

Экономический анализ возможных рыночных вариантов сокращения объемов эмиссии CO₂

Резюме

Рабочая группа 5 подготовила предложения относительно следующих связанных с рынком вариантов сокращения объемов эмиссии CO₂ в результате деятельности авиации: пошлины (налоги и сборы), добровольные соглашения и обмен квотами на эмиссию. Каждая из этих категорий содержит различные подварианты, а именно: налог на топливо, маршрутный налог на эмиссию и бездоходный сбор за эмиссию; открытая система, закрытая система и закрытая система с поглотителями. Другие варианты имеют иные области применения: (глобальное, только в отношении международных перевозок и только для стран приложения 1); иные целевые показатели и контрольные сроки. Кроме того, по наиболее важным допущениям был проведен анализ чувствительности.

Анализ основывался главным образом на системе AERO-моделирования. Этот метод позволяет сравнивать экономические последствия для авиационного сектора различных (экономических и технических) вариантов сокращения объемов эмиссии. Учитывая широкий диапазон рассматриваемых вариантов и их альтернатив, анализ проводился в два этапа. На первом все варианты оценивались в глобальном масштабе с целью отбора. После этого самые многообещающие варианты подвергались более тщательному анализу.

Анализ дал следующие результаты:

- налог на топливо, маршрутный налог на эмиссию, добровольные соглашения о достижении целевых уровней и закрытая система обмена квотами на эмиссию имеют примерно одинаковые показатели в части затрат и выгод;
- если на авиацию будут распространены те же целевые уровни, какие установлены для стран (участниц) в соответствии с Киотским протоколом, последствия для авиации будут катастрофическими. Реалистичное решение может принести только открытая система обмена квотами при прогнозируемых в настоящее время ценах на лицензии. Следует отметить, что при этом имеет место отток средств из авиационного сектора;
- при менее жестких целевых уровнях система сборов, дополняемая режимом, при котором поступления от сборов вновь возвращаются в сектор для финансирования мер по сокращению объемов эмиссии, также представляется реалистичным решением;
- при дальнейшем снижении целевых уровней экологически эффективной и экономически действенной мерой может быть также введение бездоходного сбора.
- если целевые уровни применяются в отношении только международной части перевозок и/или перевозок стран приложения В, экологические выгоды уменьшаются примерно пропорционально объему рассматриваемого движения. Одновременно возрастает вероятность злоупотреблений.

Й. В. Паллес

Содокладчик Вспомогательной группы CAEP по прогнозированию и экономическому анализу (FESG)

Ханс Паллес работает в Генеральном директорате гражданской авиации, структурно входящем в Министерство общественных работ, транспорта и ирригации Нидерландов.

В последнее время он участвовал в осуществлении следующих проектов в области окружающей среды:

– руководитель проекта "AERO-проект" (авиационная эмиссия и оценка вариантов уменьшения ее объемов);

– подготовка документов о политике Нидерландов в области загрязнения воздуха в результате деятельности авиации;

– разработка компьютерных моделей для определения параметров воздействия шума, загрязнения воздуха и рисков для третьих сторон;

– экономическое моделирование основанных на рыночных принципах мер по снижению шума в аэропорту Схипхол (Амстердам).

До избрания сопредседателем Группы FESG г-н Паллес активно участвовал в аналитической деятельности CAEP на ранних этапах:

– 1994–1995 гг.: представитель Нидерландов во Вспомогательной группе по экономическому анализу;

– 1996–1998 гг.: координатор CAEP по вопросу о сборах;

– 1998–2000 гг.: представитель Нидерландов в Рабочей группе по основанным на рыночных принципах вариантам;

– 1999–2000 гг.: сопредседатель целевой группы по анализу рыночных вариантов.