

Цены на нефть и нефтепродукты: мир, Европа, Швейцария. Часть 3 | Oil prices: world, Europe, Switzerland. Part 3

Auteur: Лев Комлев, [Женева](#) , 06.12.2012.



Добыча нефти (© Keystone)

В заключительной части аналитической статьи нашего экономического обозревателя вы узнаете об особенностях ценообразования на нефтепродукты в Швейцарии и о том, сколько жители Конфедерации будут платить за бензин в 2050 году.

| The last part of our special report deals with oil pricing in Switzerland, and the price of petrol in 2050.

Oil prices: world, Europe, Switzerland. Part 3

Ценообразование на нефтепродукты в Швейцарии

Доля Швейцарии в мировом потреблении нефти много скромнее, чем в ее трейдерстве и не превышает 0,3%. За год Конфедерация потребляет нефтепродуктов примерно столько, сколько мир за сутки. Напротив, удельный вес

нефтепродуктов в энергообеспечении экономики страны велик, хотя, как и повсюду на Западе, имеет в долгосрочном плане тенденцию к снижению. За счет нефтепродуктов покрывается порядка 55% потребностей страны в энергоносителях (против 80% в 1970 году.). Страна - не исключение также и в мировом тренде структуры потребления жидкого топлива. Здесь также доля топочного мазута постоянно падала, а доля двигательного горючего постоянно росла - с 30% в 1970 году до 50% в 1990 году и 60% в 2010 году. До 4/5 прироста последнего происходило за счет автомобильного топлива, в составе которого доминирует бензин, хотя потребление дизельного топлива растет быстрее и его доля в начале нынешнего десятилетия превысила 40%.

Швейцария, как известно, не имеет ни собственных нефтяных залежей, ни прямого выхода к морю и потому находится в 100% зависимости не только от импорта нефти/нефтепродуктов, но и от их транзита. Находящейся, таким образом, в конце цепи нефтеобеспечения Швейцарии удалось развить сегмент нефтяного хозяйства, обеспечивающий регулярные поставки нефти и нефтепродуктов в необходимых количественных пропорциях по всей национальной территории разнообразными транспортными путями и из достаточно диверсифицированных импортных источников. Треть потребностей страны в нефтепродуктах обеспечивается продукцией двух местных НПЗ, работающих на импортируемой сырой нефти, а две трети - за счет импорта продукции НПЗ соседних государств. Сырая нефть для НПЗ в Коломби (кантон Вале) и Кресье (кантон Невшатель) импортируется главным образом из Азербайджана, Казахстана, Ливии и Нигерии через средиземноморские порты Италии (Генуя) и Франции (Фос-сюр-Мер), а оттуда транспортируется по нефтепроводам до швейцарских НПЗ. Нефтепродукты (частично производимые на базе российской нефти) импортируются из Голландии, Германии, Франции, Люксембурга и Италии. Они поставляются в Швейцарию трубопроводным, железнодорожным, автомобильным и речным транспортом. Причем на последний - нефтеналивные баржи из зоны АРЕ до Базеля - приходится свыше половины ввозимых в страну нефтепродуктов.

Нефтяное хозяйство страны находится в руках частного бизнеса. Три четверти рынка нефтепродуктов контролирует всего четыре компании: BP, Exxon-Mobil, Shell и Tamoil. Кантональные власти имеют право контроля за расположенной на их территории нефтяной инфраструктурой, а федеральные - за магистральными нефтепродуктопроводами. Вмешательство властей в деятельность, связанную с обеспечением страны нефтепродуктами, допускается законом о материально-техническом снабжении страны (Loi sur l'approvisionnement économique du pays, RS531) лишь в случае угрозы возникновения дефицита жидкого топлива на швейцарском рынке. Рост цен на нефть и нефтепродукты, каким бы болезненным он ни казался физическим или юридическим лицам, не может быть достаточным основанием для государственного вмешательства. Тем не менее, во избежание картельного ценового сговора на рынке, контрольные группы Comco, Monsieur Prix и Seco периодически проводят проверки на предмет выявления нарушений. Пока их заключения сводились к тому, что у упомянутых и еще десятка компаний на почти 4000 АЗС и у полусотни фирм, поставляющих мазут, имеют место единообразные изменения цен равно, как и их однородная структура в разных районах страны. Но эти однообразие и однородность объясняются транспарентностью рынка и почти полной идентичностью составных элементов цены у различных поставщиков. Это видно и из приведенной ниже схемы расчета цены на нефтепродукты.

Цены 1 литра нефтепродуктов (бензина, дизеля или мазута) в Швейцарии

исчисляются на базе следующих элементов:

- цена нефти Brent в долларах за баррель;
- цена нефти Brent в долларах за литр;
- расходы на производство литра нефтепродуктов на НПЗ Роттердама в долларах;
- обменный курс доллара на швейцарский франк;
- тариф доставки литра нефтепродуктов на барже из Роттердама в Базель;
- налог на нефтяное моторное горючее (бензин и дизель);
- дополнительный налог на нефтяное моторное горючее (бензин и дизель);
- специальная такса на моторное горючее (бензин и дизель);
- климатический сантим (бензин и дизель);
- такса в целях продвижения биогорючего (бензин);
- такса за выброс CO₂ в атмосферу(мазут);
- торговая маржа (прибыль нефтяных компаний и дистрибуторов) в Швейцарии;
- налог на добавленную стоимость (НДС);
- розничная цена литра нефтепродуктов.

На основании приведенной схемы несложно показать составляющие розничной цены того или иного нефтепродукта в Швейцарии. Так, компоненты цены литра 95-го бензина в 2012 году в среднем по АЗС страны и сама цена, рассчитанная на их базе, были примерно следующими:

- (1) цена барреля (159 литров) нефти Brent- \$110;
- (2) цена литра нефти= $\$110 : 159 = \$0,69$ или 69 центов;
- (3) расходы производства литра бензина и доставки в порт Роттердама - 4 цента;
- (4) цена литра бензина в порту Роттердама = $\$0,69 + \$0,04 = \$0,73$;
- (5) обменный курс швейцарского франка к доллару: 0,95CHF за \$1;
- (6) цена литра бензина в порту Роттердама в шв. франках: $\$0,73 \times 0,95 = 0,694\text{CHF}$;
- (7) расходы на доставку литра бензина по Рейну из Роттердама в Базель: 0,03CHF;
- (8) налог на нефтяное моторное горючее: 0,44CHF;
- (9) дополнительный налог на нефтяное моторное горючее: 0,31 CHF;
- (10) специальная такса на моторное горючее: 0,0041CHF;
- (11) климатический сантим: 0,015CHF;
- (12) специальная такса на бензин для продвижения биотоплива: 0,0135CHF;
- (13) торговая маржа нефтяных компаний и дистрибуторов: 0,15CHF;
- (14) цена литра бензина до вычета НДС $(6+7+8+9+10+11+12+13) = 1,6566\text{CHF}$;
- (15) ставка НДС= 8%;
- (16) средняя розничная цена литра 95 бензина = 1,79CHF.
- (17) разброс розничных цен литра 95 бензина по АЗС- 1,7CHF- 1,9CHF

Как видно, среди компонентов розничной цены литра бензина наибольший удельный вес занимают налоги. На них $(8+9+10+11+12+15)$ приходится порядка 50% цены. Стоимость сырой нефти составляет около 35% цены. Доля расходов на переработку и транспортировку незначительна - примерно 5%. Не высока и торговая маржа оптовой и розничной торговли - до 10%. Близка к бензиновой структура розничной цены литра дизельного топлива: 1,95CHF - 2,00CHF. Примерно 48% ее составляют налоги и 33% приходится на стоимость сырой нефти. Несколько выше здесь доля стоимости переработки и транспортировки (8%), а также торговая маржа (11%). Иначе дело обстоит с ценой на литр топочного мазута - 1,00-1,10CHF. В ней удельный вес налогов много меньше - около 17%, а доля сырой нефти - порядка 63-65%. Остальное приходится на переработку, транспортировку и торговую маржу. Налоги - предсказуемые и относительно стабильные элементы цены на нефтепродукты. С начала века их абсолютная величина выросла незначительно. Произошло это за счет

повышения уровня НДС с 7,6% в 2001 году до 8% в 2011 году, а также введения климатического сантима (1,5 сантима на литр) в 2005 году и специальной таксы для продвижения биотоплива (1,35 сантима на литр) в 2008 году в случае бензина и введения таксы на выброс в атмосферу CO₂ в 2008 году для мазута (3,2 сантима на литр), а затем ее утроения с 2010 года.

Между тем и повышательный тренд, и волатильность цен на нефтепродукты характерны и для швейцарского рынка. В 2000- 2005 гг. среднегодовые цены в шв.франках колебались на нем так: на бензин - от 1,4 до 1,6; на дизель - от 1,6 до 1,75 и на мазут - от 0,55 до 0,76. В 2006 - 2012 гг. эти цены варьировали от 1,6 до 1,9 по бензину; от 1,77 до 2,00 и более по дизельному топливу и от 0,8 до 1,1 по мазуту. В условиях относительной стабильности налогового компонента, расходов транспортировки и переработки определяющую роль в повышательном ценовом тренде на нефтепродукты и в волатильности цен на них играет динамика цен мирового рынка нефти.

Удорожание нефти и нефтепродуктов усиливает инфляцию и, тем самым, стоимость жизни. Наиболее остро это ощущается при резком взлете нефтяных цен. Так, по данным швейцарского Федерального департамента энергетики (OFEN), именно стремительным ростом этих цен обусловлено до 40% инфляции в 2008 году. В среднем же за прошедшее десятилетие рост цен на нефть и нефтепродукты увеличил не менее чем на четверть общий уровень инфляции в стране. Без роста нефтяных цен стоимость жизни за этот период увеличилась бы на 6,4%, а не на 8,7%, как то имело место. Между тем, достаточно умеренный для десятилетия показатель инфляции мог бы быть существенно выше, если бы не обесценение примерно на треть американского доллара по отношению к швейцарскому франку. Следует также иметь в виду, что для [экономики Швейцарии](#) в целом некоторое увеличение нефтяных расходов и инфляции с лихвой компенсировалось только за счет притока нефтяных денег в финансово-банковскую систему и растущего оборота обосновавшихся в стране международных нефтяных трейдерских компаний.

Цены на бензин и мазут в Швейцарии ниже, чем у абсолютного большинства стран Западной Европы и приграничных государств. Правда, в отношении последних разрыв этот сократился за 2005-2012 гг. с 12,5% до 8% по бензину и с 54% до 26% по мазуту. Напротив, цены на дизельное топливо в Швейцарии выше, чем у соседей. Разница цен обусловлена более высокой у последних налоговой нагрузкой бензина (в среднем на 9% в 2005 и на 6% в 2012 г.) и мазута (в среднем на 26% в 2005 и на 12,5% в 2012 г.) и меньшим налоговым бременем дизеля у большинства соседей, чем в Швейцарии. Сохраняющаяся разница в ценах создает условия для своеобразного заправочного туризма в приграничных зонах для владельцев автотранспорта с бензиновыми двигателями в одном направлении, а с дизельными - в другом.

По расчетам финансового агентства Bloomberg, выполненного для 55 стран, Швейцария занимает 15-е место по дороговизне автомобильного горючего (для справки, Норвегия - первое, Италия - третье, Франция - 11-е и Германия 13-е), а вот по остроте болезненности, вызываемой ценой бензина или дизеля, соотнесенной со средним заработком в стране, та же Швейцария занимает 47-е место из охваченного списком стран. С учетом относительно более высокого дохода кошельков швейцарских автовладельцев менее уязвим к расходам на очередную заправку, чем немцев (36-е), французов (35-е), и итальянцев (29-е), не говоря уже об испанцах или россиянах. С учетом разницы в ценовых ощущениях применительно к горючему не выглядят столь

диссонансными заявления, сделанные в конце августа 2012 года французским и швейцарским правительствами в отношении цен на нефтепродукты. В то время как правительство Франции сообщает о решении немедленно снизить на несколько сантимов цену на литр бензина, в какой-то степени облегчая расходную часть семейного бюджета, правительство Швейцарии, руководствуясь соображениями экологической безопасности, предлагает реформу в энергетике страны, осуществление которой может привести к росту цен на моторное топливо до 5 шв. франков за литр, правда, лишь к 2050 году.

[Швейцария](#)

[Европа](#)

Статьи по теме

[Цены на нефть и нефтепродукты: мир, Европа, Швейцария](#)

[Цены на нефть и нефтепродукты: мир, Европа, Швейцария. Часть 2](#)

Source URL:

<https://dev.nashgazeta.ch/news/economie/ceny-na-neft-i-nefteprodukty-mir-evropa-shveyycariya-chast-3>