» будущего благодаря инвестициям в устойчивую инфраструктуру. Инвестиции в инфраструктуру, вероятно, станут ключевым элементом мер по восстановлению экономики во многих странах, отчасти из-за потенциала для создания рабочих мест. Кроме того, обеспечение того, чтобы инвестиции в инфраструктуру были климатически жизнестойкими и не увеличивали потенциальные риски и уязвимость, позволит снизить прямой экономический ущерб от связанных с климатом бедствий, при этом минимизируя косвенные затраты, вызванные каскадными последствиями нарушения работы как критически важных служб, так и экономической деятельности.

С. Новые технологии и инновации

17. Пандемия показала взаимосвязанность мира и реальность того, что существующие системы инфраструктуры во многих случаях являются хрупкими, не соответствуют своему назначению и даже устарели. Таким образом, кризис здравоохранения в сочетании с кризисом неравенства и недостаточной гибкостью инфраструктурных систем вызвал эффект домино, усиливая разрушительные последствия пандемии. В наше время, когда цифровые коммуникационные технологии обновляют свои операционные системы каждую пару месяцев, продолжается планирование, проектирование, строительство и эксплуатация многомиллионных инфраструктурных проектов, которые являются жесткими, негибкими и, как ожидается, будут работать без каких-либо изменений в течение десятилетий. Поэтому неудивительно, что страны пытаются удовлетворить меняющиеся потребности во временных медицинских учреждениях, дистанционной работе и следующем поколении транспортных систем, таких как электромобили или автомобили без водителя. Чтобы лучше удовлетворить будущие потребности в инфраструктуре, важно обеспечить, чтобы инфраструктурный сектор сосредоточился на предоставлении инфраструктурных услуг, а не замыкался на проектах. Подход,

⁶ Под «зеленой инфраструктурой» понимаются природные системы, включая леса, поймы, водно-болотные угодья и почвы, которые обеспечивают дополнительные преимущества для благосостояния человека, такие как защита от наводнений и регулирование климата. Источник: Green-Gray Community of Practice, *Practical Guide to Implementing Green-Gray Infrastructure* (n.p., 2020). URL: http://www.conservation.org/docs/default-source/publication-pdfs/ci-green-gray-practical-guide-v07.pdf?Status=Master&sfvrsn=3cc5cf18_4.

⁷ Под «серой инфраструктурой» понимаются такие сооружения, как плотины, волноломы, дороги, трубы или водоочистные сооружения. Источник: Ibid.

⁸ Janine Berg and others, *World Employment and Social Outlook: Trends 2021* (Geneva, International Labour Office (ILO), 2021), URL: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_795453.pdf.

основанный на решении проблем, способствует инновациям, создает возможности для изучения новых технологий и стимулирует более эффективные решения.

18. Например, очень важно сформулировать проблему как «необходимость поставки большего количества питьевой воды», а не как «создание большего количества водоочистных сооружений». Второй, более традиционный вариант ограничивает возможности интеграции нетрадиционных и более устойчивых альтернатив, таких как РОПФ, для решения поставленной проблемы.

19. Принятие решений на основе данных, геопространственное проектирование и моделирование будут иметь решающее значение для улучшения понимания сложности будущего мира, где потребности человека, экологические и социальные последствия, а также планетарные границы должны быть частью разработки наиболее оптимального решения.

D. Изменение моделей урбанизации и миграции

20. Миграция — это массовое явление, обусловленное поиском лучших возможностей по всему миру. В последние годы в результате изменения климата, насилия и конфликтов усилились сдвиги в структуре урбанизации. По оценкам Международной организации по миграции, в мире насчитывается 272 млн международных мигрантов, т. е. 3,5 % населения планеты⁹, что превышает прогнозы на 2050 год. Европа традиционно является одним из основных пунктов назначения для международных мигрантов. В 2019 году Европа приняла около 82 млн международных мигрантов, а Азия — около 84 млн; в том году вместе на их долю приходился 61 % от общего числа международных мигрантов в мире¹⁰. Учитывая сложность прогнозирования моделей предотвращения изменения климата из-за тесной связи с экономическими кризисами, политической нестабильностью и конфликтами, отсутствие предсказуемости оказывает значительное давление на существующую инфраструктуру, такую как больницы или питьевая вода, делая невозможным предоставление необходимых услуг для возросшего числа пользователей¹¹. Следовательно, важно обеспечить, чтобы процесс планирования инфраструктуры на начальном этапе учитывал долгосрочную перспективу, включая демографические изменения, такие как старение населения и потенциальные миграционные процессы, которые могут привести к изменению моделей урбанизации и, следовательно, к повышению спроса на инфраструктуру.

E. Улучшение социального благополучия и равенства

21. Создание и поддержание здоровой и безопасной среды является центральной задачей устойчивой инфраструктуры. Следовательно, необходимо также учитывать прямые и косвенные последствия «неустойчивых решений» для безопасности и здоровья. Воздействие загрязнения воздуха, воды или почвы, а также других ядовитых опасностей может оказывать долгосрочное влияние на здоровье и благополучие человека. Чтобы гарантировать благополучие и справедливость для всех потенциальных пользователей инфраструктуры, необходимо также учитывать особые потребности определенных групп, например женщин. Процессы вовлечения заинтересованных сторон, консультации с общественностью и стратегии всестороннего учета гендерной проблематики должны лежать в основе каждого инфраструктурного проекта, помогая выявлять и минимизировать риск социальной изоляции.

⁹ Marie McAuliffe and Binod Khadria, eds., *World Migration Report 2020* (Geneva, International Organization for Migration, 2019), URL: <https://publications.iom.int/books/world-migration-report-2020>.

¹⁰ Ibid.

¹¹ International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, *New Walled Order: How barriers to basic services turn migration into a humanitarian crisis* (Geneva, 2016). URL: <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Migration-policy-Report-Final-LR.pdf>.

III. Состояние, основные тенденции и последние события

22. Изменение климата, рост населения, растущее неравенство и защита биоразнообразия — вот лишь некоторые из проблем, с которыми придется столкнуться человечеству в ближайшие годы. В ответ на все эти вызовы в последние десятилетия появились глобальные инициативы, поддерживающие более инклюзивные, ответственные и устойчивые модели развития. Наиболее важными из них являются Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Цели в области устойчивого развития. Хотя эти инициативы затрагивают разные темы, все они сходятся в одном: для решения важнейших задач XXI века необходима смена парадигмы в сторону более устойчивой модели развития. Достижение этой новой парадигмы возможно только благодаря скоординированным действиям, в которых активно участвуют правительства, государственные и частные институты, научные круги и гражданское общество.

23. Продолжающаяся пандемия высветила огромные возможности, которые устойчивая инфраструктура открывает для восстановления по принципу «лучше, чем было», в эпоху восстановления после пандемии. В этой связи сегодня широко признана роль устойчивой инфраструктуры в поддержке инклюзивного роста и производительности, а также в ускорении перехода к низкоуглеродной и климатически жизнестойкой экономике¹². Однако глобальные усилия по стимулированию «зеленой» экономики и развитию более устойчивой и жизнестойкой инфраструктуры были предметом обсуждения еще до пандемии, и поэтому встает вопрос, как государства-члены могут обеспечить, чтобы этот критический период пробуждения не прошел без значимых результатов и действий? Важным первым шагом в этой связи являются Панъевропейские стратегические рамки экологизации экономики, разработанные в 2016 году Комитетом ЕЭК по экологической политике при поддержке и сотрудничестве секретариата ЕЭК, Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и многих других ключевых игроков.

24. Основная цель Панъевропейских стратегических рамок — направлять Панъевропейский регион в его переходе к инклюзивной «зеленой» экономике к 2030 году в соответствии с результатами Конференции «Рио+20» и Повесткой дня на период до 2030 года. Рамки предусматривают, что Панъевропейский регион будет развиваться по модели, обеспечивающей экономический прогресс, социальное равенство и устойчивое использование экосистем и природных ресурсов, что гарантирует удовлетворение потребностей нынешних поколений без ущерба для потребностей будущих поколений. Реализация Рамок поддерживается Батумской инициативой по «зеленой» экономике, которая охватывает период 2016–2030 годов и включает добровольные обязательства по «зеленой» экономике стран и государственных и частных организаций. На сегодняшний день свыше 30 стран и организаций представили более 100 обязательств в рамках платформы Батумской инициативы¹³.

25. Достижение всех этих амбициозных целей требует сотрудничества между странами, а также нормативных и политических инструментов, поддерживающих и поощряющих переход к более устойчивому пути развития. Не менее важно, что все эти усилия должны предприниматься на ранней стадии процесса развития. Хорошим примером, иллюстрирующим значимость этих элементов, является Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо, принятая в 1991 году), согласно которой стороны обязаны оценивать воздействие определенных видов деятельности на окружающую среду на ранней стадии планирования¹⁴. В основе Конвенции Эспо лежит идея о том, что

¹² Amar Bhattacharya and others, *Attributes and Framework for Sustainable Infrastructure: Consultation Report*, Technical Note No. IDB-TN-01653 (n.p., IDB, May 2019). URL: <https://publications.iadb.org/en/attributes-and-framework-sustainable-infrastructure>.

¹³ Обязательства см. на URL: <http://www.greengrowthknowledge.org/big-e>.

¹⁴ См. https://unece.org/DAM/env/eia/documents/legaltexts/Espoo_Convention_authentic_ENG.pdf.

неблагоприятные экологические последствия и угрозы не признают государственных границ. Как таковая, она налагает обязательство проводить консультации между сторонами по всем крупным проектам, которые могут оказать негативное воздействие на окружающую среду в трансграничном масштабе, что способствует снижению экологических угроз и потенциального ущерба. Конвенция Эспо заложила основу для внедрения на международном уровне стратегической экологической оценки — систематического процесса поддержки принятия решений, направленного на обеспечение эффективного учета экологических и других аспектов устойчивости при разработке политики, планов и программ.

26. Кризис COVID-19 не только усугубил бюджетные трудности стран, но и усилил необходимость инвестирования в устойчивые и более жизнестойкие проекты. Мобилизация финансовых средств для устойчивых инвестиций может оказать большое влияние на реализацию проектов устойчивого развития. Такие инструменты, как тематические облигации — в основном «зеленые», социальные и устойчивые облигации, — могут внести большой вклад в поддержку Целей в области устойчивого развития и устойчивого восстановления после последствий пандемии. Однако устойчивое финансирование уже было частью международного дискурса за годы до пандемии. В 2015 году в Парижское соглашение (ст. 2, п. 1 с)) было включено обязательство «приведения финансовых потоков в соответствие с траекторией в направлении развития, характеризующегося низким уровнем выбросов и сопротивляемостью к изменению климата».

27. В дополнение к уже существующим обязательствам, за последнюю пару лет были введены в действие такие инициативы, как Таксономия Европейского союза¹⁵. Созданная в 2020 году Таксономия представляет собой систему классификации, устанавливающую перечень экологически устойчивых видов экономической деятельности. Помимо своего значения для устойчивого восстановления после пандемии, Таксономия также играет роль в выполнении обязательств Европейского союза в области климата и энергетики и в реализации программы Европейский «зеленый курс». Мобилизация финансовых средств и укрепление политической базы должны сопровождаться инициативами по развитию потенциала. Это позволит обеспечить наличие у стран технического и институционального потенциала для интеграции этих изменений в свою инфраструктурную политику.

IV. Показатели

A. Текущее состояние инициатив в области устойчивой инфраструктуры

28. В связи с широким спектром участников, вовлеченных в жизненный цикл инфраструктурных проектов, были разработаны многочисленные инициативы по определению показателей для количественной оценки прогресса в области устойчивой инфраструктуры. Различные выявленные подходы варьируются по масштабам и целям, от высокоуровневых желательных принципов, гарантий и передовой практики, систем и схем рейтингов устойчивости инфраструктуры до руководящих принципов отчетности.

1. Принципы высокого уровня

29. Принципы высокого уровня направлены на обеспечение желаемых направлений действий в глобальном масштабе, и в большинстве случаев они публикуются международными группами. Примерами принципов высокого уровня являются Принципы инвестирования в качественную инфраструктуру Группы 20

¹⁵ European Union Technical Expert Group on Sustainable Finance, *Taxonomy: Final report of the Technical Expert Group on Sustainable Finance – Technical Report* (n.p., 2020). URL: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy_en.pdf.

(Г-20), Международные принципы передовой практики ЮНЕП для устойчивой инфраструктуры и разработанные Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) *Сборник передовых практик ОЭСР по инвестированию в качественную инфраструктуру*¹⁶ и *Руководство ОЭСР по осуществлению инвестирования в качественную инфраструктуру: поддержка устойчивого восстановления после кризиса COVID-19*¹⁷.

2. Политика в области гарантий

30. Многосторонние банки развития (МБР) и другие международные финансовые институты традиционно включают гарантии и передовую практику, направленные на обеспечение минимальной основы для процессов должной осмотрительности в поддержку принятия решений. Эти экологические и социальные соображения создают основу для лучшего понимания возможных непредвиденных последствий и других рисков, связанных с развитием инфраструктуры. Примерами хорошо известных и широко применяемых систем гарантий и управления рисками являются Стандарты деятельности международных финансовых корпораций и Принципы Экватора. Большинство МБР имеют свою собственную политику гарантий в качестве основы для процессов должной осмотрительности.

3. Системы и схемы рейтингов устойчивости инфраструктуры

31. В различных географических регионах были разработаны многочисленные системы оценки устойчивости инфраструктуры. Цель этих рамок — предоставить комплексные руководящие указания и критерии для оценки проектов по более 50 показателям. Применение этих инструментов во многих случаях связано с получением сертификата или премии за устойчивое развитие. Примерами некоторых из лучших рейтинговых систем оценки устойчивости инфраструктуры являются Envision (Соединенные Штаты Америки), CEEQUAL (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), SuRe (Швейцария) и IS Rating Scheme (Австралия).

4. Руководящие принципы отчетности

32. Для мониторинга и передачи информации о показателях устойчивого развития того или иного проекта — не обязательно инфраструктурного — за последние несколько лет было разработано несколько руководящих принципов отчетности, включая Глобальную инициативу по отчетности и Мировой индекс устойчивости Доу-Джонса.

33. Сложность развития инфраструктуры, разнообразие секторов, этапов ее жизненного цикла и вовлеченных заинтересованных сторон привели к появлению значительного количества инструментов и рамок для количественной оценки прогресса в развитии устойчивой инфраструктуры. Это создало необходимость в доступе к информации и лучшем понимании использования существующих в настоящее время инструментов, чтобы найти тот, который лучше всего соответствует потребностям пользователя. В связи с этим Германское агентство по международному сотрудничеству создало платформу под названием «Навигатор инструментов устойчивой инфраструктуры»¹⁸, призванную помочь пользователям определить наиболее подходящие инструменты для их потребностей и целей. Эта новая инициатива предоставляет доступ к всеобъемлющей базе данных об инструментах устойчивой инфраструктуры, которую пользователи могут просматривать, среди прочего, по ключевым словам или фильтровать по типам инструментов, секторам и этапам жизненного цикла инфраструктуры. Недавно эта инициатива была поддержана ЮНЕП в качестве партнера.

¹⁶ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (n.p., 2020).

¹⁷ OECD (n.p., 2021).

¹⁸ Для получения дополнительной информации см. URL: <https://sustainable-infrastructure-tools.org/>.

В. Список предлагаемых показателей

34. Как было указано ранее, в последние годы было разработано значительное количество рамок и критериев количественной оценки устойчивой инфраструктуры. Однако различные заинтересованные стороны признают необходимость консолидации и гармонизации подходов и показателей. Некоторые из ключевых инициатив, работающих над консолидацией, включают Платформу сотрудничества МБР в области инфраструктуры¹⁹ и недавно созданную систему «Финансирование для ускорения устойчивого перехода — инфраструктура» (FAST-Infra)²⁰. Эти инициативы, а также другие усилия государственных и частных групп и международных институтов представлены в перекрестном сравнительном анализе ниже (см. таблицу 1 ниже).

35. Сравнительный анализ охватывает шесть рамочных систем:

- a) Панъевропейские стратегические рамки экологизации экономики;
- b) Общий набор согласованных показателей устойчивой инфраструктуры МБР;
- c) Международные принципы передовой практики ЮНЕП для устойчивой инфраструктуры;
- d) Принципы Г-20 для инвестиций в качественную инфраструктуру;
- e) Финансирование для ускорения устойчивого перехода — инфраструктура (FAST-Infra);
- f) Таксономия Европейского союза для устойчивой деятельности.

36. Эти системы сравниваются по следующим основным категориям: экологическая устойчивость и жизнестойкость; социальная устойчивость; институциональная устойчивость; и экономическая и финансовая устойчивость.

37. В результате перекрестного сравнительного анализа было сделано несколько основных выводов:

- a) в категории «Экологическая устойчивость и жизнестойкость» почти все отобранные инструменты включают ссылки на снижение выбросов парниковых газов, предотвращение изменения климата и адаптацию, сохранение окружающей среды и экономику замкнутого цикла или эффективное использование ресурсов. В этой категории наблюдается наибольшая согласованность между системами;
- b) что касается «Социальной устойчивости», все рамочные системы, кроме одной, включают ссылки на равенство, инклюзивность и/или гендерные соображения. В то же время соображения, касающиеся прав человека и трудовых прав, здоровья и благополучия, а также переселения, не всегда учитываются;
- c) в категории «Институциональная устойчивость» ссылки на прозрачную и антикоррупционную практику содержатся в двух третях проанализированных инструментов. В число других конкретных аспектов, рассматриваемых в некоторых рамочных системах, входят другие процедуры подотчетности, такие как сертификация

¹⁹ Платформа сотрудничества в области инфраструктуры была сформирована в январе 2018 года в ответ на растущий консенсус относительно роли многосторонних банков развития в деле поддержки подготовки и финансирования инвестиций в инфраструктуру, а также мобилизации частного финансирования для устранения глобального разрыва в инфраструктурных услугах. Эта Платформа действует при поддержке Рабочей группы Г-20 по инфраструктуре.

²⁰ FAST-Infra была задумана в начале 2020 года Инициативой климатической политики, «Гонконг энд Шанхай бэнкинг корпорейшн» (HSBC), Международной финансовой корпорацией, ОЭСР и Глобальным инфраструктурным фондом под эгидой «Лаборатории одной планеты» президента Французской Республики Эммануэля Макрона. Новый ярлык FAST-Infra Sustainable Infrastructure Label (SI Label) предназначен для того, чтобы спонсоры проектов, разработчики и владельцы могли заявить о положительном воздействии инфраструктурных активов на устойчивое развитие и привлечь инвесторов, которые ищут активы, способствующие достижению устойчивых результатов.

в области устойчивого развития, раскрытие информации в области устойчивого развития или политика в области устойчивого развития и соблюдения нормативных требований;

d) что касается «Экономической и финансовой устойчивости», была выявлена меньшая однородность. В ряде рамочных документов говорится о необходимости гарантировать положительную экономическую отдачу и создание рабочих мест. В отличие от них, в других рассматривается важность мобилизации инновационных источников финансирования и учета внешних факторов.

38. Проведенный перекрестный сравнительный анализ позволил предложить показатели, субпоказатели и единицы измерения, представленные в таблице 2 ниже.

С. Количественная оценка показателей в панъевропейском регионе: выявленные тенденции

39. Инфраструктурный проект является устойчивым, если на протяжении всего жизненного цикла проекта выполняются различные экологические, социальные, институциональные и экономические соображения. Однако из-за многомерного характера устойчивости и отсутствия согласованного базового уровня на панъевропейском региональном или субрегиональном уровнях существует ограниченная или вообще отсутствует информация о показателях устойчивости инфраструктуры. Поэтому после определения наиболее часто используемых показателей устойчивости и информации, доступной на уровне стран и региона, автор провел анализ по каждому показателю.

Таблица 1

Перекрестный сравнительный анализ критериев устойчивости

Рамочные системы	Основные элементы			
	Экологическая устойчивость и жизнестойкость	Социальная устойчивость	Экологическая устойчивость	Экономическая и финансовая устойчивость
Панъевропейские стратегические рамки экологизации экономики	Природный капитал Экосистемные услуги Устойчивые модели производства (экономика замкнутого цикла)	Здоровые условия жизни и благополучие Устойчивое потребление Участие общественности и просвещение	Внешние факторы и природный капитал «Зеленая» и справедливая торговля	Внешние факторы и природный капитал «Зеленые» и достойные рабочие места и человеческий капитал
Общий набор согласованных показателей устойчивой инфраструктуры МБР	Сокращение выбросов ПГ Климатические риски, жизнестойкость Биологическое разнообразие Борьба с загрязнением и мониторинг загрязнения Эффективное использование материалов	Географическая и экономическая доступность Взаимодействие с заинтересованными сторонами Права человека и трудовые права Инвалидность и особые потребности Всесторонний учет гендерной проблематики	Антикоррупционные протоколы и процедуры Раскрытие информации о корпоративной устойчивости	Положительная экономическая и социальная отдача (ожидаемая норма прибыли) Создание рабочих мест

Основные элементы

Рамочные системы	Экологическая устойчивость и жизнестойкость	Социальная устойчивость	Экологическая устойчивость	Экономическая и финансовая устойчивость
	Эффективность использования энергии и водных ресурсов	Здоровье и безопасность		
Международные принципы передовой практики ЮНЕП для устойчивой инфраструктуры	Жизнестойкость Воздействие на окружающую среду и природа Ресурсоэффективность Экономика замкнутого цикла	Равенство, инклюзивность и расширение прав и возможностей	Оценка жизненного цикла Стратегическое планирование Прозрачное, инклюзивное и основанное на фактах принятие решений	Фискальная устойчивость и инновационное финансирование Повышение экономических выгод
Принципы Г-20 для инвестиций в качественную инфраструктуру	Сокращение выбросов ПГ Климатические риски, жизнестойкость Биологическое разнообразие Природный капитал Борьба с загрязнением и мониторинг загрязнения Ресурсоэффективность Экономика замкнутого цикла	Развитие на местном уровне Взаимодействие с заинтересованными сторонами Перемещение Рабочие места для женщин Сбор данных	Определение проекта на основе широкого участия Стандарты закупок Конфликт интересов и этика Сертификация устойчивости	Нормы прибыли и непредвиденные расходы Повышение стоимости Товары и услуги внутреннего производства Профессиональная подготовка и образование Постоянные рабочие места и рабочие места в строительстве
FAST-Infra	Сокращение выбросов ПГ Предотвращение изменения климата, жизнестойкость Биологическое разнообразие Природная среда Предупреждение преступности и борьба с ней Сокращение объема отходов Экономика замкнутого цикла	Взаимодействие с заинтересованными сторонами Права человека и трудовые права Приобретение земли и смягчение последствий переселения Гендерные факторы и инклюзивность Здоровье и безопасность	Политика устойчивого развития и соблюдения требований Антикоррупционные протоколы и процедуры Транспарентность и подотчетность	Внедрение государственной политики по обеспечению прозрачности и процедур финансирования проектов

<i>Основные элементы</i>				
<i>Рамочные системы</i>	<i>Экологическая устойчивость и жизнестойкость</i>	<i>Социальная устойчивость</i>	<i>Экологическая устойчивость</i>	<i>Экономическая и финансовая устойчивость</i>
Таксономия Европейского союза для устойчивой деятельности	Предотвращение изменения климата Адаптация к изменению климата Биологическое разнообразие и экосистемы Загрязнение и борьба с ним Экономика замкнутого цикла Водные и морские ресурсы	—	—	—

Источник: Таблица разработана автором.

Таблица 2
Показатели устойчивости инфраструктуры

<i>Показатель на национальном уровне и единица измерения</i>			
<i>Показатель</i>	<i>Определение</i>	<i>Показатель</i>	<i>Единицы измерения</i>
1. Адаптация и предотвращение изменения климата	Инфраструктурные проекты должны сокращать/не допускать выбросы ПГ, быть климатически жизнестойкими и интегрировать стратегии адаптации и предотвращения изменения климата на протяжении всего цикла	1.1 Сокращение выбросов ПГ 1.2 Снижение риска бедствий: стратегии по предотвращению опасностей для жизнестойкости и связанных с климатом опасностей и стихийных бедствий	Общее снижение выбросов CO ₂ в соответствии с определяемыми на национальном уровне вкладами (процентное сокращение выбросов CO ₂) ЦУР 13.1.2 Число стран, принявших и осуществляющих национальные стратегии снижения риска бедствий в соответствии с Сендайской рамочной программой по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы
2. Сохранение окружающей среды и защита биоразнообразия	Инфраструктурные проекты должны не допускать негативного воздействия и/или восстанавливать биоразнообразие и окружающую среду, сохраняя экосистемы и экосистемные услуги в течение всего жизненного цикла	2.1 Биоразнообразие: прогресс в достижении национальных целевых показателей в области биоразнообразия 2.2 Экосистемные услуги: ресурсы, имеющиеся для защиты экосистемных услуг	ЦУР 15.9.1 Прогресс в достижении национальных целевых показателей, установленных в соответствии с Айтинской целевой задачей 2 по биоразнообразию в рамках Стратегического плана по биоразнообразию на 2011–2020 годы ЦУР 15.b.1 Объем официальной помощи в целях развития и

		<i>Показатель на национальном уровне и единица измерения</i>	
<i>Показатель</i>	<i>Определение</i>	<i>Показатель</i>	<i>Единицы измерения</i>
			государственных средств, выделяемых на сохранение и рациональное использование биоразнообразия и экосистем
3. Ресурсоэффективность и экономика замкнутого цикла	Инфраструктурные проекты должны планироваться и проектироваться, строиться и эксплуатироваться с учетом эффективного использования ресурсов (включая материалы, энергию и водные ресурсы), а также принципов экономики замкнутого цикла	3.1 Экономика замкнутого цикла: уменьшение объема отходов путем их предотвращения, сокращения, рециркуляции и повторного использования 3.2 Эффективность использования ресурсов: определение национальных целевых показателей по эффективности использования водных ресурсов, энергии и материалов	ЦУР 12.5.1 Национальный уровень переработки отходов, вес переработанных материалов в тоннах ЦУР 6.4.1 Динамика изменения эффективности водопользования ЦУР 7.2.1 Доля возобновляемых источников энергии в общем объеме конечного энергопотребления ЦУР 8.4.1 Совокупные ресурсозатраты, ресурсозатраты на душу населения и ресурсозатраты в процентном отношении к ВВП
4. Равенство, инклюзивность и расширение гендерных прав и возможностей	Инфраструктурные проекты должны способствовать социальной интеграции, гендерному равенству и защите прав человека путем содействия расширению экономических прав и возможностей, социальной мобильности и равным возможностям для всех. Интеграция адекватного и своевременного взаимодействия с заинтересованными сторонами должна охватывать и другие уязвимые группы, такие как коренные народы	4.1 Гендерное равенство: гарантии равных возможностей для всех 4.2 Расширение прав и возможностей: выделение ресурсов для расширения прав и возможностей женщин	ЦУР 11.2.1: Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и признаку инвалидности ЦУР 5.5.2 Доля женщин на руководящих должностях ЦУР 5.с.1 Доля стран, обладающих механизмами отслеживания государственных ассигнований на обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей женщин и обнародования данных о них
5. Положительная экономическая и социальная отдача	Инфраструктурные проекты должны учитывать чистую экономическую и социальную отдачу, а также реальную стоимость экономической деятельности и природного капитала на протяжении	5.1 Учет стоимости на протяжении жизненного цикла: применение методов анализа затрат и выгод, которые адекватно отражают полученную в результате чистую	Социальная отдача от инвестиций Доходность инвестиций

		<i>Показатель на национальном уровне и единица измерения</i>	
<i>Показатель</i>	<i>Определение</i>	<i>Показатель</i>	<i>Единицы измерения</i>
	всего жизненного цикла проекта, принимая во внимание как положительные, так и отрицательные внешние эффекты	экономическую и социальную отдачу	
6. Здоровье и благополучие людей	Инфраструктурные проекты должны улучшать физический и экономический доступ к услугам, здоровому образу жизни и благосостоянию	6.1 Доступ к ресурсам: гарантированный доступ к ресурсам для всех (включая водные ресурсы, электричество, транспорт, цифровые коммуникации и жилье)	ЦУР 1.4.1 Доля населения, живущего в домохозяйствах с доступом к базовым услугам ЦУР 6.1.1 Доля населения, пользующегося услугами водоснабжения, организованного с соблюдением требований безопасности ЦУР 7.1.1 Процентная доля населения, имеющего доступ к электроэнергии ЦУР 9.1.1 Доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от дорог с твердым покрытием ЦУР 9.с.1 Доля населения, охваченного мобильными сетями, в разбивке по технологиям
7. Прозрачность и борьба с коррупцией	Развитие инфраструктуры должно планироваться и проектироваться, строиться и эксплуатироваться прозрачным образом, чтобы гарантировать наличие и доступность соответствующей информации для всех заинтересованных сторон. Проекты должны иметь системы управления по борьбе с коррупцией и взяточничеством для долгосрочного мониторинга	7.1 Прозрачность и борьба с коррупцией: обеспечение прозрачности и наличия антикоррупционных процедур	ЦУР 16.6 Создать эффективные, подотчетные и прозрачные учреждения на всех уровнях ЦУР 16.5 Значительно сократить масштабы коррупции и взяточничества во всех их формах
8. Налогово-бюджетная устойчивость и инновационное финансирование	Развитие инфраструктуры должно гарантировать налогово-бюджетную устойчивость активов на протяжении всего жизненного цикла. Некоторые из аспектов, которые необходимо рассмотреть, включают	8.1 Инвестиции в обеспечение устойчивости	Доля национального бюджета, выделяемая на обеспечение устойчивого характера инфраструктуры, «зеленой» инфраструктуры и развития

		<i>Показатель на национальном уровне и единица измерения</i>	
<i>Показатель</i>	<i>Определение</i>	<i>Показатель</i>	<i>Единицы измерения</i>
	налогово-бюджетную транспарентность, финансовую безупречность, приемлемый уровень задолженности, распределение рисков и мобилизацию инновационных источников капитала в достаточных масштабах		

Источник: Таблица разработана автором.

Сокращения: CO₂ — диоксид углерода; ВВП — валовой внутренний продукт; ЦУР — Цели в области устойчивого развития (задача/показатель).

40. Показатель 1 «Адаптация и предотвращение изменения климата» направлен на снижение выбросов ПГ при обеспечении жизнестойкости инфраструктурных проектов и интеграции стратегий адаптации и предотвращения изменения климата на протяжении всего цикла. В связи с широким охватом данного показателя он разделен на два подпоказателя: «1.1 Сокращение выбросов ПГ» и «1.2 Риск бедствий и стратегии его снижения». Как сообщается в Базе данных о достижении показателей Целей устойчивого развития, в отношении количественной оценки прогресса по показателю 13.2.2 Целей в области устойчивого развития «Общие выбросы парниковых газов в год», чистые выбросы ПГ в панъевропейском регионе увеличились, если принимать 2014 год за базовый год. С 2014 по 2018 год два субрегиона панъевропейского региона (Европейский союз и Западная Европа) продемонстрировали положительный прогресс в сокращении выбросов ПГ. Однако в субрегионах Центральной Азии, Восточной Европы и Юго-Восточной Европы наблюдался общий рост выбросов ПГ, что привело к увеличению выбросов в целом по региону. Если рассматривать прогресс, достигнутый по субпоказателю «1.2 Стратегии снижения риска бедствий и уменьшения их опасности», и основываться на данных Статистического отдела Организации Объединенных Наций (СОООН) о системе мониторинга Сендайской рамочной программы, то все субрегионы и, следовательно, панъевропейский регион в целом с 2015 по 2018 год активизировали принятие и реализацию стратегий снижения риска бедствий. Таким образом, показатель 1 в целом демонстрирует неоднозначные результаты, и следует направить дополнительные усилия на адаптацию и предотвращение изменения климата. См. также раздел III.B об изменении климата в седьмой панъевропейской экологической оценке.

41. Показатель 2 «Сохранение окружающей среды и защита биоразнообразия» направлен на предотвращение негативного воздействия и/или на восстановление биоразнообразия и окружающей среды при сохранении экосистем и экосистемных услуг в течение всего жизненного цикла инфраструктурного проекта. Количественная оценка этого показателя осуществляется с помощью двух подпоказателей: «2.1 Защита биоразнообразия» и «2.2 Защита экосистемных услуг». Защита биоразнообразия оценивается количественно в соответствии с Целью в области устойчивого развития 15 и ее показателем 15.9.1 а) «Количество стран, которые установили национальные целевые показатели, соответствующие или аналогичные Айтинской задаче 2 Стратегического плана по биоразнообразию на 2011–2020 годы, в своих национальных стратегиях и планах действий по биоразнообразию, и прогресс, о котором сообщается в отношении этих целевых показателей». Согласно информации, опубликованной СОООН, каждая страна в панъевропейском регионе разработала свои стратегические планы по биоразнообразию и планы действий. Достижение этого целевого показателя не обязательно означает, что цели биоразнообразия достигнуты, но свидетельствует о наличии национальных стратегий. Следует отметить, что в настоящее время на

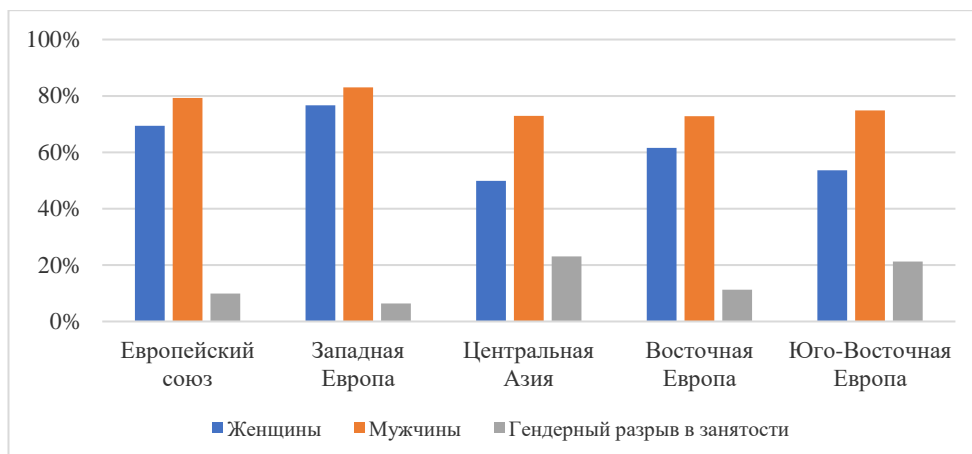
национальном, субрегиональном или региональном уровнях имеется крайне мало информации о влиянии развития инфраструктуры на нарушение биоразнообразия. Подпоказатель «2.2 Защита экосистемных услуг» был определен количественно в соответствии с показателем 15.3.1 Целей в области устойчивого развития «Доля деградировавших земель от общей площади земель». Согласно данным Информационной панели ЕЭК по Целям в области устойчивого развития, между странами существуют значительные различия в деградации земель: от 97 % (Таджикистан) — из-за эрозии, вызванной чрезмерным выпасом скота, плохим ирригационным обслуживанием и засолением²¹ — до всего 1 % деградировавших земель (Беларусь и Финляндия). Аналогично биоразнообразию, в разных странах информация о проценте деградировавших земель в связи с развитием инфраструктуры или другая соответствующая информация, касающаяся количественной оценки услуг, предоставляемых природными экосистемами, либо является ограниченной, либо отсутствует совсем. См. также оценку биоразнообразия и экосистем в разделе III.E предстоящей панъевропейской экологической оценки.

42. Показатель 3 «Экономика замкнутого цикла» рассматривает важность правильного использования ресурсов на протяжении всего жизненного цикла инфраструктурного проекта. Исходя из имеющейся информации и ее увязки с развитием инфраструктуры, наиболее подходящая единица измерения определена как «Коэффициент утилизации отходов строительства и сноса». На панъевропейском региональном уровне была выявлена лишь ограниченная информация. Однако этот показатель является частью набора показателей Европейской комиссии для экономики замкнутого цикла. Таким образом, на уровне Европейского союза существует подробная информация за период 2014–2018 годов. Согласно последней информации, опубликованной Евростатом в 2018 году, средний коэффициент утилизации отходов строительства и сноса остается практически неизменным — 87 % в 2014 и 2016 годах и 88 % в 2018 году. Процесс сбора данных, применяемый в Европейском союзе, можно экстраполировать на уровень панъевропейского региона для количественной оценки этого показателя. См. также раздел III.G предстоящей панъевропейской экологической оценки для оценки химических веществ и отходов.

43. Показатель 4 «Гендерное равенство и расширение прав и возможностей» направлен на содействие социальной инклюзивности, гендерному равенству и защите прав человека путем содействия расширению экономических прав и возможностей, социальной мобильности и равным возможностям для всех. Исходя из наличия данных, предлагается следующая единица измерения — «Гендерный разрыв в занятости в панъевропейском регионе». Согласно последней информации, опубликованной МОТ в базе данных ILOSTAT в 2021 году, наблюдаются существенные различия между субрегионами (см. рис. II ниже). Например, гендерный разрыв в занятости в субрегионе Юго-Восточной Европы в настоящее время составляет 21,2 % по сравнению с субрегионом Западной Европы (6,4 %) и субрегионом Европейского союза (9,9 %). Гендерный разрыв в занятости демонстрирует положительную тенденцию, сократившись в большинстве субрегионов. Это касается Европейского союза, где гендерный разрыв в занятости резко сократился с 20,8 % в 1990 году (самые старые имеющиеся данные) до 9,9 % в 2019 году, или субрегиона Западной Европы, где разрыв сократился с 18,2 % в 1990 году до 6,4 % в 2019 году. Субрегионы Центральной Азии и Восточной Европы двигаются против этой тенденции, поскольку с 1990 по 2019 год гендерный разрыв в занятости в них увеличился соответственно на 1,5 и 0,9 %. В панъевропейском регионе гендерный разрыв в занятости сократился с 19,2 % в 1990 году до 14,4 % в 2019 году; однако в этой области все еще существуют значительные возможности для улучшения.

²¹ United Nations Development Programme (UNDP)-UNEP, *Final Report: The economics of land degradation for the agriculture sector in Tajikistan - A scoping study* (n.p., 2012), URL: [http://www.undp.org/content/dam/tajikistan/docs/projects/PEI/Economics%20of%20Land%20Degradation%20Report%20ENG%20pre-final%20\(2\).pdf](http://www.undp.org/content/dam/tajikistan/docs/projects/PEI/Economics%20of%20Land%20Degradation%20Report%20ENG%20pre-final%20(2).pdf).

Рис. II
Гендерный разрыв в занятости, простое среднее значение национальных показателей по субрегионам (2019 год)



Источник: База данных ILOSTAT.

44. Показатель 5 «Учет стоимости на протяжении жизненного цикла» является краеугольным камнем концепции устойчивого развития. Этот показатель учитывает чистую экономическую и социальную отдачу от инфраструктуры на протяжении всего жизненного цикла проекта (включая положительные и отрицательные внешние факторы). Конкретные ссылки на внешние факторы содержатся в Панъевропейских стратегических рамках экологизации экономики. Одна из девяти их основных областей (FA.2) имеет целью содействие интернализации негативных внешних факторов и устойчивому использованию природного капитала. Однако существует лишь ограниченное количество данных о количественной оценке внешних факторов в регионе. Первым шагом в этом направлении является анализ затрат и выгод. Следовательно, критерием количественной оценки этого показателя является количество стран, которые проводят анализ затрат и выгод для сектора инфраструктуры. Согласно данным анкеты ОЭСР 2014 года, посвященной проблемам и применению анализа затрат и выгод для предварительного технико-экономического обоснования капитальных инвестиций²², 15 стран из панъевропейского региона, принявших участие в этом исследовании, применяли анализ затрат и выгод в крупных инфраструктурных проектах. Однако только одна треть этих стран делала это в силу законодательного требования. Кроме того, традиционный анализ затрат и выгод не включает в себя соображения устойчивости (такие, как климатический риск) и учет внешних факторов (таких, как стоимость загрязнения, экосистемных услуг или защиты биоразнообразия). Таким образом, наличие анализа затрат и выгод не должно быть конечной целью, а скорее хорошим прогрессом на пути к более всестороннему анализу развития инфраструктуры на протяжении всего ее жизненного цикла.

45. Показатель 6 «Доступ к основным услугам» направлен на улучшение физического и экономического доступа к основным услугам, обеспечивая более здоровые условия жизни и благосостояние. Учитывая масштаб данной работы и наличие данных, для количественной оценки этого показателя рассматриваются такие услуги, как доступ к питьевой воде, санитарии, электричеству и мобильным сетям 2G, 3G и 4G. Количественная оценка доступа к питьевой воде проводится в соответствии с показателем 1.4.1 Целей в области устойчивого развития «Доля населения, проживающего в домохозяйствах, имеющих доступ к основным услугам». Согласно данным, опубликованным в 2021 году Совместной программой мониторинга водоснабжения, санитарии и гигиены Всемирной организации здравоохранения/Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ), доступ к основным услугам по обеспечению питьевой водой в панъевропейских субрегионах является примерно одинаковым и во всех случаях превышает 90%. В этом отношении субрегион Западной Европы является единственным субрегионом с полным доступом

²² URL: <https://qdd.oecd.org/subject.aspx?Subject=17375f7e-fc6c-4a5f-81bf-5b7e6a1da53c>.

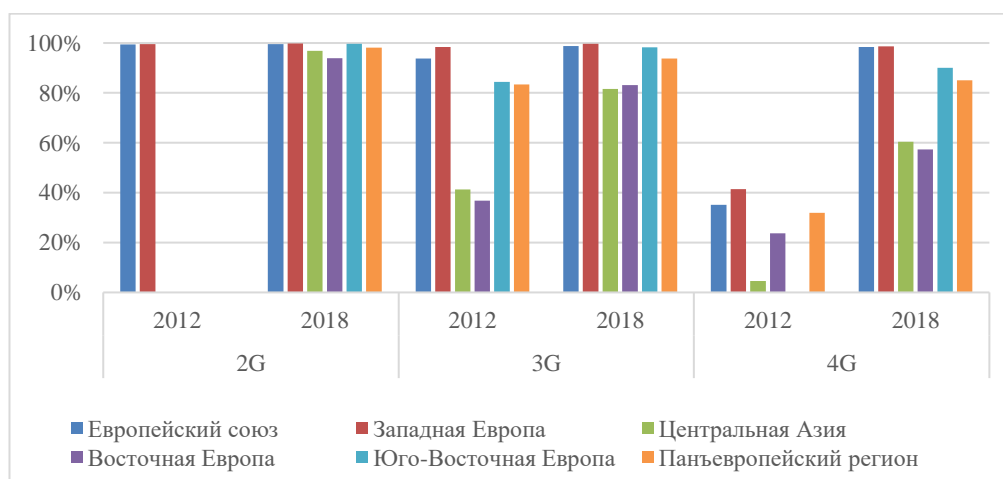
к этой услуге, за которым следует Европейский союз (98,6 %). Почти во всех странах доступ в сельской местности составляет более 75 %.

46. При рассмотрении доли населения, пользующегося базовыми санитарными услугами, собранная информация показывает большую неоднородность результатов по сравнению с предыдущим субпоказателем. Результаты варьируются от 82,3 % доступа в сельских районах Восточной Европы до 99,5 % в городских районах Юго-Восточной Европы и Западной Европы. Общая доля населения, пользующаяся базовыми санитарными услугами в панъевропейском регионе, составляет 96,3 %. На уровне стран самый низкий процент (72 %) доступа к услугам санитарии наблюдается в сельской местности в двух странах. При рассмотрении базовых услуг также актуален доступ к электричеству. Этот подпоказатель количественно определяется в соответствии с показателем 7.1.1 Целей в области устойчивого развития и означает долю населения, имеющего доступ к электроэнергии. По данным СОООН, в панъевропейском регионе обеспечен полный доступ к электроэнергии, за исключением Центральной Азии, где доступ к электроэнергии составляет 99,9 %. См. также оценку снабжения пресной водой, представленную в разделе III.C седьмой панъевропейской экологической оценки.

47. Последний подпоказатель, рассматриваемый как часть доступа к базовым услугам, — это «доля населения, охваченного мобильной сетью». Обеспечение мобильными сетями охватывается показателем 9.c.1 Целей в области устойчивого развития и означает процентную долю жителей, живущих в зоне действия сигнала мобильной сотовой связи. Если 2G предлагает ограниченные голосовые услуги, то 3G и 4G обеспечивают высокоскоростной, надежный и высококачественный доступ. Статистическая база данных ЕЭК показывает, что в 2018 году почти все население различных панъевропейских субрегионов было охвачено мобильной сетью 2G. Охват 3G в 2018 году варьировался от 83,8 до 99,3 % в зависимости от региона. По сравнению с этим, в отношении 4G наблюдались более значительные различия — от 63,1 до 98,3 %. По сравнению с предыдущими годами, доля населения, охваченного 2G в панъевропейском регионе, не меняется. В то же время наблюдается значительное увеличение покрытия 3G и 4G с 2012 года, самого раннего года, за который имеются данные, до 2018 года, последнего года, за который имеются данные. В 2012 году процентная доля населения, охваченного 3G, составляла 77,7 %, что на 17,6 % ниже, чем в 2018 году. В случае с 4G разница еще больше: если в 2012 году доля населения, имеющего доступ к 4G, составляла 22,6 %, то в 2018 году этот показатель вырос до 83,6 %, увеличившись на 61 % (см. рис. III ниже).

Рис. III

Доля населения, охваченного сетью мобильной телефонной связи второго, третьего или четвертого поколения в разбивке по субрегионам, в % (2012 и 2018 годы)



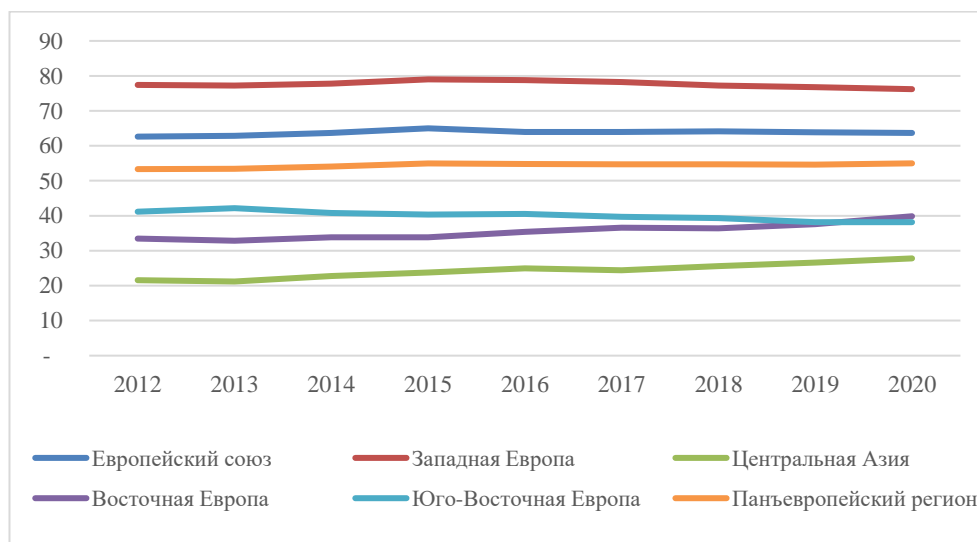
Источник: Статистическая база данных ЕЭК.

Примечания: Недостаточно данных по 2G для Центральной Азии, Восточной Европы, Юго-Восточной Европы (и региона в целом) в 2012 году; нет данных по 3G для Российской Федерации в 2012 году, среди прочих; и недостаточно данных по 4G в Юго-Восточной Европе в 2012 году, среди прочих. Что касается данных о численности населения, то данные по Монако относятся только к 2016 году, последние данные по Российской Федерации — к 2013 году, а по Туркменистану — к 2009 году.

48. Показатель 7 «Прозрачность и борьба с коррупцией» направлен на обеспечение прозрачности планирования, проектирования, строительства и эксплуатации проектов для того, чтобы соответствующая информация была доступна всем заинтересованным сторонам. Количественная оценка этого показателя соответствует «Индексу восприятия коррупции» организации «Трансперенси интернешнл», где 0 означает самый высокий уровень коррупции, а 100 — самый низкий. По данным Евростата, этот показатель является частью набора показателей Целей в области устойчивого развития Европейского союза и используется для мониторинга прогресса в достижении показателя 16.5.2 Целей в области устойчивого развития. Согласно результатам, опубликованным в Индексе восприятия коррупции за 2020 год, Западная Европа является субрегионом с самым низким уровнем коррупции (76,2), за которым следует Европейский союз (63,7). Однако в остальных субрегионах этот показатель ниже 40, что означает, что государственный сектор воспринимается как более коррумпированный, чем в западных субрегионах. В этом отношении Центральная Азия является субрегионом с самым высоким уровнем коррупции (27,8), а за ним следуют Юго-Восточная Европа (38,2) и Восточная Европа (39,9). Баллы за предыдущие годы имеются только для Европейского союза. При сравнении показателей 2019 и 2020 годов большинство стран Европейского союза несколько снизили уровень коррупции или остались на прежнем уровне. Однако если взять гораздо более широкий временной промежуток (2012–2020 годы), то ситуация выглядит совершенно иначе: в 17 из 27 стран наблюдается рост коррупции (см. рис. IV ниже).

Рис. IV

Индекс восприятия коррупции, простое среднее значение по субрегионам, где 0 — самый высокий, а 100 — самый низкий уровень коррупции (2012–2020 годы)



Источник: Индекс восприятия коррупции, организация «Трансперенси интернешнл», URL: <http://www.transparency.org/en/cpi/2020/index>.

Примечания: Нет данных по Андорре, Лихтенштейну, Монако и Сан-Марино.

49. Показатель 8 «Налогово-бюджетная устойчивость и инновационное финансирование» направлен на обеспечение финансовой устойчивости активов на протяжении всего жизненного цикла. Это включает в себя мобилизацию инновационных источников капитала в крупных масштабах. В различных субрегионах была проделана значительная работа по мобилизации финансирования для более

устойчивых и жизнестойких проектов. Примером может служить инвестиционный план Европейский «зеленый курс», который позволит мобилизовать финансирование Европейского союза и создать благоприятную основу для стимулирования государственных и частных инвестиций, необходимых для перехода к климатически нейтральной, «зеленой», конкурентоспособной и инклюзивной экономике. Единица измерения, предложенная для этого показателя, соответствует показателю 13.a.1 Целей в области устойчивого развития, а ее целью является мобилизация финансирования для выполнения международного обязательства выделять 100 млрд долл. США на расходы, связанные с климатом. По данным Европейской сети экологических информации и наблюдений и Генерального директората Европейской комиссии по действиям по борьбе с изменением климата, в 2019 году вклад Европейского союза составил 16,206 млрд евро, что на 37 % больше по сравнению с базовым 2014 годом. В отношении некоторых других общеевропейских субрегионов существует лишь ограниченная информация. Этот показатель не охватывает весь объем финансов для устойчивого развития. Однако это — первый шаг к финансированию других ключевых аспектов устойчивости, таких как защита биоразнообразия и социальная инклюзивность. См. также оценку финансирования природоохранной деятельности в разделе III.H предстоящей панъевропейской экологической оценки.

V. Тематическое исследование

Железнодорожная линия Неаполь-Бари (Италия): первый в Европе проект, сертифицированный по системе рейтинга Envision на соответствие требованиям устойчивого развития

50. Железнодорожные системы лежат в основе долгосрочной транспортной стратегии, определенной многими странами мира. Однако эти линейные проекты часто могут иметь потенциальные вредные последствия для окружающей среды и социальной сферы, а также подвергаться воздействию изменения климата, среди прочих рисков. Таким образом, применение концепции устойчивой инфраструктуры может помочь выявить возможности для улучшения и существующие недостатки, влияющие на показатели устойчивости инфраструктурных проектов. В данном тематическом исследовании представлен обзор применения рейтинговой системы Envision²³, являющейся одной из наиболее широко применяемых методологий для количественной оценки устойчивости инфраструктуры, и ее применения к железнодорожной линии Неаполь-Бари (Италия), первому сертифицированному Envision проекту в Европе.

51. Участок Неаполь-Бари (Италия) является частью железнодорожного коридора Скандинавия-Средиземноморье Трансъевропейской транспортной сети²⁴. Данный проект направлен на улучшение обслуживания за счет увеличения скорости движения, доступности, пропускной способности и взаимосвязи с другими видами транспорта, включая порт и аэропорт. Этот проект стоимостью 6,2 млрд евро будет включать в себя многофункциональный коридор, где также рассматривается возможность синергии с другими секторами инфраструктуры, такими как энергетика и телекоммуникации²⁵.

²³ По определению Института устойчивой инфраструктуры (ИУИ). Этот инструмент разделен на 64 критерия устойчивости и жизнестойкости в пяти основных категориях: качество жизни, лидерство, распределение ресурсов, природный мир, климат и жизнестойкость.

²⁴ ISI, "Itinerario Ferroviario Napoli-Bari, Tratta Frasso Telesino-S. Lorenzo", 17 May 2019. URL: <https://sustainableinfrastructure.org/itinerario-ferroviario-napoli-bari-tratta-frasso-telesino-s-lorenzo/> (на английском и итальянском языках).

²⁵ Stantec, "La linea ferroviaria Napoli-Bari è la prima infrastruttura in Europa certificate Envision per la sostenibilità", 20 March 2019. URL: <http://www.stantec.com/it/news/2019/Naples-Bari-railway-line-first-Envision-certified-infrastructure-for-sustainability-in-Europe> (только на итальянском языке).

52. Применение Envision и проверка проекта охватывают более короткий участок протяженностью 21 км (Фрассо-Телесино — Телезе — Сан-Лоренцо (Италия)). Целостный подход к устойчивому развитию, обеспечиваемый благодаря применению Envision на ранних стадиях проекта, позволил достичь наивысших показателей устойчивости — платиновой премии. Некоторые преимущества интегрирования показателей устойчивости в проекты включают выбор маршрута таким образом, чтобы минимизировать воздействие на окружающую среду. Применение экологических показателей на ранней стадии проекта позволило выявить территории с высокой экологической ценностью, поймы рек и сельскохозяйственные угодья, используемые для производства вина, что позволило избежать их при прокладке путей. В рамках оценки проекта при помощи Envision были также определены конкретные соображения, касающиеся изменения климата и жизнестойкости, а также вовлечения местных органов власти²⁶. По мнению команды, работавшей над проектом, применение инструментов устойчивого развития и его показателей позволяет: «отдавать предпочтение инновационному подходу к проектированию. Люди, которые проектируют в соответствии с критериями экологической устойчивости протокола [Envision], также стремятся искать новые и творческие решения для достижения целей высокого качества с меньшим количеством отходов, более оптимального использования природных ресурсов и применения инновационных материалов»²⁷.

²⁶ ISI (2019).

²⁷ Stantec, “La linea ferroviaria Napoli-Bari è la prima infrastruttura in Europa certificate Envision per la sostenibilità.