



COVID-19 特别系列

本特别系列说明是国际货币基金组织（“基金组织”）专家为帮助成员应对 COVID-19 的经济影响而撰写的。这些说明的内容仅代表相关作者的观点，不一定代表国际货币基金组织、其执行董事会或管理层的观点。

2020 年 7 月 13 日

恰逢其时！在低油价时期改革燃料产品定价

作者：Chadi Abdallah、David Coady 和 Nghia-Piotr Le¹

供给和需求因素的共同作用导致国际原油和石油（“燃料”）产品价格出现了前所未有的急剧下降。这种价格骤变可能对各国财政产生重要影响，具体影响会因国内燃料价格的监管水平而存在差异。本说明回顾了面对关键燃料产品近期降价，各国在向国内传导并下调燃料价格方面如何应对，以及这对取消燃料补贴和高效征收燃料税的影响。虽然较低的国际油价为各国改革燃料定价方法提供了机会，但要在国际油价反弹时维持这些改革，以保护财政和效率方面取得的成果，很多国家需要通过取消政府在定价方面的自由裁量权，使燃料定价去政治化。过去的改革经验为改革战略的设计提供了重要教训。持续的改革需要沟通完善的综合改革方法，将改革与明确、可信的经济和社会福利挂钩，包括加强社会保障体系。利用当前改革机遇也可以为新型冠状病毒（COVID-19）危机政府的退出战略提供支持，为中期内更加进取的定价改革奠定基础。

一、背景

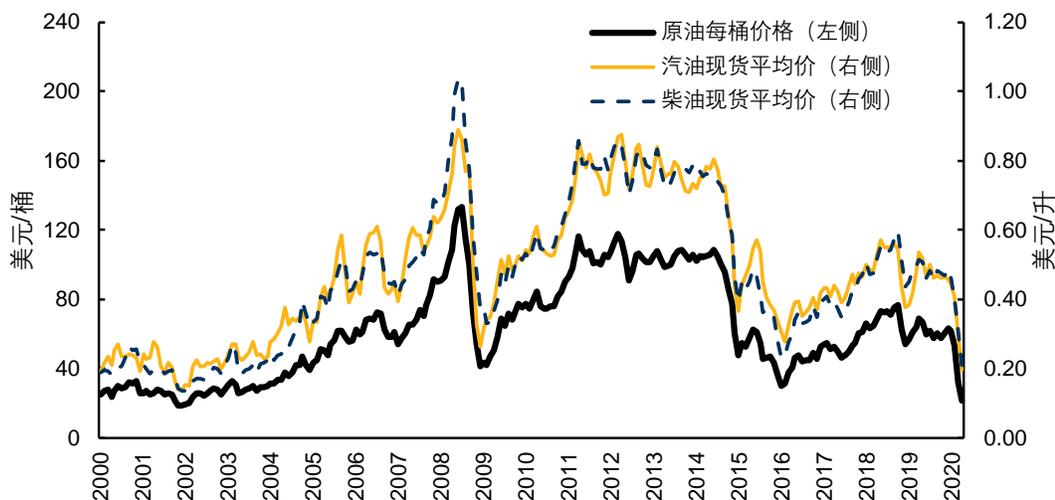
近期国际油价的暴跌使油价创下了 21 世纪初以来前所未见的水平。国际原油价格从 2020 年 1 月底的每桶 62 美元下降至 4 月底的每桶 20 美元（图 1）。²价格下降很大程度上反映了需求的萎缩，这要归因于防控新冠病毒传播的政策应对措施（即国内和国际出行减少，以及很大比重的经济活动被“封锁”）带来的经济后果（世界银行，2020 年）。与之类似，主要相关产品的国际售价也出现了暴跌，例如汽油和柴油。³

¹ 对本说明如有任何问题和意见，请直接发送至 cdsupport-spending@imf.org。

² 2020 年 3 月的国际油价下跌速度创下了历史记录（世界银行，2020 年）。

³ 值得注意的是，国际产品本币等值价格的下跌还取决于同期的汇率变动，汇率贬值抵消了国际产品美元价格的部分跌幅。然而，在本文讨论的期间，这种影响似乎相对较小。

图 1. 原油和燃料产品的国际价格（美元/每桶或每升）



来源：《世界经济展望》、国际能源署世界能源价格；2020年。

注释：原油价格是布伦特、迪拜和西得克萨斯中质（WTI）原油的平均价。现货产品价格是美国、鹿特丹和新加坡的平均价。

国际油价和石油需求的暴跌对于各国财政具有重要影响。⁴在对燃料产品消费征税的国家，需求萎缩会导致燃料税收入减少。在征收从价税的国家，较低的消费者价格也会使税收收入减少。在对国内燃料价格进行监管的国家，国家财政受到的影响取决于政策制定者是否以及多大程度上允许国内燃料价格随着国际价格下跌。例如，在限制价格传导的国家，燃料价格补贴将会减少，或者燃料税收入将会增加，两者都会对国家财政产生有利影响。另一方面，需求萎缩对国家财政影响的差异将取决于一个国家对燃料消费进行征税还是补贴，前者将产生不利影响，后者将产生有利影响。

本说明回顾了面对国际油价下降，各国在向国内传导并下调燃料价格方面如何应对，以及这对燃料定价改革工作的影响。⁵燃料产品定价通常受到严格监管，尤其是在新兴和发展中经济体。较低的国际油价为各国取消现有燃料补贴或增加燃料税收入提供了机遇，因为仅仅不根据国际油价下调国内燃料价格的被动型政策就能实现这一目标。这可以提供一个向高效燃料产品定价转型的有用平台，这对各国实现国家自主贡献目标（NDC）减缓承诺将是十分必要的（基金组织，2019年）。⁶在正常时期，这可能有利于扩大公共支出或减少税收，以支持经济增长和发展，或者帮助加强税收能力。在当前新冠疫情的背景下，这也有助于为近期大幅增长的卫生支出和针对公司和家庭的支持（以应对封锁措施）提供融资。然而未来随着国际油价回升，为了产生持续的财政影响，对国内燃料价格进行监管的国家需要实现国内燃料定价去政治化，通过采纳独立实施的自动燃料定价机制，根据国际价格或通过燃料价格自由化，例行调整国内燃料价格且不进行政治干预。这将需要以充分沟通的全面方法推进政策改革，将燃料价格改革与明确、可信的经济和社会福利挂钩，包括加强社会保障体系。

二、燃料定价的政策应对

国际燃料产品价格下跌对国家财政的影响将取决于各国多大程度上将其传导至消费者。图 2 展示了 2020 年 2 月-5 月之间国际价格下跌的传导比率，其中传导比率定义为零售燃料价格的绝对变化除以国际燃料价格同期的绝对变

⁴ 本文重点关注燃料产品国际价格下跌的影响。与这种影响相伴的是，石油生产国财政将因为原油收入减少遭受大规模不利影响，在当前背景下，全球石油需求萎缩将加剧这一问题。关于后者，参见本系列的相关说明：《税收征管：保护石油生产国的收入》，《自然资源财政制度：税收政策应对》，以及《油价急剧下跌的财政政策应对》。

⁵ 分析基于 123 个国家组成的样本，其近期零售价格是公开可得的信息。这占到了全球石油产品消费的 85% 以上。

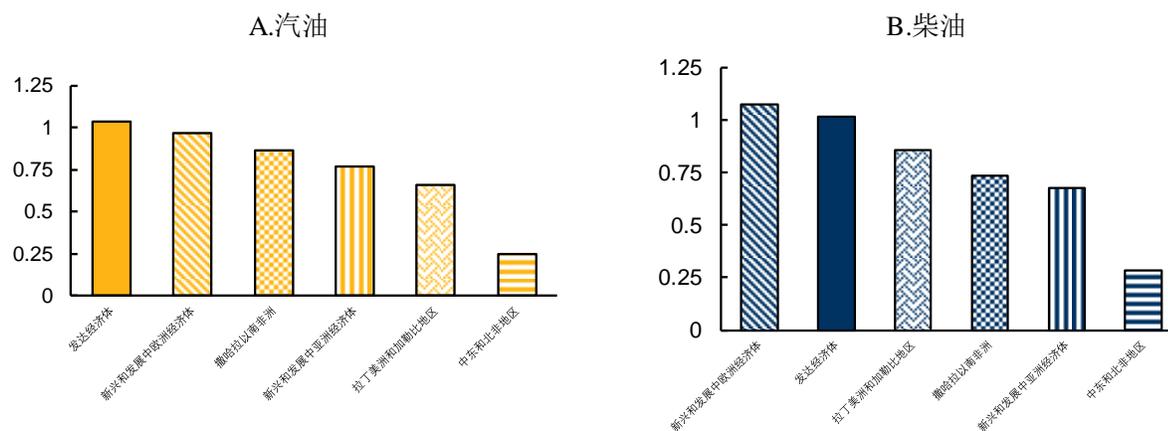
⁶ Coady 等人（2019 年）估计，能源定价低于有效水平带来的全球能源补贴占到全球 GDP 的 3.8%，其中石油产品补贴占到了总量的 41%。

化，两者均以美元/升表示。在燃料价格下跌的背景下，传导比率小于（大于）1 与净税收水平提高（降低）相一致。⁷实证研究发现，传导比率在大约 4-6 个月的时间内逐步上升⁸，国际价格下跌时的平均传导比率低于国际价格上涨时期（Kpodar 和 Abdallah, 2017 年；Imam 和 Kpodar, 即将发表）。所有国家汽油和柴油传导比率的中位数分别为 0.91 和 0.90⁹。然而，这一估计掩盖了国家分组内部和分组之间的巨大差异。关于汽油和柴油传导比率中位数的估计值，发达经济体（AE）分别为 1.03 和 1.02，中东和北非（MENAP）地区分别为 0.25 和 0.29。即使在地区内部也存在巨大差异（图 3），例如，中东和北非以及撒哈拉以南非洲（SSA）很大比重的国家传导比率超过 1，少数发达经济体的传导比率低于 0.8。传导比率在石油出口国家（汽油和柴油分别为 0.25 和 0.28）和石油进口国家（汽油和柴油分别为 0.94 和 0.93）之间也存在差异。

解释传导强度的一个关键因素是政府对国内燃料价格的监管水平。决定国内燃料价格的监管水平可以根据如下三种不同定价机制进行分类：¹⁰

- **自由化定价 (LP)：**燃料价格由私人部门经销商制定，通常燃料消费需要按消费税（从价）和特种消费税（从量）征收。
- **自动定价机制 (APM)：**燃料价格通过例行适用定价公式确定，国内价格确定为供给成本、国内利率和税收（从价税和从量税）之和。¹¹
- **临时定价 (AHP)：**燃料价格实行相机调整，间隔不固定。调整可能由国家财政压力驱动，或者是对供给成本持续或急剧上升或下降的反应。

图 2. 2020 年 2 月-5 月传导比率中位数，按地区划分



注释：基金组织工作人员估计。

⁷ 当国内零售价高于供给成本时，净税收为正；当国内零售价低于供给成本时，净税收为负（即补贴）。值得注意的是，若国家征收从价税，即使税收政策（税率）不变，税收水平也可能发生变化。

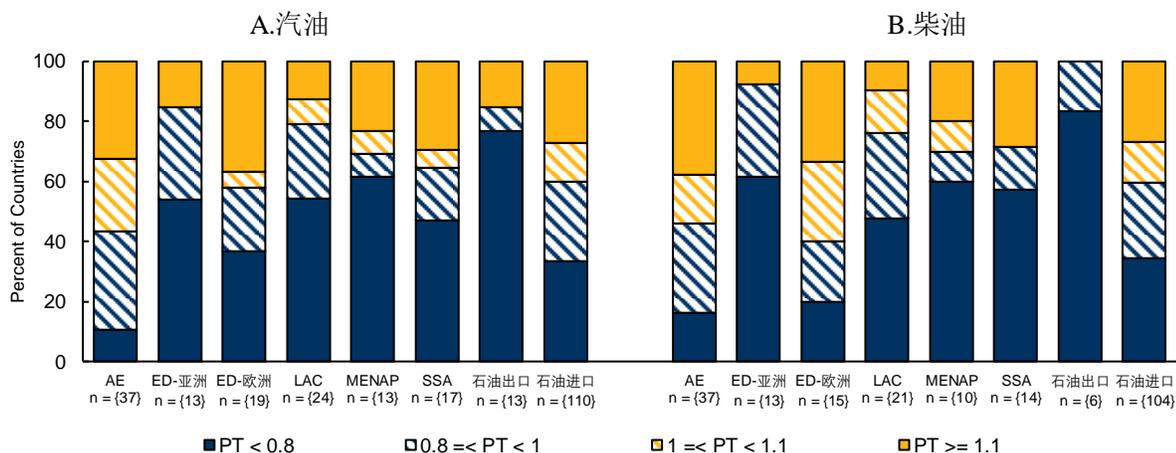
⁸ 例如，渐进式传导反映了国际燃料产品价格上涨传导至国内供给成本所需的时间以及供应商和政策监管机构实施的价格平滑水平。

⁹ 这些估计值似乎比此前国际燃料价格暴跌时大得多（Coady、Flamini 和 Sears, 2015 年；Coady、Sears 和 Shang, 2017 年；Abdallah 和 Kpodar, 2017 年）。

¹⁰ 国家分类基于从过去和当前为成员国提供的技术援助支持获取的详细制度信息，并以多种其他来源的信息作为补充（Marchán、Espinasa 和 Yépez-García, 2017 年；基金组织, 2017 年；GIZ 数据库；经合组织和欧盟）。由于管理燃料定价机制的法律框架缺失，对我们样本中的 15 个国家进行分类是不可能的。

¹¹ 价格调整通常采用固定的间隔（例如每月或每季度），且调整可以包含正式的平滑规则，以避免短期内价格大幅变动，但确保中期内实现完全传导（Coady 等人, 2012 年）。例如，供给成本可以通过过去月份的平均成本计算，或者可以对国内价格变动幅度设置上限。

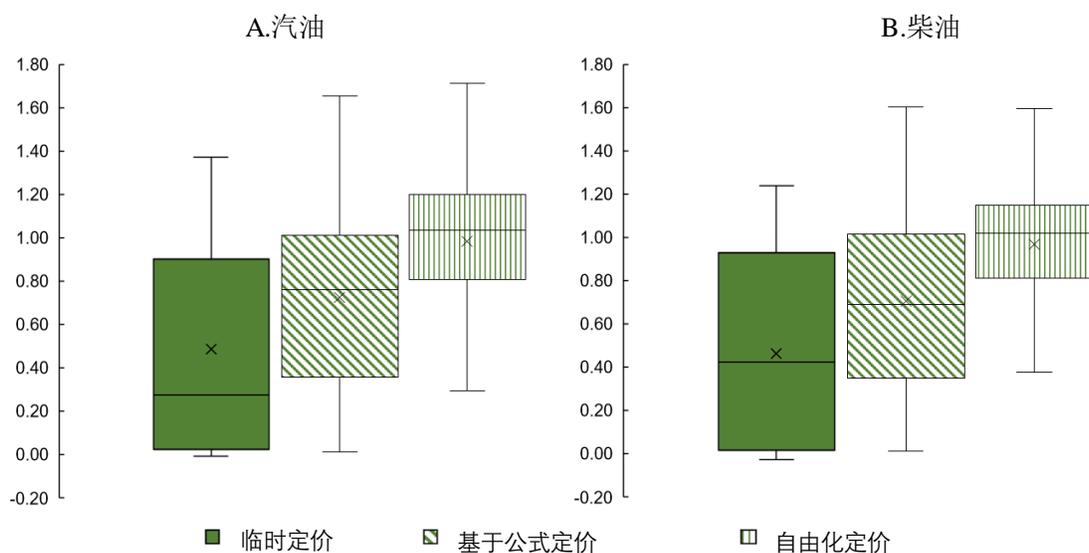
图 3. 2020 年 2 月-5 月传导比率估计值分布，按国家分组划分



注释：基金组织工作人员估计。

平均来看，在国内燃料价格受到更严格监管的国家，近期国际燃料价格下跌的传导慢得多。图 4 展示了实行不同定价机制的国家之间传导比率的分布。对于汽油和柴油，不同机制的传导比率存在差异，自由化机制的传导比率中位数分别为 1.03 和 1.02，自动定价机制分别为 0.76 和 0.69，临时定价机制分别为 0.27 和 0.42。相对而言，很大比重的实施定价监管的国家还未完全将国际价格下跌传导至国内，这会导致燃料税水平上升或补贴减少。也有一些实行自动或自由化定价的国家传导比率较低，这与正式的平滑规则、价格下限或定价中的政府酌情干预相一致。例如，中国政府根据自动定价机制进行零售汽油和柴油定价，不进行平滑操作，根据国际油价变动每 10 天进行一次调整。然而，当国际油价跌破特定阈值时，一项规则会阻止零售价进一步下调，目的是限制国有石油公司遭受的损失。这有助于解释观察到的中国汽油和柴油价格的不完全传导，两者比率分别为 0.77 和 0.68。但总体来看，在 AFP 机制背景下，各国应该避免酌情干预，以免破坏定价机制的公信力和完整性；若希望在国际价格急剧变动中进行更渐进式的调整，应正式引入平滑规则，尤其是在预期价格变动会在短期内逆转的情景中。若政府进行临时干预，它们应该明确沟通潜在的理由（例如危机引发的财政压力）以及干预行动的临时性。

图 4. 2020 年 2 月-5 月传导比率估计值，按燃料定价机制划分



注释：我们从样本中剔除了无法获取定价机制信息的国家。
来源：基金组织工作人员的估计。

三、能源定价改革的机遇

当前国际油价较低的环境为各国提供了改革国内燃料定价方法的机遇，以**削减燃料补贴、增加税收**，并在中期内实现**燃料定价去政治化**。例如，2014年国际油价暴跌导致的财政压力使得出口石油的新兴和发展中经济体更强调能源定价改革（基金组织，2017年；世界银行，2020年）——2014年年中至2016年底期间，这些国家中超过一半降低了能源补贴。其他国家（包括石油进口国家）随后也放松了燃料价格监管水平（Asamoah、Hanedar和Shang，2017年）。短期来看，在新冠疫情背景下，限制国际油价下跌向国内燃料价格传导可以创造财政空间，有助于为日益增长的卫生和社会支持领域的公共支出提供融资。这也有助于各国以一种被动的方式取消补贴，或者将税收提高至理想的水平，而不必上调国内价格。通过实行自动或自由化定价机制，这可以为放松价格监管奠定基础。¹²这进而有助于实现国内燃料定价去政治化，保护预算免受波动不定的燃料价格补贴或税收的影响，并过渡到更高的燃料税，以支持实现上调税率的目标。虽然在国际油价下跌期间避免大规模传导有助于取消燃料补贴或隐含提高燃料税水平，但对多数国家来说，通过高效的碳税实现环境目标需要进一步显著上调燃料税和价格水平。

通过大幅上调能源价格主动削减能源补贴或提高能源税的历史经验表明，改革的成功和持续推进取决于设计和实施改革的方式和时机，包括旨在保护脆弱家庭的措施。虽然在改革背景下应对挑战没有单一的解决方案，过去的国别经验表明，取消补贴应该经过慎重设计，考虑到如下六个关键因素，它们（被认为）有助于确保改革的成功和可持续性（Clements等人，2013年；Coady、Parry和Shang，2018年；基金组织，2019年）。

- **全面的改革计划。**计划应设有明确的长期目标，通过与政府内外部的主要利益相关方进行协商，确定和应对与改革相关的诸多挑战。与此同时，应该以证据为基础，分析改革对不同利益相关方群体的潜在影响以及补充性政策的潜在影响，后者可能有助于缓解改革对部分利益相关方的不利影响。
- **有效的沟通战略。**这包括向公众告知能源补贴或税收收入损失的规模，它们对不平等现象和劳动密集型经济增长的不利影响，如何对政府预算及向社会和基础设施重点支出的分配造成不利影响，以及履行气候承诺的必要性。这对于争取广泛的政治和公众支持至关重要，应该在改革中持续实施。
- **确定上调能源价格的顺序。**若价格需要上调的幅度较大，理想的方法是分阶段上调。能源价格的急剧上调可能使改革遭到激烈反对，而更渐进的价格上调将为家庭和行业留出调整时间。它也将为政府留出时间，以便为恰当支持措施的设计和实施做好充分准备，同时减轻对通胀的任何可能影响。¹³
- **改善改革波及的国有企业的效率和透明度。**加强能源企业和能源密集型企业的财务状况和运转效率能减少对预算转移支付的需要，从而减轻对公共财政的压力。这有助于避免以下公众认知，即财政收入被浪费在维系低效的企业上。
- **采取补偿措施。**面向在取消能源补贴中受到严重不利影响的**家庭**（尤其是低收入家庭）提供补偿非常关键，这有助于避免加剧贫穷并维系对改革的支持。这些措施应该在改革过程初期进行沟通和落实，以构建公信力。
- **定价机制去政治化。**基于规则的能源定价机制有助于降低改革逆转的可能性。不受政治压力影响的独立机构在采纳自动定价机制时可以结合平滑规则，以避免国内价格大幅上涨，同时确保在中期内以渐进方式完全传导国际价格的变动。任何建立自由化市场的计划都应该谨慎制定，并配合能确保市场供给和定价竞争力的措施。

制定和实施改革战略需要采取“全政府”和“全社会”的方法。这进而需要政府机构之间开展有效的合作和沟通，在改革设计阶段早期与主要利益相关方进行公开和互动的协商。有效的沟通战略有助于为改革燃料价格构建广泛的公众支持。沟通战略应该包括与受到改革影响的利益相关方进行协商，因为他们的支持可以大幅提升改革成功

¹² 值得注意的是，向自由化定价机制转型需要慎重规划，确保供给和分配体系具有竞争性，并受到充分监督。

¹³ 政策制定者通常对上调国内燃料价格对通胀的可能影响感到担忧。然而，Abdallah和Kpodar（2020年）以及Choi等人（2018年）的近期研究发现，平均而言，燃料价格上涨对一般价格水平的影响比较温和且具有暂时性。能缓解普遍价格持续上涨的因素包括：更高的劳动力市场灵活性，较低的能源密度以及可信的货币政策。

的概率（Worley、Pasquier 和 Canpolat，2018 年；Abdallah 等人，2019 年）。¹⁴信息沟通应该透明地披露改革的好处和成本。它应该解释改革的理由、好处以及维持现状的成本，以及面向受到不利影响群体的减缓措施（以此构成对改革的补充）。

各国可以借鉴其他成功改革燃料定价机制的国家的经验，作为政策教训。此前，若干国家成功采纳并实施了燃料自动定价机制，它能保护预算免受国际油价变动的影​​响。这包括中国、肯尼亚、毛里求斯、墨西哥、莫桑比克、尼泊尔和阿联酋。其他国家，例如印度、摩洛哥（专栏 1）以及菲律宾，甚至通过渐进的改革实现了关键燃料产品的自由化定价。¹⁵更近期的改革有助于说明，政府可以如何利用较低的油价，迅速取消燃料补贴并改革总体定价方法。在实行了数十年价格管制以后，印度尼西亚和马来西亚——燃料补贴水平当时在东南亚排名前五——也在 2014 年底国际油价暴跌之际抓住了取消燃料补贴的机会。2015 年初，印度尼西亚取消了汽油补贴，并大幅降低了柴油补贴。2014 年底，马来西亚停止为汽油和柴油提供补贴，基本上从局部改革迈向了对两种燃料产品价格完全取消监管；这表现为，在近期国际油价下跌中，马来西亚的汽油和柴油呈现较高的传导比率（分别为 0.8 和 0.7）。

16

除了创造财政空间以外，燃料定价去监管能提供更广泛的经济、社会和环境效益。这些效益包括：

- **促进就业创造和人力资本密集型增长。**改革燃料价格机制能创造更多就业岗位、刺激包容性增长，从而为更加多元化的经济奠定基础。总体来看，将资源从资本密集型行业（通常也是能源密集型行业）转移至技术密集型行业（也是劳动密集型行业）能创造更多就业岗位，有助于应对长期存在的高失业率问题。Mundaca（2017 年）研究了化石燃料补贴改革对经济增速的影响，发现最初为化石燃料提供补贴但随后取消或减少补贴的国家会经历更高的人均 GDP 增速和就业率。这种影响在起初燃料补贴水平较高的国家最大，例如在中东和北非地区，汽油和柴油补贴每升减少 20 美分会使人均 GDP 增速分别提高约 0.5% 和 0.3%。
- **优先落实支出并促进包容性增长。**补贴改革和上调燃料税提供了创造额外财政空间的高效途径，可用于为不断增长的重点社会和基础设施支出提供融资，这有利于促进包容性增长（Clements 等人，2013 年）。这包括增加卫生和教育支出。证据显示，在高效和有利于增长的财政整顿背景下，改革能源价格机制可以潜在地缓解贫穷并减少不平等现象（Abdallah 等人，2015 年）。
- **社会和环境效益。**改革的环境效益是当前一项政策倡议的核心。2009 年，作为抗击全球变暖努力的一部分，全世界最大的二十国集团（G20）经济体同意分阶段取消化石燃料补贴，这一倡议由此受到广泛关注（Parry 等人，2014 年）。相关国家于 2012 年重申了这些承诺，近期也在 2015 年巴黎气候协定下重申了承诺。Coady 等人（2019 年）估计，取消化石燃料补贴并向有效定价机制转型将大幅削减二氧化碳排放。同时，此类改革也能给国内带来显著效益，包括减少空气污染导致的过早死亡。¹⁷

专栏 1. “全政府”和“全社会”的改革方法：摩洛哥的经验

摩洛哥的能源补贴起源于 20 世纪初，早于 2010 年政府着手推行改革的决定。虽然在 2000 年之后，当局对国内燃料产品的零售价进行了一些调整，这种调整的频率极低。2009 年之后，国际油价急剧反弹。到 2011 年底，能源补贴规模达到了 GDP 的约 4.6%，改革压力随之加剧。很显然，这些补贴不仅从财政角度来看不可持续，也使摩洛哥经济转向低效的能源密集型生产。

¹⁴ Abdallah 等人（2019 年）中的讨论展示了以哥伦比亚的能源价格改革为例，如何设计和推行成功的沟通宣传战略。

¹⁵ 更多细节，参见 Coady、Parry 和 Shang（2018 年，表 1）。

¹⁶ 不过值得注意的是，马来西亚在 2018 年 5 月重新引入了补贴。

¹⁷ Coady 等人（2019 年）估计，取消化石燃料补贴并过渡到有效定价机制将给国内和全球环境带来巨大效益，使二氧化碳排放减少 28%，使全球范围内空气污染导致的过早死亡减少约 46%。这些环境效益约 80% 都要归功于有效的煤炭定价。

当局于**2012年启动了多年期改革战略，侧重于分阶段改革燃料零售价格**。该战略分为三个阶段：在准备阶段，当局引入零售价递增以逐步减少补贴；在部分指数化阶段，当局根据一个自动定价机制进行定价并采用平滑规则，以逐步取消补贴；在最后一个阶段，当局推行价格自由化。

- **准备阶段**（2012-2013年）。2013年9月，当局开始分阶段取消部分补贴，引入了单位补贴上限（柴油适用更高上限），以限制燃料补贴带来的财政成本。随着时间流逝，这些上限逐步下调。
- **指数化阶段**。2013年底，政府引入了柴油和汽油自动定价机制，它基于前两个月国际价格的移动平均数。自动调整国内价格的条件是进口参考价偏离（高于或低于）国内零售价达到2.5%。起初，价格每月调整一次，之后更加频繁（每月两次），直到2014年1月完全取消了对中质汽油和燃料油的补贴，2014年12月取消了汽车柴油补贴。
- **自由化阶段**。继成功实施自动定价机制并在2015年避免重启补贴以后，所有燃料产品的零售价于2018年实现了完全自由化。

摩洛哥提供了一个如何提升公众对改革的接受度的例子。鉴于参与这一过程的所有主体共同协作，政府部委（包括负责改革技术工作的小组）之间的沟通非常关键。“全社会”的方法也为“全政府”的改革方式提供了补充。这种渐进上调价格的方式有助于确保更平稳的过渡，且公众能更好地接受。关于价格变动（以及它们如何受到外部或国内因素影响）的透明度和沟通也有助于维持改革进程。最后，政府还采取了并行措施以扩大现有的定向社会保障计划（例如支持学龄儿童和为穷人提供医疗援助），并创建了新计划（例如为低收入丧偶和肢体残障人士提供支持）作为补充。政府在《2012年金融法案》下建立了社会凝聚力基金，旨在：（1）致力于为面向最脆弱群体的医疗援助提供融资；（2）提供有条件的现金转移支付，要求接收家庭用于供子女上学；以及（3）为脆弱家庭提供直接、无条件的支持。

摩洛哥政府仍在继续加强社会安全网，以支持当前的补贴改革工作。鉴于液化石油气（LPG）补贴依然存在，改革过程仍在进行中。作为应对补贴问题以及加强安全网的部分措施，政府正在世界银行的支持下，借鉴印度近期的经验教训，设计一种基于生物特征统计数据的社会登记表。这应该有助于改进社会安全网的覆盖面和针对性，以支持当前的补贴改革。

来源：Abdallah 等人（2018年）。

参考文献

- Abdallah, Chadi, David Coady, Sanjeev Gupta, and Emine Hanedar, 2015, “The Quest for the Holy Grail: Efficient and Equitable Fiscal Consolidation in India,” in *Inequality and Fiscal Policy*, ed. by Benedict Clements, Ruud A. de Mooij, Sanjeev Gupta, and Michael Keen (Washington: International Monetary Fund).
- Abdallah, Chadi, and Kangni Kpodar, 2017, “Dynamic Fuel Price Pass-through: Evidence from a New Global Retail Fuel Price Database,” *Energy Economics*, Vol. 66, pp. 303–12.
- Abdallah, Chadi, Fernanda Brollo, Ayal Frank, and Delphine Prady, 2019, “Colombia: Reforming Energy Pricing,” IMF Country Report No. 19/344 (Washington: International Monetary Fund).
- Abdallah, Chadi, David Coady, Nghia-Piotr Le, and Baoping Shang, 2018, “Energy Subsidies in MENA Countries: An Update” presentation prepared for and presented at “The Eleventh Arab Energy Conference,” Marrakech City, Morocco, October 1–4, 2018 (Washington: International Monetary Fund).
- Abdallah, Chadi, and Kangni Kpodar, 2020, “How Large and Persistent is the Response of Inflation to Changes in Retail Energy Prices?,” IMF Working Paper No. 20/93 (Washington: International Monetary Fund).
- Asamoah, Amyra, Emine Hanedar, and Baoping Shang, 2017, “Energy Subsidy Reform: Difficult yet Progressing,” Column in Vox Centre for Economic Policy Research (CEPR) Policy Portal.

- Choi, Sangyup, Davide Furceri, Prakash Loungani, Saurabh Mishra, and Marcos Poplawski-Ribeiro, 2018, "[Oil Prices and Inflation Dynamics: Evidence from Advanced and Developing Economies](#)," *Journal of International Money and Finance*, Vol. 82, pp. 71–96.
- Clements, Benedict, David Coady, Stefania Fabrizio, Sanjeev Gupta, Trevor Alleyne, Carlo Sdralevich, and others, 2013, "[Energy Subsidy Reform: Lessons and Implications](#)," IMF Policy Paper (Washington: International Monetary Fund).
- Coady, David, Javier Arze del Granado, Luc Eyraud, Hui Jin, Vimal Thakoor, Anita Tuladhar, and Lilla Nemeth, 2012, "[Automatic Fuel Pricing Mechanisms with Price Smoothing: Design, Implementation, and Fiscal Implications](#)," IMF Technical Notes and Manuals No.2012/03 (Washington: International Monetary Fund).
- Coady, David, Valentina Flamini, Louis Sears, 2015, "The Unequal Benefits of Fuel Subsidies Revisited: Evidence for Developing Countries," in *Inequality and Fiscal Policy*, ed. by Benedict Clements, Ruud A. de Mooij, Sanjeev Gupta, and Michael Keen (Washington: International Monetary Fund).
- Coady, David, Ian Parry, Louis Sears, and Baoping Shang, 2017, "[How Large are Global Fossil Fuel Subsidies](#)," *World Development*, Vol. 91, pp. 11–27.
- Coady, David, Ian Parry, and Baoping Shang, 2018, "[Energy Price Reforms: Lessons for Policymakers](#)," *Review of Environmental Economics and Policy*, Vol. 12, No. 2, pp. 197–219.
- Coady, David, Ian Parry, Nghia-Piotr Le, and Baoping Shang, 2019, "[Global Fossil Fuel Subsidies Remain Large: An Update Based on Country-Level Estimates](#)," IMF Working Paper No. 19/89 (Washington: International Monetary Fund).
- International Monetary Fund, 2017, "[If Not Now, When? Energy Price Reform in Arab Countries](#)," Paper presented at the Annual Meeting of Arab Ministers of Finance, Rabat, Morocco, April 2017 (Washington: International Monetary Fund).
- _____, 2019, "[How to Mitigate Climate Change](#)," October 2019 *Fiscal Monitor* (Washington, International Monetary Fund).
- _____, 2020, "[Chapter 1: Policies to Support People During the COVID-19 Pandemic](#)," April 2020 *Fiscal Monitor* (Washington, International Monetary Fund).
- Imam, Patrick A. and Kangni Kpodar, Forthcoming, "Pass (or Not Pass) Through International Oil Price Changes to Domestic Fuel Prices in Developing Countries: What are the Drivers," IMF Working Paper (Washington, International Monetary Fund).
- Marchán, Estefanía, Ramón Espinasa, and Ariel Yépez-García, 2017, "[The Other Side of the Boom: Energy Prices and Subsidies in Latin America and the Caribbean during the Super-Cycle](#)" (Washington: Inter-American Development Bank).
- Mundaca, Gabriela, 2017, "[Energy Subsidies, Public Investment and Endogenous Growth](#)," *Energy Policy*, Vol. 110, pp. 693–709.
- Parry, Ian, Dirk Heine, Eliza Lis, and Shanjun Li, 2014, *Getting Energy Prices Right: From Principle to Practice* (Washington, International Monetary Fund).
- World Bank, 2020, "[Adding Fuel to The Fire: Cheap Oil During the Pandemic](#)," Chapter 4 in *Global Economic Prospects* (Washington: The World Bank Group).
- Worley, Heather B., Sara Munro Bryan Pasquier, and Ezgi Canpolat, 2018, "[Designing Communication Campaigns for Energy Subsidy Reform: Communication](#)," Energy Subsidy Reform Assessment Framework (ESRAF) Good Practice Note, No. 10 (Washington: The World Bank Group).