



# SUREC

Slovak

Ukraine

Research

Educational

Centre

newsletter

BORDER STUDIES

## Príroda verzus identita (časť prvá)

Alexander Duleba  
autor je riaditeľom RC SFPA



Za otca politickej geografie je považovaný Friedrich Ratzel (1844–1904). Jeho práca *Politická geografia* (1903) patrí medzi klasické diela geografie i výskumu hraníc. Ako prvý sformuloval výskumný problém a poukázal na potrebu skúmať vplyv podoby hranice na rozvoj štátu. Prírodu a ľudskú spoločnosť vnímal ako jeden systém. Svoju interpretáciu vzťahu medzi štátom a prírodným priestorom postavil na predpoklade, že priestorová organizácia ľudskej spoločnosti je determinovaná objektívnymi prírodnými zákonmi. Darwinovú teóriu aplikoval na vysvetlenie vývoja štátov a ich vzájomných vzťahov. V jeho interpretácii sú štáty organizmy a ich hranice sú ich „ochrannými orgánmi“, ktoré im umožňujú prežiť. Iba štáty s „dobrými“ a „silnými“ hranicami môžu byť úspešné. Podľa Ratzela, národné štáty podobne ako organizmy prechádzajú štádiom vzniku, rastu a úpadku.

Jeho najvýznamnejším žiakom bol Otto Maull (1887 – 1957). Hlavným prínosom Maulla bola snaha o systematizáciu Ratzelovej konceptualizácie a jej aplikácia na výskum vývinu európskych štátov. Aj on človeka a jeho prírodné prostredie vnímal ako spoločný systém, pričom hlav-

ný prvok, ktorý determinuje a vysvetľuje vzťahy medzi človekom a prírodným prostredím je príroda a jej zákony. Zároveň však pripúšťal, že pri dosiahnutí „dobrých hraníc štátu“ je dôležitý aj akt politickej vôle. Posunul čisto biologické Ratzelovo chápanie štátu na chápanie štátu ako „organizácie“, ktorú vytvárajú národy s cieľom zabezpečiť svoje prežitie. Ďalej rozvinul i chápanie „dobrých“ (štruktúrálnych) a „zlých“ (antištruktúrálnych) hraníc. Štruktúrne sú také, ktoré sú v súlade s prírodnými hranicami a/alebo sú v súlade so sociálno-etnickými hranicami, ktoré zodpovedajú kultúrnemu a jazykovému areálu národa. V prípade, že nezodpovedajú prirodzeným prírodným hraniciam národa alebo jeho národnému



jazykovému a kultúrnemu priestoru, sú antištruktúrne, t.j. pôsobia proti prirodzenej štruktúre a predstavujú ohrozenie pre prežitie. V takomto prípade nemôže slúžiť ako most a zároveň filter, ktorý by jej umožňoval chrániť organizáciu štátu a zároveň rozvíjať vzťahy a obchod s inými štátmi. Za príklad „antištruktúrálnej“ hraníc považoval hranice ustanovené v Európe po 1. svetovej vojne na úkor Nemecka a po zániku Rakúsko-Uhorska, pretože, podľa neho, mnohé územia, ktoré v minulosti patrili medzi centrálnu vnú-

torné územia Nemecka alebo Rakúsko-Uhorska, sa náhle zmenili na periférne orgány iných štátov bez toho, aby mali historickú skúsenosť s takouto pozíciou. Bol presvedčený, že hranice, ktoré sú v rozpore s prírodnými zákonmi, sa skôr alebo neskôr stanú zdrojom nestability a nových konfliktov.

Napriek tomu, že Maullova konceptualizácia hraníc poslúžila ako inšpirácia i pre pozitivistickú politickú geografiu, po 2. svetovej vojne, spolu so svojim učiteľom, upadol na dlho do zabudnutia. Zaslúžil sa o to Karl Haushofer (1869 – 1946), ktorý sa pokúsil integrovať interpretácie J. R. Kjelléna i H. Mackindera s Ratzelovou politickou geografiou. Hlavným východiskom bol predpoklad, že jedinou stratégiou prežitia štátu je expanzia. Hranice majú prechodný charakter a slúžia iba na vyznačenie moci nad územím a ideológiu v konkrétnej etape expanzie. Súčasťou životného priestoru nemeckého národa sú i územia stratené po 1. svetovej vojne. Mier v Európe nastane iba vtedy, ak každý národ bude kontrolovať svoj životný priestor. Tento koncept sa stal jedným zo zdrojov ideológie nemeckého nacizmu. Spolu s nacizmom a fašizmom, bola po 2. svetovej vojne odsúdená a odsunutá do úzadia i nemecká politická geografia. Výskum hraníc sa obnovil ako „nová veda“, ktorá sa dištancovala od nemeckej tradície geografického determinizmu. Za obnoviteľa a zakladateľa súčasnej politickej geografie na báze pozitivistického a funkcionalistického prístupu je považovaný Richard Harsthorne (1899 – 1992). Podľa neho je geografia veda, ktorá skúma územnú diferenciáciu, ktorá má najväčší význam a najviac sa prejavuje vo vzťahu k územným jednotkám na úrovni areálu štátu. «

V tomto čísle nájdete

» Ako funguje železničný hraničný priechod

SUREC [newsletter]

www.borderua.sk

# Hraničný priechod Čierna nad Tisou – Čop

**Branislav Cibik**

autor je mladším výskumným pracovníkom  
v RC SFPA



**H**istória Čiernej nad Tisou je výrazne ovplyvnená špecifickou geografickou polohou mesta v juhovýchodnom cípe Slovenska. Ako napovedá jej erb, t.j. koleso rušňa s protizávažím, dominantnou črtou mestečka je železničné prekladisko a železničná infraštruktúra. Hoci význam prekladiska klesá a zďaleka nedosahuje rozmery prednovembrovej éry, Železnice SR, vrátane spoločnosti Cargo, tu stále zamestnávajú stovky ľudí.

Prieskum, ktorý sme realizovali v rámci projektu, sa sústredil na spoluprácu na jedinom osobnom železničnom hraničnom priechode medzi Slovenskom a Ukrajinou. Pre úplnosť treba dodať, že okrem priechodu Čierna nad Tisou – Čop plní funkciu železničného spoje-

nia s Ukrajinou aj priechod Maťovské Vojtkovce – Pavlovo. Služi však výhradne pre nákladnú dopravu a zohráva úlohu akejsi „kontrolnej brány“ transportu surovín prostredníctvom širokorozchodnej trate z východu priamo do košického U.S. Steel-u. V porovnaní s ním má priechod v Čiernej nad Tisou o jednu funkciu navyše, t. j. prepravu osôb. Podľa slov tamajších slovenských pohraničníkov cestuje v súčasnosti týmto priechodom obyčajne okolo 30 – 40 ľudí denne. Znač-

nú časť tvoria Slováci priamo z regiónu, ktorí cestujú na Ukrajinu v snahe výhodne nakúpiť bežný spotrebný tovar a potraviny. V opačnom smere, čo potvrdili aj realizované rozhovory s ukrajinskými cestujúcimi, je najčastejším motívom práca, štúdium a taktiež návšteva rodiny a priateľov. Okrem nich sa v osobitnom lôžkovom vozni vezú pasažieri, ktorých pohnútky bývajú často celkom odlišné. Jednak sú to turisti, pre ktorých znamená tento železničný priechod bránu ďalej na východ. Vo výnimočných prípadoch sa nemusí jednať len o Lvov, Kyjev či Moskvu, ale poniektorí dobrodruhovia smerujú podstatne ďalej, pričom využívajú prepojenie trasy na transsibírsku



magistrálu. Na druhej strane železničné spojenie cez Čiernu nad Tisou prepája východné slovenské regióny s Bratislavou, pričom ciele (nielen) Ukrajincov sa pochopiteľne líšia a neraz ležia až za teritóriom Slovenska, čo dokumentuje medzinárodný tranzitný význam tohto hraničného bodu.

Obyvatelia i pohraničníci si pamätajú na časy pred 10 – 12 rokov, kedy bolo celkom bežné vypravenie vlaku až s de-



**SFPA**  
Slovak Foreign Policy Association

© Výskumné centrum  
Slovenskej spoločnosti pre  
zahraničnú politiku, n.o.

IČO: 360 77534

Staromestská 6/D  
811 03 Bratislava  
tel: +421 2 54433151  
www.sfpa.sk

Editor: Peter Brezání

Tlač: ADIN, s.r.o

Periodicita: štvrťročník

Dátum vydania: 30.12.2016

Cena: zadarmo

Nešlo jazykovou korektúrou.

ISSN 1338-1229

EV: 5341 | 16



Program SK08 – Cezhraničná spolupráca:  
„Slovensko – Ukrajina: Spolupráca naprieč hranicou“

Zdieľanie know-how pre lepší manažment schengenskej  
hranice medzi Slovenskom/Ukrajinou a Nórskom/Ruskom

Vychádza v spolupráci a s podporou:



Centrum pre strategické  
PARTNERSTVO  
Центр стратегічного  
ПАРТНЕРСТВА

Projekt je financovaný z grantu Nórskeho kráľovstva prostredníctvom Nórskeho finančného  
mechanizmu. Spolufinancované zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky.  
www.norwaygrants.org





siatkou vagónov. Z miestneho pohľadu nahrádza železničné spojenie chýbajúci cestný hraničný priechod, pričom pripravovaná fáza projektu výstavby automobilového koridoru Čierna nad Tisou – Solomonovo sa naďalej predlžuje. Podľa vyjadrení vládnych predstaviteľov na oboch stranách sa o termíne dokončenia v tejto chvíli nedá hovoriť aj napriek tomu, že ideu projektu je možné datovať do roku 1994. Pre obyvateľov pohraničných obcí to znamená obchádzku cez Maďarsko, ktorá spojenie predĺži o viac ako hodinu, prípadne smerom na sever cez Vyšné Nemecké a Užhorod, čo spôsobuje ešte väčšiu časovú stratu a taktiež nezanedbateľnú finančnú náročnosť.

Spôsob vykonávania hraničnej kontroly sa počas obdobia existencie hranice postupne modifikoval, pričom ho ovplyvnili viaceré legislatívne zmeny. V súčasnosti je realizovaná kontrola cestujúcich smerujúcich na Ukrajinu priamo vo vlakoch. Po odpravení súpravy s pasažiermi na stanici Čierna nad Tisou vyráža vlak do hraničnej zóny, kde zastavuje pre následné vykonanie kontroly. Slovenskí pohraničníci postupne zozbierajú pasy a zároveň vykonávajú ich preverovanie v pohraničnej búde. Počas našej návštevy bola skladba cestujúcich pomerne rozmanitá. Dominovali Ukrajinci a Slováci, našla sa aj skupina mladých z Veľkej Británie a Nemecka. Prekvapením bola

prítomnosť nórskeho cestovateľa. Pohraničníci v rámci kontroly tiež využívajú mobilné skenovacie zariadenia, ktoré sa veľkosťou približujú k smartfónom. V tejto fáze preverovania je paralelne vykonávaná colná kontrola, ktorá sa na výstupe zo schengenského priestoru obvyčajne obmedzí na ponuku spracovania dokumentov na vrátenie DPH. Súčasťou kontroly je využívanie skenovacích zariadení, ktoré dokážu identifikovať cudzie elementy v podvozkoch vozňov. Počas nášho výskumu trval celý proces hraničnej kontroly necelú hodinu, no podľa slov pohraničníkov sa priemerný čas pohybuje na polovičnej úrovni. Celkom iná situácia je prirodzene na vstupe do Slovenskej republiky z Ukrajiny, kedy dochádza ku komplexnejšej kontrole batožiny cestujúcich z pohľadu slovenských colníkov. Zameriavajú sa prioritne na prípadné prekročenia limitov dovážaných cigariet a alkoholu, ktorý je na Ukrajinu výrazne lacnejší. V porovnaní s „kolegami“ z cestných pohraničných priechodov pochopiteľne odpadá povinnosť overovať stav nádrže s pohonnými látkami. Každopádne je čas kontroly na vstupe obvyčajne dvojnásobný oproti výstupu zo SR aj to v závislosti od počtu cestujúcich.

Ukrajinský systém hraničnej kontroly osobnej železničnej prepravy sa odlišuje predovšetkým realizáciou kontroly

pasažierov až po vystúpení z vlaku vo vyhradených priestoroch na vlakovej stanici v mestečku Čop. V našom prípade kontrola trvala približne desať minút, no závisí ako rýchlo sa snažíte dostať do zástupu na pohraničné odbavenie. V porovnaní s Čiernou nad Tisou plní Čop funkciu železničnej križovatky aj vo vzťahu k Maďarsku. Stanica je oveľa rušnejšia aj vďaka častým zastávkam medzinárodných vlakov spájajúcich mnoho európskych veľkomiest. Druhým dôvodom je poloha Čopu na pomerne vyťaženom vnútroštátnom úseku Užhorod – Lvov – Kyjev.

Celkovo možno konštatovať, že dve spojenia za deň na sledovanom priechode sú z nášho pohľadu povinné minimum. Práca je porovnaní s cestnými priechodmi predvídateľnejšia, absentujú nečakané návaly, ktoré sa vyskytujú vo Vyšnom Nemeckom, prípadne v Ubli. Občasný zvýšený počet cestujúcich v rámci sviatkov alebo predĺžených víkendov je cítiť, no nespôsobuje niekoľkohodinové čakanie. Na druhej strane časť hranice tvorí rieka Tisa, aj keď len v relatívne krátkom úseku, kde je nutné zabezpečiť ochranu s využitím člnov. Ďalším prvkom je využívanie psov s výcvikom na vyhľadávanie tabakových výrobkov a drog v prostredí železničných vozňov. Službukonajúci pohraničníci potvrdili, že investícia do kamerového reťazca v snahe zabezpečiť schengenskú hranicu, priniesla komfort a efektívnosť, no zároveň sa vyjadrili, že narušenie hraničného pásma je mimoriadne výnimočná udalosť. Podľa štatistík ministerstva vnútra sa tomto roku jednalo o tri prípady.

Nech sú motívy prekračovania hranice v opísanej lokalite akékoľvek, dôležité je aby sa nestala silnejúcou bariérou, ktorá bude čoraz viac komplikovať mobilitu a životy miestnych. Naopak, snáď ambíciou tejto pohraničnej oblasti bude snaha pretaviť výhody špecifickej polohy regiónu a odvrátiť stagnáciu miestneho rozvoja. A práve kvalita a intenzita železničného prepojenia môžu naznačiť, či dokonca ovplyvniť, smerovanie celého cezhraničného mikroregiónu. Stane sa z neho povinný folklór alebo dôjde k renesancii tohto nesporné zaujímavého variantu cezhraničnej mobility? Predpokladáme, že odpoveď môže mať pomerne zásadný vplyv na formovanie miestnej slovensko-ukrajinskej komunity. «

„**A**k by som mala čo najstručnejšie opísať prácu policajta u nás vo Vyšnom, tak poviem, že sú to galeje!“, rázne poznamenáva policajka utierajúc si pot z čela po šiestich hodinách služby v páľave augustového poludnia. Táto poznámka, so značnou mierou expresívnosti vyjadruje názor, s ktorým sme sa často stretávali pri našich rozhovoroch s príslušníkmi Útvary hraničnej a cudzineckej polície, ktorí vykonávali službu na hraničnom priechode Vyšné Nemecké – Užhorod.

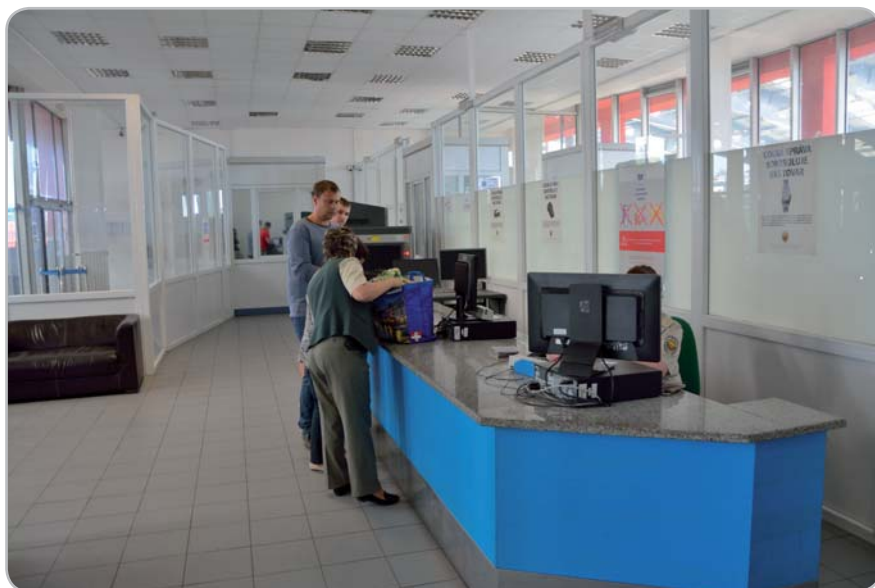
Permanentný nápor vozidiel, výfukové plyny kumulované v priestore, kde prebieha proces hraničnej a colnej kontroly, psychické vypätie a dvanásťhodinová pracovná doba počas jednej zmeny, to sú niektoré dôležité momenty, ktoré nepridávajú na odhodlaní policajtom a ani colníkom. To sa bezprostredne prejavuje aj na trvalom personálnom podstave na tomto hraničnom priechode a priamo to ovplyvňuje prácu a chod každej zmeny.



Osobitou (de)motivačnou okolnosťou je pohľad na nekonečný pestrofarebný rad vozidiel. Ten môže romantikovi a umeleckej duši evokovať gaudiovské mozaikové línie lemujúce Barcelonu, no z pohľadu policajta a colníka pestrofarebného hada z nočnej mory.

Rozhovory, ktoré sme mali možnosť viesť, boli pre nás zdrojom množstva hodnotných informácií na pochopenie toho, ako proces kontroly vyzerá a prečo musí trvať tak dlho. Tak ako aj v iných oblastiach našej činnosti, aj proces kontroly na hranici je závislý od informačno-technických zariadení, ktoré umožňujú komunikáciu, kontrolu pasažierov, preverovanie platnosti a pôvodu cestovných dokladov. Na dĺžke čakacej doby sa zvykne podpisovať aj faktor zlyhaní a nečinnosti týchto zariadení.

Veľmi nás prekvapilo, že jednou zo zásadných vecí, ktoré sa sprostredkovane podpisujú na výkone hraničnej kontroly sú stoličky v boxoch. Ich zlý stav sa podľa slov jednotlivých príslušníkov podpisuje na únave, bolestiach nôh a chrbtice. Nikdy by nám nenapadlo, aký vplyv na priebeh hraničnej kontroly môže mať taká stolička. Nehovoriac o tom, aké problematické je získať novú skôr, ako sa ta stará doslova rozpadne pod zadkom. «



## Projekt implementujú



**Prešovská univerzita v Prešove**  
**17. Novembra 15**  
**08001 Prešov, Slovenská republika**  
**tel.: +421 51 7570809**  
**web: www.unipo.sk**

Aj keď oficiálne bola univerzita založená v roku 1997, história jej fakúlt je omnoho staršia: Grécko-katolícka teologická fakulta (1880), Pedagogická fakulta (1949) a Pravoslávna teologická fakulta (1950). Je to jediná verejná vysoká škola v regióne Prešova a podľa počtu fakúlt (8) je tretou naj-

väčšou na Slovensku. V projekte participuje Univerzita a jej zamestnanci na výskumných aktivitách a zároveň získavať skúsenosti od nórskeho partnera so zavádzaním predmetu tzv. „border studies“. «