

# Műhelytanulmányok 145.

2022. november

*Peragovics Tamás - Szunomár Ágnes*

**Kompország újratöltve: A Budapest-Belgrád vasútvonal  
jelentősége Magyarország külpolitikai identitásának  
kontextusában**

**MT**

ELKH Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont

Világgazdasági Intézet

Műhelytanulmányok 145. (2022) 1–27. 2022. november

# Kompország újratöltve: A Budapest-Belgrád vasútvonal jelentősége Magyarország külpolitikai identitásának kontextusában

Szerzők:

Peragovics Tamás  
tudományos munkatárs

Szunomár Ágnes  
kutatócsoport-vezető

ELKH Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont

Világgazdasági Intézet

*Minden itt kifejtett vélemény és következtetés a szerzők sajátja, mely nem minden esetben tükrözi az ELKH KRTK, illetve a Világgazdasági Intézet kutatóinak véleményét*

ISBN 978-963-301-720-3

ISSN 1417-2720

## Kompország újratöltve: A Budapest-Belgrád vasútvonal jelentősége Magyarország külpolitikai identitásának kontextusában<sup>1</sup>

Peragovics Tamás - Szunomár Ágnes<sup>2</sup>

### Összefoglaló

Tanulmányunk a Budapest-Belgrád vasútprojekt jelentőségét vizsgálja az orbáni Magyarország külpolitikai identitásának szempontjából. Míg a vasútprojektekkel foglalkozó szakirodalom elsősorban a várt kézzelfogható előnyökkel - vagy azok hiányával - foglalkozik, addig a projekt szimbolikus jelentőségét az Orbán-kormány külpolitikai önértelmezésének megvalósításában eddig jellemzően nem értékelték. Ennek az önértelmezésnek a lényege, hogy Magyarországot földrajzi és normatív értelemben is a Kelet és Nyugat közötti kereszteződésben helyezi el, és az országot e két pólus közötti - és azokon átívelő - közvetítőként értékeli. Azzal, hogy e tanulmány a vasútfejlesztést az identitáspolitika egyik elemének tekinti, túllép a szakirodalom azon felfogásán, mely szerint gazdasági racionalitás híján a Budapest-Belgrád vasút egy politikai projekt. A tanulmány diskurzuselemzés segítségével követi nyomon a projekt jelenlétét a magyar politika kulcsszereplőitől származó szövegekben. Amellett, hogy a magyar és szerb fővárost összekötő infrastrukturális projektet az identitás mérésére alkalmas jelzőként értékeli, jelen tanulmány azt is megmutatja, hogy az Orbán-kormánynak a távoli világok összekapcsolására tett retorikai kísérlete normatív értelemben valójában a kínai típusú nemzetközi politikai megközelítéshez áll közel.

**JEL:** H50, H54, O52, O53, P20

**Tárgyszavak:** Kína, Magyarország, külpolitika, identitás, diskurzus, Budapest-Belgrád vasútvonal, Övezet és Út Kezdeményezés

### 1. Bevezetés

2017 decemberében, amikor a Budapest-Belgrád vasútfejlesztésről beszélt, Orbán Viktor azt mondta, "hogy ez forintban hogyan térül meg, azt másodlagosnak

<sup>1</sup> E műhelytanulmány a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal (NKFIH) által támogatott „Kína és Oroszország infrastruktúra-építése Kelet-Közép-Európában: Eltérő válaszok egy többdimenziós kihívásra” (FK\_138317) projek támogatásával készült.

<sup>2</sup> Peragovics Tamás a KRTK Világgazdasági Intézet tudományos munkatársa. Email: [peragovics.tamas@krtk.hu](mailto:peragovics.tamas@krtk.hu) Szunomár Ágnes a KRTK Világgazdasági Intézet kutatócsoport-vezetője és a BCE Globális Tanulmányok Intézet egyetemi docense. Email: [szunomar.agnes@krtk.hu](mailto:szunomar.agnes@krtk.hu)

tartom, mert az ország szempontjából az a fontos, hogy ez az útvonal Magyarországon keresztül megy" (Orbán szerint... 2017). E kijelentéssel tehát Orbán elutasította, hogy a projekttől gazdasági megtérülést kellene várni, ehelyett csupán azt hangsúlyozta, hogy a vasút áthalad az országon. Ez az üzenet korántsem kivételes. Palkovics László (Kormány 2022) 2022 augusztusában hasonlóan fogalmazott: azt állította, hogy bármerre is haladjon a Selyemút, a legfontosabb, hogy "vasúti szakasza" Magyarországon haladjon keresztül. Más politikai döntéshozók természetesen megpróbálták enyhíteni a helyzet kétértelműségét azzal, hogy a projektet Magyarország "versenyképességét" támogató stratégiai prioritásként fogalmazták meg (Origo 2021). Hogy ez utóbbi állítás valóban megállja-e a helyét ugyanakkor korántsem bizonyos, már csak azért sem, mert a projekt elsődleges hatásvizsgálatát 10 évre titkosították. E titkosítást nemrég egy ellenzéki képviselő sikeresen támadta meg a bíróságon. A Kúria végül mégis elfogadta a külügyminisztérium érvelését, miszerint a kínai fél kérte a minősítést, és a magyar kormánynak érdeke fűződik Kína bizalmának megőrzéséhez (HVG 2022). A nyilvánosság tehát továbbra sem ismerheti meg a projekt részleteit, vagyis számos kulcsfontosságú kérdés hosszútávon is megválaszolatlan marad.

Jelen tanulmány célja, hogy új nézőpontból vizsgálja meg a Budapest-Belgrád vasútfejlesztést. Ennek oka, hogy megítélésünk szerint a projekt mozgatórugóit firtató tanulmányok, cikkek valójában nem adnak megfelelő választ arra a kérdésre, hogy Magyarország miért vesz részt a projektben. Sőt, talán a kérdést sem feltétlenül ilyen módon kellene feltenni, azaz új megközelítésre van szükség. Tanulmányunk írása során új típusú lencsén át vizsgáltuk a projektet: a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés jelentőségét Magyarország új identitásdiskurzusában elemeztük, vagyis abban a diskurzusban, amelyet az Orbán-kormány évek óta artikulál külpolitikájában is. Amellett érvelünk, hogy e projekt jelentőségét elsősorban az adja, hogy annak révén Orbán Viktor egyszerre vallhatja magát európainak, illetve pozícionálhatja magát Kelet és Nyugat kereszteződésében. Orbán felfogásában az egymástól távoli terek összekapcsolása a 21. századi valódi európaiság lényege, és az ilyen jellegű feladatok Magyarország számára különösen megfelelőek. A magyar identitáspolitikának tehát új földrajza van, és ez a földrajz segíthet megérteni a vasútfejlesztés valódi jelentőségét.

Tanulmányunk a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése legfontosabb részleteinek és idővonalának rövid bemutatásával kezdődik. A következő részben áttekintjük a Kína és Kelet-Közép-Európa (KKE) közötti kapcsolatok szakirodalmát, különös tekintettel a vasútfejlesztéssel foglalkozó írásokra. Ezt követően bemutatjuk az identitás-infrastruktúra nexust, tanulmányunk elsődleges elemzési és fogalmi eszközeinek keretét. A negyedik részben Orbán Viktor új identitásdiskurzusát és a valódi európaiság artikulálását vizsgáljuk meg. Ezután az elemzés ismét a Budapest-Belgrád vasútfejlesztésre és ennek kapcsán arra irányul, hogy a prominens magyar politikusok, köztük is elsősorban Orbán Viktor, hogyan értelmezik a projekt jelentőségét. A tanulmány megállapításaink összegzésével és megközelítésünk korlátainak bemutatásával zárul.

## **2. A Budapest-Belgrád vasútfejlesztés**

A Budapest-Belgrád vasútvonal korszerűsítése - amelyet az Övezet és Út Kezdeményezés (Belt and Road Initiative, BRI) európai zászlóshajóprojektjeként emlegetnek - egy meglévő (bár régi és elavult) vasútvonal felújítását ígéri a magyar és szerb fővárosok között, továbbá azt, hogy a felújítás a révén a menetidő 8-ról 4 órára csökkenthető. A magyarországi szakasz megépítését egy 20 éves futamidejű, 1,855 milliárd USD összegű kínai állami banki hitelből finanszírozzák, évi 2,5%-os kamatlábbal. Ezzel a projekt Magyarország eddigi történetének legdrágább vasúti beruházásává avanzsál. A vasút a kínai többségi tulajdonban lévő pireuszi görög kikötőből induló pálya utolsó szakaszát képezi majd, azaz a fő cél a görög kikötő összekötése Nyugat-Európával, elsősorban áruszállítás céljából, Észak-Macedónia, Szerbia és Magyarország átszelésével. A Budapest és Belgrád közötti teljes szakasz 350 km hosszú lesz, ebből 166 kilométernyi a magyar oldalon épül meg. A magyarországi szakasz a dél-alföldi régióban található Kelebia községtől Budapestig tart. A vasútvonal Dél-Magyarország vidéki részein halad majd át, azaz sík terepen, ahol nincsenek természeti akadályok, például hegyek vagy nagyobb folyók. A vonal ugyanakkor nem érinti a térség nagyvárosait, például Szegedet vagy Pécsét.

A vasútvonalról először 2013-ban esett szó a 16 KKE-ország és Kína közötti diplomáciai fórum, a 16+1 platform bukaresti csúcstalálkozóján. Az építési megállapodást 2014-ben, a 16+1 belgrádi csúcstalálkozóján írták alá Magyarország, Szerbia, Macedónia és Kína miniszterelnökei. Az eredeti elképzelés szerint 2015-ben indultak volna az építési munkálatokat, a vasútnak 2017-re kellett volna elkészülnie. 2017 decemberére azonban csak a Belgrád és Stara Pazova közötti szakasz épült meg, miközben a magyar oldalon nem történt gyakorlatilag semmi. A projekt magyarországi szakasza csúszásának fő oka, hogy 2016 májusában az Európai Bizottság (EB) kötelezettségszegési eljárást indított Magyarország ellen. Az EB, amellett, hogy vitatta a projekt megtérülését, a szerződésre kiírt közbeszerzési eljárás szabálytalanságaira hivatkozott, valamint arra, hogy bizonytalan, milyen szerepet kap a Magyar Államvasutak (MÁV) a kivitelezésben. Az EB 2017-ben még vizsgálta a projekt részleteit, de a teljes körű vizsgálattól elállt. A vasútfejlesztésre vonatkozó első pályázatot végül 2017 decemberében írták ki, közvetlenül a 16+1 platform budapesti csúcstalálkozója után. Később ezt a pályázatot érvénytelenítették, mivel a projekt becsült költségei mintegy 10%-kal emelkedtek. Egy évvel később, 2018 decemberében a magyar kormány új közbeszerzési eljárást írt ki. E közbeszerzési pályázaton két konzorcium - mindkettőben érintettek voltak kínai építőipari vállalatok is - tett ajánlatot. Végül 2019-ben sikeres volt az eljárás: a pályázatot a CRE konzorcium nyerte meg, amelynek 50%-át a China Railway Group Limited (CREC) tulajdonolja leányvállalatain, a China Tiejiuju Engineering & Construction Ltd-n és a China Railway Electrification Engineering Groupon keresztül. A konzorcium fennmaradó 50%-át az Opus Globalhoz tartozó RM International birtokolja.

A magyar-kínai konzorcium 2019-ben kötötte meg a kivitelezési szerződést, Magyarország és Kína pedig 2020 áprilisában írta alá a hitelszerződést. A magyar parlament 2020 májusában fogadta el a vasúti projekt iránti elkötelezettséget kodifikáló törvényt, egyúttal a projektre vonatkozó információkat is titkosította. A hitelszerződés részletei (leszámítva a kölcsön fent már említett összegét, futamidejét és kamatlábát) tehát jelenleg nem ismertek. A megállapodás aláírásának bejelentésekor Varga Mihály pénzügyminiszter azt nyilatkozta, hogy a hitel "fix kamatlábbal és előtörlesztési lehetőséggel" jár, és az Magyarország számára "előnyös és biztonságos", a feltételek

pedig "kedvezőek a jelenleg elérhető adósságfinanszírozási feltételekhez képest", de azt nem említette, hogy pontosan milyen feltételekről van szó (HírTV 2020).

### **3. Kína és KKE kapcsolatai a szakirodalomban**

A Kína és KKE közötti kapcsolatok az elmúlt években gyorsan változtak, és e változások nagy figyelmet kaptak a szakirodalomban, több aspektusból is (Vangeli & Pavličević 2019). Garlick egy offenzív merkantilista megközelítést vezetett be Kína KKE-régióbeli stratégiájának értékelésére (Garlick 2019). Matura hasonló módon empirikusan kérdőjelezi meg a Kínához fűződő jó politikai kapcsolatok és a KKE-országokkal folytatott kereskedelmi és gazdasági együttműködés mélysége és intenzitása közötti összefüggést (Matura 2019). Ezt a megállapítást - tudniillik, hogy Peking valójában nem igazán jutalmazta a KKE-országok Kína-barát erőfeszítéseit hatalmas üzleti lehetőségekkel, pénzügyi csomagokkal - más tanulmányok is alátámasztják. Ez a megállapítás pedig még az e tekintetben legtörekvőbb nemzetre is igaz: Magyarország, bár relatíve népszerű befektetési célpont a kínai vállalatok számára a KKE-régióban, tőkebefogadóként eltörpül a politikai értelemben jóval kevésbé igyekvő nyugat-európai országok mellett (Szunomár 2015). A szakirodalom tehát összességében segít megcáfolni azt a mítoszt, hogy Kína az egész régiót "zsebre vágta", illetve, hogy az együttműködést kizárólag gazdasági megfontolások vezérlik (Pavličević 2018; Matura 2018).

A BRI logó alatt finanszírozott infrastrukturális projektek ugyancsak megjelennek a szakirodalomban. E tanulmányok jellemzően politikai gazdaságtani szemüvegen keresztül vizsgálódnak, s elsősorban azt próbálják magyarázni, miért állnak egyes országok pozitívan - míg mások negatívan - a Kína által ajánlott infrastrukturális projektekhez (Fang 2015; Zhao 2016; Herrero & Xu 2017; Góralczyk 2017). A Budapest-Belgrád vasútfejlesztést is többféle szemszögből elemezték az elmúlt években (lásd pl. Rencz 2019; Rogers 2019). Rogers szerint pl. a 2010 után Magyarországra irányuló kínai közvetlen külföldi befektetések (foreign direct investment, FDI) inkább politikai indíttatásúak, mintsem piacvezéreltek (Rogers 2019). Ez empirikusan és elméletileg is kulcsfontosságú megállapítás: azt mutatja, hogy a magyarországi állam-piac kapcsolatok változó konfigurációja következményekkel jár mind a beáramló FDI, mind pedig az országról mint függő piacgazdaságról alkotott képünk aktualizálása szempontjából. A

rendelkezésre álló szakirodalom nagy része (Rogers 2019; Rencz (2019); Brattberg et al. 2021; Newton 2022) jellemzően a Magyarország és Kína közötti legfontosabb ügyletként írja le a Budapest-Belgrád projektet, vagy a magas költségek, esetleg azon várakozás miatt, hogy Magyarország Kína közlekedési csomópontjává válik, vagy a kínai és a magyar politikai elit közötti még szorosabb kapcsolatok kilátásba helyezése kapcsán. Néhány szerző kiemeli, hogy az Európában megvalósuló infrastrukturális projektek kínai motivációit lényegesen egyszerűbb megérteni (Gruebler 2021; Jones 2021), miközben a magyar motivációkat már jóval nehezebb értelmezni. Sőt, több szerző is hiába próbálta azonosítani a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés mögött meghúzódó rációt. Mindenekelőtt a gazdasági indoklás tűnik a szerzők számára különösen megfoghatatlannak. Ennek oka, hogy bár a magyar kormány gyakran hangsúlyozta a vasútfejlesztés gazdasági előnyeit, a projekt valójában rendkívül költséges, miközben a várt haszna is megkérdőjelezhető (Inotai 2020). Fent már utaltunk a titkosított dokumentumokra, melynek révén nincsenek olyan konkrét adatok, érvek, amelyek alátámasztanák, miért is érdemes ilyen magas költséggel átépíteni a vonalat. Ennek eredményeként a nyilvánosság nem rendelkezik információkkal a projekt lehetséges előnyeiről és/vagy hátrányairól. Mindeközben magyar logisztikai szakértők számításai alapján akár 2400 évbe is telhet, amíg a beruházás megtérül (Rencz 2019, Káncz 2020).

Mivel a projekt gazdasági racionalitása nehezen megragadható, Gyuris (2022) és Szunomár (2022) is hangsúlyozza, hogy a kínai-magyar kapcsolat megértéséhez - különösen Orbán illiberális fordulata után - a politikai megfontolások tűnnek leginkább relevánsnak. Vagyis Magyarország elkötelezettsége a Kínával való kapcsolatok fellendítése mellett talán mindennél jobban magyarázza a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés prioritásként való kezelését. Magyarország elkötelezettsége a vasúti projektben így két legyet üthet egy csapásra: nemcsak jelzi Magyarország jóindulatát Kína iránt, hanem segít ellensúlyozni a Magyarország demokratikus visszalépésével kapcsolatos uniós bírálatokat is (Enyedi 2018; Bernhard 2021; Holesch és Kyriazi 2021).

Magyarország külpolitikai céljai mellett a vasútfejlesztés a magyar belpolitikában is jól használható, hiszen kiválóan illeszkedik az illiberalizmus logikájához. A "kínai" vasutat bemutató médiamegjelenések, illetve a magyar-kínai kapcsolatok ezzel párhuzamos virágzása pozitív legitimációt biztosíthat Orbán politikájának (Szunomár



2022). Rogers (2019, 86) felveti továbbá, hogy a vasútfelújítás tovább gazdagítja a projektben részt vevő Fidesz-hű szereplőket is, hozzájárulva a "hivatalban lévő magyar politikai elit túléléséhez". Végül pedig Bratberg et al. (2021, 33) azt is bemutatja, hogy Magyarország Kína felé fordulása hogyan segített Orbánnak az euroszkeptikus érzelmek erősítésében, "egy olyan országban, ahol az építési projektek gyakran a miniszterelnök barátaihoz és szövetségeseihez kerülnek".

Összességében a projekt racionalitására vonatkozó - politikai vagy gazdasági, hazai vagy külföldi - állítások egyike sem oldja meg azt a rejtélyt, hogy Magyarország miért döntött úgy, hogy részt vesz egy ilyen grandiózus projektben, amely valószínűleg évtizedekre megterheli az ország pénzügyi helyzetét. A fenti is említett cikkek, tanulmányok mind hasonlóak a tekintetben, hogy megpróbálják megmagyarázni, *miért* van értelme a projektnek. Holott nem ez az egyetlen lehetséges megközelítés. Ahelyett tehát, hogy egy átfogó magyarázót, okot keresnénk, jelen elemzéssel azt kívánjuk megérteni, hogy a projektnek *hogyan* van értelme Magyarország külpolitikai identitásának tágabb kontextusában. Ennek során pedig azt állítjuk, hogy a vasútfejlesztés valójában az orbáni új külpolitikai identitásdiskurzus egyik jelzője, amely Magyarországot a Kelet és Nyugat kereszteződésében helyezi el.

Elsőként Vangeli, illetve Kavalski írt arról a szimbolikus és normatív befolyásról, amelyet Kína gyakorol Közép-Európában. Vangeli bourdieuziánus megközelítése Kína térségbeli jelenlétének szimbolikus erejét hangsúlyozza, amely arra készíti másokat, hogy "kezdjenek el egyre inkább úgy gondolkodni és viselkedni, mint Kína" (Vangeli 2018, 686). Ez a fajta befolyás empirikusan ugyan nehezen mérhető, de nem lehetetlen: nem a kereskedelmi és FDI-statisztikákban, hanem a kínai eredet jegyeit viselő sajátos viselkedési gyakorlatokban keresendő. Vangelihez hasonlóan Kavalski is azt állítja, hogy a BRI újszerű platformot jelent a KKE-országok számára arra, hogy (újra)artikulálják "hazai és nemzetközi szerepüket" (Kavalski 2019, 412). Ez tehát ismét azt a megállapítást erősíti, hogy a KKE-országok Kína felé való elköteleződése mögött több van, mint instrumentális gazdasági érvelés. Bár Kavalski inkább a szerepeket hangsúlyozza, mint az identitásokat (Kavalski 2020, 15), elfogadja, hogy ez az új "identitásgeopolitika" létezik, és hogy a KKE-országok "arra használják a BRI-t, hogy saját nemzetközi identitásukról szóló különálló stratégiai narratívákat fejlesszenek ki"

(Kavalski 2020, 15). A jelen tanulmányban alkalmazott megközelítés egy empirikus esettel - Magyarország esetével - mutatja be, illetve egészíti ki ezt a megközelítést.

#### **4. Külpolitikai identitás és nemzeti jelentőségű infrastrukturális projektek**

Ahogy fent már utaltunk rá, tanulmányunk fogalmi értelemben a külpolitikai identitás és az infrastruktúra metszetében helyezhető el. Állításunk szerint az infrastrukturális projektek nem pusztán anyagi jelenségek, hanem bizonyos diszkurzív gyakorlatok kontextusában külön jelentést kapnak. E programok társadalmi jelentősége pedig attól függ, hogy a politikai szereplők milyen extra jelentéssel ruházzák fel azokat. Az infrastrukturális projektek ugyanakkor lehetővé teszik az önértelmezés sajátos narratíváinak kialakulását is, azaz az identitás-infrastruktúra kapcsolat valójában nem egyirányú. A következőkben bemutatjuk elemzési keretünket s ennek során ezt a kapcsolatot két alkotóelemére - az identitásra és az infrastruktúrára - bontjuk.

A nemzeti és egyéb természetű identitással kapcsolatos szakirodalom igen bőséges, és e tanulmány terjedelmi korlátai nem is teszik lehetővé, hogy e sokféleséget teljes terjedelmében bemutassuk, strukturáljuk. Ehelyett, és e tanulmány elemzési igényeit szem előtt tartva, az identitás jelentését röviden úgy határozzuk meg, hogy az (1) kontingens és változó (nem determinisztikusan a nemzeti jellegben rejlik, jelentése nem rögzíthető örökre) (Anderson 1991); (2) diszkurzív (a nemzeti történetmesélés gyakorlatában artikulálódik és reprodukálódik); (3) relációs (határokat húz a "mi" és "ők" között, de árnyaltabb módon is differenciál); és (4) politikailag produktív (a cselekvés és az érdekek a nemzeti identitás háttérében nyernek értelmet). Röviden tehát: az identitások nem egyszerűen egy adott közösséghez való tartozás változó narratívái, hanem érthetővé teszik az egyes célok és célkitűzések követését a világpolitikában. Ugyanilyen fontos, hogy diszkurzív jellegük azt (is) jelenti: létezik egy nagyobb, jól behatárolható jelentésrendszer, amely korlátozza az identitás artikulálásának módjait (Waeber 2003, 29).

Az identitások mibenlétének és konstruálásának ezen aspektusai mellett tanulmányunk az identitás egy sajátos aspektusára, a nemzeti önértelmezésre fókuszál. Az önfelfogás tulajdonképpen önéletrajzi jellegű: olyan önelbeszélés, amelyet politikai közösségek hoznak létre, és amely mind önmaguk, mind a tágabb társadalmi környezet

felé közvetíti, hogy kik ők és mit állítanak magukról. Ezek a víziók leggyakrabban kitalált történetek és nemzeti mítoszok keverékei. Újrahasznosítják a múltbeli nagyság szimbólumait, és ezek alapján támasztják a presztízs és státusz iránti kortárs igényeket. E történetek tehát a szó semmilyen értelmében nem tekinthetők hitelesnek, pontosnak, elemzésük mégis betekintést nyújthat az adott szereplő önszemléletébe. A cél tehát nem az, hogy "külső, objektív kritériumok alapján" (Waever 2003, 36) döntsük el, hogy milyen egy szereplő, hanem az, hogy megértsük a szereplő saját magyarázatát arra, nézve hogyan és miért viselkedik úgy, ahogyan viselkedik.

Jelentős szakirodalom foglalkozik az identitások és a területek közötti összefüggésekkel (Capello 2018; Banini & Ilovan 2021) is, vagyis azzal, hogy a területek "valóságossága" csak a bennük megjelenő társadalmi jelentésekben és a területek sajátos értelmezéseiben tapasztalhatóak meg. A területi identitás olyan identitás, amelyben egy adott helyszín a közösség szemében identitást nyer, annak révén, hogy az emberek "jelentéseket, értékeket, szimbólumokat" állítanak elő, és ezeket a szóban forgó terület értelmeként vagy társadalmi jelentőségeként azonosítják (Banini & Ilovan 2021, 6). Jó példa erre a berlini városi vasút, mint a németországi kollektív identitás konstrukciója és konstruktora (Merrill 2015): e vasút nem csupán egy újfajta identitásnarratíva megvalósulását tette lehetővé, hanem pusztán létezése is az új identitás szimbóluma volt. Hasonlóképpen, a 17. században megépített Canal du Midi, amely a francia zsenialitást testesítette meg, egyúttal megerősítette a Franciország az "Új Róma" önfelfogást (Mukerji 2009) is. A városi terek az egyéni és kollektív identitás konfigurációinak tervrajzát is hordozzák (Drzewiecka & Nakayama 2009). Ezek a térbeli elrendezések tehát egyúttal olyan eszközök, amelyek segítik a közösségeket abban, hogy megfogalmazzák, érvényre juttassák és reprodukálják azt az érzést, hogy kik és mik is ők.

Az infrastrukturális projektek, különösen a nagyszabású vasút- és autópálya-építések sem képeznek kivételt e tekintetben: ezek is képviselik a kollektív jelentéstartalmakat, illetve átítatódhatnak azokkal. Könyvében Schueler részletesen bemutatja a Gotthard-vasút projektet és annak jelentőségét a svájci nemzeti identitás szempontjából. Állítása szerint a projekt valójában "a svájci nemzetállam és a Gotthard-vasút párhuzamos építése" (Schueler 2008, 15). A későbbiekben e vasút "egyszerre

testesítette meg a technológiai bravúrokat és a svájci identitást" (Schueler 2008, 27), megmutatva, hogyan válik egy ilyen nagyságrendű projekt a kollektív büszkeség tárgyává.

E szakirodalomtól inspirálódva tanulmányunk az identitás és infrastruktúra kapcsolatát vizsgálja a Budapest-Belgrád vasúti projekt kontextusában. Először is rekonstruáljuk Orbán Viktor Magyarországról alkotott vízióját három fő toposz mentén. Másodszor bemutatjuk, hogy - annak ellenére, hogy Orbánt gyakran Európa-ellenes vezetőként írják le - a miniszterelnök Magyarországról alkotott önképének szerves része az európai eszme. Sőt, valójában ez az Európa-idea válik a kelet- és a nyugat-európai országok közötti diskurzus elsődleges csataterévé.

## **5. Magyarország új külpolitikai identitása – „A valódi Európaiság a Kelet felé fordulást jelenti”**

Állításunk szerint az Orbán-kormány a 2010-es hatalomra kerülése óta egy új identitás létrehozásán, artikulálásán munkálkodik. Ez az új identitás leginkább az ország Keleti nyitásnak nevezett külpolitikai változásában érhető tetten. E változtatást legtöbbször pragmatikus, reálpolitikai lépésként értelmezik, amelynek célja a keleti országokkal (Kína, Oroszország) való gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok mélyítése. E célt nem elvitatva, értelmezésünk szerint ez a külpolitika változás egyúttal az ország új külpolitikai *önképének* a megvalósítását, kivetülését is lehetővé tette. Ennek az önképnek pedig az a sajátossága, hogy Magyarországot Európa földrajzi és szimbolikus *kereszteződésében* láttatja. A vízió szerzői szerint ez az önkép logikus választás mind gazdasági és politikai értelemben, mind pedig úgy is, mint amely kimeríti a 21. századi európaiság követelményét. Ahogy Orbán Viktor konstrukciója egyértelművé teszi több alkalommal, Kelet és Nyugat találkozásánál lenni – és az ebben a térségben összeérő kreatív szinergiákat létrehozni – olyan szerep Magyarország számára, amely *európaibbá* teszi más országnál. Korkut szavaival élve (2017, 88), Orbán számára az az igazán fontos, hogy „a magyarok kelettel való identifikációjában megerősítse az ország nyugatiságát.” Ennek az önképnek tehát nem célja, hogy lemondjon Európáról, mint gondolati térről, ahogy az sem, hogy aggálymentesen magáévá tegye a keleti politikai és

gazdasági praktikákat. A célja az, hogy Magyarországot az európai tér közepére pozícionálja, és hasznot húzzon ebből a szerepkörből kelet és nyugat között.

Ez az új magyar önkép olyan normatív kontextust hoz létre, amelynek fényében másmilyen értelmet nyer Magyarország részvétele Kína Övezet és Út kezdeményezésében. Ezt feltárva a továbbiakban arra helyezzük a hangsúlyt, hogy a Budapest-Belgrád vasútvonal elsősorban az *interkonnektivitásról* szól, amely segít megérteni, hogy a felújítási projekt hogyan és miért szolgálja ennek az új identitáspolitikai törekvésnek a megvalósítását, létrehozását. Ebben a megközelítésben, amely tehát a projekt szimbolikus jellegét nyomatékosítja, a fő kérdés nem a gazdasági megtérülésre és annak látszólagos hiányára vonatkozik. A szimbolikus jelentőség hangsúlyozása mellett a megközelítés továbbá Kína regionális befolyására is rávilágít, amely abban érhető tetten, hogy a régió országai magukévá teszik a kínai nemzetközi diskurzus szókincsét és hangsúlyait. Ahogy látni fogjuk, ez leginkább az interkonnektivitás magyar közbeszédben való meghonosulását jelenti. Ez a fogalom egy központi normát és viselkedésmódot takar a 21. századi nemzetközi kapcsolatokról való gondolkodás kínai megközelítésében.

Alább arra teszünk kísérletet, hogy rekonstruáljuk az orbáni Magyarország-identitást, amelynek lényege, hogy a kelet felé fordulást logikusan összeegyeztesse az európaiság követelményével. Ez a kelet felé fordulás három fő toposzban érhető tetten. Ezek közül az első a historicitás és emlékezés fontosságát hangsúlyozza, a második Magyarország morális és civilizatórikus felsőbbrendűségét, a harmadik pedig a nyugat-európai hegemónikus liberalizmus elutasítását.

*Első toposz – „A történelm(i)etlen (Nyugat-)Európa”*

Az orbáni diskurzus egyértelműen kreatívan viszonyul azokhoz a jelentésekhez, amelyek mentén Magyarország kortárs európaisága és európai szerepköre értelmet nyer. Erre kiváló példa az ún. turáni örökség felhánytorgatása (Kiss 2015), amely szerint a magyar nemzet genealógiája közép-ázsiai törzsekhez vezethető vissza. Ennek az eredettörténetnek az előtérbe helyezése ugyanakkor nem vezetett ahhoz, hogy az ezzel szimpatizáló politikai vezetés egyúttal az Európához való tartozást magát megkérdőjelezze. Ehelyett az történt, hogy a keleti gyökerek hangsúlyozásával a kormány még intenzívebben magának vindikálja az európaiság gondolatát. Így válik a

történelmére, múltjára emlékező Magyarország nemzeti identitása európaibbá, mint a jelenleg ahistorikusnak látszó Európai Unió. Ez tehát az első fontos toposz, amelyen keresztül Orbán kompatibilitást hoz létre a Keleti nyitás és Magyarország európaisága között.

A turáni örökség mellett visszatért a magyar politika diskurzusba a keresztény Európát a török inváziótól megvédő Magyarország ideálja. Ezt a történelmi önképet kormányzati politikusok előszeretettel használták az utóbbi évek migrációs nyomása alatt, hangsúlyozva és népszerűsítve az ország védelmi szerepét és tudatát az egész kontinens felé. 2016 szeptemberében például Orbán Viktor a törökverő Hunyadi János nevét emlegette, és kormánya feladatát és felelősségét ennek megfelelően értelmezte (NT n.d.).

Ezek a példák azt mutatják, hogy a magyar kormány nem egyszerűen kritizálja az európai politika fősodrát, hanem egyúttal újszerű európaiság-koncepciót is sugall, amelyben fontos szerep jut a nemzeti emlékezésnek és a múlttal való kontinuitás ápolásának, fenntartásának. Orbán víziójában tehát Magyarország *mer* emlékezni, nem úgy, mint a többi európai nemzet, és ezzel a történelmi tudatossággal Magyarország érdemessé válik az európaiság artikulálására, megfogalmazására (Melegh 2006, 9). Ezeket a történelmi érdemeket kihasználva Orbán arra is törekszik, hogy kivédje a magyar jogrendet és demokráciát érő nyugat-európai kritikákat.

*Második toposz – „A morális és civilizatorikus válsággal küzdő (Nyugat-)Európa”*

Az orbáni konstrukcióban Európát a történelmietlenség mellett egyrészt morális és civilizatorikus válság is sújtja, másrészt Magyarország rendelkezik azzal a normatív tartalommal, amellyel ennek a válságnak véget lehetne vetni. Orbán 2016. októberi beszéde illusztris példája ennek az állításnak, amelyben 1956 hőseit méltatta, és az ő morális felelősségüket vetítette rá a kortárs magyar nemzet feladatára:

*„1956 örököseiként nem fogadhatjuk el, hogy Európa elvágja azokat a gyökereit, amelyek valaha naggyá tették, és nekünk is segítettek a kommunista elnyomás túlélésében”* (Orbán 2016).<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> <https://miniszterelnok.hu/orban-viktor-unnepi-beszede-az-1956-os-forradalom-60-evfordulojan/>

Hozzátette, hogy „Európa szabadságszerető népeinek ma az a feladatuk, hogy megmentésük Brüsszelt az elszovjetesedéstől” (Orbán 2016). Európa megmentésének a szerepe annak ellenére hangsúlyos, hogy Orbán másutt a magyarság ázsiai múltját és örökségét is említ. 2012-ben például büszkén „veszekedős, fél-ázsiai népnek” hívta a magyart (Orbán: veszekedős... 2012), amely Moreh szerint (2016, 346) egy általános ázsianizációs diskurzusnak a része. De ahogy fentebb is, ennek az excepcionalizmusnak, különutasságnak a megfogalmazása az orbáni retorikában nem aláássa, *hanem* megerősíti Magyarország európaiságát. Ez a kapcsolat az alábbi idézetben egészen explicit módon jelenik meg:

*„Ha Európa többsége kicseréli is saját civilizációja alapjait, kicseréli és összevegyíti saját eszméit és népességét, nekünk képesnek kell lennünk megóvni annak az Európának egy Magyarországnyi darabját, amely mindig is hevítette a szívünket, és lelkesítette a magyarokat”* (Orbán 2016).<sup>4</sup>

Nyugat-Európa látszólag önmegsemmisítő tendenciával ellentétben tehát az orbáni Magyarország megőrzi saját magát politikai és kulturális értelemben, és ezzel hozzájárul az európaiság reprodukálásához is.

*Harmadik toposz – „A hegemonikus liberalizmustól szenvedő (Nyugat-)Európa”*

A történelmietlenség és morális önmegsemmisítés vádjai mellett a harmadik, és egyben utolsó, fő toposz a hegemonikus liberalizmusra vonatkozik, amely az orbáni diskurzusban tulajdonképpen gyarmatosította az európai politika fősodrát. Kifejezetten ebben a keretben válik *demokratikussá* Orbán szerint Magyarország illiberális fordulata. Ez a fordulat azért lett szükséges, mert a kormány Schöpflin szerint (2016) egy „autentikusan magyar modernitás” beazonosítására törekszik. Orbán perspektívájában ez a munka nem kivitelezhető, ha Magyarország mozgástere a liberális konszenzus klasszikus határain belül kénytelen maradni. Az illiberalizmus eme funkciójáról, céljáról Orbán számtalanszor beszélt. A 2014-es híres tusnádfürdői beszédben például az alábbi értelmezést adta:

*„Vagyis megkeressük, megpróbáljuk megtalálni az Nyugat-Európában elfogadott dogmáktól és ideológiáktól elszakadva, tőlük magunkat függetlenítve azt a*

---

<sup>4</sup> <https://miniszterelnok.hu/orban-viktor-unnepi-beszede-az-1956-os-forradalom-60-evfordulojan/>

*Peragovics Tamás – Szunomár Ágnes/ Kompország újratöltve: A Budapest-Belgrád vasútvonal jelentősége Magyarország külpolitikai identitásának kontextusában*

*közösségszervezési formát, azt az új magyar államot, amely képes arra, hogy a mi közösségünket évtizedes távlatban versenyképessé tegye a nagy világversenyfutásban” (Orbán 2014).<sup>5</sup>*

Ez az elszakadás Nyugat-Európától azért is szükséges, mert a liberalizmus egyfajta „posztmodern inkvizícióvá” korcsosult, amely Schöpflin értelmezésében (Schöpflin 2017, 8) kiszorít minden olyan alternatívát, amely az európai politikai gondolkodásnak és praxisnak alapjául szolgálhatna. Ez mára olyannyira elharapózott Kovács Zoltán szóvivő szerint (Erdélyi 2016), hogy a magukat liberális demokráciának hívó országok valójában „liberális nem-demokráciák,” mert nincsenek tekintettel a liberalizmuson kívül eső politikai alternatívákra.

Ezek a példák tehát azt a törekvést jelzik, hogy az orbáni diskurzus hátat fordít a liberalizmus általa károsnak vélt ideológiájának, mindemellett megtartva és megmentve a *valódi szabadság* fogalmi lehetőségét. Ebben a megközelítésben a szabadság és liberalizmus nincsenek szoros összefüggésben, az előbbi nem szükségszerű eleme az utóbbi tartalmának. A liberalizmus valódi szerepe Orbán szerint az, hogy lehetővé teszi, megengedi a szociális és gazdasági államvezetés eszközeinek *liberális diverzifikációját*, változatosságát. Ebben a sokszínűségben ugyan van helye a liberális demokráciának, de ez pusztán egy opció a sok közül. Mivel Orbán szerint a hegemónikus liberalizmus egyeduralmodó jelenleg Brüsszelben, és ez ellehetetleníti a kelet-európai országok felzárkózását és a magukhoz illő növekedési modell megtalálását, az egyetlen kiút ebből a helyzetből a kelet felé fordulás és a Kínával való kapcsolatok erősítése, mélyítése.

## **6. A Budapest-Belgrád vasútvonal mint az interkonnektivitás szimbóluma**

E fejezetben azt állítjuk, hogy a magyar külpolitikai identitás orbáni koncepciója az országot a Kelet és Nyugat kereszteződésében láttatja, és ezt a pozícionálást erősíti a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés. Ahogy fentebb tárgyaltuk, a fejlesztés jelentőségét nem magyarázzák megnyugtatóan azon gazdasági és politikai megfontolások, amelyek a résztvevő ország nemzeti érdekeit hangsúlyozzák. E megközelítés helyett a tanulmány

---

<sup>5</sup>

[https://mandiner.hu/cikk/20140728\\_orban\\_viktor\\_a\\_munkaalapu\\_allam\\_korszaka\\_kovetkezik\\_beszed\\_tusvanyos\\_2014](https://mandiner.hu/cikk/20140728_orban_viktor_a_munkaalapu_allam_korszaka_kovetkezik_beszed_tusvanyos_2014)



azt hangsúlyozza, hogy a vasúti fejlesztés egy kulcsfontosságú, kézzelfogható eszköze az orbáni Magyarország-koncepciónak. Ahogy a vasúti sínek összekötik északot déllel egy valóságos, materiális értelemben, úgy Magyarország szerepe összekötni keletet nyugattal a szimbolikus, normatív síkon. Továbbá ebben az értelmezésben érhető tetten a kínai diskurzus normatív hatása is, amennyiben a magyar retorika hangsúlyosan egy kínai fogalom, az interkonnektivitás kontextusában hangsúlyozza a magyar identitás természetét, jellegét.

Számos példa áll rendelkezésre az orbáni Magyarország-koncepció illusztrálására. 2022 márciusában a Belgrád-Újvidék vasútvonal átadó ünnepségén Orbán a *csatlakozás* fogalmára összpontosított. Ez a fókusz nem meglepő, tekintettel az ünnepség apropójára, noha Orbán többféleképpen értelmezte a fogalmat magát:

*„Az elmúlt hetven évben országokat kötöttünk össze kelet–nyugati irányban, és közben elfeledkeztünk arról, hogy milyen fontos összekötni területeket észak–déli irányban. Így állt elő az a méltatlan helyzet, hogy az Önök fantasztikus fővárosából, Belgrádból eljutni Budapestre sok-sok órát vett igénybe. Lássuk be, hogy ez nem normális dolog a XXI. században”* (Orbán 2022).<sup>6</sup>

A beszéd kétféle tartalommal tölti meg a csatlakozás koncepcióját: egy konkrét, infrastrukturális jelentéssel, és egy szimbolikus, metaforikus jelentéssel. Először is Orbán számára mind Szerbia, mind Magyarország olyan állam, amely történelmileg összekötötte a Keletet a Nyugattal. Ez tehát egy metaforikus értelmezés arról, hogy *kik* voltak ezek az országok a múltban és ennek folyományaként kik ők ma. Másodsorban ennek az identitástartalomnak a fényében a Budapest-Belgrád vasútvonal nem pusztán időszerű fejlesztés, hanem egy logikus, értelmes törekvés. Ez tetten érhető a jelenlegi helyzet „méltatlanságában” és „abnormalitásában.” Azaz, a vasútvonal maga nem lehet anyagi értelemben rossz állapotban, ha ezek az országok a saját régiójukban mindig is büszke összekötői voltak messzi térségeknek. Végül pedig a felújításra vonatkozó törekvés egy inherensen békés cél. Orbán szerint a „a béke épít, a háború rombol” (Orbán 2022), amely nem pusztán azt jelenti, hogy a *békés, békeszerető* politikai szereplők építenek bármit is a nemzetközi politikában, hanem az építés maga egy morálisan felelős cselekedet, mert hozzájárul a békéhez.

---

<sup>6</sup> <https://miniszterelnok.hu/orban-viktor-beszede-a-belgrad-ujvidek-vasutvonal-atado-unnepsegen/>

*Peragovics Tamás – Szunomár Ágnes/ Kompország újratöltve: A Budapest-Belgrád vasútvonal jelentősége Magyarország külpolitikai identitásának kontextusában*

Az a retorikai kapcsolat, amely szerint a távoli térségek és közösségek összekapcsolása felelős politikai cselekedet, Orbán egy korábbi beszédében is megfigyelhető. A Szeged-Szabadka vasútvonal felújításindító ünnepségén ez is szóba került, de ekkor Orbán nagy hangsúlyt fektetett a külső hatalmak káros tevékenységére a régió belül:

*„Magyarország nevében azt tudom mondani Önöknek, hogy idegen hatalmak ide mindig csak háborút és békétlenséget hoztak. Ami kívülről jött, az elválasztott bennünket, kudarcot, lecsúszást és konfliktust hozott. Épp itt az ideje, hogy a saját kezünkbe vegyük a saját sorsunk irányítását” (Orbán 2021).<sup>7</sup>*

Látható az asszociáció a külső hatalmak és a regionális szereplők belső megosztottsága között, hiszen a lemaradás és a konfliktus mögött a külső hatalmak tevékenysége áll. Ez is erősíti az orbáni koncepció azon állítását, amely szerint a térség *őshonos* országai vindikálhatják maguknak a történelmi felhatalmazást arra, hogy békét építsenek és fenn is tartsák azt a saját régiójukban. Az orbáni diskurzusban ez a képesség összefüggésben áll azzal a morális igénnyel, amelyre alapozva ezek az országok *Európát magát* építik a térségben.

Ezek az értelmezések 2020 szeptemberében, a monostori híd ünnepélyes átadásán is előjöttek. Orbán ebben a beszédében egyértelművé tette, hogy *„Európa ma itt épül, Európa ma Közép-Európában épül, a szlovákok, a magyarok, a csehek és a lengyelek építik”* (Orbán 2020).<sup>8</sup> Orbán ezzel felszámolja a normatív és morális különbségtételt Európa és Közép-Európa között, és megfordítja a hierarchiát az utóbbi javára. Így alakul ki az orbáni diskurzusban az európaiság esszencializált tartalma, amelynek a valódi képviselői a Visegrádi Négyek, kiváltképp Magyarország.

A Kelet-Nyugat közötti konnektivitás az Orbán-kormány modernizációs és fejlesztési narratívájának is évek óta a sarokköve. A 2011-ben kiadott Új Fejlesztési Terv kivételesen gazdag nyelvezetében Magyarországnak központi szerep jut a különböző gazdasági tevékenységek találkozási pontjaként:

---

<sup>7</sup><https://miniszterelnok.hu/orban-viktor-beszede-a-szeged-szabadka-vasutvonal-felujitasindito-unnepsegen/>

<sup>8</sup><https://miniszterelnok.hu/orban-viktor-beszede-a-monostori-hid-unnepelyes-atadasan/>

*Peragovics Tamás – Szunomár Ágnes/ Kompország újrátöltve: A Budapest-Belgrád vasútvonal jelentősége Magyarország külpolitikai identitásának kontextusában*

*„Magyarország földrajzi adottságainak köszönhetően a jövőben egyszerre lehet az ázsiai növekedési zóna nyugati kapuja, az innováció vezérelte nyugat-európai növekedési övezet keleti kapuja, illetve az észak-déli irányban húzódó új borostyánút meghatározó szereplője” (Nemzetgazdasági Minisztérium 2011, 7).<sup>9</sup>*

A szöveg maga elsősorban a kormány fejlesztési vízióját tárgyalja, de a metaforikus nyelvezetben tetten érhető az a Magyarország-konceptió és -identitás is, amelyet a jobboldali politikai vezetés magának vindikál. Kitűnik például, hogy Magyarország nem pusztán a tranzitország szerepét ambicionálja, amelyen a keleti és nyugati gazdasági szereplők áthaladnak tevékenységeik megvalósítása során. A szöveg a „Bécs-Pozsony-Budapest tengely” hangsúlyozásával nem kevesebbet állít, mint hogy a térség „Európa jövőbeli megújítási övezete” (Nemzetgazdasági Minisztérium 2011, 24-25). Ahogy fentebb, úgy ebben a konstrukcióban is látszik a közeli kapocs *létezés és tevékenykedés* között, *identitás és viselkedés* között, amely tipikusnak mondható az orbáni identitásdiskurzus tekintetében. Ez a tevőleges, performatív identitáskonceptió az, amely az orbáni retorikában kellően nyomatékositja Magyarország igényét a modern európaiság létrehozására, artikulálására.

Ez a kettőség – azok formálják az európai értékeket és az európaiságot, akik ténylegesen építik Európát –, a korábbi szövegekben is tetten érhető. 2019 decemberében Temesvárott Orbán egy új Közép-Európa építéséről beszélt. E szerint a cél az, hogy

*„Közép-Európa a világ egyik legsikeresebb és legversenyképesebb térsége legyen, ahol a városokat autópályák és gyorsvasutak kötik össze, ahol mindenkinek van munkája, ahová visszatérnek a munkások, és ahol az okoz majd fejtörést, mit kezdjenek a Nyugat-Európából érkező munkavállalókkal” (Hirado.hu 2019).<sup>10</sup>*

Amellett, hogy Orbán a térség fejlesztését az interkonnektivitás eszközén és nyelvén keresztül képzelel el, a szöveg újfent egyenlőségjelet tesz Közép-Európa építése és Európa építése között. Ezt a performatív éthoszt történelmi szükségszerűség is magyarázza. Orbán szerint „ha a nyugatiakra vártunk volna, még mindig szovjet

---

<sup>9</sup> [https://www.innovacio.hu/download/allasfoglalas/2011\\_12\\_28\\_mnt\\_konzultacios\\_anyag.pdf](https://www.innovacio.hu/download/allasfoglalas/2011_12_28_mnt_konzultacios_anyag.pdf)

<sup>10</sup> <https://hirado.hu/kulfold/kulpolitika/cikk/2019/12/14/galaesten-emlekeznek-a-temesvari-forradalom-30-evfordulojara>

csapatok megszállása alatt élnénk,” de a térség országai tudták, hogy a „szabadságot sosem fogják megkapni ajándékként a nagyhatalmaktól” (Hirado.hu 2019). A kezdeményezés e szelleme érhető tetten a Visegrádi Négyek kortárs törekvéseiben, és ez a mentalitás és hozzáállás az, amellyel az orbáni diskurzus kimeríti a valódi európaiság jelenkori tartalmát. Ezzel a logikával Orbán azt is üzeni, hogy a nyugat-európai konszenzussal dacoló országok, beleértve Magyarországot, nem veszejtik el európai jellegüket. Ellenkezőleg, ez tulajdonképpen az erős európai akarat megnyilvánulása, és a kritikának való behódolás éppen annak a proaktív, tevőleges identitásnak a megtagadása lenne, amely Orbán értelmezésében Közép-Európát valóban európaivá teszi.

Ez a modernizációs narratíva az orbáni Keleti nyitást is átítatja. 2017-ben pekingi látogatása során Orbán egy interjú alatt az Övezet és Út értelméről, lényegéről beszélt. A válasz tartalmilag tulajdonképpen a kínai megközelítést vette át, amely szerint a BRI egy új globalizációs korszak nyitányát jelképezi, amelyre a kölcsönös előnyök (win-win) jellemzőek. A kínai kezdeményezés specifikumát Orbán abban látta, hogy a konnektivitás jegyében összekapcsolt kultúrák és közösségek semmilyen asszimilációs nyomásnak nincsenek kitéve, amely nyomás Orbán megközelítésében a régi globalizációs hullám sajátja. Mivel a válasz kivételesen nagy részletességgel mutatja be ezt a megközelítést, érdemes teljes hosszában reprodukálni azt:

*„Ezt [az új globalizációs formát] hívják úgy, hogy „Egy övezet, egy út”, ami kifejezetten és kimondottan egymás elfogadására épül. Nincs tanár, nincs diák, mindenkinek joga van – mondta a kínai elnök – a saját maga társadalmi berendezkedéséhez, a saját kultúrájához, a saját megközelítéséhez, a saját értékeihez, nem megváltoztatni kell egymást, nem szövetségbe kell tömörülni, hanem el kell fogadni egymást úgy, ahogy vagyunk, és inkább össze kell kapcsolni ezeket az országokat, össze kell kapcsolni a népeket és a gazdaságokat. Ezért gazdasági tartalmát tekintve ez a mostani tanácskozás elsősorban a hajózás feltételének megteremtéséről, vasutak építéséről, légikikötők megépítéséről, úthálózatok fejlesztéséről, hidak építéséről, általában a világ népeinek, a régi*

*Peragovics Tamás – Szunomár Ágnes/ Kompország újratöltve: A Budapest-Belgrád vasútvonal jelentősége Magyarország külpolitikai identitásának kontextusában*

*Selyemút mentén fekvő népeinek a modern kori összeköttetéséről szolt” (Orbán 2017).*<sup>11</sup>

Noha a válaszban Orbán a kínai elnök személyére utal, az interjú egésze nem hagy kétséget afelől, hogy a magyar miniszterelnök magáévá teszi ezt az álláspontot. Elfogadja azt a kínai vélekedést, amely szerint a nyugati, régi típusú globalizáció központi célja a különböző társadalmi és politikai berendezkedések közötti konvergencia elérése, és hogy éppen ez a törekvés bizonyult kontraproduktívna, hiszen megágyazott egy alternatív, kínai típusú globalizációs forma szárba szökkenésének. Ennek a narratívának az elsajátításával Orbán két legyet üt egy csapásra. Egyrészt a kínai hozzáállás kompatibilis a gazdasági fejlesztés és modernizáció orbáni hangsúlyával, amely célrendszer évek óta tulajdonképpen az Orbán-kormány legitimációs alapjaként is értelmezhető. Másrészt a kínai hozzáállás lehetővé teszi a gazdasági, kereskedelmi nyitottság szajkózását anélkül, hogy ahhoz szükségképpen politikai és értékrendbeli nyitottság is társulna.

## **7. Konklúzió**

E tanulmány arra vállalkozott, hogy bemutassa a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés identitáspolitikai jelentőségét. Erre a különös, nem magától értetődő megközelítésre azért volt szükség, mert a projekt konvencionális, politikai és gazdasági tényezőkre építő magyarázatai nem képesek megnyugtatóan rendezni, hogy Magyarország számára miért gyümölcsöző a felújításban való részvétel, különösen úgy, hogy a megvalósítás maga kínai hitelvétele útján valósul meg. Továbbá meglehet ugyan, hogy Magyarország hosszabb távon hasznot húz a projekt megvalósításából akár politikai, akár gazdasági értelemben, az erre vonatkozó okfejtések egyelőre szükségszerűen spekulatívak, így a kínai projekt magyarországi támogatása továbbra is fontos kérdéseket vet fel.

Nem elvitatva ezeknek a megközelítéseknek a legitimitását, ez a tanulmány a projekt orbáni értelmezését - és jelentőségét - tárta fel Magyarország nemzetközi identitásának kontextusában. A kutatás arra jutott, hogy a Budapest-Belgrád

---

<sup>11</sup> <https://miniszterelnok.hu/orban-viktor-osszegzo-interjuja-a-magyar-televizionak-a-pekingsi-latogatasat-kovetoen/>

vasútfejlesztés egy kulcsfontosságú infrastrukturális projekt az orbáni Magyarország-koncepcióban, amelynek lényege a keleti és nyugati gazdasági terek szimbolikus és tényleges összekapcsolása, valamint az ezek közötti szinergiák erősítése és létrehozása. Ez a koncepció nem pusztán a magyar demokrácia hanyatlására vonatkozó nyugati kritikák elleni védekezést teszi lehetővé az Orbán-kormány számára, hanem azt is, hogy a kormány a kínai diskurzussal rokonszenvezve egy alternatív modernizációs szókinccset honosítson meg Európán és a térségen belül.

A tanulmány zárásaként fontos megemlíteni az itt alkalmazott megközelítés módszertani és egyéb korlátait. Ahogy fentebb jeleztük, az orbáni diskurzus elemzése nem a szóban forgó retorika tartalmi valóságát hivatott megállapítani. Azt sem vizsgáltuk, hogy ennek a diskurzusnak milyen a hazai és nemzetközi fogadtatása, még ha feltételezhető is, hogy az orbáni identitáskonceptió befogadóbb fülekre talál a magyar közönség előtt. Ettől függetlenül fontosnak tartottuk bemutatni, hogy a magyar részvétel Kína Övezet és Út programjában szoros összefüggést mutat az Orbán-kormány azon törekvésével, amely normatív és szimbolikus síkon újraértékeli Magyarország szerepét és felelősségét Európán belül és azon kívül is.

### **Irodalomjegyzék**

- Anderson, Benedict. 2006. *Imagined Communities Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*. Verso Press.
- Balogh, Péter. 2020. "Clashing geopolitical self-images? The strange co-existence of Christian bulwark and Eurasianism (Turanism) in Hungary." *Eurasian Geography and Economics*. <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1779772>.
- Banini, Tiziana, and Oana-Ramona Ilovan, eds. 2021. *Representing Place and Territorial Identities in Europe: Discourses, Images, and Practices*. Vol. 127. GeoJournal Library. Cham: Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-66766-5>.
- Bernhard, Michael. 2021. "Democratic Backsliding in Poland and Hungary." *Slavic Review* 80 (3): 585–607. <https://doi.org/10.1017/slr.2021.145>.
- Brattberg E, Le Corre P, Stronski P, de Waal T (2021) *China's Influence in Southeastern, Central, and Eastern Europe Vulnerabilities and Resilience in Four Countries*. Carnegie Endowment for International Peace, <https://carnegieendowment.org/2021/10/13/china-s-influence-in-southeastern-central-and-eastern-europe-vulnerabilities-and-resilience-in-four-countries-pub-85415>.
- Capello, Roberta. 2019. "Interpreting and Understanding Territorial Identity." *Regional Science Policy & Practice* 11 (1): 141–58. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12166>.
- Drzewiecka, Jolanta A., and Thomas K. Nakayama. 1998. "City Sites: Postmodern Urban Space and the Communication of Identity." *Southern Communication Journal* 64 (1): 20–31. <https://doi.org/10.1080/10417949809373115>.
- Enyedi, Zsolt. 2018. "Democratic Backsliding and Academic Freedom in Hungary." *Perspectives on Politics* 16 (4): 1067–74. <https://doi.org/10.1017/S1537592718002165>.
- Erdélyi, Péter. 2016. "A liberális Mátrixban civil szervezetek és újságírók léptek a gonosz robotok helyére, de a magyar kormányzóvivő lerántja róluk a leplet." *444.hu*. Letöltve: 2022 november 13. <https://444.hu/2016/11/24/a-liberalis-matrixban-civil-szervezetek-es-ujsgirok-leptek-a-gonosz-robotok-helyere-de-a-magyar-kormanysovivo-lerantja-roluk-a-leplet/>.
- Fang, Xiao. 2015. "The Belt and Road initiative: connecting China and Central Europe." *International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs* 24 (3): 3-14. [https://www.jstor.org/stable/26591865#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/26591865#metadata_info_tab_contents)
- Garlick, Jeremy. 2019. "China's Economic Diplomacy in Central and Eastern Europe: A Case of Offensive Mercantilism?" *Europe-Asia Studies* 71 (8): 1390–1414. <https://doi.org/10.1080/09668136.2019.1648764>.
- Góralczyk, Bogdan. 2017. "China's Interests in Central and Eastern Europe: Enter the Dragon." *European View* 16 (1): 153–62. <https://doi.org/10.1007/s12290-017-0427-9>.
- Gruebler, Julia. 2021. "China connecting Europe?" *Asia Europe Journal* 19 (1): 77–101. <https://doi.org/10.1007/s10308-021-00616-4>.

- Gyuris, Ferenc. 2022. "Diversifying Dependencies?: Hungary, the EU, and the Multifaceted Geopolitics of Chinese Infrastructure Investments." In S. Schindler & J. DiCarlo (Eds.), *The Rise of the Infrastructure State: How US-China Rivalry Shapes Politics and Place Worldwide* (1st ed., pp. 254–266). Bristol University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv2x00vzq.24>.
- Hanse, Lene, and Waever, Ole. 2003. *European Integration and National Identity. The Challenge of the Nordic States*. Routledge Taylor & Francis e-Library.
- Herrero, Alicia Garcia, and Jianwei Xu. 2017. "China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?" *China & World Economy* 25 (6): 84–99. <https://doi.org/10.1111/cwe.12222>.
- HírTV. 2017. "Orbán szerint nem fontos, megtérül-e a vasúti felújítás." *Hirtv.hu*. Letöltve: 2022 november 13. [https://hirtv.hu/ahirtvhirei\\_adattar/orban-szerint-nem-fontos-megterul-e-a-vasuti-felujitas-2431204](https://hirtv.hu/ahirtvhirei_adattar/orban-szerint-nem-fontos-megterul-e-a-vasuti-felujitas-2431204)
- HírTV. 2020. "Varga Mihály: Aláírták a Budapest-Belgrád vasútvonalról szóló hitelszerződést." *Hirtv.hu*. Letöltve: 2022 november 13., [https://hirtv.hu/hirtv\\_gazdasagi\\_hirei/varga-mihaly-alairtak-a-budapest-belgrad-vasutvonalrol-szolo-hitelszerzodest-2499874](https://hirtv.hu/hirtv_gazdasagi_hirei/varga-mihaly-alairtak-a-budapest-belgrad-vasutvonalrol-szolo-hitelszerzodest-2499874)
- Holesch, Adam, and Anna Kyriazi. 2022. "Democratic Backsliding in the European Union: The Role of the Hungarian-Polish Coalition." *East European Politics* 38 (1): 1–20. <https://doi.org/10.1080/21599165.2020.1865319>.
- Hvg.hu. 2022. "Kínai kérésre titkosították a Budapest-Belgrád vasútvonal hitelszerződését." *Hvg.hu*. Letöltve: 2022 november 13. [https://hvg.hu/itthon/20220905\\_kina\\_budapest\\_belgrad\\_vasut\\_hitelcsomag\\_szerzes\\_kinai](https://hvg.hu/itthon/20220905_kina_budapest_belgrad_vasut_hitelcsomag_szerzes_kinai).
- Inotai, Edit. 2020. "Budapest to Belgrade: All Aboard the Secret Express." *Balkan Insight*, 22 April. <https://balkaninsight.com/2020/04/22/budapest-to-belgrade-all-aboard-the-secret-express/>.
- Jones, Catherine. 2021. "Understanding the Belt and Road Initiative in EU-China relations." *Journal of European Integration*. 43 (7): 915-921, DOI: 10.1080/07036337.2021.1985764.
- Kavalski, Emilian. 2019. "China in Central and Eastern Europe: The Unintended Effects of Identity Narratives." *Asia Europe Journal* 17 (4): 403–19. <https://doi.org/10.1007/s10308-019-00563-1>.
- Kavalski, Emilian. 2020. "The Unexpected Consequences of China's Cooperation with Central and Eastern Europe." *International Studies* 57 (1): 1–19. <https://doi.org/10.1177/0020881719880739>.
- Kálmán, Attila. Ćurić, Ana. 2021. "Budapest-Belgrád: a 979 év alatt megtérülő vasútvonal." *Telex.hu Investigate Europe*. Letöltve: 2022 november 13. <https://telex.hu/komplex/2021/11/26/budapest-belgrad-a-979-ev-alatt-megterulo-vasutvonal>.



- Káncz, Csaba. 2020. "The New Budapest–Belgrade Railway Line: A White Elephant on the New Silk Road." *China Observers in Central and Eastern Europe*, 15 June. <https://chinaobservers.eu/the-new-budapest-belgrade-railway-line-a-white-elephant-on-the-new-silk-road/>
- Kiss, Attila. 2015. "Magyar Kelet-Politika a Rokonság Jegyében – Az Őstörténet, Mint Társadalom- És Gazdaságpolitikai Tényező 100 Éve És Ma." *Pallas Athéné Domus Animae Alapítvány*, 1–63.
- Korkut, Umur. 2017. "Resentment and Reorganization: Anti-Western Discourse and the Making of Eurasianism in Hungary." *Acta Slavica Iaponica* 38: 71-90.
- Kormany.hu. 2022. "Palkovics: A Budapest-Belgrád vasútvonal referenciaprojekt." *Kormany.hu*. Letöltve: 2022 november 13. <https://kormany.hu/hirek/palkovics-a-budapest-belgrad-vasutvonal-referenciaprojekt>.
- Matura, Tamas. 2018. "The Belt and Road Initiative Depicted in Hungary and Slovakia." *Journal of Contemporary East Asia Studies* 7 (2): 174–89. <https://doi.org/10.1080/24761028.2018.1537091>.
- Matura, Tamas. 2019. "China–CEE Trade, Investment and Politics." *Europe-Asia Studies* 71 (3): 388–407. <https://doi.org/10.1080/09668136.2019.1571166>.
- Márton, Neményi. 2012. "Orbán: veszekedős félázsiai nép a magyar." *24.hu*. Letöltve: 2022 november 13. <https://24.hu/belfold/2012/07/26/orban-veszekedos-felazsiai-nep-a-magyar/>
- Melegh, Attila. 2006. *On the East-West Slope: Globalization, Nationalism, Racism and Discourses on Eastern Europe*. 1st ed. New York: Central European University Press.
- Mészáros, Tamás. 2017. "130 év alatt térülhet meg a méregdrága kínai vasút." *Index.hu*. Letöltve: 2022 november 13. [https://index.hu/gazdasag/2017/12/01/budapest\\_belgrad\\_megterules\\_vam\\_kereskedelem\\_pireusz\\_kina\\_131\\_ev/](https://index.hu/gazdasag/2017/12/01/budapest_belgrad_megterules_vam_kereskedelem_pireusz_kina_131_ev/).
- Merrill, Samuel. 2015. "Identities in Transit: The (Re)Connections and (Re)Brandings of Berlin's Municipal Railway Infrastructure after 1989." *Journal of Historical Geography* 50 (October): 76–91. <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2015.07.002>.
- Minghao, Zhao. 2016. "The Belt and Road Initiative and Its Implications for China-Europe Relations." *The International Spectator* 51 (4): 109–18. <https://doi.org/10.1080/03932729.2016.1235819>.
- Moreh, Chris. 2016. "The Asianization of National Fantasies in Hungary: A Critical Analysis of Political Discourse." *International Journal of Cultural Studies* 19 (3): 341–53. <https://doi.org/10.1177/1367877915573781>.
- Mukerji, Chandra. 2009. "The New Rome: Infrastructure and National Identity on the Canal Du Midi." *Osiris* 24 (1): 15–32. <https://doi.org/10.1086/605967>.
- Nemzetgazdasági Minisztérium. 2011. "Magyar Növekedési Terv." *Konzultációs Anyag*. [https://www.innovacio.hu/download/allasfoglalas/2011\\_12\\_28\\_mnt\\_konzultacios\\_anyag.pdf](https://www.innovacio.hu/download/allasfoglalas/2011_12_28_mnt_konzultacios_anyag.pdf).

- NT, KK. n.d. "Hunyadi János Útját Követi a Miniszterelnök." Hirtv.Hu. Letöltve: June 3, 2017. <http://hirtv.hu/ahirtvhirei/hunyadi-janos-utjat-koveti-a-miniszterelnok-1361052>.
- Newton, Michael. 2022. "China in Hungary: Real Threat or False Alarm?" Center for European Policy Analysis, January 6, 2022. <https://cepa.org/article/china-in-hungary-real-threat-or-false-alarm/>.
- Origo.hu. 2021. "Szijjártó Péter: A Budapest-Belgrád vasút ellenzői Magyarország és Szerbia versenyelőnyét akarják elvenni." Origo.hu. Letöltve: 2022 november 13. <https://www.origo.hu/gazdasag/20211122-belgrad-budapest-vasut-szijjarto.html>.
- Pavličević, Dragan. 2018. "'China Threat' and 'China Opportunity': Politics of Dreams and Fears in China-Central and Eastern European Relations." *Journal of Contemporary China* 27 (113): 688–702. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1458057>.
- Rencz, Flora. 2019. "The BRI in Europe and the Budapest-Belgrade railway link." Briefing Paper 10/2019, European Institute for Asian Studies, <https://www.eias.org/wp-content/uploads/2019/07/EIAS-Briefing-Paper-The-BRI-in-Europe-and-the-Budapest-Belgrade-Railway-Link-Final.pdf>.
- Rogers, Samuel. 2019. "China, Hungary, and the Belgrade-Budapest Railway Upgrade: New Politically-induced Dimensions of FDI and the Trajectory of Hungarian Economic Development," *Journal of East-West Business*, 25 (1): 84-106. DOI: 10.1080/10669868.2018.1561589.
- Schöpflin, György. 2016. "Political Lessons for Central Europe from Orbán's Hungary." *Aspen Review Central Europe*. <http://www.aspeninstitutece.org/en/article/2-2016-political-lessons-for-central-europe-from-orban-s-hungary/>.
- Schueler, JA (Judith). 2008. "Materialising Identity: The Co-Construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity." <https://doi.org/10.6100/IR635779>.
- Szunomár, Ágnes. expected in 2023. *Illiberal rationalism? The role of political factors in China's growing (economic) footprint in Hungary* In: Roy I, Eckhardt J, Stroikos D, Davidescu S (eds): *Chinese Investments in Europe: Power, Influence, and the Liberal International Order*. to be published by Oxford University Press.
- Szunomár, Ágnes. 2015. "Blowing from the East." *International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs* 24 (3): 60-77. [http://real.mtak.hu/34185/1/Szunomar\\_Blowing\\_from...SFPA\\_u.pdf](http://real.mtak.hu/34185/1/Szunomar_Blowing_from...SFPA_u.pdf).
- Than Krisztina, Kőműves, Anita. 2020. Hungary, China sign loan deal for Budapest-Belgrade Chinese rail project. Reuters, 24 April 2020, <https://www.reuters.com/article/us-hungary-china-railway-loan-idUSKCN226123>.
- Vangeli, Anastas. 2018. "Global China and Symbolic Power: The Case of 16 + 1 Cooperation." *Journal of Contemporary China* 27 (113): 674–87. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1458056>.
- Vangeli, Anastas, and Dragan Pavličević. 2019. "Introduction: New Perspectives on China – Central and Eastern Europe Relations." *Asia Europe Journal* 17 (4): 361–68. <https://doi.org/10.1007/s10308-019-00560-4>.

Vörös, Zoltán. 2018. Who Benefits from the Chinese-Built Hungary–Serbia Railway? The Diplomat, 4 January 2018. <https://thediplomat.com/2018/01/who-benefits-from-the-chinese-built-hungary-serbia-railway/>.

*Beszédek:*

Orbán, Viktor, 2014. “Full text of Viktor Orbán’s speech at Băile Tuşnad (Tusnádfürdő) of 26 July 2014.” <https://budapestbeacon.com/full-text-of-viktor-orbans-speech-at-baile-tusnad-tusnadfurdo-of-26-july-2014/>. Letöltve: 2022 november 13.

Orbán, Viktor. 2016. “Prime Minister Viktor Orbán’s speech at the official ceremony marking the 60th anniversary of the 1956 Revolution.” <http://www.miniszterelnok.hu/prime-minister-viktor-orbans-speech-at-the-official-ceremony-marking-the-60th-anniversary-of-the-1956-revolution/>. Letöltve: 2022 november 13.

Orbán, Viktor. 2022. “Speech by Prime Minister Viktor Orbán at the handover ceremony for the Belgrade–Novi Sad railway line.” <https://miniszterelnok.hu/speech-by-prime-minister-viktor-orban-at-the-handover-ceremony-for-the-belgrade-novi-sad-railway-line/>. Letöltve: 2022 november 13.

Orbán, Viktor. 2021. “Speech by Viktor Orbán at the ceremony launching the renewal of the Szeged–Subotica/Szabadka railway line.” <https://miniszterelnok.hu/speech-by-viktor-orban-at-the-ceremony-launching-the-renewal-of-the-szeged-subotica-szabadka-railway-line/>. Letöltve: 2022 november 13.

Orbán, Viktor. 2020. “Address by Prime Minister Viktor Orbán at the inauguration of the Monostor Bridge.” <https://miniszterelnok.hu/address-by-prime-minister-viktor-orban-at-the-inauguration-of-the-monostor-bridge/>. Letöltve: 2022 november 13.

Orbán, Viktor. 2019. “We are ready to build a new Central Europe.” <https://2015-2019.kormany.hu/en/the-prime-minister/news/we-are-ready-to-build-a-new-central-europe>. Letöltve: 2022 november 13.

Orbán, Viktor. 2017. “Orbán Viktor összegző interjúja a Magyar Televíziónak a pekingi látogatását követően.” <https://miniszterelnok.hu/orban-viktor-osszegzo-interjuja-a-magyar-televizionak-a-pekingi-latogatasat-kovetoen/>. Letöltve: 2022 november 13.