

A Levegő Munkacsoport kérdései

Irina Ivaskóhoz, a Nemzetközi Valutaalap magyarországi képviselőjéhez
(2011. február 15.)

A Levegő Munkacsoport magyar környezetvédő civil szervezetek országos szövetsége. Egyik fő tevékenysége a magyar állami költségvetés és adórendszer folyamatos értékelése és javaslatok kidolgozására a javítására. Külföldi partnereivel együtt hosszú évek óta figyelemmel kíséri az IMF tevékenységét is.

A napokban olvashattuk az IMF legfrissebb Jelentését Magyarországról (a továbbiakban: a Jelentés). Teljes mértékben egyetértünk a Jelentés számos megállapításával, így például azzal, hogy a magas államadósság, a pénzügyi rendszer függősége a külső forrásoktól és az árfolyamváltozásoknak való jelentős kitétsége komoly aggodalomra ad okot. Ugyanakkor igencsak megkérdőjelezhetőnek tartjuk a Jelentés főbb javaslatainak egy részét (amelyek egyébként nagyrészt az IMF korábbi javaslatait ismétlik meg).

Levegő Munkacsoport: Az első kérdéseink a közlekedéssel kapcsolatosak. A Jelentés a közösségi közlekedési vállalatok átalakítását javasolja. A Jelentés szerint ennek eredményeképpen a költségvetés a GDP egy százalékának megfelelő összeget takaríthat meg. Ez azonban gyakorlatilag a tömegközlekedésnek nyújtott állami támogatás teljes megszüntetését jelenti. Ezek a közvetlen támogatások részei az állami költségvetésnek, ezért mindenki számára láthatóak. Ugyanakkor hatalmas közvetett (rejtett) támogatásokban is részesül a közlekedés. A személygépkocsi- és teherautó-forgalomnak nyújtott közvetett támogatások sokkal nagyobbak, mint a tömegközlekedésnek adott közvetlen támogatás, egy tanulmány¹ szerint az előbbieket elérhetik a GDP 10 százalékát is. Miért hallgat az IMF egy olyan közlekedési támogatásról, amely tízszer akkora, mint a tömegközlekedés támogatása, miközben az utóbbi felszámolását szorgalmazza a magyar kormánynak?

Irina Ivaskó:

Levegő Munkacsoport: Miután elkészült egy átfogó tanulmány a magyarországi közlekedési beruházásokról, az 1990-es évek közepén a Világbank arra a következtetésre jutott, hogy léteznek sokkal kifizetődőbb módjai a közpénzek elköltésének, mint az autópálya-építések finanszírozása. Ennek eredményeként a Világbank nem nyújtott több kölcsönt ilyen célra. Miként lehetséges, hogy az IMF, amely közeli kapcsolatban van a Világbankkal, a vasútnak adott állami támogatás csökkentését javasolja, és egyáltalán nem bírálja azt, hogy a magyar kormány az elmúlt évtizedben hatalmas összegeket költött autópálya-építésekre (sokkal többet, mint a vasút felújítására), és ezt a költséget most is folytatni tervezi?

Irina Ivaskó:

Levegő Munkacsoport: Az állami hozzájárulás megszüntetése nyilvánvalóan a közösségi közlekedés összeomlásához vezet. Budapesten és környékén, amely az ország bruttó hazai termékének, a GDP-nek mintegy 40 százalékát adja, ez megbénítaná a gazdasági életet. Miként javasolja az IMF kezelni ezt a problémát?

Irina Ivaskó:

¹ A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon, Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kht. (KTI), Budapest, 2010, <http://www.kti.hu/uploads/2010/Tarsmerleg-egyvezetesivalt.pdf>

Levegő Munkacsoport: Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) megbízásából készült tanulmány szerint évente 16 000 ember fog idő előtt meghalni Magyarországon, ha marad a részecskeszennyezés (PM10) jelenlegi szintje. Az ebből fakadó megbetegedések száma meghaladhatja az évi egymilliót. A PM10 fő forrása a közlekedés. Az EEA, az Európai Bizottság és az Európai Parlament is azt ajánlja, hogy javítsuk a közösségi közlekedési és vasúti szolgáltatásokat ezen szennyezés csökkentésére. Az IMF készített-e számításokat arról, hogy mekkora veszteség éri a magyar gazdaságot és az állami költségvetést az említett halálesetek és megbetegedések miatt, ha ezeket az intézkedéseket Magyarország nem hajtja végre, illetve ha megvalósul az IMF javaslata a tömegközlekedés és a vasút támogatásának megszüntetésére?

Irina Ivassenko:

Levegő Munkacsoport: A következő kérdéseink az IMF azon javaslatára vonatkoznak, amely szerint „racionalizálni kell a béreket a közsférában”. A Jelentés szerint ezzel az intézkedéssel az állami költségvetés a GDP egy százalékának megfelelő összeget takarítana meg. Amint azt megtudhatjuk egy másik IMF-kiadványból² (amelyben az IMF konkrét ajánlásokat tesz a magyar kormány intézkedéseire), ez igen jelentős bércsökkenést eredményezne a közsférában. A Magyar Európai Üzleti Tanács 2010. évi jelentése a következőket állapítja meg: „Az HEBC az emberi erőforrások tekintetében is ugyanazt tapasztalja, mint néhány más területen; az ország korábbi versenyelőnye olvadni látszik. ... Magyarországon visszatérő probléma a tanárok rendkívül alacsony anyagi és erkölcsi megbecsülése. A kevésbé keresett és kedvelt képzési szakok között szerepel, és a már végzett tanárok közül is csak kevesen választják élethivatásul az oktatói pályát. A magyar pedagógustársadalom elöregedett, az utánpótlás többek között az említett okok miatt sem megoldott.” Ami az egészségügyet illeti, az utóbbi években minden évben nagyjából annyi orvos hagyta el Magyarországot, mint amennyit kibocsátottak az egyetemek. A magyar egészségügyi rendszer az összeomlás szélén áll. Az alacsony bérek és a megfelelő személyi feltételek hiánya a hatóságoknál a katasztrófák és botrányok egyik fő oka. Ezeknek a legmegrázóbb, de korántsem egyetlen példája a vörösiszap-ömlés volt. Az IMF miként képzei el Magyarország gazdaságának fejlődését alulképzett, beteg emberekkel, akiket rendszeresen katasztrófák sújtanak?

Irina Ivassenko:

Levegő Munkacsoport: A Világbank egyik jelentős tanulmánya³ szerint minden ország gazdaságának túlnyomó részét az eszmei tőke alkotja. Továbbá az eszmei tőke aránya általában annál magasabb, minél gazdagabb egy ország. Az eszmei tőke az emberi tőkéből, valamint a formális és informális intézmények minőségéből áll.⁴ Ezeket viszont mindenekelőtt a közsféra állítja elő. Elfogadja-e az IMF a Világbank hivatkozott tanulmányának a következtetéseit? Ha igen, akkor miért tesz olyan javaslatokat, amelyek megvalósításával jelentősen csökkenne Magyarországon az eszmei tőke?

² **Hungary: Short-term Expenditure Rationalization: Public Sector Wage Bill and Social Benefits**, IMF Fiscal Affairs Department, August 2010

³ **Where is the Wealth of Nations? Measuring Capital for the 21st Century**. The World Bank, Washington, D.C., 2006, <http://siteresources.worldbank.org/INTEEI/214578-1110886258964/20748034/All.pdf>

⁴ A Világbank tanulmánya szerint az eszmei tőkét a munkaerő képzettsége és egészségi állapota, a jogbiztonság, az elszámoltathatóság, a politikai stabilitás, az erőszakmentesség, a hatékony kormányzati működés, a szabályozás és ellenőrzés minősége, valamint a korrupciómentesség alkotja.

Irina Ivassenko:

Levegő Munkacsoport: Amint említettük, a Levegő Munkacsoport egyetért az IMF fő céljaival Magyarország tekintetében: csökkenteni kell az államadósságot és az államháztartás függőségét a külső forrásoktól, valamint megszüntetni az árfolyamváltozások miatti kockázatokat. Ugyanakkor úgy tűnik számunkra, hogy az IMF által javasolt gyógymódok csak súlyosbítják a betegséget. Miért nem fontol meg az IMF más lehetőségeket? Már említettük a közúti közlekedésnek nyújtott hatalmas támogatások leépítésének lehetőségét. Más támogatások is igen magasak, így például 2010-ben a multinacionális cégeknek nyújtott adókedvezmények és egyéb támogatások összege elérte a GDP 2,4 százalékát. A GDP és a GNI (az itthon felhasznált jövedelem) közötti különbség meghaladja a GDP 5 százalékát, ami magasabb, mint bármely más uniós országban. A fosszilis energiáknak nyújtott támogatások a GDP néhány százalékának megfelelő mértéket tesznek ki. Az adócsalások és a korrupció is torzítják az árakat és alacsony gazdasági teljesítményt eredményeznek, ugyanakkor már számos javaslat született, amelyek megvalósításával ezek a jelenségek számottevő mértékben visszaszoríthatók. Miért nem foglalkozik az IMF mindezen lehetőségekkel, amelyek révén megoldhatók Magyarország pénzügyi problémái és ugyanakkor élénkülne a gazdaság anélkül, hogy tönkremennének a közszolgáltatások és a környezet?

Irina Ivassenko:

Questions of the Clean Air Action Group
to Iryna Ivaschenko, IMF Resident Representative in Budapest
(February 2011)

The Clean Air Action Group (CAAG) is a national federation of Hungarian environmental NGO's. One of its main field of activities is the continuous evaluation of the state budget and tax system in Hungary, and preparation of proposals to improve them. CAAG has been following – together with its international partner organizations – the activities of IMF already for many years.

We just read the most recent IMF Staff Report on Hungary⁵ (in the following we are going to refer to it in short as the Report). We completely agree with a number of the conclusions of the Report, for example, with the statement that “Hungary’s high level of public debt, the dependence of the financial system on external funding, and large-scale currency mismatches” raise serious concerns. At the same time, we consider highly questionable some of the most important measures proposed by the Report (which in fact mainly repeated past IMF proposals).

CAAG: Our first series of questions is about transport. The Report proposes “restructuring public transportation companies”. According to the Report this measure would result in fiscal savings corresponding to 1 % of the GDP. This practically means the complete elimination of subsidies for public transportation companies. These direct subsidies form part of the state budget, so they can be clearly seen by anyone. However there are also huge indirect (hidden) subsidies in transport. The indirect subsidies to car and truck transport are much larger than the direct subsidies for public transportation, according to one study⁶ they might even reach 10 % of the GDP. Why is IMF silent concerning a transport subsidy 10 times larger than that of public transport while urging the Hungarian government to eliminate the latter?

Iryna Ivaschenko:

CAAG: After completing a thorough study on transport investments in Hungary, in the middle of the 1990's the World Bank came to the conclusion there are much better ways of spending public money than financing motorway constructions. As a result the World Bank stopped all loans to motorway building in Hungary. How can it be explained that IMF, which is an institution closely related to the World Bank, is proposing to cut subsidies to railways and does not criticize at all that the Hungarian government has been spending enormous amount of money on motorway construction (much more than on railway rehabilitation) during the last ten years, and this spending is still to be continued?

Iryna Ivaschenko:

CAAG: Eliminating subsidies to public transport would certainly lead to its collapse in most of the country. In Budapest and its surroundings, which produce about 40 % of the Hungarian GDP this would stifle the economy. How does IMF propose to cope with this problem?

⁵ Hungary: Staff Report for the 2010 Article IV Consultation and Proposal for Post-Program Monitority, February 2011, IMF Country Report No. 11/35, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2011/cr1135.pdf>

⁶ A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon, Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kht. (KTI), Budapest, 2010, <http://www.kti.hu/uploads/2010/Tarsmerleg-egyezettetesivalt.pdf>

Iryna Ivaschenko:

CAAG: *According to a recent study commissioned by the European Environmental Agency (EEA), 16 000 premature deaths can be expected yearly, if the present particulate matter (PM10) pollution will persist. The morbidity due to this factor might be over 1 million yearly. The main source of PM10 is transport. The EEA, the European Commission and the European Parliament are recommending the improvement of public transport and railway services in order to reduce pollution. Did IMF make any calculations about the losses to the Hungarian economy and the state budget due to these deaths and diseases in case such improvements are not carried out, and also in case the IMF proposal to eliminate subsidies to public transport and railways are implemented?*

Iryna Ivaschenko:

CAAG: *Our second round of questions concern the IMF proposal to “rationalizing the public wage bill”. According to the Report this would result in fiscal savings corresponding to 1 % of the GDP. As it can be known from another IMF publication⁷ which the IMF handed over to the Hungarian government as a recommendation for action, this will result in substantial reduction of the wages in the public sector. The 2010 Annual Report⁸ of the Hungarian European Business Council (HEBC) states the following: “In terms of human resources HEBC is experiencing something that prevails in other areas as well: the one-time competitive advantage of the country seems to be vanishing. The educational system, therefore, needs utmost attention and urgent changes. (...) A recurring problem in Hungary is the extraordinarily low financial and moral level of appreciation of teachers. The teaching profession is ranked among the less popular and favourable training faculties, and just a few of the graduate teachers choose education for their career. The Hungarian pedagogical society is elderly now but renewal is not solved either, for the above reasons.” As far as health care is concerned, in the last few years each year the number of doctors who left Hungary due mostly to the low wages is approximately equal to the number of doctors who finish university. The Hungarian health system is on the brink of collapse. Low wages and lack of appropriate staff at the authorities are one of the main reasons for a series of catastrophes and scandals in Hungary, for which only the latest and most striking example was the red sludge spill. How does IMF imagine the development of the Hungarian economy with undereducated and unhealthy people ridden with catastrophes?*

Iryna Ivaschenko:

CAAG: *According to an important study by the World Bank⁹, the preponderant form of wealth in every country is the intangible capital. All the more, the share of intangible capital is much higher in rich countries than in poor countries. Intangible capital consists of human capital and the quality of formal and informal institutions. All these are produced first and foremost by the public sector. Does the IMF accept the conclusions of this World Bank study?*

⁷ **Hungary: Short-term Expenditure Rationalization: Public Sector Wage Bill and Social Benefits**, IMF Fiscal Affairs Department, August 2010

⁸ <http://www.skf.com/files/888730.pdf>

⁹ **Where is the Wealth of Nations? Measuring Capital for the 21st Century**. The World Bank, Washington, D.C., 2006, <http://siteresources.worldbank.org/INTEEI/214578-1110886258964/20748034/All.pdf>

If yes, why is it proposing measures that will substantially reduce the intangible capital of Hungary?

Iryna Ivaschenko:

CAAG: As we already mentioned CAAG agrees with the principal aims of IMF concerning Hungary: reducing the high level of public debt, the dependence of the financial system on external funding, and eliminating the large-scale currency mismatches. However it seems to us that the remedy IMF is proposing will only exacerbate the problems. Why IMF does not consider other options? We already mentioned the possibilities of eliminating the enormous subsidies to road transport. Other direct and indirect subsidies are also enormous, for example, in 2010, the tax allowances and other subsidies provided to multinational companies in Hungary equaled to 2.4 per cent of the GDP. The difference between the GDP and the GNI is more than 5 per cent, much higher than in any other EU country. The direct and indirect subsidies to fossil energy equals to several per cent of the GDP. Tax evasion and corruption are greatly distorting the prices and lead to low economic performance, although there are quite a number of proposals which could lead to a substantial reduction of these phenomena, if implemented. Why is the IMF neglecting all these opportunities, which would help to solve the financial problems of Hungary, and at the same time boost the economy without destroying the environment and the public services?

Iryna Ivaschenko: