

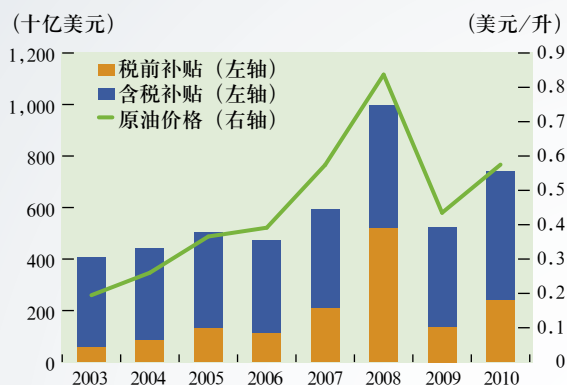
石油补贴：代价高昂且

在全世界范围内降低补贴可以带来显著的环境效益并创造亟需的财政空间

近年来，石油产品补贴出现了大幅增长。2003年，全球石油产品消费补贴总额接近600亿美元。到2008年中期，这个数字上涨了七倍多，达到了5200亿美元。在此期间，国际燃料价格激增，而许多国家的政府并没有根据这一价格增长充分调高国内零售价格水平，从而导致了补贴的不断加大。到了2008年下半年，随着石油价格下跌，补贴急剧下降，但是在整个2009年，由于油价的反弹，补贴再次增长，预计到2010年底将接近2500亿美元。

然而，实际的经济补贴甚至会更高。原则上，石油产品价格应包含税款部分，这些税款一方面用于满足政府的收入要求，另一方面用于补偿国内和全球范围内的环境损害。如果税款过低，则相当于对消费者实行了“税收补贴”。综合考虑上述因素，基准税收应达到每升0.30美元，依据这个数字计算，到2010年年末，全球的“含税”消费补贴预计将达到7400亿美元，相当于全球GDP的1%。

随着国际油价的反弹，石油产品补贴再次增长。



资料来源：IMF工作人员的估算。

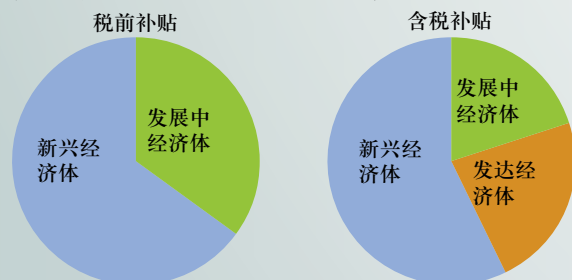
注：补贴估算基于年末价格和年度燃料消费额。2008年和2009年的估算基于年中价格。

谁在提供补贴？

所有的税前补贴都出现在新兴和发展中经济体，而在含税补贴中，发达经济体占据了可观的份额。2010年的税前补贴预计总额为2500亿美元，新兴经济体占65%，发展中经济体占据余下的35%。2010年的含税补贴预计总额为7400亿美元，新兴经济体占57%，发展中经济体占20%，发达经济体占据余下的23%。

所有税前补贴都是由新兴经济体和发展中经济体发放的，而含税补贴中有23%则是由发达经济体发放的。

(2010年不同国家组别的石油产品补贴百分比)



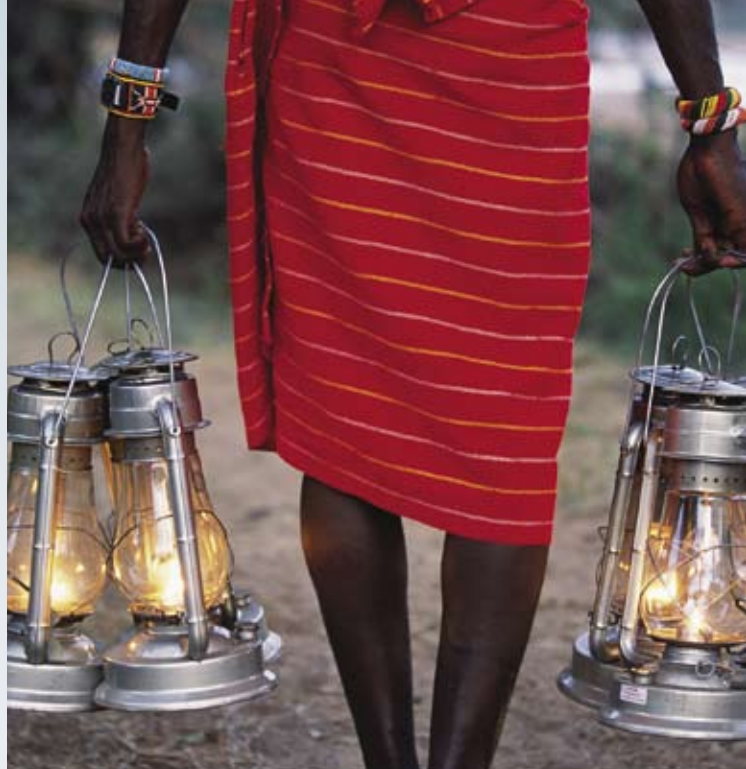
资料来源：IFM工作人员的估算。



持续上涨

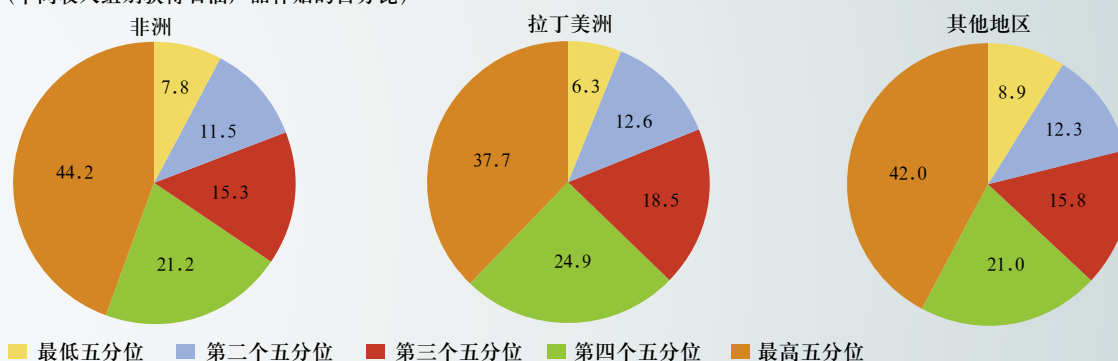
谁在受益？

虽然人们通常认为补贴是用来帮助最贫困人群的，但实际上那些消费更多石油产品的高收入家庭却获益最多。例如，在非洲，全部燃料补贴中有65%到了最富裕的40%的家庭手中。而且，不同燃料产品的补贴分配也有很大的差异。汽油补贴的累退性是最明显的，全部利益的80%以上被最富裕的40%的家庭所占有。



补贴的大部分利益被最富裕的家庭获得。

(不同收入组别获得石油产品补贴的百分比)



资料来源：IFM工作人员依据可获取的各国平均估算数据计算得出（其中各国数据是通过过去数年的国家家庭调查而获取的）。

推行更好的方案

许多为缓冲本次全球经济危机的冲击而提供财政支持的国家目前都面临着财政赤字上升的局面。对于那些提供补贴的国家来说，若能将含税补贴削减一半，则预计平均财政赤字减少量可达到GDP的1%。此外，限制补贴对环保具有重大益处：若补贴降低一半，就意味着到2050年可将温室气体排放降低近10%。

然而，即使现行的补贴在目标定位上很差，但是如果彻底取消补贴，贫困家庭仍然会受到严重伤害。将最需要补贴的人作为补贴目标是一种可行的替代方案。例如，国家可以取消汽油补贴，而保留煤油补贴，后者对于贫困家庭的预算而言更为重要。另外，可以将通过减少补贴而节约的预算中的一部分转而投入到那些能够更好地帮助穷人的现行计划中（其中包括改善学生用餐，降低教育和卫生费用，以及现金转移支付等）。逐步改善社会安全网计划的设计可以减小对燃料补贴的压力。

在公众宣传方面，需要强调燃料补贴是无效率、不公平且代价高昂的。在政府账目中透明地记录补贴情况，可以使燃料补贴同具有更高优先级的公共资金使用方式进行对比，从而强化改革。虽然自由化的且基于市场的石油定价方法是最佳的，但各国也可以在开发竞争性供应体系和有效监管手段的同时，采用自动定价机制（定期根据国际价格变化进行价格调整的体系）。设计良好的定价机制可以防止零售价格在短期内剧烈上涨，同时可以体现中期内国际价格的变化，并且有效地管控财政波动。■

本文由Benedict Clements、David Coady和John Piotrowski撰写。文字和图表是依据2010年IMF出版的《石油产品补贴：代价高昂、不公平且持续上涨》而成文。可通过如下网址查阅该报告：www.imf.org/external/pubs/ft/spn/2010/spn1005.pdf。