

BERNEK ÁGNES

# KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPA – A JELENLEG FORMÁLÓDÓ EURÁZSIAI ERŐTÉR ÚJ KAPUTÉRSÉGE?



**Néhány értized múlva  
arra a kérdésre, hogy  
hol van a közép- és  
kelet-európai térség,  
milyen választ fogunk  
adni: azt, hogy Európa  
keleti felén, vagy  
inkább azt, hogy  
Eurázsia közepén?**

## Kompországból kaputérség?

■ Magyarország, valamint a közép- és kelet-európai térség geopolitikai helyzetének alaptényezője a Nyugat és Kelet közötti köztes helyzet, az állandó ingázás a fejlett(nek nevezett) világ (az atlanti erőter, az ún. „Nyugat”) és a fejlődő(nek mondott) világ (az atlanti erőter keleti határától kezdődő Kelet-Európa és nagyobb földrajzi távolságban nézve Ázsia) között. „Komp-ország, Komp-ország, Komp-ország: legképessegeesebb álmaiban is csak mászkált két part között: Kelettől Nyugatig, de szívesebben vissza” – írta Ady Endre 1905-ben az *Ismeretlen Korvin-kódex margójára* című esszéjében.<sup>1</sup> A kompország politikai metaforát rendszeresen használjuk a politikai közéletben és a tudományos gondolkodásban egyaránt, különösen abban az értelemben, hogy a komp feladata a két part közötti ingázás. Például a szinte már állandósult sztereotip politikai gondolkodásmód a közép- és kelet-európai országok Kínával és Oroszországgal erősödő kapcsolatait mindig úgy jellemzi, hogy „elfordulnak az Európai Uniótól”. Különösen a jelenlegi (2022. januári-februári) helyzetben, amikor is Ukrajna kapcsán a NATO oroszfőbiája ismét a „legmagasabb lángon ég”, szinte lehetetlennek tűnik reálisan értelmezni a valóságtartalmát az atlanti erőter legfőbb narratívájának, miszerint „Oroszország a fő ellenség”. Kiköt-e valamikor is a közép- és kelet-európai térség „kompja” valamelyik partoldalon? Megvalósul-e valaha az igazán optimista geopolitikai prognózis, miszerint a nyugati és keleti partoldalt

nem egy állandóan ingázó komp, hanem egy állandó híd fogja összekötni? Ady Endre 1905-ben arra kérdezett rá, hogy: „Miért hazudtátok, hogy a komp – híd?” Véleményem szerint most, a 21. század elején reális esély van a komphelyzet megváltozására/megváltoztatására, mivel a jelenleg formálódó többpólusú világ megadja a lehetőséget arra, hogy a közép- és kelet-európai térség kiszakadjon a „Nyugat és Kelet közötti fogságából”, s egy új eurázsiai kaputérséggé váljon. E tanulmány a kaputérség fogalmát először elméleti síkon értelmezi, majd bemutatja azt, hogy a közép- és kelet-európai térségen belül milyen kaputérségek formálódnak jelenleg.

## **Közép- és Kelet-Európa geopolitikai helyzetének 21. századi újraértelmezése: Európa keleti felén vagy Eurázsia közepén?**

■ A közép- és kelet-európai régió geopolitikai szerepkörének értelmezésekor a fő kérdés rendszerint az, hogy hol van a térség, Nyugaton vagy Keleten. Mi a fontosabb, az, hogy az atlanti erőter keleti határzónája-e a régió, vagy sokkal inkább az, hogy a most formálódó eurázsiai erőter nyugati hídfőállása? A 21. század elején a közép- és kelet-európai országok tudnak-e változtatni a hagyományos geopolitikai szemléletükön, s legfőképpen azon a szinte már „berögzült” sztereotíp gondolkodásmódjukon, miszerint „Nyugatra mindig felnéznek, és Keletet mindig lenézik”? Képesek vagyunk-e arra, hogy „megkövült” gondolkodásmódunk helyett egy teljesen új geopolitikai látásmódot alakítsunk ki?

E tanulmány kiemelt alapkoncepciója az ún. új Eurázsia-paradigma.<sup>2</sup> Ennek legfontosabb elemei és alapkérdései a következők:

– A 2000-es években – Putyin elnökségi időszakának megkezdésétől, valamint Oroszország gazdasági és politikai konszolidációjától és felemelkedésétől – az Eurázsia-fogalmat kizárólag az orosz geopolitikai törekvésekhez (mint posztszovjet kifejezés) társították. A Nyugat Oroszország eurázsiai geopolitikai stratégiáiban a Szovjetunió „feltámasztásának” veszélyét látta (és látja). Nem véletlenül az euroatlanti erőter országaiban az Eurázsia-fogalom teljes elutasításra került/kerül, s teljesen kizártnak tartották/tartják, hogy egy új, Európa és Ázsia közötti politikai és gazdasági együttműködés, vagyis egy új eurázsiai erőter jöjjön létre.

– 2013-tól a kínai „Övezet és Út” infrastrukturális és gazdasági fejlesztési program meghirdetésével és megkezdésével viszont az Eurázsia-fogalom új, kiemelten gazdasági értelmezést kapott, s alapvetően túllépett a posztszovjet birodalmi kifejezésen. Ugyanis most először a történelem során reális gazdasági lehetőség van arra, hogy Európa és Ázsia egy gazdasági erőteret alkosson, hiszen ténylegesen összeköttetésre kerül Európa nyugati fele Ázsia keleti felével.

– Mindez azt is jelenti, hogy amíg korábban Eurázsia fogalmát világszinten (Oroszország kivételével) csak geográfiai értelemben használták, addig napjainkra újra felmerül az eurázsiai kontinens politikai és gazdasági értelmezése. Ez alapjaiban fogja megváltoztatni az általános világszemléletet, hiszen Nyugat és Kelet állandó szembeállítás helyett új térségi szinten, szinteken kell gondolkoznunk.

– De milyen lesz e 21. századi Eurázsia térbeli szerveződése? A hagyományos centrum-periféria viszony helyett Eurázsia térségei milyen új függőségi viszonyba fognak kerülni? A korábbi ütközőzónák átalakulhatnak-e hídtérse-

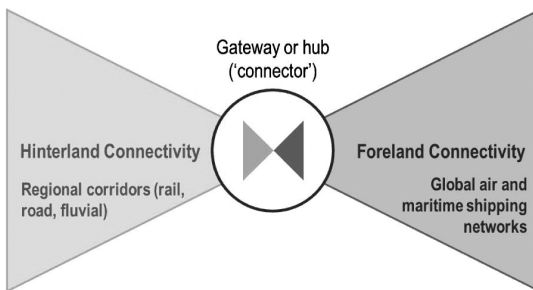
gé/kaputárséggé? Létezik-e Közép-Eurázsia térsége? Ez mennyiben más, mint a hagyományos Közép-Ázsia fogalom?

– Milyen geopolitikai szerepköre lesz a közép- és kelet-európai térségnek ezen az új, most alakuló eurázsiai kontinensen. Európai értelemben e térség az EU periferiája, az európai kontinens keleti fele. De e térség kap-e új geopolitikai szerepkört, lesz-e hídtárség/kaputárség Európa és Ázsia között?

A közép- és kelet-európai országoknak mindenképpen arra kell törekednünk, hogy a 21. század többpólusú világának stratégiai földrajzi zónájává, geopolitikai szóval élve „hídtárségévé”, gazdasági oldalról megközelítve kapuzónájává váljanak. A most formálódó új eurázsiai gazdasági és politikai erőter erre lehetőséget kínál. Oroszország és Kína fokozódó gazdasági együttműködése révén kialakulóban van egy új eurázsiai „szuperkontinens”, de a fő kérdés az, hogy Európának és Ázsiának milyen lesz a jövőben a politikai és gazdasági kapcsolata, s a 21. századi Euráziának része lesz-e az európai kontinens. Néhány évtized múlva arra a kérdésre, hogy hol van a közép- és kelet-európai térség, milyen választ fogunk adni: azt, hogy Európa keleti felén, vagy inkább azt, hogy Eurázsia közepén? E tanulmány fő célja az, hogy hozzájáruljon a közép- és kelet-európai térség új eurázsiai stratégiájának kidolgozásához, hídtárség/kapuzóna szerepkörének elméleti, aktuálpolitikai és diplomáciai, kiemelten gazdaságdiplomáciai megalapozásához. S ennek révén talán a ma még szokatlan Eurázsia-fogalom is nagyobb elfogadásra kerülne.

## A kaputárség (gateway region) elméleti kérdései

■ A „gateway” szó szerinti fordításban kapubejáratot jelent. A kapu valahonnan valahová teremtí meg a bejáratot. A „gateway”-fogalmat az informatikában átjárónak is nevezik. Ezen átjáróértelmezés jelentheti a különböző horizontális (az azonos fontosságú) rendszerek és a vertikális (egymásra épülő, alá- és fölérendelt) rendszerek közötti kapcsolatot. Ha ezen átjárófogalmat a regionális tudomány felől közelítjük meg, akkor a „gateway” a különböző horizontális térségi szinten lévő (egymás mellett lévő, szomszédos) területek között biztosítja az összeköttetést, míg ha a világgazdaság/geopolitika felől értelmezzük a „gateway” fogalmát, akkor az egymásra épülő vertikális térségi szintek közötti (pl. régiók, országok összeköttetése a világgazdasággal vagy a kontinenssel vagy ennek egy adott megarégiójával vagy akár adott nagyhatalom érdekszférájával) összeköttetésről beszélünk. Jelen tanulmány a közlekedésföldrajz következő ábráját (1. ábra) tekinti a kaputárség elméleti kiindulópontjának.



1. ábra. A gateway elméleti értelmezése, a gateway mint összekötő kapocs a hinterland és a foreland terület között. Forrás: <https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/#jp-carousel-10216> (letöltve: 2021. január 20.)

Az ábra a „gateway”-t úgy értelmezi, mint az összekötőelemet a „hinterland” és a „foreland” területek között. Az ún. „foreland” terület a „gateway” előterületét, világgazdasági kapcsolatát jelenti, közlekedésföldrajzi megközelítésben a világszinten szerveződő tengeri és légi szállítási kapcsolatokat. Például ha a „gateway” tengeri kikötő, akkor a „foreland” terület jelentheti mindazokat a kikötőket, amelyekkel kapcsolatban áll; ha a „gateway” repülőteret jelent, akkor a „foreland” terület utalhat azokra a repülőterekre, amilyen irányokba a repülőternek légijáratok vannak. Az ún. „hinterland” fogalma viszont a „gateway” szárazföldi kapcsolatát jelenti, például egy tengeri kikötő azon területét, ahol a kikötő értékesíti a szolgáltatásait, és a vevőkkel kapcsolatba lép. A kikötőből érkező áruk a vevőkhöz csak akkor tudnak eljutni, ha a kikötő szárazföldi közlekedési kapcsolatai minél fejlettebbek. Ahhoz, hogy egy adott földrajzi hely „gateway” területté váljon, mindenképpen előnyös, ha kiváló földrajzi helyzettel rendelkezik, s így már eleve, a természetföldrajzi adottságai révén rendelkezik egy ún. természetes hátszaggal, amely területet bekapcsolja például a tengeri kereskedelembe.

Mivel e tanulmány alapkérdése, hogy miként lehetne létrehozni egy új közép- és kelet-európai kaputárséget, így e kiindulási ábra alapján arra keresünk választ, hogy e közép- és kelet-európai kaputárségek milyen kapuvárosai vannak/lehetnének, s ezen kapuvárosoknak milyen „hinterland” és „foreland” területei vannak. A regionális tudomány „gateway”-fogalma kiemelten a „hinterland” felől elemez, így nagyon széles körű nemzetközi szakirodalommal rendelkezik a témakörben, például adott terület helyi gazdaságfejlesztésének kérdéskörében. E tanulmány különlegessége, hogy a kaputárség fogalmát a „foreland” felől közelíti meg, vagyis a „gateway” világgazdasági, geopolitikai megközelítésével foglalkozik.

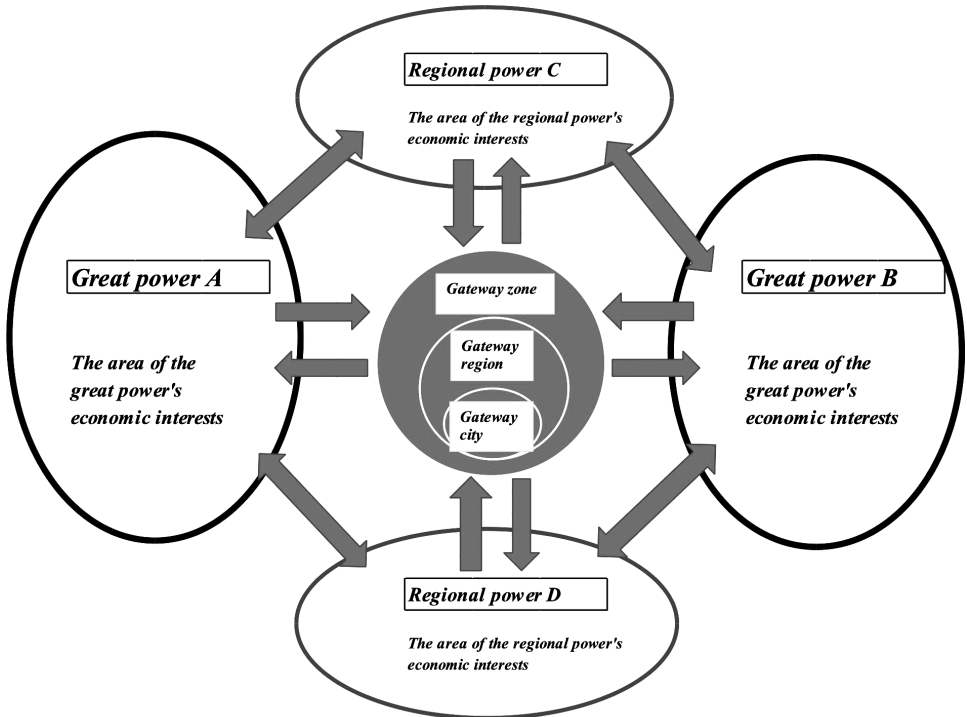
A regionális és a földrajztudományban a „gateway”-konceptió már az 1970-es évektől elterjedt, s az akkori közlekedési infrastruktúra fejlettségi szintjének megfelelően főleg a tengeri kikötőkre és ezek „hinterland” területének lehatárolására és fejlesztésére alkalmazták. Mivel a nemzetközi kereskedelem 90%-a jelenleg is tengeri úton bonyolódik le, így napjainkban is a regionális tudomány, a közlekedésföldrajz és a logisztika tudománya a „gateway”-elméletet kiemelten a tengeri kikötők és ezek „hinterland”-jának, vagyis a „gateway”- régiók fejlesztésére alkalmazza. Ennek megfelelően jelen tanulmány témakörének kétkedő megközelítése megalapozott: nevezetesen egy túlnyomórészt szárazföldi helyzetű, a történelem során mindig is ütközőzóna szerepkörű térség válhat-e egyáltalán kaputárséggé? Ugyanakkor e kérdésre megítélésem szerint a 21. század elején pozitív válasz is adható két új stratégiai elem miatt. Egyrészt azért, mert a jelenleg formálódó többpólusú világ kedvező világgazdasági/világpolitikai környezetet teremt új kaputárségek kialakítására, másrészt azért, mert a szárazföldi közlekedési technológiák hatalmas fejlődése révén az ún. „dry port”-ok, vagyis szárazföldi kikötők egyre fontosabb szerephez jutnak.

Geopolitikai szempontból a legfontosabb elméleti kérdés az, hogy lehetséges-e egyáltalán, hogy egy ütközőállam/ütközőtárség kapurégióvá/kapuzónává alakuljon át. Megítélésem szerint ennek alapvető feltétele, hogy átalakuljon maga a világpolitikai és világgazdasági rendszer. A többpólusú világ lehetőséget kínál erre azért, hogy a nagyhatalmak mellett a regionális hatalmak fontossága, geopolitikai és geoökonómiai szerepe is megnő, s így az egész világpolitikai, világ-

gazdasági rendszer differenciáltabbá, sokrétűbbé válik, nem kizárólag néhány nagyhatalom versenyéről szól. A másik alapvető feltétel ehhez a stratégiai földrajzi helyzet, amely egy átalakuló többpólusú világban új értelmezést, új fontosságot kaphat. E két tényező együttese lehetőséget ad egy új „gateway”-régió kialakítására, de a lehetőség érvényesítéséhez nagyon tudatos, hosszú távra szóló gazdaságfejlesztő stratégiák megvalósítására van szükség.

A közép- és kelet-európai térséget illető saját kaputárság-/kapuzóna-koncepcióm kidolgozása során alapvető volt Jean-Paul Rodrigue 2020-ban 5. kiadásban megjelent *The Geography of Transport Systems* című műve.<sup>3</sup> Egyébként a közép- és kelet-európai térség kaputársággé/kapuzónává alakításával foglalkozó szakirodalom még viszonylag szűk körű, a szerző szerint két tanulmány említésre méltó. Egyrészt Vlatko Cvrtila 2000-ben megjelent *Croatia – the “Gateway” to the Southeast Europe* című tanulmánya<sup>4</sup> és Cristian Moisoiu 2017-ben publikált *Gateways of Eurasia: New Challenges, New Opportunities* című munkája.<sup>5</sup>

A következő 2. ábra a kapuzóna szerveződésének elméleti modelljét szemlélteti a saját koncepcióm alapján. Megítélésem szerint a kapuzóna térségi alapját a kapuvárosok és az ezek „hinterland”-ját alkotó kapurégiók jelentik. A kapurégiók összessége alapján épül fel maga a kapuzóna. Nagyon fontos kiemelni, hogy nem az államok képezik a kapuzóna területi alapját, hanem a tényleges gazdasági egységek, a gazdasági régiók. A többpólusú világ kialakulása révén a regionális hatalmak fontossága megnő, így a következő elméleti modell (2. ábra) a két nagyhatalom mellett két regionális hatalommal is kalkulál.



2. ábra. A kapuzóna (gateway zone) elméleti modellje. Forrás: Bernek Ágnes: *Geopolitics of Central and Eastern Europe in the 21st Century. From the Buffer Zone to the Gateway Zone*. Peter Lang, Berlin, 2021. 50.

Geopolitikai szempontból a kaputárság/kapuzóna legfontosabb elméleti vonásai kutatásaim alapján a következők:

– A kapuvárosok/régiók/zónák legfontosabb feladata a kapcsolat megteremtése, mind a különböző vertikális térségi szintek, mind a különböző horizontális területi egységek között. Így a kapuváros/-regió/-zóna kialakításának legfontosabb feladata a minél erősebb konnektivitás kialakítása mind az egyes nagyhatalmak, mind az egyes regionális hatalmak között.

– A kapuvárosok sikerét egyaránt megszabja, hogy milyen a „foreland”-ja, vagyis a világgazdaság milyen ágazatával, milyen makrorégiójával teremti meg a kapcsolatot. De legalább annyira az is, hogy a „hinterland”-ja, vagyis maga a kapuregiónak mennyire van erős kapcsolatban a kapuvárossal. A kaputárségek fejlesztésének kulcseleme, hogy a kapuváros „foreland” és „hinterland” területe milyen kapcsolatban áll egymással, nevezetesen a kapuváros világgazdasági specializációját mennyire tudja segíteni a „hinterland”, nevezetesen milyen a kapuregiónak gazdasági szerkezete, infrastrukturális fejlettségi szintje s legfőképpen tudatos regionális fejlesztési politikája.

– A kapuzóna legfontosabb feladata az összeköttetés megteremtése a világgazdasággal és a világ megarégióival, de a különböző kapuregiónak csak akkor tudnak kapuzónává alakulni, ha nagyon erős a kapuregiónak összeköttetése, vagyis ki kell építeni a közlekedési folyókat, korridorokat az egyes kapuregiónak között. Nyilvánvalóan ehhez szoros gazdasági és politikai együttműködés is szükséges, a kapuregiónak közös gazdaságfejlesztési programjainak a kidolgozása és megvalósítása.

– Ahhoz, hogy a kaputárségek összeköttetést tudjanak teremteni, alapfeltétel a legmodernebb közlekedési és kommunikációs infrastruktúra megléte és ennek állandó fejlesztése.

– A kapuvárosok nemcsak az egyes területek, hanem a különböző hálózatok – a terület alapú logisztikai hálózatok és a virtuális hálózatok – között is kapcsolatot teremtenek. Ehhez alapfeltétel a stratégiai földrajzi helyzet megléte. A kapuvárosok értelmezhetők úgy is, mint a hálózatok kapui, mint az egyes hálózatok feletti ellenőrzés és irányítás helyei.

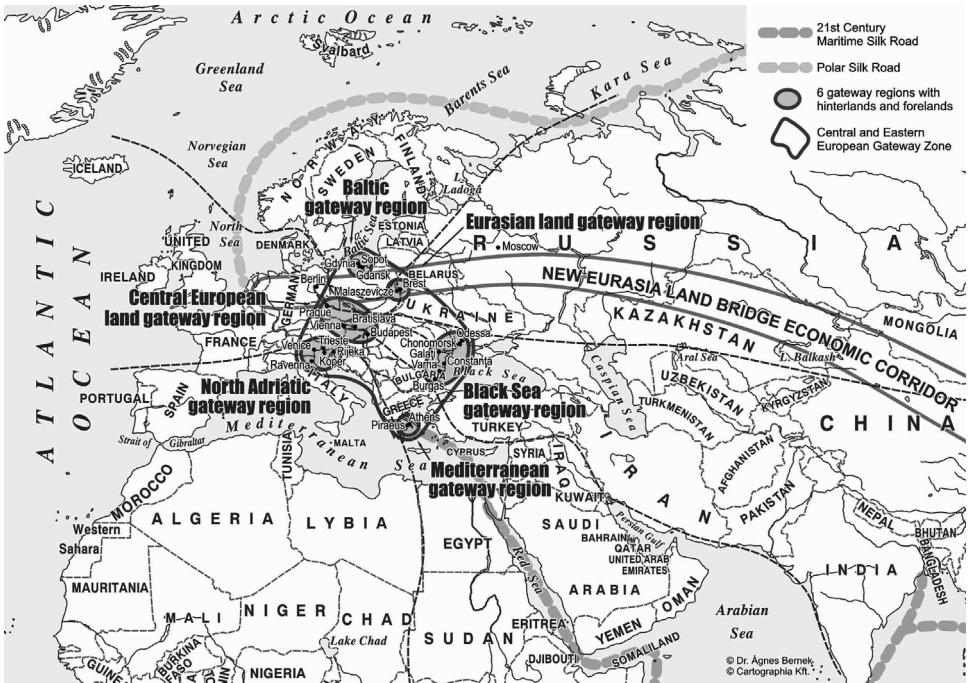
– A kapuvárosok/-regiónak és -zónák az egyes területek és hálózatok közötti kapcsolatot csak akkor tudják megteremteni, ha stabil a belpolitikai és a társadalmi helyzet, ha erős a középosztály. Ennek révén és a közepes vagy magas gazdasági fejlettségnek köszönhetően legalább viszonylagos gazdasági és politikai szuverenitást tudnak kialakítani.

## A közép- és kelet-európai térség 21. századi kapuregiónak

■ Megítélésem szerint a jelenleg formálódó közép- és kelet-európai kapuzóna 6 kapuregiónakból áll, ezt szemlélteti a következő, 3. ábra. Földrajzilag nézve a hat kapuregiónak két fő tengely alapján szerveződik: az észak-déli Balti-Adriai tengely és a délkelet/kelet-európai tengely mentén.

A közeljövő kiemelt kérdése, hogy e két fő tengely kapuregiónak között ki fog-e épülni, létre fog-e jönni az infrastrukturális és gazdasági összeköttetés. Bár már részben létezik összeköttetés a Közép-Európai Szárazföldi Kapuregiónak és a Fekete-tengeri Kapuregiónak között a Duna vonalának köszönhetően. Továbbá a kínai befektetések révén jelenleg már alakul az összeköttetés a Közép-Európai Szárazföldi Kapuregiónak és a Mediterrán Kapuregiónak között, mivel a Budapest-Belgrád-

vasútvonal felújítása révén a kínai Új Tengeri Selyemút európai szárazföldi belépési pontjától, a piruszi kikötőből közvetlen vasúti szárazföldi összeköttetés épül ki a legfontosabb nyugat-európai városok irányába. Sőt az amerikai-török Bechtel-ENKA konzorcium és a kínai China Road and Bridge Corporation által elindított nyugat-balkáni autópálya-építkezések révén a két kapurégió között már a közúti összeköttetés kialakítása is folyamatban van. Az Észak-Adriai Kapurégió és a Mediterrán Kapurégió közötti összeköttetést eleve megteremti az Adriai-tenger, s a szárazföldi infrastrukturális kapcsolat is alakul az előbb említett cégek autópálya-építkezéseinek köszönhetően. A két fő tengely közötti összeköttetés viszont hiányzik a Balti-tengeri Kapurégió és a Fekete-tengeri Kapurégió között, mivel Belarusz és Ukrajna nem EU- és nem NATO-tag, s a belpolitikai rendezetlenség megakadályozza, megnehezíti az infrastrukturális kapcsolatok kiépítését. Lengyelország korábbi terve, a Balti-tengert és a Fekete-tengert összekötő E40-es víziút kiépítése a környezetvédelmi szervezetek tiltakozása révén már nem szerepel az EU céljai között. Ugyanakkor a Via Carpathia autópálya nemcsak a Balti- és az Égei-tengert kötné össze, hanem a romániai Kontanca kikötőjével is kapcsolatot teremtené.



3. ábra. Közép- és Kelet-Európa hat kapurégiója, ezek kapuvárosai, valamint „foreland” területei  
 Forrás: Bernek Ágnes: *Geopolitics of Central and Eastern Europe in the 21st Century. From the Buffer Zone to the Gateway Zone*. Peter Lang, Berlin, 2021.,202.

Az észak-déli Balti-Adriai-tengely négy kapurégiója közül kettő a tengeri kapcsolatra épül. Az északi Balti-tengeri Kapurégió Gdansk-öblének három kapuvárosa – Gdansk, Gdynia és Sopot – és ezek agglomerációs területei már egy városi területet (konurbanizációt) alkotnak Tricity (Trójmiasto)<sup>6</sup> néven. A pomerániai vajdaság e három városa 2007-től ténylegesen is közös gazdaság- és városfejlesztési projekteket valósít meg. E kapurégió „foreland” területe elsődlegesen

az észak-európai országokkal való kapcsolattartást jelenti, de ezen túlmenően az új sarkvidéki hajózási útvonal kialakítása révén kapcsolódási területe jelentősen megnőhet Oroszország és Kína irányába is.

A tengely déli részét az Észak-Adriai Kapurégió jelenti. Ennek öt kikötője – Ravenna, Velence, Trieszt, Koper (az adriai térség legnagyobb konténerkikötője) és Rijeka – létrehozta az Észak-Adriai Kikötők Társulásának (Northern Adriatic Ports Association, NAPA)<sup>7</sup> szervezetét annak érdekében, hogy az EU TEN-T közlekedési hálózatához minél jobb legyen az észak-adriai térség intermodális közlekedési és logisztikai kapcsolata. Ezen öt kikötő által lehatárolt Észak-Adriai Kapurégió „foreland” területe kiemelten a Földközi-tenger térségének, így Olaszországnak, Franciaországnak és Spanyolországnak, valamint Észak-Afrikának felel meg.

A Balti-Adriai-tengely két szárazföldi kapurégiója közül a Közép-Európai Szárazföldi Kapurégió fő kapuvárosai közé a négy visevárosi ország fővárosán kívül még Bécs is tartozik, amelyet az üzleti világ (Ausztria semleges politikája révén) már a hidegháborús időkben és jelenleg is Kelet-Európa üzleti, pénzügyi kapujának tart. E kapurégió „foreland” területe elsődlegesen a „hagyományos” értelemben vett Nyugat-Európa, vagyis Közép-Európa (Németország, Svájc, Ausztria) és az Atlanti-óceán partvidékének államai (Benelux államok, Franciaország, az Egyesült Királyság és Írország). Ugyanakkor fontosnak tartom kiemelni, hogy a Balti-tengeri Kapurégió, a Közép-Európai Szárazföldi Kapurégió és az Észak-Adriai Kapurégió – a viszonylag limitált földrajzi távolságnak köszönhetően – területileg is átfedik egymást, s így a „foreland” területeik között is átfedések alakulnak ki.

Az észak-déli tengely másik szárazföldi kapurégiója, az Eurázsiai Szárazföldi Kapurégió kialakulását és jelentőségét a kínai „Övezet és Út” kezdeményezésnek s ennek is a legfontosabb korridorjának, az Új Eurázsiai Földhíd fejlesztési folyósójának köszönheti. A belarusz–lengyel határon lévő Breszt/Malaszevicze vasúti átrakóállomások és logisztikai központok a kínai vasúti áruszállítási útvonal fő európai belépési pontjai. Így e kapurégió igazi eurázsiai összeköttetést teremt, főleg Kínával, Mongóliával, Kazahsztánnal és Oroszországgal.

A délkelet-kelet-európai tengely mindkét kapurégiója a tengeri összeköttetés megteremtésére épül. A Mediterrán Kapurégió két városa Athén és ennek kikötője, Pireusz. Kína legfontosabb európai tengeri kapuja a COSCO cég beruházásai és fejlesztései révén 2019-re már Európa 4. legnagyobb konténerkikötőjévé vált. Mivel az Új Tengeri Selyemút a Szezei-csatornán keresztül lép be a Földközi-tenger térségébe, így e Mediterrán Kapurégió „foreland” területe a Szezei-csatorna révén hatalmas, a Csendes-óceán kínai partvidéke, az Indiai-óceán térsége s ezen belül is kiemelten az Arab-félsziget Perzsa (Arab)-öböl menti és vörös-tengeri partvidéke sorolható ide.

A Fekete-tenger nyugati partvidékének fő kikötői – az ukrán Odessza és Chonomorsk, a román Galați és Konstanca, valamint a bolgár Várna és Burgasz – által alkotott Fekete-tengeri Kapurégió a Fekete-tenger térségének országaival, kiemelten Oroszországgal, Törökországgal és Georgiával, valamint a tágabb értelemben vett Közép-Ázsiával teremti meg a kapcsolatot. Ezen „foreland” lehatárolás lényegében megfelel az EU TRACECA kezdeményezésének, vagyis az Európa, a Kaukázus és Közép-Ázsia közötti infrastrukturális összeköttetés megteremtésére vonatkozó tervnek. E kapurégió fejlesztése terén kulcsfontosságúak a Duna mint közlekedési korridor fejlesztésére irányuló EU Interreg programok,

valamint az 1992-ben létrehozott Fekete-tengeri Együttműködés keretében kidolgozott, a fekete-tengeri térség közlekedésének fejlesztésére irányuló infrastrukturális tervek.

Megítélésem szerint e hat kapurégió közötti összeköttetés megteremtése révén alakulhatna ki az új közép- és kelet-európai kapuzóna. Jelenleg ezen új kapuzónának még csak az elméleti keretét tudom felvázolni, a következő négy kiemelt befolyásoló tényező megnevezésével:

1. globális/megaregionális világpiac: stratégia alkotása arra vonatkozóan, hogy melyek lesznek a kapuzóna globális versenyképességi tényezői, s ezek révén a kapuzóna milyen világgazdasági kapcsolatokat tud kialakítani, mennyiben tudja megteremteni az összeköttetést a globális világpiaccal és a világgazdaság megarégióival
2. a nagyhatalmak gazdasági és politikai befolyása: stratégiai javaslat arra, hogy a kapuzóna államainak milyen legyen az egyes nagyhatalmak felé az egyeztetett geopolitikai/külpiaci stratégiája, s mindezek révén ezen új kapuzóna mennyiben tud ellenállni a nagyhatalmak gazdasági és politikai befolyásának, vagy legalábbis mennyiben tud balanszírozni az egyes nagyhatalmak között;
3. a kapuzóna belső gazdasági és politika hálózata: a közös gazdaságfejlesztési és a közös világpolitikai szerepvállalás stratégiáinak egyeztetése, valamint
4. a nemzetállami szint alatti regionális/lokális gazdasági és politikai környezet: a vállalatok mikrogazdaságtani környezetének fejlesztésére, valamint az országhatár szint alatti területi egységek gazdasági és politikai együttműködésének megteremtésére irányuló stratégiák kialakítása.

## Utópia vagy realitás?

■ Minden elméleti kutatás igazi tétje az, hogy a kutatási eredmények hogyan hasznosíthatók a gyakorlatban. Kialakul-e egy új közép- és kelet-európai kapuzóna a közeljövőben? A tanulmány szerzőjének meggyőződése, hogy a tudományos szakértők, a kormányzati intézmények és az üzleti szféra összefogása révén ténylegesen is ki lehet alakítani egy új közép- és kelet-európai kapuzónát, s ennek révén a térség országait is újrapozicionálhatjuk a 21. század jelenleg formálódó többpólusú világában s legfőképpen a most formálódó eurázsiai erőterben. E tanulmány szerzője ezen összefogás erejében bíz, s abban, hogy mindannyian felismerjük azt, hogy a jelenleg alakuló eurázsiai gazdasági és politikai erőter egy különleges, igazi történelmi jelentőségű lehetőség arra, hogy az eddigi nagyhatalmak közötti sodródással jellemezhető geopolitikai helyzetünk helyett saját magunk tudjuk alakítani a világban betöltött szerepünket.

### ■ JEGYZETEK

1. Ady Endre: *Ismeretlen Korvin-kódex margójára*. Figyelő 1905. április. 217–220.
2. Az Új Eurázsia, a 21. századi Eurázsia és az új Eurázsia-paradigma kifejezések napjaink világpolitikai és világgazdasági szakirodalmában egyre többször szerepelnek már. Adam Balces *A New Eurasian paradigm* című, 2016-ban megjelent tanulmánya több internetes portálon olvasható, így a [www.eurozine.com/a-new-eurasian-paradigm/](http://www.eurozine.com/a-new-eurasian-paradigm/) honlapon is (letöltve: 2017. szeptember 20.).
3. Jean-Paul Rodrigue: *The Geography of Transport Systems*. Fifth edition. Routledge, New York, 2020.
4. Vlatko Cvrtila: Croatia – the “Gateway” to Southeast Europe. *Politicka misao* 2000. Vol. 37. No. 5. 150–159.
5. Cristian Moisoiu: *Gateways of Eurasia: New Challenges, New Opportunities*. Global Economic Observer 2017. June. Vol. 5(1). 36–44.
6. Tricity (Trójmiasto) honlapja: [www.trojmiasto.pl](http://www.trojmiasto.pl).
7. NAPA honlapja: [www.portsofmapa.com](http://www.portsofmapa.com).