

# Magyarország és a Kárpátok makrorégió geopolitikai/geoökonómiai helyzete a jelenleg formálódó eurázsiai erőterben

**Berne Ágnes**

*Földrajzilag nehezebb helyzetben egy nemzetnek az országa sem fekszik, mint a miénk. Ahhoz, hogy ezt az országot ezer éven át és mostani körülmények között is fenntartsuk, olyan nemzet szükséges, amely erős akarattal, szabadságszeretettel, kemény elszántsággal rendelkezik.*  
Gróf Teleki Pál: Merjünk magyarok lenni (Teleki, 1943)

## A kutatási program kiemelt kérdései és időszerűsége

A rendszerváltozás kezdete óta a kormányzati, a szakmai és üzleti szféra, valamint minden tudományos elemző egyetért abban, hogy Magyarország földrajzi/geopolitikai helyzeténél fogva a Nyugat és Kelet közötti árukereskedelem legfontosabb logisztikai központja lehetne. Szintén teljes az egyetértés abban is, hogy Budapest nemzetközi szerepkörét erősíteni kell, s fővárosunknak kellene a közép- és kelet-európai térség legjobb üzleti és regionális pénzügyi központjává válnia. Azonban napjainkra hazánk a közép- és kelet-európai országok logisztikai versenyében lényegesen elmaradt Lengyelországhoz képest. Köszönhetően annak, hogy az Európa és Ázsia (kiemelten Kína) közötti vasúti áruszállítások 95%-a a Kína-Kazahsztán-Oroszország-Belarusz-Lengyelország vasúti fővonalon át zajlik, s az ezen irányból érkező vasúti kocsik több mint 75%-a a belarusz/lengyel Breszt/Malaszevicze vasúti átrakóponton keresztül lép be az Európai Unió területére. Lengyelország közép- és kelet-európai dominanciáját még tovább erősíti Gdansk kikötőjének hatalmas fejlesztése, amelynek eredményeként 2019-re Gdansk Európa 15 legnagyobb konténerkikötőjévé vált. Továbbá az is, hogy Varsótól 40 km-re (délnyugatra) épül az új repülőtér – Solidarity Transport Hub (STH) néven -, amely a tervek szerint komplex légi és logisztikai szolgáltatásokat fog nyújtani, s várhatóan a közép- és kelet-európai térség legnagyobb logisztikai központja lesz. S mindezen túl, amíg 2000-ben Budapest volt Közép- és Kelet-Európa legjobb üzleti központja, addig az utóbbi két évtizedben Varsó és Prága is rendre megelőzi már e rangsorban Budapestet.

Hazánk jelenlegi világgazdasági, s ezen belül is világkereskedelmi versenyképességét még tovább nehezíti szárazföldi földrajzi helyzete, ugyanis Kína Új Tengeri Selyemút projektjének maximum csak szárazföldi közvetítő központja lehetne, nevezetesen az Új Tengeri Selyemút legfőbb európai szárazföldi belépési pontjától, a görög pireuszi kikötőből induló tranzit áruszállítási folyosó logisztikai elosztó központjává válhatna. Bár hazánkban több nagy projekt (így kiemelten a Budapest Airport „BUD Cargo City” projektje és a Záhonytól 18 km-re, Fényeslitkén épülő új intermodális terminál) is folyik azzal a céllal, hogy Magyarország a közeli jövőben logisztikai központtá váljon. De Lengyelország közlekedési és logisztikai versenyelőnye és a görög pireuszi kikötő hatalmas fejlődése egyértelműen felveti azt az alapkérdést, hogy Magyarországnak és tágabb értelemben véve a Kárpátok térségének milyen világgazdasági szerepe és legfőképpen milyen világgazdasági versenyképességi tényezői lesznek/lehetnének a közeli jövőben, illetve néhány évtized múlva. Mivel hazánk természetes földrajzi környezetét, történelmi múltjának földrajzi alapjait a Kárpátok térsége és a Kárpát-medence jelenti, így Magyarország gazdaságfejlesztési programjainak nagy része összekapcsolja az anyaországi és a határon túli gazdasági fejlesztési irányokat.

Ez a tanulmány választ kívánt adni arra az alapvető geopolitikai kérdésre, hogy *milyen esélye van annak, hogy a történelmi múlt által „felszabdalt” kárpát-medencei terület túllép a „történelmi régiós lét fogságán”, s a jelenleg formálódó eurázsiai erőter kapurégiójává válik?* Újra lehet-e értelmezni a Kárpátok térségét a 21. században? Sőt megkerülhetetlen a geopolitikai és történelmi alapkérdés, hogy több mint 100 évvel a trianoni békeszerződés után hazánk milyen, teljesen új szemléletű, gazdasági alapú szomszédságpolitikát tudna kidolgozni? Létre lehet-e hozni új, elsődlegesen nem terület alapú, hanem a 21. század infrastrukturális hálózataihoz igazodó, azok be- és kilépési pontjaként működő kárpát-medencei gazdasági együttműködési formákat?

## **A Kárpátok makrorégió – a földrajzi, a geopolitikai és a geoökonómiai lehatárolás kérdései**

*Kutatási programom egyik elméleti alappfelvetése az volt, hogy három típusú területi térfelosztást különböztethetünk meg. Nevezetesen a következőket:*

- *Földrajzi térfelosztás:* elsődlegesen a természetföldrajzi adottságok és az abszolút értelemben vett földrajzi helyzet alapján. Ez alapján *földrajzi régiókat* hozhatunk létre.
- *Geopolitikai/politikai térfelosztás:* elsődlegesen a relatív értelemben vett földrajzi helyzet, vagyis a nagyhatalmak és a feltörekvő regionális hatalmak érdekszférái alapján. Így hozhatjuk létre a *geopolitikai régiókat*.
- *Geoökonómiai térfelosztás:* a világgpiaci kapcsolatok és a térséghez sorolt országok egymás közötti gazdasági kapcsolatai alapján. Az így lehatárolt *geoökonómiai, gazdasági régiók* tényleges gazdasági entitásoknak tekinthetők.

Azonban a geopolitikai térfelosztás csak részben igazodik a földrajzi térfelosztáshoz. Mivel a geopolitika – a szerző álláspontja szerint – egy adott nagyhatalom adott terület feletti hatalmát, illetve ennek a hatalomnak való igényére szolgáló ideológiai megfogalmazását jelenti, így *a geopolitikai térfelosztás sohasem objektív*, mindig egy adott nagyhatalom érdekét szolgálja, illetve a nagyhatalmi narratívában a terület feletti hatalom megszerzésének/fenntartásának az érdekében áll. Ennek megfelelően a földrajzi fogalmak geopolitikai értelmezése már a politikai céloknak van alárendelve. Teljesen jogos a kérdés, hogy túl lehet-e lépni a földrajzi adottságokon? Megítélésem szerint bizonyos mértékben IGEN, de ez főleg két tényezőtől függ, egyrészt a technológiai fejlettségen (pl. milyen infrastrukturális közlekedési hálózatokat lehet kiépíteni), másrészt azon, hogy milyen fejlesztések indulnak el azon országokban, amelyek idáig a kedvezőtlen földrajzi tényezőknek köszönhetően hátrányos helyzetben voltak.

A Kárpátok térségének földrajzi lehatárolása esetén két térséget kell megkülönböztetnünk, egyrészt a Kárpátok hegységrendszert, másrészt a Kárpát-medencét. A *Kárpátok hegységrendszere* az általános természetföldrajzi szemlélet alapján a Dunától (a Dévényi-szorostól) a Dunáig (az Al-Dunáig) tart mintegy 1500 km-es ívben. Geomorfológiai szempontból a Kárpátok hegységrendszert négy különböző hegységcsoportra osztják fel: a legszélesebb, legterjedelmesebb és legnagyobb abszolút magasságú Északnyugati Kárpátokra, a legkeskenyebb és legalacsonyabb Északkelet-Kárpátokra, az Erdélyi-medencét körül ölelő Keleti-Kárpátokra, valamint az Al-Dunáig húzódó Déli-Kárpátok vonulatára. A Kárpátok külső szegély övezetét rendszerint két részre osztják, az alacsonyabb Elő-Kárpátokra, valamint Moldova dombvidékére. Az Alpok keleti pereme, a Kárpátok koszorúja és a Dinaridák által körülzárt *Kárpát-medencét* Európa domborzatilag legtökéletesebb medencéjének nevezik, pontosan azért, mert a hegységrendszerek határozottan elkülönítik Európa többi nagytájától. E zárt medence vízrajzi vezértengelye a Duna, így gyakran a Kárpát-medence helyett a Duna

völgye kifejezést is használják. A Kárpát-medencevidék két középhegyvidéke – a Dunántúli-középhegyvidék és az Erdélyi-peremhegyvidék – a medencevidéket három medencére osztja fel: a Nyugati-medencére (amely a Kisalföldből, a Kelet-Alpokaljából és a Grazi-félmedencéből áll), a Központi-medencére (melynek részei az Alföld és a Dunántúli-dombvidék), valamint a keleti Erdélyi-medencére (Székely, 1975).<sup>1</sup>

A hegységek által lehatárolt, földrajzi egységnek tekinthető Kárpát-medence geopolitikai/politikai szempontból meghatározható úgy is, mint a több mint ezer évig fennálló Magyar Királyság természetföldrajzi területe. Ezt az egységes természeti és államszerveződési területet osztotta fel az I. világháborút lezáró Trianoni békeszerződés soknemzetiségű kisállamokra. Majd - a magyar történeti politikai földrajz kiváló képviselője, Hajdú Zoltán mondataival élve -: „A II. világháború előtt és alatt országok (Ausztria, Csehország, Jugoszlávia) szűntek meg a térségben, s a „Megnagyobbodott Magyarország” sem tudott ellenállni a III. Birodalomnak, így a medence egésze német megszállás alá került. A háború végén a medence egésze szovjet uralmi zónába került. 1948-ban Jugoszlávia „úszott ki” a közvetlen szovjet ellenőrzés alól, majd 1955-ben a Szovjetunió kivonult Ausztriából.” (Hajdú, 2015)<sup>2</sup>

*A Kárpát-medence újraértelmezett geopolitikai/politikai meghatározást az 1990-es évek rendszerváltozásának megkezdésétől kapott, mint hazánk szomszédságpolitikájának kiemelt eleme. A külhoni magyarságért érzett felelősségvállalásunk messze legfontosabb tényezője, hogy 2010-től lehetővé vált a magyar állampolgárság megszerzése a magyarországi lakóhellyel nem rendelkező, de magukat magyarnak valló, határainkon túl élő magyar honfitársaink részére is. Mindez szorosán együtt jár hazánk nemzetstratégiájával, nevezetesen azzal, hogy a magyar nemzetet határokon innen és túl hogyan lehetne új politikai, kiemelten kultúr-geopolitikai erőterré szervezni. Azonban a történelem által szétszabdalt Kárpátok térségében a szomszédos országok hazánk határon túli nemzetstratégiai törekvéseket rendszerint Magyarország újraeledő 21. századi területi revizionista stratégiájaként azonosítják, s ez alapjaiban megakadályozza azt, hogy tényleges, az egész Kárpát-medencét átfogó területi – politikai és gazdasági – együttműködés jöjjön létre. Megítélésem szerint 101 évvel a Kárpát-medence geopolitikai egységét megbontó Trianoni békeszerződés után a fő kérdés az, hogy hogyan tud Magyarország viszonyulni a szomszédos országokhoz, s tudunk-e a Kárpátok térségének új 21. századi geopolitikai, s kiemelten gazdasági/geoökonómiai értelmezést adni. Lehetséges-e egyáltalán a Kárpátok térségét, mint földrajzi és geopolitikai térfogalmat újra definiálni napjaink világában?*

## **A Kárpátok térségére vonatkozó jelenlegi együttműködési, integrációs törekvések**

*Egy új „Kárpátok-identitás” megteremtéséhez nagyon kedvező az, hogy a Kárpátok térségének országai az 1990-es évek elejétől már különböző területi együttműködési formákat alakítottak ki. 1993-ban hozták létre a Kárpátok Eurorégiót. Az eurorégió olyan behatárolt földrajzi területet jelöl, amely egy, két vagy több ország adott területeit foglalja magában. A fő célja az, hogy a területek összehangolják tevékenységüket a határ menti térségek eredményesebb fejlesztése érdekében. A Kárpátok Eurorégió létrehozásának egyik fő indoka az volt, hogy a jövő Európája elsősorban nem a nemzetállamok Európájaként (centralizmus), hanem az azonos gazdasági érdekeltsgű (határ menti) területekből kialakított régiók Európájaként (regionalizmus) képzelhető el. A tapasztalatok szerint egy országhatárokon áthidaló eurorégió alkalmas lehet államokon belüli és államok közti, eddig meg nem oldott konfliktusok kezelésére is. Magyarország, Lengyelország, Románia, Ukrajna és Szlovákia voltak a Kárpátok Eurorégió*

alapítói, s ezen országok térségben lévő területei tartoznak ide. A Kárpátok Eurorégió misszióját a következőképpen fogalmazza meg: „Az itt élő emberek életminőségének javítása, a béke megőrzése, a határ menti lakosság jó kapcsolatának kialakítása, megőrzése, a határok elválasztó szerepének csökkentése, a határok átjárhatóságának biztosítása.”<sup>3</sup>

A Kárpátok vidékének másik már létező együttműködési formája az ENSZ Környezeti Programjának keretében működő *Kárpátok Keretegyezmény (Carpathian Convention)*. Hét ország (Csehország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szerbia, Szlovákia, Ukrajna) írta alá 2003-ban Kijevben a Kárpátok védelméről és fenntartható fejlesztéséről szóló Keretegyezményt. Az egyezmény célja, hogy az érintett országok együttműködjenek és hozzájáruljanak a Kárpátok védelméhez és fenntartható fejlődéséhez: megőrizték a térség természeti és kulturális értékeit, javítsák az ott élők életminőségét és erősítsék a helyi gazdaságot, közösségeket. E Keretegyezmény keretében számos munkacsoport működik a fenntartható turizmus, fenntartható erdőgazdálkodás, fenntartható mezőgazdaság és vidékfejlesztés, a biológiai és táji sokféleség megőrzése, a klímaadaptáció, a kulturális örökség és tradicionális tudás, a fenntartható ipar, energia, közlekedés és infrastruktúra, és a környezetbiztonság területén.<sup>4</sup>

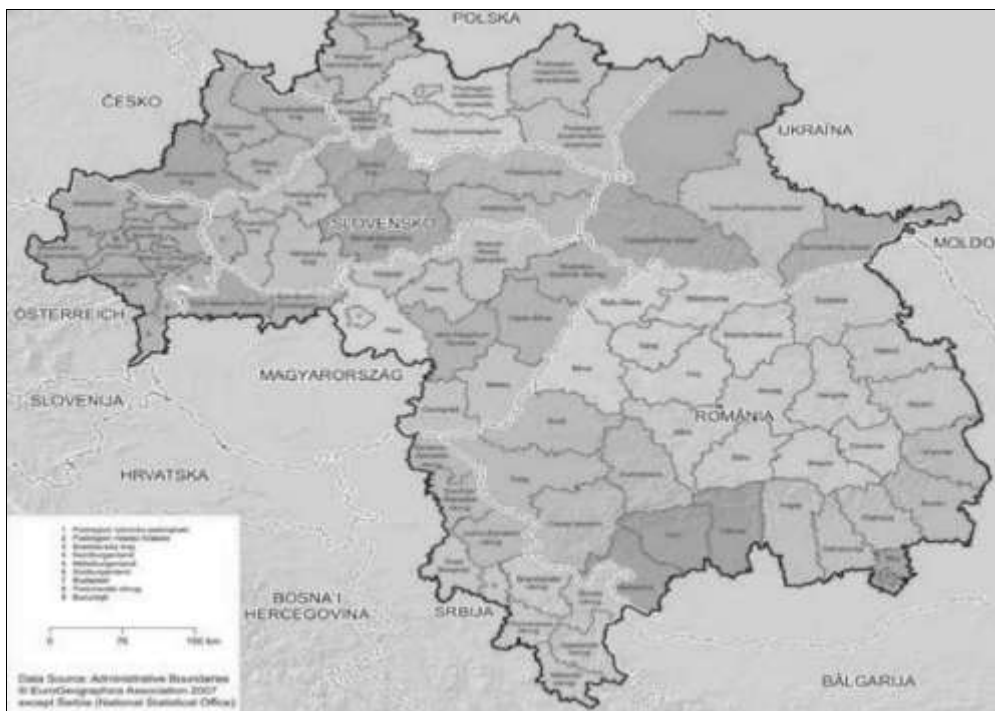
A 2000-es évek második felében kezdődtek meg az Európai Unió által támogatott tudományos, szakmai kutatások egy új Kárpátok makrorégió kialakításának céljával. A MTA Regionális Kutatások Intézete által 2007-ben publikált „Socio-economic analysis of the Carpathian area” c. tudományos jelentése<sup>5</sup> a Kárpátok makrorégió lehetséges területét NUTS 2-es és NUTS 3-as regionális szinten a következő oldalon látható térkép (1. ábra) alapján vázolta fel. Lényegében a térség lehatárolása a Kárpátok hegység vonulatának, illetve ennek tágabb környezetében lévő NUTS 2-es és NUTS 3-as regionális területi egységeknek felel meg. A 450 ezer km<sup>2</sup>-nyi területű Kárpátok makrorégió nyolc országhoz – Ausztria (NUTS 2-es régiók), Csehország (NUTS 3-as régiók), Szlovákia (az egész ország), Lengyelország (NUTS 2-es régiók), Magyarország (NUTS 3-as régiók), Ukrajna (NUTS 2-es régiók), Románia (NUTS 3-as régiók) és Szerbia (NUTS 3-as régiók) – tartozó területeket fog át. A Kárpátok hegység vonulatának megfelelően e nyolc országot tekinthetjük „kárpáti” országnak, vagyis a Kárpátok makrotérséghez tartozó államnak.

2009-ben januárjában, szintén az EU támogatásának keretében készült el a cseh (morvaországi) Olmützi Egyetem (Palacky University Olomouc) által készített atlasz a Kárpátok makrorégióról (Atlas of the Carpathian Macroregion), amely 40 térképet és ábrát tartalmaz, s a térség fejlődésének utóbbi 20 évét mutatja be kartográfiai eszközökkel. A következő, 2. ábra az ezen atlasz által alkalmazott Kárpátok makrorégió lehatárolást szemlélteti. Megállapítható, hogy a két tudományos intézet Kárpátok térségére vonatkozó földrajzi lehatárolása megegyezik.



1. ábra. A Kárpátok fejlesztési régió adminisztratív lehatárolása NUTS 2-es és 3-as regionális szinten.

Forrás: Illés – Gál (2007)



2. ábra. A Kárpátok makrorégiója NUTS 2-es/NUTS 3-as területi szinteken

Forrás: Atlas of the Carpathian Macroregion<sup>6</sup>

2019 decemberében tárgyalta az EU Régiók Európai Bizottságának plenáris ülése a Kárpátok régióra vonatkozó makroregionális stratégia tervezetét, Wladyslaw Ortyl a Lengyel-Kárpátalja (Podkarpacie) vajdaság elnökének az előterjesztése alapján. E véleménytervezet kiemelte, hogy a Kárpátok hegyvidék területe geopolitikai értelemben is rendkívül fontos térség, mivel Nyugat- és Kelet-Európa stratégiai érdekei e területen találkoznak. Szintén kiemelt érv volt a

Kárpátok makrorégió létrehozása mellett, hogy e makrorégió jelentős része a legszegényebb tagállami régiók közé tartozik, ahol a GDP/fő értéke nem haladja meg az EU regionális fejlettségi átlagának 50%-át, s az elégtelen infrastruktúra miatt e területek fejlődési lehetőségei is korlátozottak. Így, ezen új makrorégió egyik kiemelt célja az, hogy javítsa a terület elérhetőségét (konnektivitását) mind a valós, mind a virtuális térben. A makrorégió gazdasági fejlesztési lehetőségeit illetően ezen véleménytervezet a fenntartható turizmust és az agrár-élelmiszeripari ágazat fontosságát emelte ki, összefüggésben a Kárpátok ökoszisztémájának maximális védelmével. Konkrét javaslat az előterjesztésben például az, hogy a makrorégió területein előállított termékek vonatkozásában egy közös kárpáti termékmegjelölést lehetne alkalmazni. Továbbá az előterjesztésben szerepel az is, hogy mivel e jövőbeli makrorégiónak Szerbia, Moldova és Ukrajna is tagja lenne, így a Kárpátok makrorégió létrehozása hozzájárulna a nyugat-balkáni országok és a keleti partnerségben résztvevő országok EU-hoz fűződő kapcsolatainak erősítéséhez.<sup>7</sup> A következő, 3. ábra szemlélteti a Kárpátok makrorégió területét. Nyilván a folyamatos politikai egyeztetések eredményeként Ausztria régiói nem szerepelnek a Kárpátok makrorégióban, viszont Magyarország és Románia teljes területe bekerült a makrorégióba, s nyilván a keleti partnerség erősítésének céljával Moldova teljes területét is a makrorégióhoz sorolták. Bár a Régiók Európai Bizottsága egyhangúlag elfogadta az EU új. 5. makrorégiójának létrehozására vonatkozó javaslatot, de ez hivatalosan csak akkor kerülhet elfogadásra, ha az Európai Bizottság is támogatja a javaslatot, s az EU összes tagállama is elfogadja. A tavalyi, 2020. évben és a jelenlegi évben – nyilván a COVID helyzet – miatt a Kárpátok makroregionális stratégia az Európai Bizottság szintjén még vitára nem került, így a hivatalos döntésre még valószínűleg egy-két évet várni kell.



3. ábra: A Kárpátok makrorégió lehetséges területe a Régiók Európai Bizottságának véleménye alapján

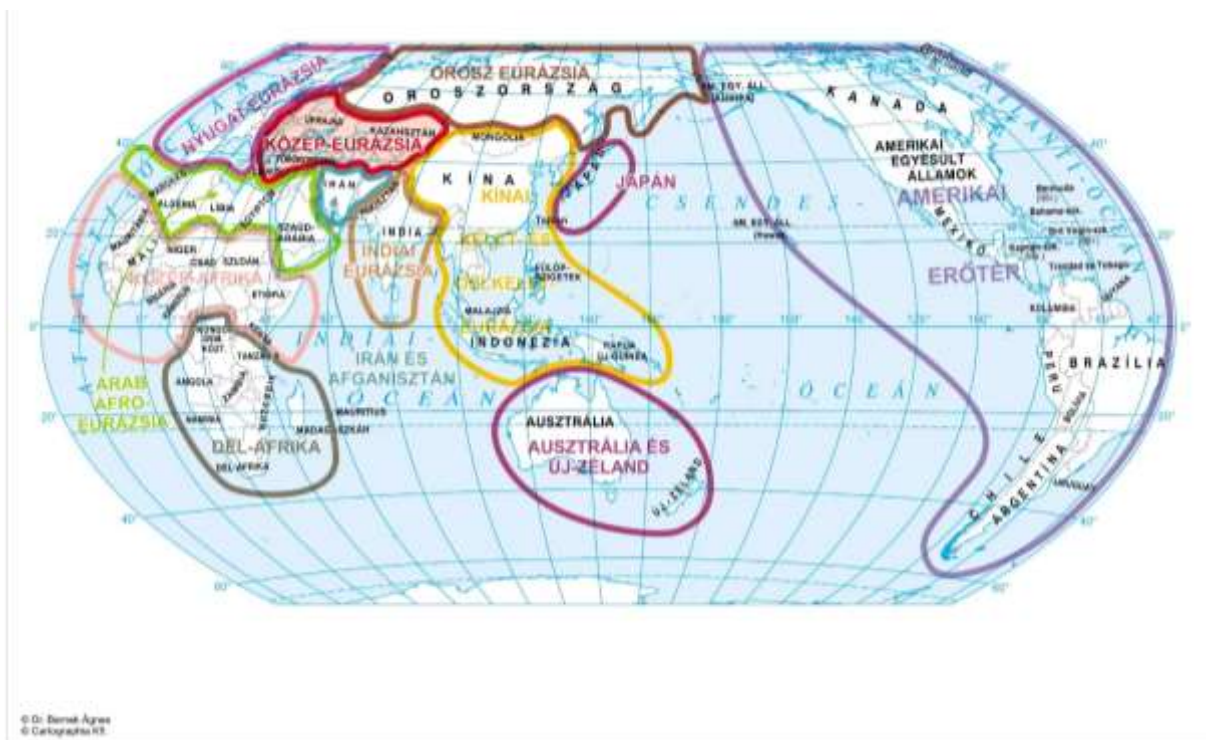
Forrás: EU (2018 September): Macro-regional Strategy for the Carpathian Region<sup>8</sup>



Ugyanakkor a tervezett Kárpátok makrorégió teljes körű elfogadását nehezíti az a tény, hogy a már létező Duna makrorégió és a Kárpátok makrorégió területe közel megegyezik egymással, s így jelenleg Románia és Szerbia nem is támogatja ezen új Kárpátok makrorégió létrehozását. De nyilvánvalóan ebben szerepet játszik a Kárpátok térségének történelmi geopolitikai értelmezése is, s továbbá az az általános európai vélekedés, hogy a Duna térségének területi szintje – s maga a Duna, mint fő szállítási útvonal - fogja át a Kárpátok hegységvonulat és a Kárpát-medence területének országait, valamint ezek NUTS régióit. Lesz-e a Kárpátok Eurorégióból, a tervezett Kárpátok makrorégióból, a Kárpát-térségre vonatkozó környezetvédelmi együttműködésből tényleges gazdasági erőter? Létrejön-e a Kárpátok Gazdasági Térség? Lehet-e a Kárpátok térségének új gazdasági/geoökonómiai meghatározást adni, s milyen gazdaságfejlesztési programok szükségesek ehhez? Milyen jellegű nemzetközi politikai együttműködési szövetségeket kellene kötni ahhoz, hogy a Kárpátok makrorégió, mint gazdasági erőter nemzetközi szinten is elismert legyen?

## Eurázsia, mint Magyarország és a Kárpátok makrorégió 21. századi geopolitikai/geoökonómiai helyzetének új térségi szintje

A hagyományos, az ún. ortodox geopolitika tudományterületének egyik legfontosabb kérdése *Eurázsia fogalma*. Bár vitathatatlan tény, hogy geológiai értelemben Európa és Ázsia egy kontinens (az Ural hegység nem tényleges természetföldrajzi választóvonal, hanem az európai földrajztudomány által kinevezetett határvonal), de a hagyományos földrajzi és civilizációs alapú kontinens felosztás Európát és Ázsiát külön kontinensnek tekinti.



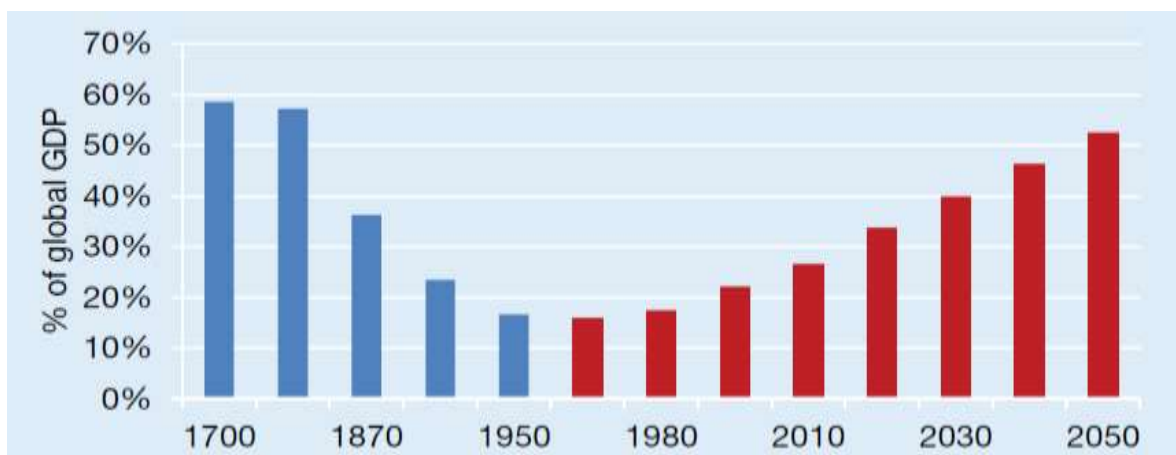
4. ábra. A 21. század elejének geopolitikai erőviszonyai – a Világsziget és az amerikai kontinens

Forrás: saját szerkesztés (a szerző saját geopolitikai víziója), a Szerző és a Cartographia Kft. által készített térkép, 2018.

A Szerző jövőre vonatkozó geopolitikai vízióját szemlélteti a szerző által készített térkép (4. ábra), amely szakít a hagyományos atlanti erőter központú geopolitikai világgéppel, s egy olyan csendes-óceáni központú világot ábrázol, amelynek két fő geopolitikai megatérsege (a Halford Mackinder által elnevezett) Európa, Ázsia és Afrika együtteséből álló Világsziget és az amerikai kontinens.

Az USA és tágabb értelemben véve az atlanti erőter világpolitikai és világgazdasági vezető szerepe számára a legnagyobb fenyegetést Eurázsia, mint egységes gazdasági és politikai erőter esetleges kialakulása jelenti. Zbigniew Brzezinski mondataival élve: „Amerika számára a fő geopolitikai tét Eurázsia. Jelenleg egy nem eurázsiai hatalom tölt be vezető szerepet Euráziában, és Amerika globális elsősége közvetlenül attól függ, hogy meddig és milyen hatékonyan tudja fenntartani dominanciáját ezen a kontinensen. Ez a helyzet nyilván nem tart örökké” (Brzezinski, 1999).

Nyugat-Európából nézve most még úgy tűnik, hogy Európa gazdasági fölényben van Ázsiához képest, hogy Ázsia érdeke lenne a minél erősebb gazdasági és politikai szövetség létrehozása Európával. Ez azonban 2050-re várhatóan alapvetően változni fog. Az Ázsiai Fejlesztési Bank által készített grafikon (5. ábra) egyértelműen utal arra, hogy amíg 2010-ben az ázsiai kontinens a világ összes GDP értékének 25%-át adta, addig 2050-re már 52%-át fogja előállítani, vagyis Ázsia Európa nélkül is abszolút fölénybe fog kerülni.



5. ábra. Ázsia globális GDP-ből való százalékos részesedése 1700-tól 2050-ig

Forrás: Asian Development Bank (2011)<sup>9</sup>

*De e grafikon igazi „mondanivalója” a történelmi távlat, miszerint 2050-re Ázsia világszintű domináns szerepe újra olyan lesz, mint az 1700-es években az ipari forradalom előtt. Geostratégiai szempontból ez azt is jelenti, hogy 2050-től az ázsiai kontinens már önmaga is elég erős lesz ahhoz, hogy egy új gazdasági erőteret hozzon létre, s a világszintű fölényhez már nem lesz szüksége az Európával való szoros szövetségre. Kérdés, hogy 2050-től hogyan fog változni Európa szerepe, s az európai országok az amerikai vagy ázsiai gazdasági és politikai együttműködést fogják-e prioritásként kezelni. Ennek megfelelően az európai országoknak már most meg kellene kezdeni a felkészülést „Ázsia korszakára”. Nyugat-Európa elvileg ugyan most még választhat Amerika és Ázsia között, de Közép- és Kelet-Európa számára létérdek lenne a minél erősebb ázsiai, illetve eurázsiai együttműködés. E tanulmány egyik kiemelt célja, hogy hozzájáruljon ahhoz, hogy a közép- és kelet-európai országok (így kiemelten a Kárpátok térségének államai) egy alapjaiban új eurázsiai stratégiát dolgozzanak ki. S ennek révén talán a ma még szokatlan Eurázsia fogalom is nagyobb elfogadásra kerülne.*



## Eurázsia (és a tágabb értelemben vett Világsziget) ortodox geopolitikai értelmezése

*„Nem a világpolitika kulcsövezete-e Euráziának az a hatalmas térsége, mely elérhetetlen a tengeri közlekedés számára, de a múltban nyitva állt a lovas nomádok előtt, és napjainkban kialakulóban a vasúti hálózata?  
(Mackinder, 1904)*

A fenti idézet Halford Mackinder leghíresebb tanulmányából való, amely 1904-ben „A földrajz, mint a történelem kulcsa” címmel jelent meg. Ebben a tanulmányában Mackinder arra keresett választ, hogy a földrajzi adottságok mennyiben határozzák meg a történelmi folyamatokat, s a földrajzi elemzések alapján milyen módon jelezhetők előre a világpolitika eseményei. Mackinder Eurázsia (Európa és Ázsia egy összefüggő kontinens) és Világsziget (Eurázsia és Afrika, mint összefüggő területi egység) fogalma nem geológiai meghatározás, hanem geopolitikai fogalom. Ugyanis Mackinder nézete szerint Eurázsia a világpolitikai folyamatok legfontosabb színtere, más szavakkal megfogalmazva Eurázsia a világhatalom központja. Létezik-e egyáltalán napjainkban a politikai és gazdasági értelemben vett Eurázsia? Geopolitikai értelemben jelenleg nincs egységes Eurázsia fogalom. Az angolszász világ Eurázsia, mint földrajzi terület fogalma alatt Ázsiát, Oroszország európai területeit, valamint azon európai országot tekinti (kiemelten Belarusz), amelyek az orosz gazdasági és politikai érdekszférához tartoznak. Önálló kontinens-e Európa? Geológiai és földrajzi értelemben nem, Alexander Humboldt is úgy értelmezte Európát, mint Ázsia hatalmas nyugati félszigetét. Európa keleti határának az Ural hegységet tekintjük, de az Ural természetföldrajzilag nem elválasztó határ, lényegében inkább mesterségesen kijelölt kontinenshatárnak nevezhető. Ugyanis az Ural nyugati oldalán lévő Kelet-európai síkvidék és a keleti oldalán lévő Nyugat-szibériai alföld minden földrajzi tekintetben hasonló egymáshoz. Ami miatt Európát önálló kontinensnek tekintjük, annak sokkal inkább történelmi, kulturális és szemléletbeli gyökerei vannak.

Mackinder az Európa és Ázsia közötti civilizációs konfliktust tanulmányozva megállapította, hogy a világ történelmének kulcsövezete (Pivot Area) Oroszországnak az Uraltól közel a Csendes-óceánig terjedő hatalmas térsége.

Mackinder térképe szerint (6. ábra) e kulcsövezetet egy nagy belső peremív (inner crescent) veszi körül, s itt helyezkedik el Németország, Ausztria, Törökország, India és Kína. A külső peremívet (outer crescent) Nagy-Britannia, Dél-Afrika, Ausztrália, az Egyesült Államok, Kanada és Japán alkotják. Mackinder „A földrajz, mint a történelem kulcsa” c. tanulmányát a következő mondatokkal zárja: „...ha a belső területek feletti ellenőrzést Oroszország helyett egy új hatalom gyakorolná, ez nem csökkentené a kulcspozíció földrajzi jelentőségét. Ha a japánok által megszervezett kínaiak például megdöntnék az orosz birodalmat, és meghódítanák a területét, ők jelentenék a világ szabadságát fenyegető sárga veszedelmet, mert ők kapcsolnák össze a tengereket a nagy kontinens erőforrásaival, és ez olyan előnyt jelentene számukra, amely az oroszoknak, a kulcsövezet gazdáinak, eddig soha nem adatott meg” (Mackinder, 1904). Ez az idézet is utal arra, hogy Kína 21. századi „Övezet és Út” infrastrukturális fejlesztési programjának a geopolitikai tétje hatalmas, ugyanis, ha megvalósul, akkor most először a világtörténelem során sikerül a három óceán összekapcsolása, sikerül a szárazföldnek nevezett Euráziából kijutni a tengerek felé, más

szavakkal a 21. században a szárazföldi hatalomnak nevezett Kína és szövetségesei legyőzhetnék a nyugati tengeri hatalmokat. Sőt Kína Afrikába irányuló hatalmas működőtőke-befektetései révén fennáll a lehetősége annak is, hogy Eurázsia és Afrika közötti gazdasági kapcsolatok erősödnek, amelynek révén a 21. századra létrejöhet egy új Világsziget.



6. ábra. A kulcsövezet, valamint a belső és külső peremív  
Halford Mackinder 1904. évi térképén

Forrás: Mackinder (1904)

## **Az eurázsiai középső közlekedési folyosó földrajzi útvonala és ennek jelentősége**

Kutatási programom egyik legfontosabb eredménye az volt, hogy hazánk és a Kárpátok makrorégió számára a formálódó eurázsiai középső közlekedési folyosó lehetne a kiemelt jövőbeli világgazdasági desztináció. Mivel jelenleg az Európa és Ázsia közötti áruforgalom 95%-a az északi közlekedési folyosón keresztül (Kína-Kazahsztán-Oroszország-Belarus-Lengyelország-Németország-Franciaország-Spanyolország) bonyolódik le, s e korridor fő vasúti átrakóállomásai (a kazah/kínai határon lévő Dostyk/Alashankou és a belorusz/lengyel határon lévő Breszt/Malaszevicze) rendkívül túlterheltek, így a középső közlekedési folyosó infrastrukturális fejlesztése kiemelt fontosságú. Különösen azért is, mert a hatalmas mértékben növekvő eurázsiai vasúti áruforgalomból még lényegében kimaradnak a közép-ázsiai országok (Kazahsztán kivételével), a dél-kaukázusi államok, Törökország, valamint a kelet- és közép-európai térség Lengyelországtól délre fekvő államai. Nem véletlenül ezekben a térségekben nagyon jelentős közlekedési infrastrukturális fejlesztések kezdődtek meg. Ugyanakkor tény az is, hogy a középső közlekedési folyosó fejlesztése még nem kiemelt érdeke Kínának, s így egyelőre még a kínai „Övezet és Út” program keretében nem kap olyan hatalmas pénzügyi fejlesztési forrásokat mind az északi közlekedési folyosó.

De a középső közlekedési folyosó mentén lévő államok Kínával vagy Kínától függetlenül is több közös közlekedési infrastrukturális fejlesztésről írtak alá együttműködési

megállapodásokat. Ezek közül is két nemzetközi megállapodás kiemelt fontosságú hazánk és a Kárpátok makrorégió eurázsiai geopolitikai helyzetének szempontjából.

A 7. ábrán látható Transz-Kaszip Nemzetközi Közlekedési Útvonalról szóló megállapodást még 2013-ban Aszتانában a kazah, az azeri és a georgiai állami tulajdonú vasúttársaságok, valamint több kikötői hatóság (a Bakui, a kazah Aktau-i és a georgiai Batumi Kikötő Hatóság és az azeri állami hajózási társaság) írta alá. A szervezet 2017-től működik, s azóta már a török és az ukrán vasúttársaság, valamint több, az útvonal mentén fekvő ország szállítmányozási/logisztikai vállalata is kapcsolódott hozzá. Az útvonal igazi különlegessége az, hogy Kínát és Lengyelországot nem Oroszországon keresztül köti össze, s valamint az is, hogy összeköttetést teremt a Kaszpi-tenger és a Fekete-tenger térsége között. A Kárpátok makrorégió számára ez mindenképpen előnyös lenne, mert – ahogy az ábrán is látható – Ukrajna és Románia is a tagja ennek a megállapodásnak, s így a Kárpátok makrorégió fekete-tengeri, s tágabb értelemben véve kaszpi-tengeri kijáratot is kaphatna.



7. ábra. A Transz-Kaszip Nemzetközi Közlekedési Útvonal (Trans-Caspian International Transport Route - TITR)

Forrás: a Transz-Kaszip Nemzetközi Közlekedési Útvonal honlapja<sup>10</sup>

A közép-ázsiai térség közlekedési infrastruktúrájának megteremtésére, s ennek révén új áruszállítási útvonalak kiépítésére vonatkozó legfontosabb együttműködési megállapodás a Közép-Ázsiai Regionális Gazdasági Együttműködés (CAREC - Central Asia Regional Economic Cooperation). Az Ázsiai Fejlesztési Bank támogatásával 1997-ben létrejött multilaterális együttműködésen alapuló szervezetnek jelenleg 11 tagállama van. A tagállamok a dél-kaukázusi térségből Georgia és Azerbajdzsán, Közép-Ázsiából mind az öt ország (Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán és Üzbegisztán), továbbá Afganisztán, Pakisztán és Mongólia, valamint Kína Xinjiang Uygur (Hszincsiang-Uygur) tartománya. Mivel a tagállamok Georgia és Pakisztán kivételével szárazföldi, ún. „land-locked” államok, így a CAREC fő célja ezen államok világgazdasági összeköttetésének infrastrukturális megteremtése.

Ahogy a 8. ábrán is látható a CAREC együttműködés keretében hat fő közlekedési korridor alakítottak ki, illetve fejlesztenek folyamatosan. Ezek irányai a következők:

1. Oroszországból Kazahsztánon és Kirgizisztánon át Kínába,
2. Azerbajdzsánból a Kaszpi-tengeren át, továbbá Türkmenisztánon, Kazahsztánon és Kirgizisztánon át Kínába,
3. Oroszországból az összes közép-ázsiai országon és Afganisztánon át Iránba,
4. Oroszországból Mongólián át Kínába,
5. Pakisztánból Afganisztánon, Tádzsikisztánon és Kirgizisztánon át Kínába,
6. Oroszországból az összes közép-ázsiai országon (kivéve Kirgizisztán) és Afganisztánon át Iránba és Pakisztánba.

Földrajzilag megállapítható, hogy a CAREC a közép-ázsiai országok között teremti meg a közlekedési kapcsolatot, s egyben tengeri kijáratot biztosít az Arab-tenger, s tágabb értelemben véve az Indiai-óceán felé.



8. ábra. A CAREC együttműködés hat fő közlekedési korridorja

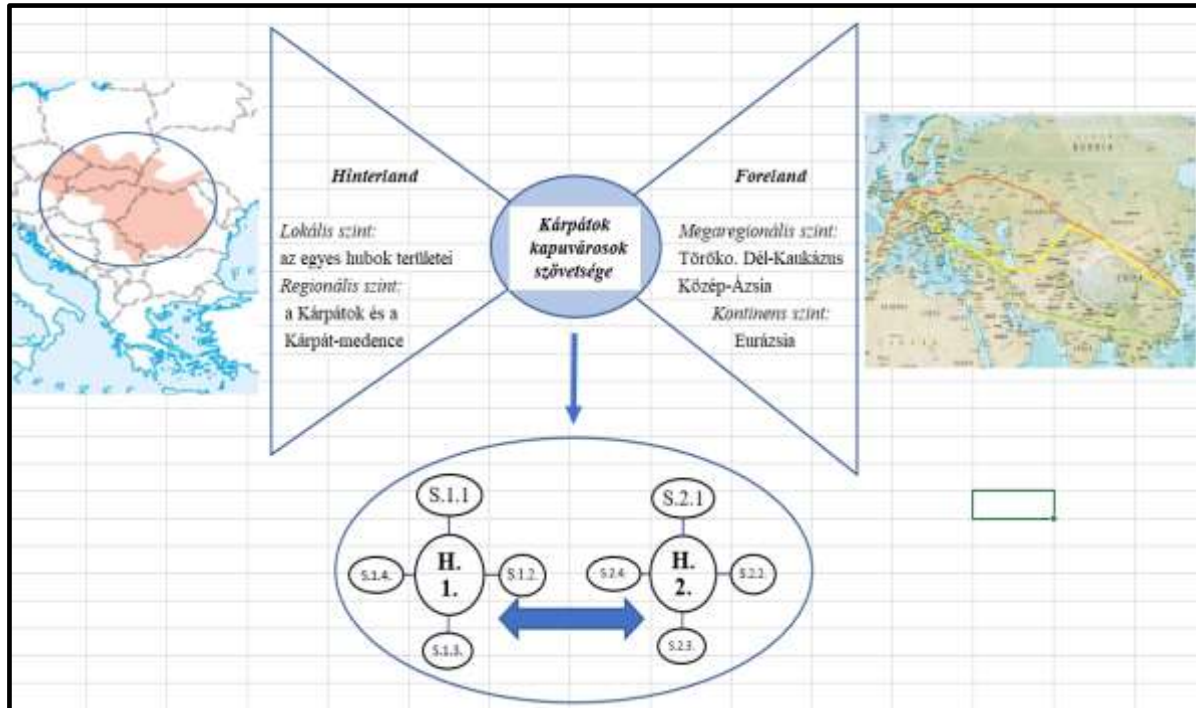
Forrás: 2019 CAREC Transport Sector Annual Report<sup>11</sup>

## Javaslat a Kárpátok makrorégió új eurázsiai geopolitikai/geoökonómiai helyzetének kialakítására

Véleményem szerint a Kárpátok makrorégió új 21. századi geopolitikai/geoökonómiai szerepkörének alapja az lehetne, ha a jelenleg formálódó eurázsiai erőter kaputárságává, „gateway” régiójává válhatna. A „gateway” szó szerinti fordításban kapubejáratot jelent. A kapu valahonnan valahová teremti meg a bejáratot. A közlekedésföldrajz és a regionális tudomány a „gateway”-t úgy értelmezi, mint összekötő elemet a „hinterland” és a „foreland” területek között. Az ún. „foreland” terület a „gateway” előterületét, világgazdasági kapcsolatát jelenti, közlekedésföldrajzi megközelítésben a világszinten/kontinens szinten szerveződő tengeri, légi és szárazföldi szállítási kapcsolatokat. Az ún. „hinterland” fogalma viszont a „gateway” szárazföldi kapcsolatait 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 a világgazdasági folyamatokba.

Véleményem szerint egy új Kárpátok kapurégió tényleges létrehozásának három alapvető eleme lehetne. Elméleti megközelítésemet foglalja össze a következő, 9. ábra.



9. ábra: A Kárpátok kapurégió létrehozásának lehetséges elméleti kerete

Forrás: saját szerkesztés

A kapurégió legfontosabb eleme maga a kapuváros, de mivel a célunk egy a Kárpátok térségét, a Kárpát-medencét átfogó szövetség létrehozása, így megítélésem szerint a „kulcselem” az lenne, hogy létre kellene hozni a *Kárpátok Kapuvárosok Szövetségét*, mint intézményi formát. Megítélésem szerint egy új Kárpátok kapurégió létrehozására NEM a területi együttműködés lehetne az alap, hanem egy sokkal rugalmasabb forma, a kapuvárosok szövetségének kialakítása és gazdasági együttműködése. Mivel a kapuváros egy adott hálózat be- és kilépési pontjának felel meg, így egy lehetséges kapurégiót nem a területi integráció, hanem a hálózat felől kellene megközelíteni. Választ kell adnunk két alapvető kérdésre: egyrészt milyen világgazdasági szintű hálózathoz akarunk csatlakozni, másrészt melyek azok a városok, amelyek már jelenleg is világgazdasági hálózati csatlakozással rendelkeznek, vagy e csatlakozásra képesek lennének. Vagyis a Kárpátok térségének olyan városait kellene kiválasztani, amelyek világgazdasági összeköttetéssel már rendelkeznek, vagy rendelkezhetnének. Egy potenciális kapuváros kiválasztásánál az elsődleges szempontnak a meglévő üzleti környezetet, a vállalkozói szférát, a már működő kereskedelmi és/vagy ipari kamarákat kellene tekinteni. Kecskemét közlekedéscsoporthelyzeténél fogva az eurázsiai erőter egy új kapuvárosa lehetne, de ahhoz, hogy a város ezen új eurázsiai lehetőséggel élni tudjon, elengedhetetlen annak pontos meghatározása, hogy a városnak milyen egyedi, speciális szerepköre lehetne a jelenleg formálódó eurázsiai erőterben, vagyis milyen különleges termékkel/termékekkel tudna bekapcsolódni a kínai „Övezet és Út” programba. Kutatásaim szerint Kecskemét lehetne a kiváló magyar minőségű prémium élelmiszerek új eurázsiai logisztikai központja (Bernek, 2021).



A Kárpátok Kapuvárosok Szövetségének szervezeti felépítést illetően mindenképpen egy több központú szervezeti sémát javaslok. A 9. ábrán egy kétközpontú „hub-and-spoke” szervezeti felépítést vázoltam fel. A „hub-and-spoke” szervezeti felépítés sikeres lehet azért is, mert azt, hogy melyik város lehetne „hub” (a központ), az dönthetné el, hogy a potenciális városban adott iparágon/vagy szolgáltatási tevékenységen belül vannak-e már sikeres vállalatok/vállalkozók, akik összefogásuk révén egy gazdasági tevékenységi terület központi, „hub” szerepkörét betölthetnék. A kisebb városok (a „spoke”-ok), ahol még kevésbé sikeres vállalkozók tevékenykednek, a „hub”-hoz csatlakozva területileg indukáló, gazdaságélénkítő hatásban részesülnének. Így a kapuvárosok „hub-and-spoke” szervezeti felépítése felfogható adott iparág területi klaszterének is. A korábbi Kecskemétre vonatkozó példára visszautalva, Kecskemét lehetne az új Kárpátok kaputárság élelmiszeripari központja, „hub”-ja. További kérdés, hogy a *Kárpátok Kapuvárosok Szövetségének milyen intézményi felépítése* legyen. Véleményem szerint megfontolandó a kapuvárosok szövetsége számára egy saját árukereskedő cég létrehozása is. A szövetség megalakításakor a világszintű – kiemelt tekintettel a potenciális „foreland” területre - marketingtevékenység kiemelten fontos lenne, hogy a Kárpátok Kapuvárosok Szövetsége, mint intézmény világszintű ismertséget kapjon.

*A Kárpátok kapurégió potenciális „foreland” területe az eurázsiai erőter közepső közlekedési folyosója és ennek is dél-kaukázusi és közép-ázsiai területe lehetne.* Annak érdekében, hogy a Kárpátok kapurégió a közép-ázsiai és dél-kaukázusi országokkal minél erősebb gazdasági kapcsolatokat tudjon kialakítani, a továbbiakban is folytatni kell a Magyar Kormány keleti nyitási politikáját a két térség, s kiemelten ennek két központi szerepkörű országának irányába, Azerbajdzsánba és Kazahsztánba. Véleményem szerint a Kárpátok Kapuvárosok Szövetségét, mint újonnan létrejött intézményt első lépésben e két országban kellene megismertetni, s e két ország megfelelő kereskedelmi és ipari kamaráival kellene felvenni a kapcsolatot. A Kárpátok Kapuvárosok Szövetségének bemutatására és egyben a nemzetközi marketingtevékenység megkezdésének legelső lépésére kedvező alkalom lehetne a Türk Államok Szervezetének (korábban néven a Türk Tanács) üzleti fóruma. Ugyanis különleges lehetőség az, hogy a Türk Államok Szervezetének Budapesten is van irodája, s a Magyar Kormány számára e szervezet kiemelt diplomáciai prioritást élvez.

Mivel a kapuváros feladata a világgazdasággal való kapcsolattartás, s a globális, vagy transzkontinentális hálózatokba történő bekapcsolódás, így véleményem szerint a „hinterland” területet csakis a „foreland” területtel összefüggésben lehetne értelmezni. A Kárpátok kapurégió hátszországát nem a NUTS-2-es vagy NUTS-3-as területi szinteken kellene vizsgálnunk, hanem az alapján, hogy a kapuvárosoknak, mint szárazföldi termináloknak milyen vonzáskörzete van, s e szárazföldi terminálok milyen logisztikai klasztereket alakítanak ki. Megítélésem szerint a Kárpátok kaputárság „hinterland” területének valójában egy ilyen új ún. Kárpátok Logisztikai Zónának kellene lennie.

Minden elméleti kutatás igazi tétje az, hogy a kutatási eredmények hogyan hasznosíthatók a gyakorlatban. Az új Kárpátok kaputárság ténylegesen megvalósul a közeljövőben? Ezen *kutatási program alaphipotézise, hogy a tudományos szakértők, a kormányzati intézmények és az üzleti szféra összefogása révén ténylegesen is ki lehet alakítani egy új Kárpátok kaputárságot, s ennek révén hazánkat és ennek természetes földrajzi környezetét újra pozícionálhatjuk a 21. század jelenleg formálódó többpólusú világában.* E tanulmány szerzője ezen összefogás erejében bízik, s abban, hogy mindannyian felismerjük azt, hogy a jelenleg átalakuló világgazdasági és világpolitikai rendszer egy különleges, igazi történelmi jelentőségű lehetőség arra, hogy az eddigi nagyhatalmak közötti sodródással jellemezhető geopolitikai helyzetünk helyett saját magunk tudjuk alakítani a világban betöltött szerepkörünket.



## Források

- Asian Development Bank 2011, *Asia 2050. Realizing the Asian Century*.  
[www.adb.org/publications/asia\\_2050\\_realizing-asian-century](http://www.adb.org/publications/asia_2050_realizing-asian-century)
- Bernek Á. (szerk.) 2002, *A globális világ politikai földrajza*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- Bernek Á. 2018, *Közép- és Kelet-Európa a 21. század geopolitikai/geoökonómiai stratégiáiban. A 20. század Nyugat és Kelet közötti ütközőzónájától a 21. század eurázsiai hídteréséig*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2018. DOI:10.1556/9789634541783
- Bernek Á. 2021, *Geopolitics of Central and Eastern Europe in the 21st Century. From the Buffer Zone to the Gateway Zone*. Peter Lang, Berlin. DOI 10.3726/b18155
- Bernek Á. 2021, Kecskemét, mint Eurázsia kapuja? – Az új eurázsiai kapuvárosok kialakulásának elmélete – Kecskemét lehetőségei. *Gradus*, 2021.4.
- Brzezinski, Z. 1999, *A nagy sakktábla. Amerika világelsősege és geostratégiai feladatai*. Európa Könyvkiadó, Budapest.
- Brzezinski, Z. 2013, *Stratégiai vízió. Amerika és a globális hatalom válsága*. Antall József Tudásközpont, Budapest.
- CAREC 2019, *2019 CAREC Transport Sector Annual Report*.  
[www.adb.org/sites/default/files/publication/649461/carec-transport-sector-annual-report-2019.pdf](http://www.adb.org/sites/default/files/publication/649461/carec-transport-sector-annual-report-2019.pdf)
- Carpathian Convention: [www.carpathianconvention.org](http://www.carpathianconvention.org)
- Carpathian Euroregion: <http://carpathianeuroregion.org>
- CSIS 2018, *The Rise of China-Europe Railways*. [csis.org/analysis/rise-china-europe-railways](http://csis.org/analysis/rise-china-europe-railways). (letöltve: 2021. március 2.)
- European Union 2018, *Macro-regional Strategy for the Carpathian Region*. 2018 September.
- Hajdú Z. 2015, *A Kárpát-medence geopolitikai helyzete*. (In: Fábrián A. - Bertalan L. (szerk.): *Otthon a Kárpát-medencében: Területfejlesztési Szabadegyetem 2011-2015*. Sopron: Nyugat-magyarországi Egyetem Kiadó, 2015. pp. 45-72.
- Illés I. – Gál. Z. (szerk.) 2007, *Socio-economic analysis of the Carpathian area*. MTA RKK, Pécs.
- Mackinder, H. J. 1904, The Geographical Pivot of History. *Geographical Journal* 23., 421-437.
- Mackinder, H. J. 1919, *Democratic Ideals and Reality. A Study in the Politics of Reconstruction*. Henry Holt and Company, New York.
- Mackinder, H. J. 1943, The Round World and the Winning of the Peace. *Foreign Affairs*, 21, No. 4., 595-605.
- Marosi S.-Sárfalvi B. (szerk.) 1975, *Európa*. Gondolat, Budapest.
- Ptáček, P., Létal A., Ruffini, F.V. and Renner, K. 2009, *Atlas of the Carpathian Macroregion*.  
<https://www.researchgate.net/publication/288658485>
- Régiók Bizottsága véleménytervezet: *A Kárpátok régióra vonatkozó makroregionális stratégia*. COTER-VI/057. 137. plenáris ülés. 2019. december 4-5.
- Rodrigue, J.-P. 2020, *The Geography of Transport Systems*. Fifth edition. Routledge, New York. DOI: 10.4324/9780429346323
- Székely A. 1975, Európa koszorúja: a Kárpátok és Európa központi katlanja: a Kárpát-medencevidék. In: Marosi S. – Sárfalvi B. (szerk.) *Európa*. Gondolat, Budapest. pp. 260-290.
- Teleki P. 1943, *Merjünk magyarok lenni! Idézetek Teleki Pál Gróf beszédeiből és írásaiból*. Fiatal Magyarok Szövetsége, Budapest. Az 1. kiadást összeállította Máday Béla.

## Jegyzetek

---

<sup>1</sup> A természetföldrajzi lehatárolás és felosztás forrása: Székely András (1975): *Európa koszorúja: a Kárpátok és Európa központi katlanja: a Kárpát-medencevidék c. fejezetek* (pp. 260-290). In: Marosi Sándor – Sársfalvi Béla (szerk.) *Európa*. Gondolat, Budapest.

<sup>2</sup> Hajdú Zoltán: *A Kárpát-medence geopolitikai helyzete*. (pp. 45-72.) In: Fábrián A. - Bertalan L. (szerk.): *Otthon a Kárpát-medencében: Területfejlesztési Szabadegyetem 2011-2015*. Sopron: Nyugat-magyarországi Egyetem Kiadó, 2015.

<sup>3</sup> <https://carpathianeuroregion.org/bemutakozas.html> (letöltve: 2021. február 20.)

<sup>4</sup> <http://www.carpathianconvention.org/the-convention-17.html> (letöltve: 2021. március 18.)

<sup>5</sup> Illés I. – Gál. Z. (szerk.) 2007, *Socio-economic analysis of the Carpathian area*. MTA RKK, Pécs.

[www.carpathianconvention.org/tl\\_files/carpathiancon/Downloads/03%20Meetings%20and%20Events/Working%20Groups/Spatial%20Planning/200805\\_Strategic%20Workshop%20on%20Spatial%20Planning/8SocioEconomicAnalysis.pdf](http://www.carpathianconvention.org/tl_files/carpathiancon/Downloads/03%20Meetings%20and%20Events/Working%20Groups/Spatial%20Planning/200805_Strategic%20Workshop%20on%20Spatial%20Planning/8SocioEconomicAnalysis.pdf) (letöltve: 2021. március 3.)

<sup>6</sup>

[https://www.researchgate.net/publication/288658485\\_Atlas\\_of\\_the\\_Carpathian\\_macroregion](https://www.researchgate.net/publication/288658485_Atlas_of_the_Carpathian_macroregion) (letöltve: 2021. április 8.)

<sup>7</sup> Régiók Bizottsága véleménytervezet: *A Kárpátok régióra vonatkozó makroregionális stratégia*. COTER-VI/057. 137. plenáris ülés. 2019. december 4-5.

<sup>8</sup>

[https://ceipd.camera.it/application/xmanager/projects/ceipd/attachments/upload\\_documento\\_ceip\\_d/files/000/000/160/Macro-regional\\_Strategy\\_for\\_the\\_Carpathian\\_Region.pdf](https://ceipd.camera.it/application/xmanager/projects/ceipd/attachments/upload_documento_ceip_d/files/000/000/160/Macro-regional_Strategy_for_the_Carpathian_Region.pdf) (letöltve: 2021. február 21.)

<sup>9</sup> Asian Development Bank (2011) *Asia 2050 Realizing the Asian Century* [www.adb.org/publications/asia-2050-realizing-asian-century](http://www.adb.org/publications/asia-2050-realizing-asian-century) (letöltve: 2021. március 26.)

<sup>10</sup> <http://middlecorridor.com/en/route> (letöltve: 2021. augusztus 26.)

<sup>11</sup> [www.adb.org/sites/default/files/publication/649461/carec-transport-sector-annual-report-2019.pdf](http://www.adb.org/sites/default/files/publication/649461/carec-transport-sector-annual-report-2019.pdf) (letöltve: 2021. július 2.)