

## Kohéziós kihívások a V4 országok fejlődésében

Veres Lajos<sup>1</sup>

### **Abstract**      **Cohesion Challenges in the Development of Visegrad 4 Countries.**

The development cohesion of V4 countries concerns in a number of external and internal impacts. External factors stands out among East-West intermediate position resulting from the geopolitical situation. In Central and Eastern Europe, the V4 countries established an exemplary cooperation in the recent years in the Ukrainian-Russian war, as well as in the treatment of "migrant" issue. This study does not deal with these topics, but also focus on internal issues of social and economic cohesion, examine the relationship between economic performance, competitiveness, innovation, logistics performance and corruption. The author proposes the development of a potential field of cohesion force in the V4 countries.

**Key words**      competitiveness, innovation, logistics performance, corruption, cohesion spaces

### **Bevezető**

A Visegrádi Négyek már megalakulásukat<sup>2</sup> követően már egy évvel később, 1992-ben létrehozták a Közép-Európai Szabadkereskedelmi Megállapodást (CEFTA). A célok között kiemelt helyen szerepelt a nyugat-európai intézményekkel való integráció felgyorsítása; az európai politikai, gazdasági, védelempolitikai és jogi rendszerekbe való bekapcsolódás; valamint a tagállamok demokratikus politikai – és szabadpiaci, gazdasági rendszereinek megszilárdítása volt. Később egy sor ország csatlakozott a CEFTA-hoz, amely gyakorlatilag a teljes jogú Európai Unió tagság előkészítését segítette. A V4 országok az elmúlt 25 évben csatlakoztak a NATO-hoz, az EU-hoz, és olyan együttműködési mechanizmusokat hoztak létre, melyek segítségével elősegítették belső identitásukat.

---

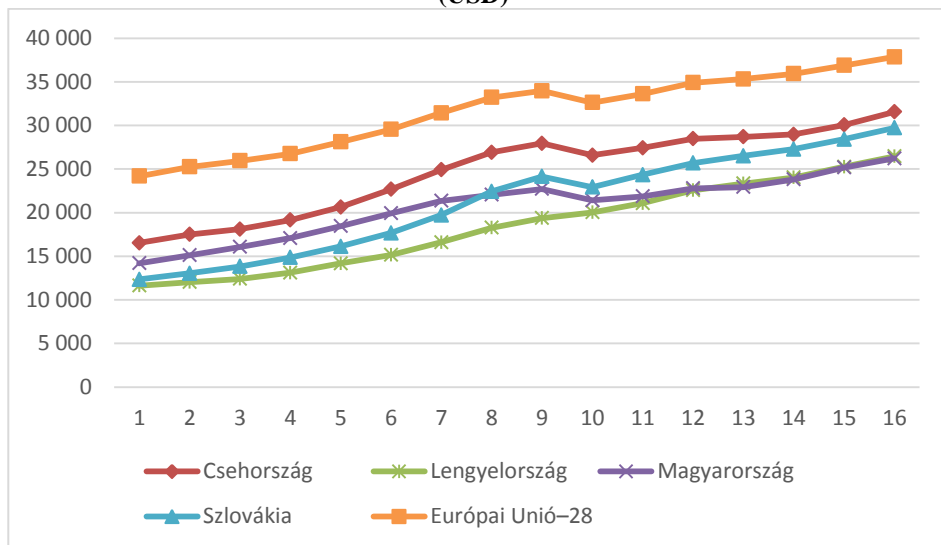
<sup>1</sup> Dunaujvárosi Egyetem, Társadalomtudományi Intézet, Duna Stratégia Igazgató

<sup>2</sup> A V4 együttműködés 1991. februárjában jött létre, és 2016-ban ünnepli 25 éves fennállását, ami egyben jelen tanulmány elkészítésének egyik apropója.

## 1. A V4 országok fejlődése

A gazdasági teljesítmények vizsgálata azt mutatja, hogy 2000. és 2015. között a V4 országok jóval az EU átlag alatt (mintegy 10.000 euró/fővel) közel azonos pályán fejlődtek (lásd: 1. ábra).

**1. ábra. A V4-ek egy főre jutó GDP-je, vásárlóerő-paritás alapján (2000–2015) (USD)**



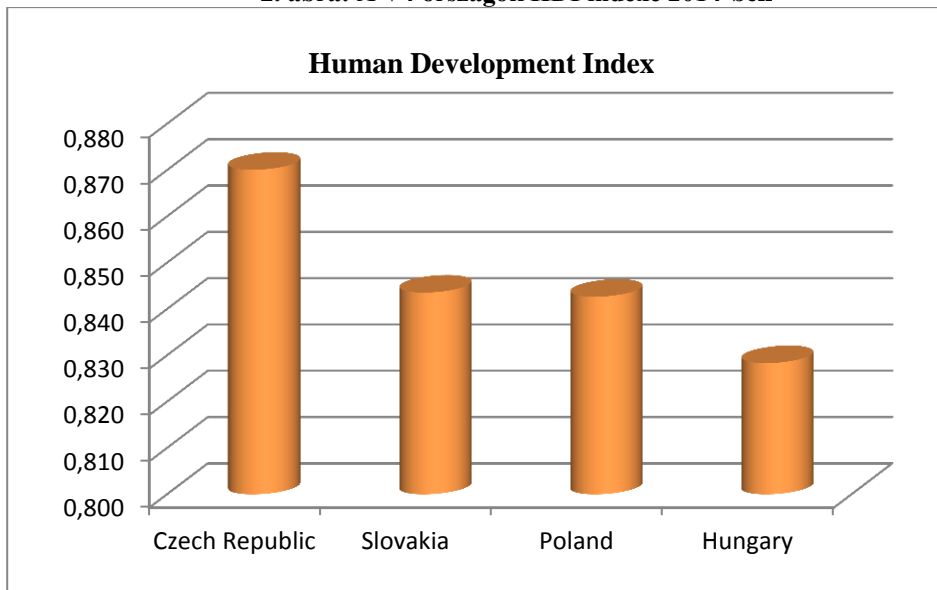
Forrás: [http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_int024b.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_int024b.html)

A legnagyobb gazdasági teljesítményt a vizsgált időszakban Csehország adta, a legalacsonyabbat pedig közel azonos értékekkel Lengyelország és Magyarország. Figyelemre méltó, hogy a 4 ország gazdasági teljesítményei közötti maximum és minimum érték közötti különbség (range) mintegy 5000 euró/fő volt, ami érdemben nem változott az elmúlt 15 évben.

A sokat kritizált GDP mellett ma már széleskörűen alkalmazzák a HDI<sup>3</sup> indexet is, ami komplexebb és alkalmas az úgynevezett gazdasági jólét mérésére. E mutató szerint 2014-ben mind a négy ország a fejlett kategóriába tartozott (a 0,8 feletti értékek miatt), és a 2. ábrán látható, hogy nem jelentősek a V4 országok közötti eltérések.

<sup>3</sup> HDI – emberi fejlettség indexe (0-1 közötti értékkel) tartalmazza az egy főre jutó GDP-t, a születéskor várható élettartamot és az oktatási indexet.

2. ábra: A V4 országok HDI indexe 2014-ben



Forrás: <http://hdr.undp.org/en/composite/HDI>

## 2. A V4 országok versenyképességének megítélése

Több nemzetközi szervezet figyelemmel kísérik, és évről évre értékeli az országok és a régiók versenyképességét. Az alkalmazott mutatók általában komplexek, és a főbb csoportokban (bázis, infrastruktúra, innováció) jelentős számú indikátort tartalmaznak. A Világgazdasági Fórum (World Economic Forum) által gyűjtött GCI indexek szerint (lásd: 1. táblázat) a V4 országok 31-67. helyezést értek el 2015-ben a rangsorban szereplő 140 ország között. A legversenyképesebbnek Csehország bizonyult, 2013. óta jelentősen javuló pozícióval, és a 31. hellyel, öt követi Lengyelország 41. hellyel, majd Magyarország és Szlovákia a 63. és 67. hellyel.

1. táblázat: A V4 országok versenyképességi rangsora a Global Competitiveness Index alapján

Index	Cseh-ország	Magyar-ország	Lengyel-ország	Szlovákia	A rangsorban szereplő országok száma
2013-14	46	63	42	78	148
2014-15	37	60	43	75	144
2015-16	31	63	41	67	140

Forrás: World Economic Forum (<http://reports.weforum.org/>)

A nemzetközi versenyképességi rangsorban tehát már jelentős különbségek tapasztalhatóak a V4 országok között. Csehország előkelő helyezése láthatóan alátámasztja a magasabb és növekvő gazdasági teljesítményét is (lásd: 1. ábra). A továbbiakban áttekintésre kerül néhány olyan terület, amely sajátos a V4 országokban, illetve a versenyképesség kritikus tényezője lehet.

## 2.1. Versenyképesség és agrárkereskedelem

A V4 országok EU-hoz való csatlakozása agrárkereskedelmi lehetőségeket, és ugyanakkor nehézségeket is eredményezett. Az áruk szabad áramlása következtében bővült az agrárkereskedelmi forgalom is. A témakörben folytatott versenyképességi vizsgálatok eredményei (Vásáry-Kránitz-Vasa-Baranyai, 2013.) rámutattak arra, hogy az EU-15 országok felé a kereskedelmi egyenleg csak Lengyelország és Magyarország esetében volt pozitív. A kereskedelmi forgalom bővülésében meghatározó szerepe volt a Visegrádi országok egymás közötti áruforgalmának. Megállapítható volt az is, hogy az egységes belső piac működésének hatására, a belső piaci verseny erősödésének eredményeképpen csökkent az országok egyes termékeinek piaci koncentrációja. A vizsgált relációkban ez a folyamat párhuzamosan járt a komparatív előnyök csökkenésével és az egyes relációk irányában megvalósuló értékek erőteljes konvergálásával. Az általánosan növekvő kereskedelmi aktivitás ellenére a teljes időtávon csupán Szlovákia és Csehország viszonylatában lehetett a versenyképességi értékének javulását kimutatni, a többi relációban csökkent a mutató. Az EU-tagság tehát piacot és számos lehetőséget teremtett, de az országok versenyképességi értékei külkereskedelmi tekintetben nem javultak. A tagállamok e tekintetben nem vagy csak korlátozottan tudták kihasználni az uniós tagság adta lehetőségeket.

Az adatok utaltak arra is, hogy földrajzi alapon végbemenő koncentráció volt megfigyelhető. A vizsgált 4 ország közül 3 esetében (CZ, HU, SK) az EU12 és V4 relációban megjelenő értékek erőteljesen konvergáltak egymással, arra utalva, hogy esetükben a földrajzi adottságok és az elhelyezkedés erőteljesen hatott a mezőgazdasági termékek exportjára. A V4-en kívüli termékforgalom csak érintőlegesen hatott a termékcsoportok koncentrációjára és lényegében a régióban zajló kereskedelem volt a meghatározó ezeknél az országoknál.

## 2.2. Logisztikai teljesítmények a V4 országokban

A táguló európai és globális gazdasági térben növekvő szerepe van a logisztikának. A vállalati logisztika mellett ma már többszörösen bővített ellátási láncokról beszélünk, értékláncokról, sőt ellátó, regionális és nemzetközi hálózatokról. A szállítási költségek csökkentése a hatékony logisztikai távolság<sup>4</sup> megtétele nem csak a vállalkozások érdeke, hanem az országos, állami és nemzetközi szervezetek számára is fontos. A logisztikai teljesítmények több országban a GDP 8-10%-át teszik ki, és növekvő arányt mutatnak.

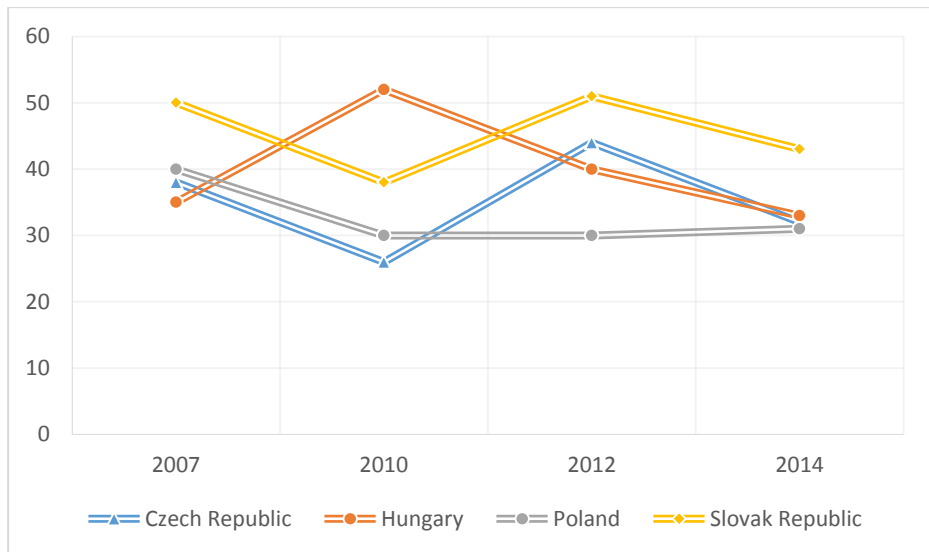
A logisztikai teljesítményeket a világbank által gyűjtött és számított Logisztikai Teljesítmény Index (LPI) mutatja, amely egy soktényezős komplex mutató számos részindexszel. A V4 országok LPI indexeit a 3. ábra szemlélteti (39. ooldal).

Megállapítható, hogy a 2007-2014. közötti időszakot vizsgálva némi átrendeződések voltak ugyan, azonban lényegesen nem változott a V4 országok rangsora 31-43 között (lásd: Veres, 2015.). A szomszédos országokkal is összehasonlítva a V4 országok teljesítményeit azt találjuk, hogy erős versenytársak: Ausztria 22. helyezéssel, Szlovénia 38. helyezéssel, Románia 40. helyezéssel és Litvánia 46. helyezéssel (lásd: Korompai, 2015.).

---

<sup>4</sup> A logisztikai távolság definíciója (lásd: Veres, 2008., Térségi logisztika p. 42.).

### 3. ábra: A V4 országok logisztikai teljesítményének értékelése (LPI)



Forrás: World Bank (<http://lpi.worldbank.org/>)

### 2.3. Az innováció megítélése a V4 országokban

A jó gazdasági teljesítmények megőrzéséhez, illetve növeléséhez az innovációs folyamatok kibontakoztatása és támogatása szükséges feltétel a társadalmi, gazdasági élet legkülönbözőbb területein. Egy ország innovatív készsége és képessége felértékelődő, és nemzetközi összehasonlításra alkalmas mutató. Nem véletlen, hogy több nemzetközi szervezet is folytat ez irányú értékeléseket (lásd: 2. táblázat).

#### 2. táblázat: A V4 országok elhelyezkedése különböző innovációs rangsorokban

Index	Cseh-ország	Magyar-ország	Lengyel-ország	Szlovákia	A rangsorban szereplő országok száma
Knowledge Economy Index (2012)	26	27	38	33	144
Global Innovation Index (2014)	26	35	45	37	143
International Innovation Index (2009)	32	31	52	36	110
Global Creativity Index (2010)	29	26	41	41	82
Innovation Union Scoreboard (2014)	19	24	29	25	34
Bloomberg Innovation Quotient (2014)	23	26	24	46	110

Forrás: Havas, 2015

A 2. táblázat adatai alapján megállapítható, hogy a különböző értékelések alapján összeállított rangsorokban 2010. után mindenhol Csehország állt a legjobb helyen, megelőzve a többi V4 országot, ami újabb adalék a magasabb gazdasági teljesítmények alátámasztására.

#### 2.4. A turizmus fejlődése

A V4 országok térségében a turizmus az egyik jelentős és növekvő összetevője az országok GDP-jének. A turizmus talán legfontosabb teljesítményindikátora az eltöltött vendégéjszakák száma. A 3. táblázat adatai jól mutatják, hogy még az úgynevezett kis országok esetében is milyen jelentős teljesítmények érhetők el.

**3. táblázat: A külföldiek és belföldiek által eltöltött vendégéjszakák száma, millió, 2015**

Ország	Vendég éjszakák	Változás 2014-hez képest (%)
Ausztria	114	3,0
Lengyelország	71	6,9
Horvátország	71	7,9
Csehország	47	10,3
Magyarország	27	3,4
Románia	23	15,9
Bulgária	21	-1,1
Szlovákia	12	7,5
Szlovénia	10	11,5

**Forrás: HVG, 2016**

A vendégéjszakák száma 2015-ben minden V4 országban nőtt (3-10%-os mértékben) 2014-hez viszonyítva, ami jelentős növekedési potenciálról tanúskodik.

### 3. A kohézió problémái a V4 országokban

#### 3.1. A hatalmi berendezkedés

Nyugat-Európában a feudális korban mélyen tagolt hatalmi berendezkedés alakult ki. Sok kisebb területi egység (grófok, hercegek uralma alatt) mellett erős városok, városállamok működtek. Kelet-Közép Európában ennek ellentételezéseként erős központi hatalmak jöttek létre, és ennek következményeként később különösebb nehézségek nélkül az államszocializmus.

A V4 országok esetében az állami szintű együttműködés az elmúlt 25 év tapasztalatai alapján eredményes kohéziós dimenzióknak bizonyult. Ám a sokoldalú vizsgálatok azt is mutatják, hogy a tartós kohézió más dimenziói, terei még számos lehetőséget rejtnek.

### 3.2. Az infrastruktúrák összekapcsolásának hiányosságai

Az Európai Unió kohéziós politikájában fontos célkitűzés volt a nagy és korszerű európai közlekedési hálózatok létrehozása. Ennek érdekében autópályák, nagy sebességű vasútvonalak, korszerű repülőterek és kapcsolódó városi közlekedési rendszerek fejlesztését támogatták. Az úgynevezett TEN-T közlekedési folyosó döntően a keletnyugati relációkban épültek, és a Berlin-Moszkva tengelyt, mint „megafolyosót” fejlesztették. Ezzel együtt háttérbe szorultak az észak-dél összeköttetések, és az úgynevezett kiegészítő közlekedési elemek (TINA). Az utóbbiak hiánya (késlekedése) az olyan egyközpontú (monocentrikus) térstruktúrával rendelkező országban, mint Magyarország, kifejezetten gyengíti a gazdaság működésének versenyképességét.

Az elmúlt években történt kezdeményezés az észak-dél irányú közlekedési kapcsolatok fejlesztésére kezdetben Baltic-Adria corridor néven, később pedig SETA<sup>5</sup> corridor néven, amely az Északi-tengertől Németország, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Ausztria, Magyarország, Észak-Olaszország és Szlovénia érintésével az Adriai-tenger térségét köti össze (4. ábra). A nagyszabású fejlesztési projekt megvalósításának előkészítését az EU Central Europe programja támogatta, és a megvalósítás érdekében az érintett országok különböző szervezetei az új európai térségi együttműködési társulási formát célozták meg.

4. ábra. Baltic-Adria corridor



Forrás: Leigh Fisher (2014): Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. p. 26.

<sup>5</sup> SETA projekt ismertető, p. 5. (<http://www.seta-project.eu/index.php/downloads/external/file/277-seta-final-project-brochure>)

Természetesen a vasúti összeköttetések is elsősorban a kelet-nyugat relációt támogatják, ezért szembeötlően hiányosak az észak-dél irányú összeköttetések is a V4 országokban (lásd: 5. ábra.)

**5. ábra: A vasúti kapcsolatok hiánya a V4 országokban**

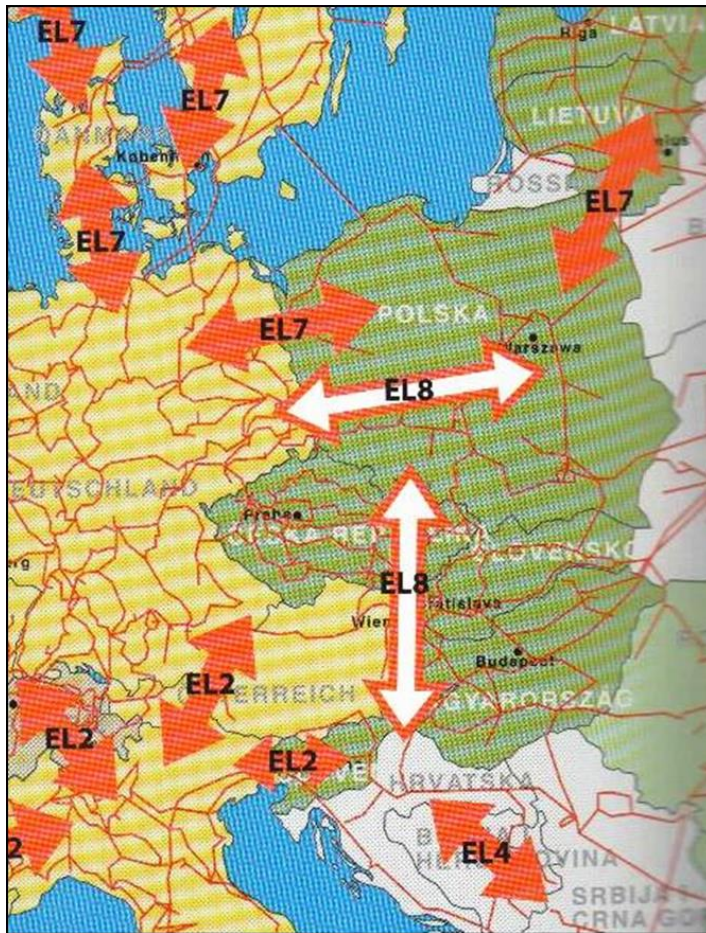


Forrás: Szabó István, 2014

Hasonló a helyzet az európai energiahálózatok és távközlési hálózatok esetében is. A 2011-ben elfogadott Európai Duna Regionális Stratégia (EDRS) prioritásai között nagy súllyal szerepel nem csak a közlekedési hálózatok fejlesztése, hanem az energiahálózatok összekapcsolási lehetőségeinek vizsgálata és fejlesztése. Ennek eredményeként már eredmények születtek a magyar-szlovák gázhálózatok összekapcsolásában. A V4 országok energetikai rendszereiben további együttműködési lehetőségek rejlenek, részben a belső egymás közötti összeköttetések fejlesztésében, részben a külső kapcsolatokban (lásd: 6. ábra).



6. ábra. Tervezett villamosenergia-hálózatok



Forrás: Trans-European energy networks: TENT-E priority projects, 2004, Luxemburg, p. 6.

### 3.3. A V4 országok egymás versenytársai

Az előző fejezetek elemzései jól mutatják, hogy hasonló társadalmi-gazdasági fejlődési pályán mozognak, és számos területen egymással is versenyeznek a nemzetközi kereskedelemben, az Európai Unió támogatásokért, a külföldi beruházásokért, a nemzetközi pénzpiacokon vagy például a külföldi turistákért.

### 3.4. A korrupció

A korrupció értékelési index (CPI) a világ legátfogóbb és legtöbbet használt korrupciós mérőszáma. A befektetők az index mértéke alapján tájékozódnak arról, hogy mekkora a korrupció mértéke, melyet 12 felmérés és értékelés alapján készítenek el a Transparency International (TI) berlini kutatói.

4. táblázat: Korrupció a régióban

HELY	ORSZÁG	CPI 2015	CPI 2014	CPI 2013
1.	Észtország	70	69	68
2.	Lengyelország	62	61	60
3.	Litvánia	61	58	57
4.	Szlovénia	61	58	57
5.	Csehország	56	51	48
6.	Lettország	55	55	53
7.	Horvátország	51	48	48
7.	Szlovákia	51	50	47
7.	Magyarország	51	54	54
10.	Románia	46	43	43
11.	Bulgária	41	43	41

Forrás: [https://www.iaca.int/images/news/2016/Corruption\\_Perceptions\\_Index\\_2015\\_report.pdf](https://www.iaca.int/images/news/2016/Corruption_Perceptions_Index_2015_report.pdf)

A világ 168 országára kiterjedő felmérés adatai (lásd: 4. táblázat) azt mutatják, hogy a V4 térség országai között jelentős a szóródás. A „legjobb helyezést” (a korrupcióval legkevésbé terhelt országok) Lengyelország és Csehország érték el, majd őket követi azonos pontszámmal 2015-ben Szlovákia és Magyarország.

A különböző felmérések szerint a korrupciós kitétség és az egy főre jutó GDP-ben mért gazdasági teljesítmény között az Európai Unióban erős összefüggés áll fenn. A korrupció a versenyképességen keresztül hat a gazdaságra, csökkenti a gazdaság hosszabb távú teljesítményét.

#### 4. Potenciális kohéziós erőterek a V4 országokban

##### 4.1. Együttműködési lehetőségek a V4 országok a közlekedés és logisztika fejlesztésében

A szállítási és logisztikai stratégiák közös elemei a V4 országokban nyilvánvaló együttműködést jelenthet a potenciális területek között, legtöbbjük nemzeti célkitűzés-ként lett meghatározva. A közlekedési rendszerek integrált fejlesztésének az egyes V4 országokban harmóniában kell megvalósulnia, nemcsak a V4 közösségben, de ez egy EU szintű követelmény az európai közlekedési és logisztikai rendszerek keretében. Sok tekintetben ez a koordináció az alábbi fontos pontokat tartalmazza (Veres, 2015., Korompai, 2015.):

- koordináció fejlesztése a transzeurópai tranzitfolyosók mellett az utak, vasutak, vízi és légi közlekedés, különböző energiahálózatok lineáris és csomóponti elemeinek fejlesztése, valamint technológiai szempontok;
- a nagy sebességű közlekedési lehetőségek fejlesztése a nemzeti és a regionális központok között nemzetközi szempontból;
- a koordináció a biztonsági rendszerek konfigurációs fejlesztésében az egyes közlekedési ágakban és logisztikában;

- összhangban az EU folyamatokkal a közös szabványosítási elvek kidolgozása szállítási és logisztikai hatékonyság és a szolgáltatások minőségének javításával, valamint hogy elősegítse az innovációs folyamatokat;
- amíg verseny van a V4 országok területén a kelet-nyugati tranzit kapcsolatok, az együttműködés és a koordináció vagy fejlesztés a tranzit hálózatokban, vagy az értékesítési szállítás növelheti a hatékonyságot és megbízhatóságot;
- együttműködés a multimodális logisztikai központok fejlesztésében, hogy javítsa a munkamegosztás hasznosításának lehetőségeit;
- az EU szabályozásban V4 regionális szintű koordinációs rendszerek a közlekedésben és logisztikában;
- speciális terület az együttműködési lehetőség az oktatási, a közlekedési és logisztikai ágazatban, amely számos fejlesztési stratégiában szerepel;
- a közlekedési és logisztikai ágazat koordinációja az iparpolitika szempontjából (különösen a szállítóeszköz, az energia, az információs technológiák és szoftver fejlesztés stb.);
- együttműködés és koordináció a csökkenő környezeti kockázat érdekében és hatása a közlekedési és logisztikai ágazatban;
- különös figyelmet kell fordítani az éghajlatváltozás hatásaira a közlekedési és logisztikai ágazatban - ebből a szempontból radikális változás zajlik a lengyelországi kikötők szerepében a V4 országokban, mert ezeknek köszönhetően növekedhet a nyíló Északi/sarki átjáró a tengeren;
- összehasonlító vizsgálatok a közlekedés és logisztika társadalmi hatásának szempontjából;
- hatékony pénzügyi alapok és rendszerek létrehozása és működtetése a közlekedés és logisztikai ágazat fejlesztésére a különböző európai alapokkal együttműködve;
- egy V4 szintű szerv vagy intézmény kialakítása és működtetése a folyamatos monitoring és az együttműködés előmozdítására a közlekedés és a logisztika fejlesztésében.

Stratégiai jelentőségű a 2013. október 14-i V4 miniszterelnökök csúcstalálkozóján kialakított V4 észak-déli közlekedési infrastruktúra program elindítása, és következetes megvalósítása. Ebben a programban már szerepelt a közlekedési szűk keresztmetszetek feltérképezése, és olyan közös kutatási és tervezési program megkezdése melyben szerepel a régiós tranzitforgalom volumenének és egyéb paramétereinek mérése, valamint a kapcsolódó infrastrukturális központok vizsgálata, különös tekintettel a „smart transport” régiós elterjedésének meglapozása.

#### ***4.2. Versenyképességi vizsgálatok a V4 agrárkereskedelemben***

A vizsgálataink rávilágítottak arra, hogy az EU15 felé a kereskedelmi egyenleg csak Magyarország és Lengyelország esetében volt pozitív tendenciájú, míg a V4-közi áruforgalomban csak Szlovákia tudott negatív értékű, ám javuló tendenciájú értékeket felmutatni. A kereskedelmi forgalom bővülésében meghatározó szerepe volt a Visegrádi országok egymás közötti áruforgalmának. Megállapítható az is, hogy az egységes belső piac működésének hatására, a belső piaci verseny erősödésének eredményeképpen csökkent az országok egyes termékeinek piaci koncentrációja. Kimutatásunk szerint a vizsgált relációkban ez a folyamat párhuzamosan járt a komparatív előnyök csökkenésével és az egyes relációk irányában megalósuló értékek erőteljes konvergá-

lásával. Figyelemre méltó, hogy a csatlakozást megelőző, a közös piaci működésre felkészítő időszak jelentősen befolyásolta az értékek alakulását. Az általánosan növekvő kereskedelmi aktivitás ellenére a teljes időtávon csupán Szlovákia és Csehország viszonylatában lehetett a versenyképességi értékek javulását kimutatni, a többi relációban csökkent a mutató. Az EU-tagság tehát piacot és számos lehetőséget teremtett, de az országok versenyképességi értékei külkereskedelmi tekintetben nem javultak. Más megfogalmazásban a tagállamok e tekintetben nem vagy csak korlátozottan tudták kihasználni az uniós tagság adta lehetőségeket.

Az adatok utalnak arra is, hogy földrajzi alapon végbemenő koncentráció figyelhető meg. A vizsgált 4 ország közül 3 esetében (CZ, HU, SK) az EU12 és V4 relációban megjelenő értékek erőteljesen konvergálnak egymással, arra utalva, hogy esetükben a földrajzi adottságok és az elhelyezkedés erőteljesen hat a mezőgazdasági termékek exportjára. Máshogy megfogalmazva: a V4-en kívüli termékforgalom csak érintőlegesen hat a termékcsoportok koncentrációjára és lényegében a régióban zajló kereskedelem a meghatározó ezeknél az országoknál. Csak Lengyelországnál lehet érdemi eltérést kimutatni az EU12- és

V4-értékek között, alapvetően a balti országok vonatkozásában megfigyelhető, a földrajzi adottságok és a történelmi kapcsolatok erős és tradicionálisan meghatározó hatása miatt.

Az országok vizsgálata során megfigyelhető, hogy az uniós tagság előtti időszakot illetően a hathatósabb piacvédelmi intézkedéseknek betudhatóan magasabb értékek jelentek meg. Ezzel együtt megfigyelhető valamennyi ország esetében, hogy a fokozatosan életbe lépő kereskedelempolitikai könnyítések, valamint az EU-tagságra való felkészülés és az ezzel együtt járó kereskedelmi kapcsolatok átalakulásának hatására az index értéke évről évre csökkent és alacsony szinten stabilizálódott. Azaz a piacok vonatkozásában megjelenő versenyképesség – de legalább a piaci dominancia – csökkent.

### ***4.3. A siker egyik kulcsa: együttműködés az innovációban***

A jövőbe mutató gazdasági együttműködés új tartalommal töltheti fel a négy ország alkotta keretet. Mindez pedig csak akkor lesz működőképes, ha az innovációban a visegrádiak szorosabbra fűzik kapcsolataikat a tudomány, az innováció és a kutatás-fejlesztés területén, ami az országok méretéből és gazdasági erejéből kiindulva több mint szükségszerű. A gazdasági válság utáni Európának a modern kihívásokra kell választ adnia, ebből pedig Közép-Európa a megfelelő gazdasági intézkedések – a kutatás és a startup-befektetések támogatása – megtétele mellett előnyt kövacsolhat.

A nagy üzleti minták a globális dimenzióból a regionális dimenzióba fejlődnek, s bár regionális szinten a visegrádi országok bizonyos szempontból konkurenciái egymásnak – erre jó példa a Jaguar beruházás –, ugyanakkor fontos tudatosítani, hogy Budapest és Pozsony egy egységet képez, amely ezer szálon kötődik Bajorország gazdaságához. A közép-európai szilíciumvölgy létrejötte még minden bizonnyal várta magára, ám a visegrádi országok történelmi lehetőség előtt állnak, hogy a poszt-recessziós gazdasági világrendben leküzdjék a több évtizedes totalitárius berendezkedés okozta lemaradásukat.

#### 4.4. Kulturális örökség, mint erőforrás hasznosítása

A közös történelmi múlt és számos élmény az elmúlt évszázadokból még tartogat sok lehetőséget, melyek kutatása, feltárása indokolt. Az eredmények nem csak az oktatásban és ismeretterjesztésben hasznosíthatóak, hanem bővíthetik a turisztikai vonzerőleltárt, az attrakciók és programok lehetőségét.

A V4 brandek létrehozása a társadalmi és gazdasági élet legkülönbözőbb területein lehetséges új kereskedelmi pozíciókat eredményezhet a nemzetközi szinten.

A V4 Vállalkozási Tér a belső kohézió egy újszerű lehetősége, amely keretében a tapasztalatcsere, a legjobb gyakorlatok megismerése, közös projektek, az innovációs készségek és képességek javítása mind-mind új hajtóerőt jelenthetnek.

A belső piac erősítését és a gazdasági hatékonyság javítását eredményezheti a multiplikátor hatások tudatos érvényesítése a V4 országokon belüli regionális terekben, beleértve a helyi termékek iránti fogyasztási határhajlandóság növelését, és a turizmus feltételeinek javítását.

#### 4.5. Belső kohéziós terek fejlesztése

Az állami és kormányzati szintű együttműködésekén túl szükség van olyan együttműködési szintek fejlesztésére is, amelyek több oldalról támogatják a V4 országok belső kohézióját. Ezek között elsőként lehet megemlíteni a határ menti térségek együttműködését, mint az országok „érintkező felületeinek” erősítését. Az elmúlt fél évszázadban különböző okoknál fogva a határ menti térségek kevésbé fejlődtek, mint a centrumtérségek, ezért sok helyen külső perifériákká váltak. Annak ellenére, hogy az Európai Unió célirányos támogatási rendszerrel segíti a határ menti együttműködések, mégis számos tényező nehezíti a közös projektek kialakítását, az együttműködést (eltérő nemzeti szabályozás, szabványok stb.).

A regionális, megyei, városi és települési önkormányzatok és gazdasági szervezetek közötti együttműködés is érdemi dimenziója lehet a belső kohézió erősítésének. A hagyományos, úgynevezett testvérvárosi kapcsolatok nem eléggé célirányosak a kohézió szempontjából. E tekintetben határozottabban lehet élni a meglévő nemzeti és európai uniós források felhasználásával.

Kibontakozóban van ugyan, de erőtlen a civil szervezetek közötti együttműködés dimenziója. Talán a kedvezőtlen tapasztalatok miatt a klasszikus NGO típusú feladatvállalás és feladatellátás nem terjedt el a V4 országokban.

További lehetőségek rejlenek az oktatási és tudományos együttműködésekben „V4 kutatási terek” kibontakozásában.

### Irodalom

- Borsi Balázs (2007): *A visegrádi országok perspektívája az Európai Kutatási és Innovációs Térségben*. ([http://www.infonia.hu/infotars/pdfs/K+F/infotars\\_k+f\\_borsi.pdf](http://www.infonia.hu/infotars/pdfs/K+F/infotars_k+f_borsi.pdf))
- Havas Attila (2015): „Vezess új utakra”. *Figyelő*, 2015/8. pp. 30-31.
- Korompai Attila (2015): Summary of the Analysis of the national logistic strategies in the V4 countries. *Logistics strategies in the Visegrad Countries: A comparative analysis* (in: Veres), Hungarian Logistics Association, Budapest. pp. 195-209.

- Leigh Fisher (2014): *Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study*. ([http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ba\\_corridor\\_study\\_-\\_draft\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ba_corridor_study_-_draft_final_report.pdf))
- Szabó István L. (2014): Diplomáciai kihívások a V4 észak-déli közlekedési magas szintű munkacsoport felállításában. Előadás a V4 Logisztikai Konferencián, 2014.05.06.
- Trans-European energy networks: TENT-E priority projects, 2004, Luxemburg.
- Vásáry Miklós – Kránitz Livia – Vasa László – Baranyai Zsolt (2013): Versenyképességi vizsgálatok a Visegrádi országok közötti agrárkereskedelemben. *Gazdálkodás* 57. évfolyam 6. szám. pp. 544-558.
- Veres Lajos (2008): *Térségi logisztika*. Főiskolai Kiadó, Dunaújváros. ISBN: 978-963-9915-05-3.
- Veres Lajos (2015): A V4 országok társadalmi-gazdasági együttműködésének stratégiai irányai, *Logisztikai Évkönyv, 2015*, Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, pp. 222-231. ISSN: 1218-3849
- Veres Lajos (2015): *Logistics strategies in the Visegrad Countries: A comparative analysis*. Hungarian Logistics Association, Budapest. ISBN: