

TÉZISGYŰJTEMÉNY

Tóth Bálint László

A Visegrádi Négyek vasútpolitikai együttműködése

A politikai *spilloverek* szerepe a Cseh Köztársaság, Magyarország, a Lengyel

Köztársaság és a Szlovák Köztársaság vasúti integrációjában

(1999–2021)

című Ph.D. értekezéséhez

Témavezető:

Kollai István PhD

Egyetemi adjunktus

Budapest, 2023

Nemzetközi Kapcsolatok Tanszék

TÉZISGYŰJTEMÉNY

Tóth Bálint László

A Visegrádi Négyek vasútpolitikai együttműködése

A politikai *spilloverek* szerepe a Cseh Köztársaság, Magyarország, a Lengyel
Köztársaság és a Szlovák Köztársaság vasúti integrációjában

(1999–2021)

című Ph.D. értekezéséhez

Témavezető:

Kollai István PhD

Egyetemi adjunktus

© Tóth Bálint László

Tartalomjegyzék

1. Kutatási előzmények és a téma indoklása	4
2. Alkalmazott kutatási módszerek	6
2.1. Elméleti és értelmezési keret	6
2.2. Tartalomelemzés, szövegbányászat, társszó-előfordulási vizsgálat	7
2.3. Strukturált interjúk	10
2.4. Gyakorlati javaslatok	11
3. Az értekezés eredményei	12
3.1. Az Európai Unió tagság szerepe a Visegrádi Csoport vasútfejlesztési stratégiáinak kialakításában	12
3.2. A közösségi pénzalapok szerepe a V4-es kötőtpályás beruházások megvalósításában	14
3.3. Az Európai Unió struktúráinak szerepe a Visegrádi Együttműködés szervezeti–intézményi hiányosságainak ellentételezésében	17
3.4. Szakmai kötődés a témában végzett korábbi kutatásokhoz	18
3.5. Következtetések	19
4. A tézisgyűjtemény hivatkozásai	20
5. A szerző témával kapcsolatos közleményeinek jegyzéke	22

Ábrajegyzék

1. ábra:	A kutatási szűrőként használt szókészletmodellek halmazábrái	8
2. ábra:	A szövegtörzs kulcsszóalapú szűrése	9
3. ábra:	EU-val kapcsolatos kulcsszavak előfordulása, 1999. január – 2021. március	9
4. ábra:	A vasúti infrastruktúrával és az EU-val kapcsolatos kifejezések társszó-előfordulási mutatója, 1999. október – 2021. március	10
5–6. ábra:	Hazámban a vasútfejlesztési projektek az EU közlekedési stratégiáihoz igazodnak; országom vasúti hálózata európai szinten integráltnak tekinthető	14
7–8. ábra:	A kohéziós és az uniós fejlesztési politikákra tett utalások társszó-előfordulási mutatója, 2003. január – 2021. március	15
9. ábra:	Az EU közlekedési/kohéziós/fejlesztési alapjaira és a V4-ek vasúti kezdeményezéseire irányuló hivatkozások egymáshoz viszonyított aránya, 2003. január – 2021. március	15
10. ábra:	Uniós vasútfejlesztési támogatások (ezer euró, vonalkilométerenként, 2020. május)	16
11–12. ábra:	Összefüggés van a rendelkezésre álló célzott uniós finanszírozás mértéke és az országomban megvalósuló vasúti projektek száma között	18

1. Kutatási előzmények és a téma indoklása

Az elmúlt évtizedekben számos politikatudományi és nemzetközi kapcsolatok elemzés vizsgálta a Visegrádi Csoporton belüli kormányközi együttműködés jellegét, időtállóságát és rugalmasságát, ezen tanulmányok azonban elsősorban nagypolitikai megközelítésből foglalkoztak a témával.¹ A közpolitikai szintű tényezők górcső alá vétele nemkülönben tanulságos következtetésekkel segítheti e négyoldalú kelet-közép-európai döntéshozatali mechanizmus megértését. Mindezért szükségesnek látszik azon centripetális és centrifugális tényezők feltárása, amelyek a cseh, a lengyel, a magyar és a szlovákiai döntéshozókat a négyoldalú ágazati integráció folytatására és elmélyítésére ösztönözték az elmúlt több mint három évtizedben. A jelen disszertációban ismertetett kutatás a Visegrádi Együttműködés közlekedéspolitikai szempontjainak vizsgálata révén kapcsolódik az ismertetett kutatástörténet logikai láncolatához.

A visegrádi országok kormányaira és állami hatóságaira kiterjedő szakpolitikai együttdöntési kezdeményezések indíttatásaival viszonylag csekély számú publikáció foglalkozik a nemzetközi szakirodalomban. A doktori disszertáció V4-es vasúti együttműködésre vonatkozó témaválasztásának relevanciáját az előbbi megállapítás mellett számos egyéb tényező is alátámasztani látszik. Először is, a közlekedési hálózatok fejlesztése mindig is kitüntetett helyen szerepelt a Visegrádi Csoport éves elnökségi programjaiban. Másodszor, a négy ország vasúthálózatainak közös stratégiai adottságai a kelet-közép-európai közlekedési rendszer történelmi jelentőségű alappillérvé teszik a kötöttpályás szolgáltatásokat. Harmadszor, a kutatással egyidejűleg az Európai Unió kohéziós és régiófejlesztési stratégiáiban, valamint klímacéljaiban a határokon átnyúló kötöttpályás szolgáltatások fejlesztése elsőbbséget élvez más közlekedési módokkal szemben. A fenti tényezők lehetővé teszik átfogó elemzések elvégzését a többszintű nemzetközi ágazati politikaalkotás külső és belső tényezőinek egyidejű figyelembevételével.

A kutatás elméleti kiindulópontja értelmében a cseh, a lengyel, a magyar és a szlovákiai kormányok – valamint az állami hatóságok – együttműködése *sui generis* formát ölt: fontos, hogy a V4-együttműködés nemlétező intézményi, szervezeti elemeit egy nemzetközi szervezet minden fél által tiszteletben tartott jogi–intézményi keretrendszer pótolja a regionális szakpolitikai integráció következetes és eredményes végrehajtása érdekében. A V4-platform mindezek értelmében taktikai eszközként szolgálhat a részes kormányok politikai céljainak

¹ Lásd Bársony 1998; Žantovský 2006; Somogyi 2006; Bútorá 2011; Światłowski 2015; Gyárfášová és Mesežnikov 2016.

az előmozdítására az Európai Unió intézményi és politikai keretein belül. A kooperációs rendszer azonban csak akkor működőképes, ha a kollektív előnyök felülmúlják az egyéni (nemzetállami) veszteségeket (Haas 1961; Caporaso 1992).

A nemzetállami politikai – vagy akár üzleti és kulturális – elitek nemzetek feletti tevékenységeik során összehangolják a törekvéseiket, a folyamat politikai hatásainak leszivárgása alacsonyabb döntéshozatali szintekre pedig tovább növeli a nemzetközi integráció iránti belföldi igényt (Schimmelfennig 2018). Politikai *spillover*nek (azaz tovagyűrűzésnek) nevezzük a folyamatot, amikor egyes ágazati integratív intézkedések a partnerkormányok döntései révén további (tágabb/mélyebb) együttműködésbe torkollnak a csatlakozó területeken. Így példázza a V4-es vasúti együttműködés azt, hogy a regionális szakpolitikai összetartás során miként fonódnak össze fokozatosan az integráció gyakorlati megnyilvánulásai. Következésképpen a Visegrádi Négyek szakpolitikai összedolgozása a gyakorlati együttműködések többdimenziós hálózataként írható le, amelyben a konkrét közös projektek politikai *spillover*ei további integrációt eredményeznek a négy állam között.

Andy Smith (2004) szerint az államközi ágazati együttműködések a nemzetközi integráció gyakorlati aspektusait jelentik, közpolitikai összefonódással. A meglévő kooperatív megnyilvánulások politikai tovagyűrűző hatásai viszont lényegesnek bizonyulhatnak a nemzetállami kormányok közötti nagypolitikai összedolgozás természetének és dinamikájának megértéséhez. Az Európai Unió politikai *spillover*inek a visegrádi térségen belüli megnyilvánulásait feltáró és értelmező kutatási eredmények révén a disszertáció hozzájárul az ágazati (szakpolitikai) integráció jobb megértéséhez Kelet-Közép-Európában. A vizsgálódás emellett átfogó képet nyújt a Visegrádi Együttműködés szerepéről az EU térségünket érintő szakpolitikai döntéshozatali és döntésvégrehajtási eljárásaiban.

Végezetül, a doktori munka kiemelt hozzáadott értékét jelenti a benne ismertett kutatás hiánypótló jellege, hiszen a disszertáció befejezésekor az elérhető nemzetközi szakirodalomban, online adatbázisokban, könyvtárakban nem állt rendelkezésre V4-fókuszú *spillover* elemzés. A jelen dolgozat tehát a kelet-közép-európai regionális közpolitikai integrációjáról ad részletes áttekintést és elemzést a vasútfejlesztési törekvések példáján keresztül. Teszi mindezt a Visegrádi Együttműködés gyakorlati aspektusainak vizsgálatával, valamint az uniós közösségi intézmények és jogi/pénzügyi struktúrák további kooperációt ösztönző *spillover* hatásainak fókuszba emelésével.

2. Alkalmazott kutatási módszerek

A fenti gondolatmenet értelmében tehát az EU regionális és kohéziós politikáinak felülről lefelé irányuló tovagyrúzó hatásai – legalább részben – magyarázhatják a V4-országok kormányai közötti vasúti együttműködés elmélyülését és kiszélesedését az uniós csatlakozás óta eltelt időben. Mindezt fontos meghatározni a közösségi struktúrák ösztönző szerepét a négy kelet-közép-európai állam vasútfejlesztési törekvéseinek az összehangolásában és egységesítésében. A disszertációban bemutatott elemzések arra keresik a választ, hogy az Európai Unió, mint intézményi/politikai/jogi keret és pénzügyi forrás, tekinthető-e a Visegrádi Négyek vasútpolitikai együttműködését elősegítő külső tényezőnek?²

A kutatás három módszertani pilléren nyugszik: az integrációelméleti elemzések kvalitatív következtetéseit alátámasztására szolgálnak a Visegrádi Négyek hivatalos dokumentumainak kulcsszóalapú tartalomelemzése által számszerűsíthető eredmények. A vizsgált korpuszban feltárt összefüggéseket (a függő és független változók együttes előfordulásának intenzitása) pedig a nemzetközi vasútfejlesztési stratégiákkal foglalkozó cseh, lengyel, magyar és szlovákiai szakértőkkel készített strukturált interjúk hivatottak igazolni, gyakorlati megközelítésből.

2.1. Elméleti és értelmezési keret

A doktori munka értelmezési keretét a nemzetközi kapcsolatok azon integrációelméleti iskolái szolgáltatják, amelyek kulcsszerepet tulajdonítanak a *spillover* folyamatoknak az állami – vagy az állam alatti – szuverenitás szupranacionális szintek felé történő fokozatos átruházásának magyarázatában. A *spillover*-jelenség elsősorban az Ernst B. Haas neve által fémjelzett neofunkcionalista és az Andrew M. Moravcsik-féle liberális kormányköziség elnevezésű integrációelméletek érvelési eszköztárába illeszkedik. A politikai *spillover* jelenség arra a folyamatra utal, amely során a döntéshozatali tevékenységek állami szintről nemzetközi vagy nemzetek feletti szintre delegálódnak, szakosított szervezetek vagy kormány-/államközi szövetségek létrehozása révén (Fesl 2015).

Ezzel egyidejűleg, Frank Schimmelfennig (2018) szerint, a politikai *spillover* elősegíti az integráció iránti belföldi keresletet is. Haas (1961) rávilágít azonban arra, hogy a folyamat érvényre jutása érdekében a konvergencia politikai céloknak felül kell írniuk az egymással

² Az európai integráció politikai *spillover* mechanizmusainak szerepe a Visegrádi Csoporton belüli ágazati kölcsönös függési rendszerek kialakításában két tényező középpontba helyezésével azonosítható: a közös cseh–lengyel–magyar–szlovák kormány- és intézményközi vasútfejlesztési intézkedések kölcsönhatásainak elemzése adja a kutatás egyik pillérét, míg a másikat az előbb említett négyoldalú kezdeményezéseket kiváltó közösségi (európai uniós) pénzügyi/politikai/jogi/intézményi eszköztár mélyreható megismerése jelenti.

ellentétes döntéshozatali törekvéseket a partnerországok kormányai között. Míg a liberális kormányköziség szerint minél függetlenebbek a partnerállamok, annál inkább alakíthatják a nemzetközi együttműködés irányait és mélységét, addig a neofunkcionalisták azt állítják, hogy a szövetséges országok kormányai sosem fognak kellő eszközrendszerrel és felhatalmazással rendelkezni az integrációs folyamat befolyásolásához. Abban azonban mindkét elméleti megközelítés egyetért, hogy bármely szakpolitikai területen is valósuljon meg a nemzetközi integráció, az szükségszerűen további együttműködéshez vezet más szinteken és cselekvési területeken is (Niemann 2006).

2.2. Tartalomelemzés, szövegbányászat, társszó-előfordulási vizsgálat

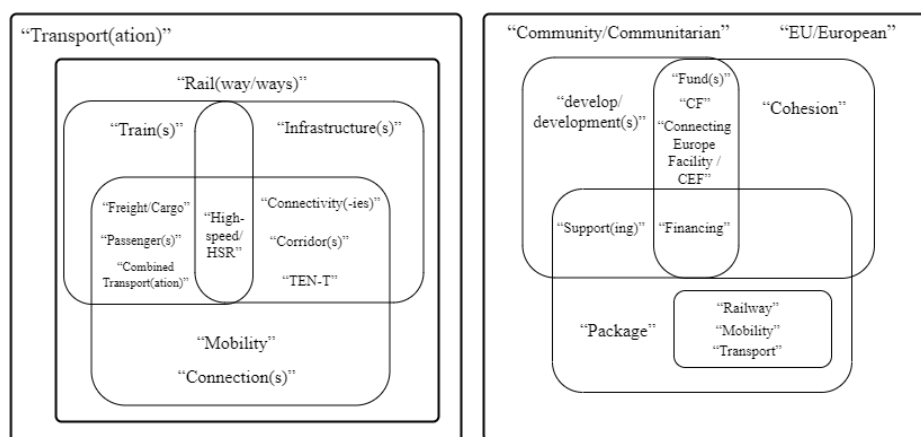
A kutatás célja annak bizonyítása, hogy a V4-államok vasútfejlesztési politikáinak érvényesülése és intézményesülése a négy ország aktuális kormányainak a szuverén döntése alapján, s egyben az európai integráció kooperációs ösztönzőinek (*spilloverek*) az eredményeként valósul meg. A négyoldalú vasútfejlesztési kezdeményezések és szakmai egyeztetések megjelenése, valamint rendszeressé válása az elmúlt évtizedekben egyértelmű szakpolitikai integrációt jelez a Visegrádi Csoporton belül, az EU szerepe mindebben azonban további magyarázatra szorul. Az azonos időkeretben elérhető uniós politikai, intézményi és pénzügyi ösztönzők beemelésével már feltételezhetővé válik a logikai kapcsolat a V4-es vasúti együttműködést elősegítő politikai aktusok és az azokat kiváltó tényezők között.

A visegrádi országok vasúti együttműködése fejlődésének részletes ismertetése, valamint az Európai Unió vonatkozó politikáinak és jogszabálycsomagjainak bemutatása után nincs más hátra, mint annak bizonyítása, hogy Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia mindenkorai kormányai tudatosan döntöttek a kötőpályás közlekedést illető szakpolitikai döntéshozataluk bizonyos vetületeinek a hosszú távú összehangolása mellett, mégpedig az országaik EU-tagságából eredő lehetőségek és kényszerítő erők okán. A szövegbányászati módszert alkalmazó tartalomelemzés segítségével a V4-országok döntéshozóinak hivatalos kommunikációjában azonosíthatóvá válik a négyoldalú vasúti együttműködés fejlesztésére tett politikai szándék, amelynek a külső és belső kiváltó tényezőit meghatározott kulcsszavak tendenciózus együttes előfordulása jelöli megbízhatóan. A tartalomelemzés a szövegek információs elemekre bontását és kategorizálását vonja maga után. A függő és független változók közötti összefüggések feltárását pedig nagyban megkönnyítik a társszó-előfordulásokat összesítő adathalmazok, míg az interakciókat és a folyamat időbeli dimenzióját diagramok, ábrák érzékeltetik (Ignatow and Mihalcea 2017).

A kutatómunka során az 1999 októbere (a legkorábbi elérhető forrás) és 2021 márciusa (a véglegesítés időpontja) között kiadott V4-es szándéknyilatkozatok, elnökségi programok, közlemények és egyéb hivatalos dokumentumok kulcsszó-alapú tartalomelemzése rávilágít a változók, azaz a célzott uniós ösztönző eszközök rendelkezésre állása és a csehországi, lengyelországi, magyarországi és szlovákiai vasútfejlesztési kezdeményezések száma között feltételezhető közvetlen logikai kapcsolatra.³ A hivatalos V4-es politikai szövegek adatként való értelmezése (*text-as-data*) és kvantitatív elemzése beazonosíthatóvá teszi a négyoldalú vasúti együttműködéshez kapcsolódó kifejezéseket és azok időbeli eloszlását. A kapott eredmények pedig a társszó-előfordulási keresések révén párhuzamba állíthatók az ugyanazon korpuszban a kötőpályás közlekedés regionális fejlesztését elősegítő speciális uniós alapokra és stratégiákra tett hivatkozásokkal. A négy ország kormányai által a vasútfejlesztés terén az elmúlt évtizedekben tett konkrét integrációs lépések alakulásának részletes bemutatásával a kutatás magyarázattal szolgál az egyes kulcsszavak eltérő időközönként jellemző időszakos együttes megjelenésére és/vagy háttérbe szorulására. A kulcsszóalapú tartalomelemzés tehát számszerűsíti a hivatalos szövegek tartalmi dimenzióit, változóit (Benoit 2011).

A szövegbányászat a kiválasztott szókészletklaszterek megszámlálását, továbbá a függő és független változóként választott kulcsszavak/kifejezések egyidejű előfordulásának indexelését vonja maga után. Amint az az 1–3. ábrákon is látható, a vasúti közlekedést lefedő kifejezéseket tartalmazó szókészletek a független, az uniós támogatási mechanizmusokra utaló kulcsszavak pedig a függő változók közé kerültek.

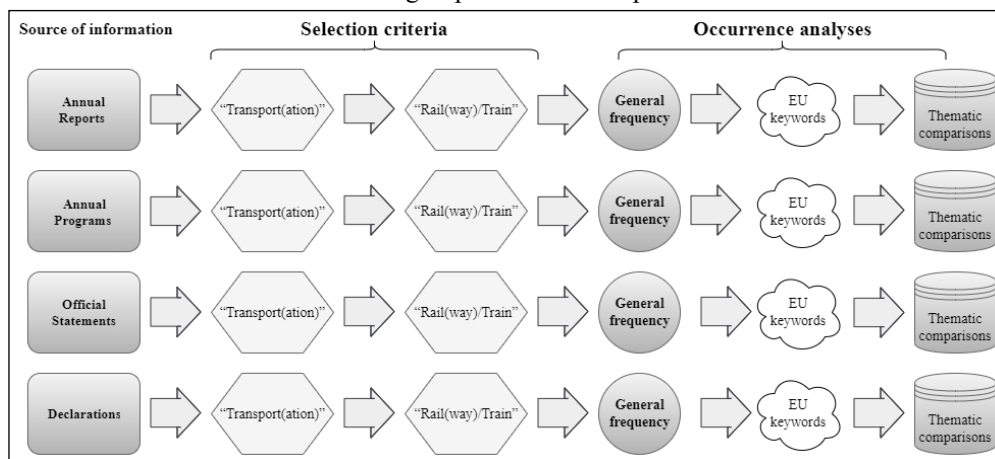
1. ábra: A kutatási szűrőként használt szókészletmodellek halmazábrái⁴



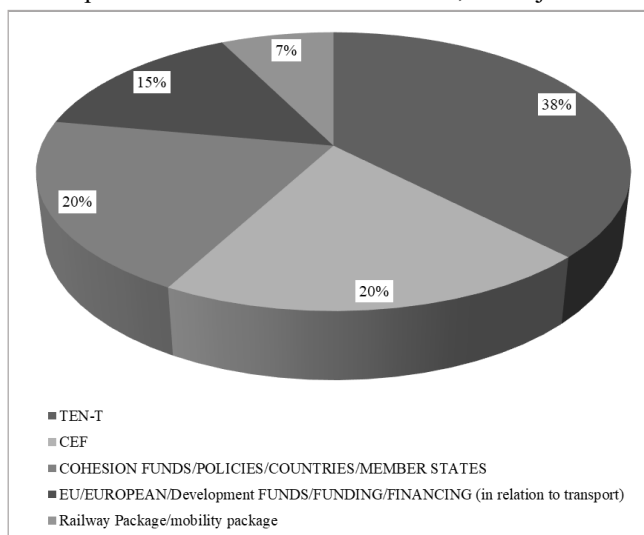
³ A tartalomelemzés a Visegrádi Csoport online archívumában fellelhető hivatalos dokumentumokra terjed ki. Az egyes szövegek kiválasztásának előfeltétele, hogy azokat a V4-államok kormányait képviselő politikusok, minisztériumok, államtitkárságok, miniszteri, miniszterelnöki, elnöki hivatalok állítsák ki és/vagy lássák el aláírásukkal. Az elemzésre kiválasztott szövegeknek emellett kifejezetten tartalmazniuk kell a közlekedéssel (és/vagy a vasúti közlekedéssel) kapcsolatos kulcsszavakat.

⁴ A disszertációban bemutatott valamennyi ábra, táblázat, diagram a szerző saját munkája.

2. ábra: A szövegtörzs kulcsszóalapú szűrése



3. ábra: EU-val kapcsolatos kulcsszavak előfordulása, 1999. január – 2021. március

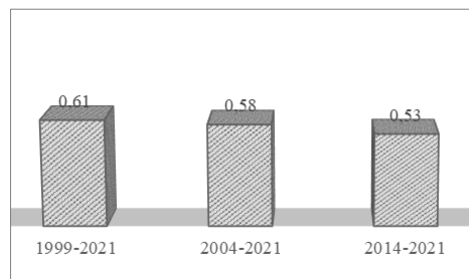


Második lépésként a társszóelőfordulás-elemzés a kiválasztott keresőszavak/kifejezések általános gyakorisági viszonyaira és időbeli koncentrációira összpontosít, számszerűsíthetően kifejezve a Visegrádi Csoport vasútfejlesztési törekvéseinek az intenzitását (értsd politikai dimenzióját). A harmadik lépés az európai uniós struktúrák szerepének az azonosítása a V4-es közlekedéspolitikai integráció elmélyítésében, mégpedig a közösségi támogató mechanizmusokra tett szöveges utalások, valamint a visegrádiak közös vasúti törekvéseit jelző kifejezések együttes előfordulási arányának a párhuzamba állításával (lásd Franzosi 2004).

Mane és Börner munkája (2004) alapján a társszó-előfordulásra koncentráló tartomelemzés révén mérhetővé válik a vizsgálati egységként választott kulcsszavak közötti asszociáció erőssége az alapján, hogy azok milyen gyakran fordulnak elő együttesen, ugyanazon szövegen belül. Ebben az értelemben a kiválasztott kulcsszóerőssége (kontextuális relevanciája / tartalmi dimenziója) 0-tól 1-ig terjedő skálán érzékeltethető, amennyiben az előbbi határértéket rendeljük az egy szöveges egységen belül együtt soha nem

megjelenő szópárokhoz, és az utóbbihoz közeli számmal jelöljük az egymás közelségében feltűnő kulcsszavakat. Minél nagyobb értéket vesz fel a szópár együttes előfordulási mutatója (azaz minél közelebb áll az I -hez), a vizsgált szöveg annál többször említi a függő változóként kiválasztott elemeket.⁵ A V4-ek egymásba fonódó vasútpolitikai kezdeményezéseinek az alakulását szemléltetendő a kiválasztott kulcsszavak megjelenésének gyakoriságát éves bontásban érdemes elvégezni. A megadott időkerethez tartozó vizsgált hivatalos dokumentumokban a vasúti infrastruktúrához (I_x) és az uniós mechanizmusokhoz (E_y) kapcsolódó kifejezések együttes előfordulási indexe (E_y/I_x) szemlélteti a független és a függő változók kapcsolatát (4. ábra).⁶

4. ábra: A vasúti infrastruktúrával és az EU-val kapcsolatos kifejezések társszó-előfordulási mutatója, 1999. október – 2021. március



2.3. Strukturált interjúk

A nemzetközi kapcsolatok integrációelméleti szakirodalma segít megérteni a kormányközi döntéshozatali mechanizmusok kialakulásának logikáját, a különböző szuverenitás-transzfer folyamatok ismertetésével. A disszertáció lapjain a visegrádi államok vasútpolitikai koordinációjának irányultságát és dimenzióit a hivatalos V4-es dokumentumok tartomelemzése érzékelteti, míg a nyilvánosan elérhető uniós közlekedési adatbázisokban fellelhető statisztikai adatok átfogó rendszerezése a szövegbányászat főbb következtetéseinek a megerősítését szolgálja. A kutatás logikai láncolatának az utolsó eleme a V4-országokban működő állami vasúttársaságoknál vagy kutatóintézeteknél dolgozó szakértőkkel (négy–négy válaszadó) készített strukturált interjúk bemutatása és kiértékelése. A vasúti szakemberek gyakorlati, életszerű nézőpontjainak értelmezése alulnézeti dimenzióval egészíti ki a Visegrádi Csoport vasúti integrációjához köthető magas szintű döntéshozatalra fókuszáló kutatást.

⁵ Ha az index számértéke I -nél nagyobb, az azt jelenti, hogy a szópáron belül a függő változó az alapfogalomnál is nagyobb relevanciával bír a szövegező számára, mivel az gyakrabban fordul elő az adott korpuszban.

⁶ A társszó-előfordulási index értéke 0 , ha a vizsgált időszakban nem volt olyan, vasúti témát említő hivatalos V4-es dokumentum, amely az EU politikai, pénzügyi vagy jogi eszközeire (E_y) is tett volna egyidejűleg utalást.

Tizenhat szakember fejtette ki véleményét (a mindennapi munkatapasztalatai alapján) a visegrádi országokban végbemenő vasútfejlesztési projektekhez tartozó uniós (társ)finanszírozás hatékonyságáról, lehetőségeiről és korlátairól. Az eldöntendő, a feleletválasztós, valamint a (félig)nyitott végű kérdések célzott feltételével meghatározható, hogy az azokra érkező válaszok tartalmi tényezői miként és milyen mértékben állnak össze koherens narratívává (Galletta 2013).

Hong Liu és Guanie Lim nemzetközi politikai gazdaságtan témájú cikkük kutatási módszertanának indoklásakor (2022) azzal érvelnek, hogy a strukturált interjúk döntő szerepet játszanak a függő és a független változókat összekapcsoló, potenciálisan láthatatlan mechanizmusok feltárásában. Az említett kutatási megközelítést a Visegrádi Négyek politikai valóságához igazítva a disszertáció strukturált interjúkat ismertető fejezetében az állami vasúttársaságoknak a kelet-közép-európai szállítási piac fejlődésében betöltött szerepére is fény derül.⁷

2.4. Gyakorlati javaslatok

Az értekezés összeállítása során szerzett tapasztalatok alapján a politikai *spillover*eknek a regionális kormányközi együttműködési mechanizmusok megerősítésében, elmélyítésében és rétegződésében betöltött szerepére vonatkozó további kutatómunkák és elemzések számára a következő főbb gyakorlati javaslat fogalmazható meg: mivel az integrációs formák tovagyűrűzései folyamatként és nem statikus jelenségként értelmezhetők, a nyomon követésükhöz egyrészt azok kiváltó tényezőire, másrészt pedig az általuk keltett hatásokra célszerű összpontosítani. Miután beazonosíthatóvá válik a két vagy több egymást követő kormányközi együttműködési aktus közötti lehetséges politikai *spillover* faktor, a kölcsönhatás természetének megértése és kiértékelése érdekében elemezni indokolt a további államközi szinergiákhoz vezető többoldalú együttműködés geopolitikai, jogi/intézményi és gazdasági körülményeit (költség–haszon értékelés).

⁷ Az interjúalanyok válaszai egységes értelmezési keretek között vethetők össze, amennyiben előre meghatározott kérdéseket előre meghatározott sorrendben teszünk fel a lehetséges torzítások csökkentése érdekében, minimalizálva a félrevezető következtetések levonásának lehetőségét (Young *et al.* 2018). A kérdőív első *hat* kérdése az EU szerepére koncentrálna a V4-es vasúti kezdeményezések vonatkozásában, az utolsó *négy* kérdés pedig az egyes nemzeti fejlesztési stratégiák uniós célkitűzésekhez fűződő viszonyát feszegetik. A kérdéssor két tartalmi elemre bontásával elkülöníthetők a válaszadó szakembereknek az infrastruktúra-fejlesztésről és a piaci trendekről alkotott véleményei.

3. Az értekezés eredményei

A kutatási eredmények rávilágítanak a vasúti ágazathoz köthető állam- és kormányközi regionális együttműködés gyakorlati, illetve politikai összefüggéseire, különös tekintettel az európai uniós szervezeti és pénzügyi struktúrákra, amelyekre a V4-államok kormányai saját vonatkozó intézményi keretek hiányában hagyatkozhatnak a közlekedési integrációt eredményező négyoldalú döntéshozatalukban.

A Visegrádi Együttműködés közlekedéspolitikai integrációjában fellelhető európai uniós gyökerű politikai *spillover*ek túlmutatnak a közösségi alapok pusztán pénzügyi hatásánál: azok közös, V4-es kormányközi és szakértői szintű platformok kialakítását vonják maguk után, ami idővel az egyes nemzeti pályahálózatok közötti jogi–műszaki akadályok fokozatos felszámolásához vezet.⁸ A különböző szakpolitikai területek kormányok általi nemzetközi összehangolása nagyobb fokú vasútpolitikai integrációt eredményez a V4-régióban.⁹ Az európai integráció politikai tovagyűrűző hatásai Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia kormányközi vasúti együttműködésében elsősorban a következő tényezőkben nyilvánulnak meg:

3.1. Az Európai Unió tagság szerepe a Visegrádi Csoport vasútfejlesztési stratégiáinak kialakításában

Az EU közlekedéspolitikai irányelveinek, kohéziós céljainak és régiófejlesztési törekvéseinek megvalósítása stratégiai együttműködésre készíti a Visegrádi Négyek hivatalban lévő kormányait és állami hatóságait. Az európai integráció különböző ágazati vonatkozásai ekképp eredményezik a regionális együttműködés újabb és újabb megnyilvánulásait (Cram 2001; Somogyi 2006): a közös piac intézményi/szervezeti/ politikai/pénzügyi keretei által megkövetelt együttműködések tovagyűrűző hatása révén bizonyos szakpolitikai területeken szorosabbá válhat a V4-államok kormányai közötti koordináció.

A négy állam szakpolitikai koordinációja általában az uniós struktúrákon belül valósul meg, és csak esetenként tapasztalhatók a közösségi stratégiáktól (részben) független ágazati integratív lépések. A V4-államok éppen hivatalban lévő kormányai közötti vasútpolitikai koordináció hajtóerejét az EU meglévő integratív struktúráiból (négy szabadságjog,

⁸ A Visegrádi Négyek vasútpolitikai koordinációjában kormányzati interakciók közvetítenek a különböző partnerországok ágazati szereplői között (lásd Moravcsik 2005).

⁹ Az 1999–2021-es időszakban a visegrádi országok kormányai kifejezetten a közlekedésfejlesztési politikáik harmonizálását tűzték ki célul, mégpedig az uniós kohéziós források lehető leghatékonyabb felhasználásával. (visegradgroup 2013; lásd Edis 2007).

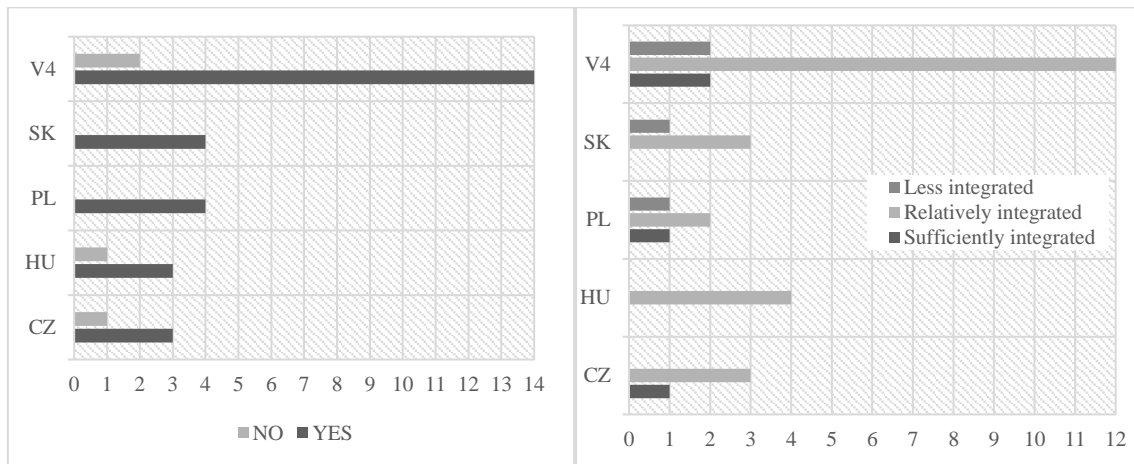
fenntarthatósági célok, mobilitási irányelvek, munka/emberi jogok, energiaellátási láncok szavatolása, idegenforgalom stb.) származó új együttműködési mechanizmusok áttérjedése szolgáltatja (visegradgroup 2013).¹⁰ A közlekedésfejlesztési céljaik elérése érdekében a négy ország kormányainak át kell ültetniük a közösségi vasúti joganyagot a hazai jogrendszerbe.¹¹ Az új közösségi vasúti jogszabálysomagok kialakítása vagy módosítása során Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia kormányai rendszerint előzetes négyoldalú tárgyalásokat folytatnak az álláspontjaik összehangolása céljából az uniós szintű érdekérvényesítés során remélt kedvezőbb pozíciók kialakítása érdekében.

Ami a kötöttpályás közlekedés közös koordinációját illeti, az Európai Unió vasúti vívmányai (jogszabálysomagok, irányelvek, rendeletek és fehér könyvek) jelölik ki a kiindulási és a hivatkozási pontokat a visegrádi államok vonatkozó politikai irányvonalainak a meghatározásakor (Pollak és Slominski 2015). Közvetlen és egyértelmű kauzális kapcsolat állapítható meg azokban az esetekben, amikor a Közösség és a Visegrádi Négyek vasútfejlesztési céljai teljesen megegyeznek (az utóbbi következik az előbbiből). Amikor viszont a V4-ek vasúti stratégiái az EU célkitűzéseikhez képest – legalább részben – eltérnek (pl. emelt pályasebességű észak–déli összeköttetések), a regionális ágazati együttműködésben közvetetten azonosítható az európai szakpolitikai integráció tovagyrűző hatása: a jól bevált uniós platformokon való együttműködés elmélyítése helyett a cseh, a lengyel, a magyar és a szlovák kormány új kooperatív struktúrák létrehozásával éri el közös céljait, lásd a nagysebességű vasúthálózatról szóló tárgyalásokat (visegradgroup 2017; 2018). A visegrádi országok vasúti együttműködése mindkét esetben az Európai Unió jog- és intézményrendszerére épül, eszközeit és irányát tekintve egyaránt. A megkérdezett szakemberek túlnyomó többsége megerősítette, hogy az országukban megvalósuló fejlesztések összhangban vannak az Európai Unió közlekedési stratégiájával. Továbbá a válaszadók jelentős része kielégítőnek ítélte országa vasúthálózatának az európai integrációját (5–6. ábra).

¹⁰ Annak érdekében, hogy nagyobb beleszólást kapjanak az egyes szakpolitikai döntések végrehajtásába, a nemzetközi intézmények rendszerint a szükséges döntéshozatali szuverenitás nemzetek feletti szervezetekre delegálására készítetik a tagállamaik kormányait. A nemzetközi szakpolitikai döntéshozatal tehát az integráció tovagyrűző hatásai alakítják, amelyek erősítik a transznacionális szervezetek struktúráit, valamint támogatják a partnerállamok szövetségi rendszereinek a létrejöttét (Martin 1995; Snidal 1995; Abbott and Snidal 1998).

¹¹ Ugyanakkor az európai uniós döntéshozatali folyamatokban a négy állam képviselői rutinszerűen keresik az együttműködési lehetőségeket a közös érdekeik érvényre juttatása érdekében. Ennek értelmében a V4-országok képviselői igyekeznek a térség közlekedési rendszerének az egyedi piaci és műszaki igényeit hangsúlyozni a közösségi vasúti joganyag megszövegezésekor (visegradgroup 2007; 2015b; 2016; 2017).

5-6. ábra: Hazámban a vasútfejlesztési projektek az EU közlekedési stratégiáihoz igazodnak; országom vasúti hálózata európai szinten integráltnak tekinthető



A kelet-közép-európai kötőtpályás közlekedési hálózat biztonságossá, gyorsan és kölcsönösen átjárhatóvá tétele érdekében a Visegrádi Négyek összehangolt tárgyalási pozícióikkal lobbitevékenységet folytatnak az uniós fórumokon a határokon átnyúló új közlekedési folyosók kialakításáért, a meglévő infrastruktúrák korszerűsítéséért, az interoperabilitást szavatoló európai műszaki megoldások elterjesztéséért (visegradgroup 2004; 2007; 2015a). A V4-es együttműködés a részes kormányok számára fórumot biztosít a különböző uniós szervek és szervezetek által kezdeményezett támogatási mechanizmusokkal és szabályozási eljárásokkal összefüggő érdekegyeztetéshez.

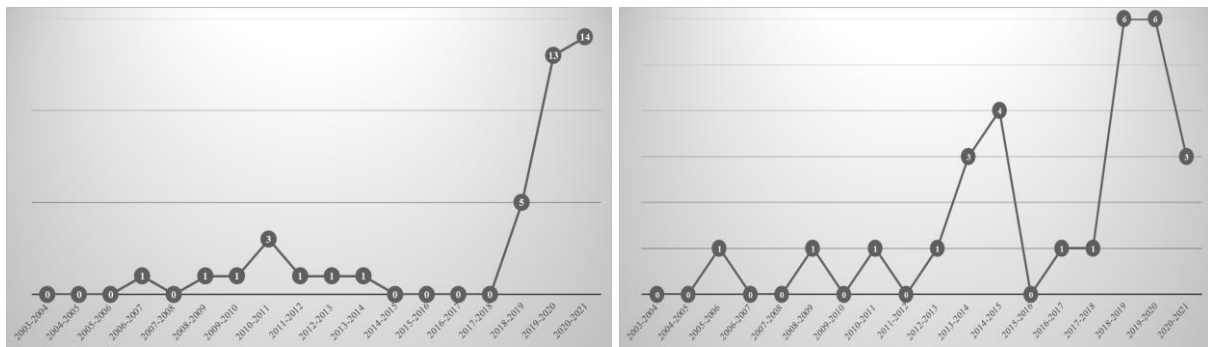
3.2. A közösségi pénzalapok szerepe a V4-es kötőtpályás beruházások megvalósításában

Kelet-Közép-Európában a vasútfejlesztési beruházások tervezéséhez és megvalósításához szükséges pénzügyi forrásokat elsősorban az Európai Unió Kohéziós Alapja biztosítja (European Commission 2023; visegradgroup 2002; 2018). Az EU közlekedési stratégiái, jogszabályai és irányelvei a vasúthálózat korszerűsítését és a vasúti szolgáltatások megbízhatóbbá tételét teszik szükségessé a térség országaiban: az elmúlt évtizedek folyamán a rendelkezésre álló közösségi forrásokból számos fejlesztési projekt valósult meg, amelyek nagyban hozzájárultak a négy ország közötti kötőtpályás infrastruktúra integrációjához (visegradgroup 2009; 2010).

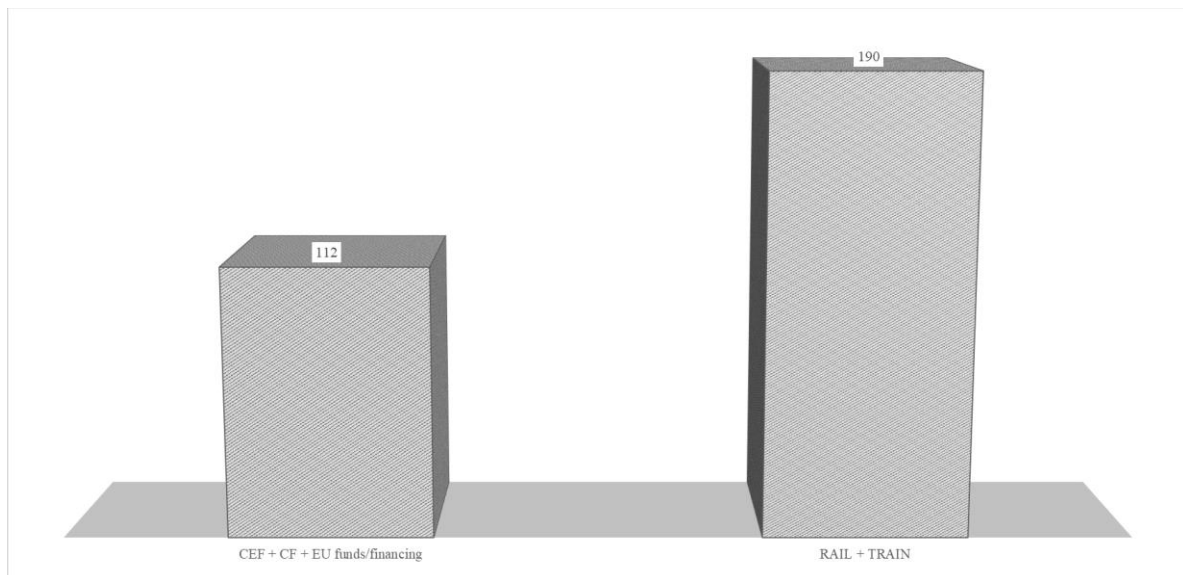
A hivatalos V4-es dokumentumokban a közös regionális vasútfejlesztés lehetséges uniós pénzügyi forrásaira való hivatkozások nagyrészt a kohéziós politikákról tett említésekkel egyidőben koncentrálnak (lásd 7. és 8. ábra). A vizsgált időszakban a Visegrádi Négyek hivatalos írásos kommunikációjában 5-ből 3 alkalommal a regionális vasúti együttműködéssel összefüggésben találkozhatunk az Európai Unió közlekedésfejlesztési mechanizmusairól szóló

kitételekkel (9. ábra). Ebből következően a V4-ek közötti vasútpolitikai integráció nagyban kapcsolódik az infrastruktúra-fejlesztéshez rendelkezésre álló közösségi pénzügyi forrásokhoz. A 7-8. ábra. ábra tanúsága szerint a 2014–2020-as költségvetési ciklusban említik együtt a leggyakrabban a vasúttal kapcsolatos kezdeményezéseket és az EU közlekedésfejlesztést támogató pénzeszközöket, politikáit. A visegrádi államok az uniós átlagot jóval meghaladó mértékű közösségi vasútfejlesztési finanszírozáshoz jutottak az említett időkeretben, amint az a 10. ábrán látható.

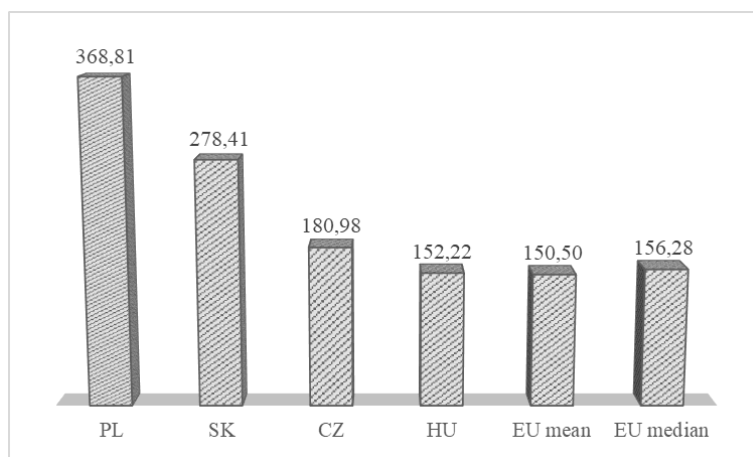
7–8. ábra: A kohéziós és az uniós fejlesztési politikákra tett utalások társszó-előfordulási mutatója, 2003. január – 2021. március



9. ábra: Az EU közlekedési/kohéziós/fejlesztési alapjaira és a V4-ek vasúti kezdeményezéseire irányuló hivatkozások egymáshoz viszonyított aránya, 2003. január – 2021. március



10. ábra: Uniós vasútfejlesztési támogatások
(ezer euró, vonalkilométerenként, 2020. május, European Commission 2023)



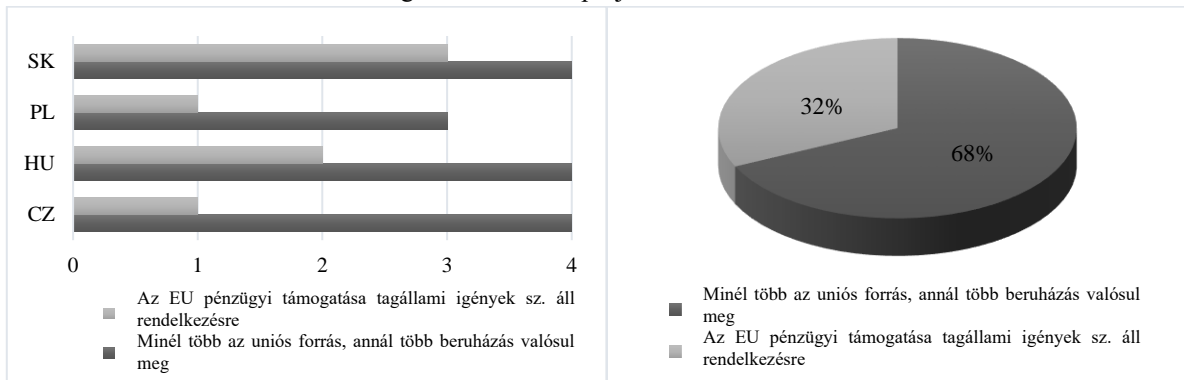
A Közösség többéves pénzügyi ciklusai (MFFs) biztosítják a V4-térség vasúti kezdeményezéseinek elsődleges költségvetési forrásait. Következésképpen a visegrádi országok kormányainak közös érdeke lett, hogy a célzott uniós forrásokért hatékonyan lobbizva összehangolják a vasúti modernizációs politikáikat a közlekedési hálózataik makrogazdasági versenyképességének a javítása érdekében.¹² A hivatalos V4-es nyilatkozatok tartalomelemzése által megállapítható, hogy az infrastruktúra-fejlesztéshez köthető közösségi pénzügyi források, szakpolitikai irányelvek és jogi struktúrák rendelkezésre állása befolyásoló tényező volt a Visegrádi Négyek vasúti integrációjában. A szövegbányászat, az EU közlekedési statisztikái és a strukturált interjúk elemzése során egyértelmű ok–okozati összefüggés vált megállapíthatóvá az uniós mechanizmusok által (társ)finanszírozott és a közösségi jogszabálysomagok által ösztönzött vasúti beruházások számarányának növekedése és a V4-államok kormányai részéről a közlekedéspolitikai koordinációval kapcsolatban tett közös nyilatkozatok gyakorisága között. Ilyeténképpen a Visegrádi Négyek közös érdekartikulációja számszerűsíthető eredményekben is kifejeződik.¹³

¹² A kulcsszóalapú szövegbányászat során egyértelművé vált, hogy a vasútfejlesztéssel összefüggő törekvések elsősorban a többéves közösségi költségvetésről szóló tárgyalási folyamatokban jelennek meg a vizsgált szöveges korpuszban. Az adott időkeretben Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia nettó kedvezményezettjei voltak az EU strukturális alapjainak: 2014–2020 között a legnagyobb egy főre jutó uniós forrásban részesültek (European Commission 2023).

¹³ Leginkább 2012-től 2015-ig, majd 2017-től 2020-ig található a vasúti közlekedésre utaló kifejezések a szövegelemzés korpuszában. Ezek az időkeretek lefedik az Európai Unió 2014–2020-as költségvetési ciklusát (és annak tervezési szakaszát), amelynek a forrásai nélkülözhetetlenek voltak a vasúti kapcsolatok korszerűsítését szolgáló beruházásokhoz a Visegrádi országokban. A fent említett finanszírozási eszközökhöz vagy az EU közlekedési stratégiáihoz kapcsolódó kulcsszavak megjelenési aránya a hivatalos V4-es dokumentumokban a vizsgált időszakban a vasútfejlesztésről szóló megjegyzések csoportosulásának arányával megegyező mértékben ingadozik, különösen 2014 és 2020 között. A V4-es vasúti együttműködést érintő, 1999 és 2021 között kelt hivatalos szövegek összesen mintegy 39%-a tesz említést a közös kezdeményezések megvalósításához igénybe vehető uniós forrásokról. A 2014–2021 közötti időszakban azonban ez az arány 42% volt.

Ezt a következtetést erősítették meg a vasúti stratégiákkal foglalkozó szakemberekkel készített strukturált interjúk is, hiszen a válaszadók pozitívan nyilatkoztak az országaik kötőpályás infrastruktúrájának fejlesztését segítő uniós finanszírozási eszközök hatékonyságát illetően. A megkérdezett szakértők többsége szerint a térségben kifejezetten szükség van közösségi finanszírozásra a nemzeti vasúti hálózatok európai integrációjához (11–12. ábra).¹⁴

11–12. ábra: Összefüggés van a rendelkezésre álló célzott uniós finanszírozás mértéke és az országokban megvalósuló vasúti projektek száma között



3.3. Az Európai Unió struktúráinak szerepe a Visegrádi Együttműködés szervezeti–intézményi hiányosságainak ellentételezésében

A fentebb írtak szerint az elmúlt évtizedekben a visegrádi államok – a vasúttal kapcsolatos uniós politikákat és irányelveket követve – a meglévő vonalhálózataik korszerűsítését és bővítését tűzték ki célul, ami idővel egy egyre összekapcsoltabb kelet-közép-európai kötőpályás közlekedési rendszer kialakulásához vezet, szükségessé téve a politikai és operatív interakciók új érintkezési felületeinek létrehozását a kormányok és a felelős állami hatóságok között (Statistical Office of the Slovak Republic 2019).

A cseh, a lengyel, a magyar és a szlovák kormányok közpolitikai együttműködésének hatékonyságát nem befolyásolja a V4-es intézményi struktúrák gyengesége (Bútorá 2011). Nincs ez másként a közlekedési infrastruktúrafejlesztést célzó közös fellépés esetében sem, hiszen a négy állam politikai vezetése mindaddig együttműködik, amíg az egyes szakpolitikai lépéseik összehangolása megközelítőleg hasonló mértékben kifizetődő mindegyikük számára (Caporaso 1992).¹⁵ A hivatalos V4-es szöveges korpusz tartalomelemzése, valamint a vasúti

¹⁴ A válaszadók valamivel több mint *kétharmada* szerint az uniós támogatás mértékének az emelkedése – a tapasztalataik alapján – a térségben végbemenő vasútfejlesztési beruházások számának növekedését eredményezi.

¹⁵ A visegrádi államok politikai vezetése egyetért abban, hogy a vasutak szerepe kulcsfontosságú a gazdaságilag, társadalmilag és környezeti szempontból fenntartható transzeurópai közlekedési rendszer kialakításában (visegradgroup 2004).

szakemberekkel készített strukturált interjúk rávilágítanak a paradox helyzetre, miszerint míg az Európai Unió intézményi/jogi/politikai keretrendszere és pénzügyi ösztönzői hozzájárulnak ugyan a visegrádi államok közös vasútszakmai és vasútpolitikai platformjainak a létrehozásához, a közösségi struktúrák és fejlesztési célok ugyanakkor önmagukban nem minden esetben alkalmasak Kelet-Közép-Európa régió-specifikus közlekedésfejlesztési stratégiáinak az érvényre juttatására (lásd például az észak–déli közlekedési útvonalak kialakításának szükségességét). A négy állam kormányzati szervei és állami hatóságai a térség szállítási igényeinek megfelelő vasútfejlesztési terveket dolgoznak ki, amelyek olykor szervesen illeszkednek az EU közlekedési stratégiáihoz, máskor pedig kiegészítik vagy éppenséggel szembemennek azokkal (pl. a nagysebességű vasúti infrastruktúrák létrehozása, harmadik országokból érkező működőtőke bevonásával).

3.4. Szakmai kötődés a témában végzett korábbi kutatásokhoz

A visegrádi országok vasúti piacai egymás versenytársainak számítanak az eurázsiai áru fuvarozási folyosókon. A négy állam politikai vezetése azonban rendre egyetért abban, hogy a korszerű és megbízható szállítási folyosók és nagysebességű összeköttetések közös kialakítása mindegyikük számára egyaránt rendkívüli előnyökkel szolgálna. Mindez ékes példája az ellentétes gazdasági megfontolások közös értékek és politikai érdekek általi ellensúlyozhatóságának (DTCP 2014).¹⁶ A V4-formátumban megvalósuló vasúti együttműködés példája azt mutatja, hogy a liberális kormányközi irányzat jobban magyarázza a cseh, a lengyel, a magyar és a szlovák kormányok közötti szakpolitikai összedolgozás motivációit és jellegét, hiszen térségünkben a döntéshozatali területek integrációjának tovagyrűzését elsősorban jól artikulált kormányzati érdekek és megfontolások vezérlik. Moravcsik szerint (2005) a regionális integrációt a partnerállamok kormányainak közvetlen döntései hajtják. A Visegrádi Négyek vasúti együttműködésének története megmutatta, hogy az utasigények, az üzleti érdekek, vagy éppen az ágazati érdekérvényesítés önmagukban nem elegendők a vasúti közlekedés régióon belüli hatékony nemzetközi integrációjához. Az állami szereplők (minisztériumok, államtitkárságok, parlamenti szakbizottságok, illetékes hatóságok stb.) szerepvállalása szükséges ahhoz, hogy az európai integráció vívmányai tovább mélyítsék a Visegrádi Csoporton belüli közlekedéspolitikai együttműködést.

¹⁶ A közlekedési együttműködés példázza a V4-formátumú együtdöntési eljárások életképességét: a kormányzati szakpolitikai koordináció a nemzetállamok stratégiai érdekeinek metszéspontjában valósul meg, kellő mértékű külső motiváció megléte mellett – lásd az EU pénzügyi mechanizmusait, fejlesztési stratégiáit, a közös piac követelményrendszerét. A négyoldalú együttműködés idővel szorosabbá válhat, s áttérjedhet egyéb szakterületekre is (lásd a fejlesztéssel és az üzemeltetéssel foglalkozó szakbizottságok, állandó értekezletek kialakulása).

3.5. Következtetések

A Visegrádi Csoport döntéshozatali mechanizmusainak esetében alig találni kormányközi együttműködésre specializálódott kiforrott és állandó szervezeti struktúrákat – a Nemzetközi Visegrádi Alap kivételével. Ennek ellenére az együttműködés kezdeteitől fogva számos négyoldalú kezdeményezés, egyetértési- és szándéknyilatkozat látott napvilágot a legkülönbözőbb szakpolitikai területeken, így a vasútfejlesztéssel összefüggésben is: rendszeres szakértői találkozók, miniszteri, államtitkári és nemzeti hatóságok közötti egyeztetések tanúskodnak az ágazati integráció megvalósulásáról a régióban. Az értekezés végső következtetése szerint a V4-államok vasúti integrációja a magas szintű és a szakpolitikai kormányközi döntéshozatal közös eredményeként valósul meg: a kötöttpályás közlekedési rendszerek fejlesztését célzó közös kezdeményezések stabil és visszatérő elemekké váltak a Visegrádi Csoport éves elnökségi programjaiban a négy állam 2004-es uniós csatlakozása óta.

Az európai közlekedési rendszer integratív tényezőinek a politikai *spillover* hatásai következtében egyre gyakoribbak lettek a V4-formátumú, vasúti témájú szakértői és kormányközi egyeztetések, hiszen a négy kelet-közép-európai gazdaságnak közös igényévé vált a régió vasúti kapacitásainak összehangolt fejlesztésére. A Visegrádi Négyek számos közös kezdeményezése révén a Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia közötti gyengén intézményesült kormányközi tárgyalási mechanizmus értékes eszközzé vált a vasútfejlesztést illető regionális érdekérvényesítésben, kiegészítve ezen államok európai uniós vagy egyéb szervezetek, nemzetközi hatóságok keretein belül folytatott vasútdiplomáciai erőfeszítéseit. A négy állam politikai vezetése ugyanis felismerte a visegrádi összedolgozás jelentőségét a kölcsönösen előnyös tárgyalási pozíciók kialakításában, legyen szó a műszaki, a piaci vagy éppen a jogszabályi környezet változásaihoz való alkalmazkodásról.¹⁷

¹⁷ V4 Vasúti Kerekasztal (mint a szakértői fórum), a négy állam kormányközi vasúti megállapodásainak végrehajtását segítő közlekedési kapcsolatokkal foglalkozó magas szintű munkacsoport, a környezetbarát és fenntartható közlekedési módok elterjedését támogató Visegrádi Közlekedési Miniszterek Fóruma és egyéb rendszeres, illetve *ad hoc* szakértői/kormányközi megbeszélések (a jövőbeli nagysebességű pályák kialakításáról, a határátkelésekről, vagy az EU-n belüli árufuvarozással kapcsolatos döntéshozatalról) mind e célt szolgálják.

A tézisgyűjtemény hivatkozásai

- Kenneth W. ABBOTT és Duncan SNIDAL (1998): Why States Act through Formal International Organizations. *The Journal of Conflict Resolution*, 42(1), 3–32.
- William L. BENOIT (2011): Content Analysis in Political Communication. In: Erik P. BUCY és R. Lance HOLBERT (szerk.): *The Sourcebook for Political Communication Research*. Methods, Measures, and Analytical Techniques. Routledge, New York, US.
- Martin BÚTORA (2011): A Miracle Called Visegrad, *The Visegrad Book*. visegradgroup.eu/the-visegrad-book/butora-martin-miracle (Accessed: 15-05-2023)
- James A. CAPORASO (1992): International Relations Theory and Multilateralism: The Search for Foundations. *International Organization*, 46(3).
- Laura CRAM (2001): Integration theory and the study of the European policy process. Towards a synthesis of approaches. In: Jeremy RICHARDSON (szerk.): *European Union: Power and policy making*. Routledge, London, UK.
- DTCP (2014): A stream of cooperation. interreg-danube.eu/media/download/57 (Accessed: 15-05-2023)
- Richard EDIS (2007): Punching above their weight: How small developing states operate in the contemporary diplomatic world. *Cambridge Review of International Affairs*, 5(2), pp. 45–53.
- EUROPEAN COMMISSION (2023): Connecting Europe Facility. ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility (Accessed: 15-05-2023)
- Bernd FESEL (2015): *Spillover Effect of Cultural & Creative Industries – How big is its value added?* European Creative Business Network. eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/bernd_fesel.pdf (Accessed: 15-05-2023)
- Roberto FRANZOSI (2004): Content Analysis: Objective, Systematic, and Quantitative Description of Content. In: Melissa Hardy and Alan Bryman (szer.): *Handbook of Data Analysis*. SAGE Research Methods. Thousand Oaks, CA (US).
- Anne GALLETTA (2013): *Mastering the semi-structured interview and beyond: From research design to analysis and publication*. New York University Press, US.
- Oľga GYÁRFÁŠOVÁ és Grigorij MESEŽNIKOV (2016): 25 Years of the V4 as Seen by the Public. Institute for Public Affairs, Bratislava, Slovakia.
- Ernst B. HAAS (1961): International Integration – The European and the Universal Process, *International Organization* 15(3), pp. 366–392.
- Gabe IGNATOW és Rada MIHALCEA (2017): Research Design Strategies. In: Ignatow és Mihalcea (szerk.): *Text Mining: A Guidebook for the Social Sciences*. Sage, London, UK.
- Hong LIU és Guanie LIM (2022): When the state goes transnational: The political economy of China’s engagement with Indonesia. *Sage Journals*. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/10245294221103069> (Accessed: 15-05-2023)
- Ketan K. MANE és Katy BÖRNER (2004): *Mapping topics and topic bursts in PNAS*. 101 (suppl_1) 5287-5290. pnas.org/doi/10.1073/pnas.0307626100 (Accessed: 15-05-2023)
- Lisa L. MARTIN (1995): Heterogeneity, Linkage and Commons Problems. In: Robert O. KEOHANE and Elinor OSTROM (szerk.): *Local Commons and Global Interdependence. Heterogeneity and Cooperation in Two Domains*. Sage Publications, London, UK.
- Andrew MORAVCSIK (2005): The European Constitutional Compromise and the neofunctionalist legacy, *Journal of European Public Policy*, 12(2), pp. 349–386
- Arne NIEMANN (2006): *Explaining Decisions in the European Union*. Cambridge University Press. Cambridge, UK.

- Johannes POLLAK és Peter SLOMINSKI (2015): The European Parliament. Adversary or Accomplice of the New Intergovernmentalism? In: Christopher J. BICKERTON, Dermot HODSON és Uwe PUETTER (szerk.): *The New Intergovernmentalism: States and Supranational Actors in the Post-Maastricht Era*. Oxford University Press, Oxford, UK.
- Frank SCHIMMELFENNIG (2018): *Regional Integration Theory*. Pre-publication version of article in Oxford Research Encyclopedia of Politics. Oxford University Press, UK.
- Ferenc SOMOGYI (2006): Visegrad 15 years from now. In: Adnrej JAGODZIŃSKI (szerk.): *The Visegrad Group – A Central European Constellation*. International Visegrad Fund, Bratislava.
- Duncan SNIDAL (1995): The Politics of Scope: Endogenous Actors, Heterogeneity and Institutions. In: Robert O. KEOHANE és Elinor OSTROM (szerk.): *Local Commons and Global Interdependence. Heterogeneity and Cooperation in Two Domains*. Sage Publications, London, UK.
- STATISTICAL OFFICE OF THE SLOVAK REPUBLIC (2019): Visegrád Group Countries: Selected indicators of the 2030 agenda for sustainable development. Statistical Products and Services Provision Directorate, Bratislava.
- Bartosz ŚWIATŁOWSKI (2015): Unity of the Visegrad Group in the Face of War in Ukraine. Visegrad Plus, 12 March.
- VISEGRADGROUP (2002): 2001/2002 Hungarian Presidency. visegradgroup.eu/documents/presidency-programs/2001-2002-hungarian-110412 (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2004): Joint Declaration of the Ministers Responsible for Transport in the States of the V4 (Čejkovice, Czech Republic). visegradgroup.eu/2004/joint-declaration-of-the (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2007): Joint Statement of the 14th Meeting of the Environment Ministers of the Visegrad Group Countries. visegradgroup.eu/download.php?docID=107 (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2009): 2008–2009 Polish Presidency (annual report). visegradgroup.eu/download.php?docID=132 (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2010): 2009–2010 Hungarian Presidency. visegradgroup.eu/documents/presidency-programs/2009-2010-hungarian-110412 (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2013): Polish Presidency (annual report). visegradgroup.eu/download.php?docID=240 (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2015):
- a) 2014–2015 Slovak Presidency. visegradgroup.eu/documents/presidency-programs/20142015-slovak (Accessed: 15-05-2023)
 - b) Slovak Presidency (annual report). visegradgroup.eu/download.php?docID=285 (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2016): 2015–2016 Czech Presidency. visegradgroup.eu/documents/presidency-programs/20152016-czech (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2017): 2016–2017 Polish Presidency of the Visegrad Group (annual report). visegradgroup.eu/download.php?docID=361 (Accessed: 15-05-2023)
- VISEGRADGROUP (2018): Declaration of Intent of the Ministers of the Visegrad Group countries for cooperation to develop a high-speed railway network in Central Europe. visegradgroup.eu/documents/official-statements/declaration-of-intent-of (Accessed: 15-05-2023)
- Juliette C. YOUNG *et al.* (2018): *A methodological guide to using and reporting on interviews in conservation science research*. Qualitative Methods for Eliciting Judgements for Decision-making. *Methods in Ecology and Evolution*, 9, 10–19. 10.1111/2041-210X.12828
- Michael ŽANTOVSKÝ (2006): *Visegrad between the Past and the Future*. visegradgroup.eu/the-visegrad-book/zantovsky-michael (Accessed: 15-05-2023)

A szerző témával kapcsolatos közleményeinek jegyzéke

1. Angol nyelvű közlemények (referált folyóiratokban megjelent cikkek)

TÓTH, Bálint László (2018):

- a) *The V4 railway cooperation – Is there a homogeneous Visegrád Railway Area?* *Köz-Gazdaság*, 13(3), pp. 158–177.
- b) *Visegrád: A Tool that Supports the Implementation of EU Strategies to Enhance the Connectivity and Interoperability of the East Central European Railway Network.* *Foreign Policy Review*, 11, pp.158–181.
- c) *V4: A Political Tool for Advancing State Interest.* *Polgári Szemle*, 14(1–3), pp. 330–341.

TÓTH, Bálint László (2019): *The Visegrád Group and the Railway Development Interest Articulation in East Central Europe.* *Eastern Journal of European Studies*, 10(2), pp. 175–194.

TÓTH, Bálint László (2020):

- a) *HSR Projects in V4 Countries: EU-driven spillovers of East Central European transport development initiatives.* In *Statu Nascendi: Journal of Political Philosophy and International Relations*, 3(2), pp. 107–132.
- b) *Railway Development in Light of Market Needs: A SWOT Analysis of the Rail Transport Markets in the Visegrád Four Countries.* *International Journal of Business and Economic Sciences Applied Research*, 13(3) pp. 33–45.

TÓTH, Bálint László (2021): *Spillover-effects in International Railway Cooperation.* In *Statu Nascendi: Journal of Political Philosophy and International Relations*, 4(2), pp. 115–140.

2. Magyar nyelvű közlemények

2.1. Könyvfejezetek

TÓTH, Bálint László (2022): *Visegrádi négyek.* In *Demkó Attila & Szeghő Patrik (szerk.): A világ 2022-ben.* MCC PRESS, Budapest, pp. 42–45.

TÓTH, Bálint László (2023): *Visegrádi négyek.* In *Demkó Attila & Szeghő Patrik (szerk.): A világ 2023-ben.* MCC PRESS, Budapest (befogadott kézirat, szerkesztés alatt)

2.2. Referált folyóiratokban megjelent cikkek

TÓTH, Bálint László (2015): *A Visegrádi csoport (V4) Nyugat-Balkán-politikája.* *Külügyi Szemle*, 14(2), pp. 25–41.

TÓTH, Bálint László (2017): *A Visegrádi Négyek. Állandó szövetség vagy eseti koalíció?* *Szabolcs-Szatmár-Beregi Szemle*, 52(1), pp. 3–20.

TÓTH, Bálint László (2019): *Visegrádi vasútpolitikák. Együttműködés vagy verseny?* *Külügyi Szemle*, 18(1), pp. 107–128.