



SUREC

Slovak Ukraine Research Educational Centre

newsletter

BORDER STUDIES

Природа vs. ідентичність (частина перша)

Автор: **Александр Дулеба**,
директор Дослідницького центру
Словацької асоціації зовнішньої політики
(RC SFPA)



Батьком політичної географії вважається Фрідріх Ратцель (1844 – 1904). Його праця «Політична географія» (1903) належить до класичних творів географії і дослідження кордонів. Він першим сформулював проблему дослідження і вказав на потребу дослідження впливу форми кордонів на розвиток держави. Природа і людське суспільство сприймалися ним як єдина система. Свою інтерпретацію відносин між державою і природним середовищем він збудував на припущенні того, що просторова орієнтація людського суспільства визначається об'єктивними законами природи. Теорію Дарвіна він застосовував для пояснення розвитку держав та відносин між ними. У його інтерпретації є держави-організми, а їхні кордони це їхні «органи захисту», які дозволяють їм вижити. Лише держави з «добрими» і «сильними» кордонами можуть бути успішними. На думку Ратцеля, національні держави, як і організми, проходять стадії зародження, росту й занепаду.

Найвідомішим учнем Ф.Ратцеля був Отто Мауль (1887 – 1957). Основним здобутком Мауля була спроба систематизації теорії Ратцеля та її застосування

у дослідженні розвитку європейських держав. Він також трактував людину і її природне середовище як єдину систему та вважав, що основним елементом, який визначає і пояснює відносини між людиною і природним середовищем є природа і її закони. Водночас О. Мауль припускав, що після досягнення «добрих кордонів держави» важливим є акт політичної волі. Виключно біологічне трактування Ратцлером держави Мауль підніс до трактування держави як «організації», яку створюють народи з метою забезпечити свого виживання. Також він розвинув трактування «добрих» (структурних) і «поганих» (антиструктурних) кордонів. До структурних він відносить такі, які співпадають з природними кордонами і/або соціально-етнічними кордонами, що відповідають культурному й мовному ареалу народу. Якщо ж вони не співпадають з природними кордонами народу або його національним і культурним простором, тоді ці кордони антиструктурні, тобто вони протидіють природній структурі й можуть бути загрозою для виживання. У такому випадку цей кордон не може бути мостом і водночас фільтром, який би дозволив захистити організацію держави і водночас розвинути відносини й торгівлю з іншими державами. Прикладом «антиструктурних» кордонів, на його думку, були кордони, встановлені в Європі після першої світової війни за рахунок територіальних поступок Німеччини і після занепаду Австро-Угорської монархії, адже багато територій, які в минулому належали до центральних внутрішніх територій Німеччини або Австро-Угорщини, одразу стали вважатися периферійними частинами

У цьому номері ви знайдете:
» Як працює залізничний пункт пропуску

інших держав, і в них не було історичного досвіду такої позиції. Мауль був переконаний, що ті кордони, які встановлені всупереч природним законам, раніше чи пізніше стануть джерелом нестабільності і нових конфліктів.

Незважаючи на те, що концепція кордонів за Маулем стала відправним пунктом і для позитивістської політичної географії, після другої світової війни про нього, як і про його вчителя, надовго забули. Заслуга в цьому була Карла Гаусгофера (1969 – 1946), який спробував поєднати інтерпретацію Й.Р. Челлена й Г. Маккіндера та політичну географію Ратцлера. Основним відправним пунктом було припущення, що єдиною стратегією виживання держави є експансія. Кордони мають тимчасовий характер і використовуються лише як визначення меж влади над територією та як ідеологія на конкретному етапі експансії. Частиною життєвого простору німецького народу є й території, втрачені після першої світової війни. Мир в Європі настане лише тоді, коли кожен народ буде контролювати свій життєвий простір. Ця концепція стала одним із джерел ідеології німецького нацизму. Разом з нацизмом і фашизмом після другої світової війни була засуджена і забута німецька політична географія. Дослідження кордонів відновилося як «нова наука», яка відгороджувалася від німецької традиції географічного детермінізму. Новатором і засновником сучасної політичної географії на ґрунті позитивістського і функціонального підходу вважається Річард Гартшорн (1899 – 1992). На його думку, географія це наука, яка вивчає територіальну диференціацію, що має найбільше значення і найбільшим чином виявляється по відношенні до територіальних одиниць на рівні ареалу держави. «

Прикордонний пункт пропуску Ч'єрна над Тисою – Чоп

Браніслав Цібік

автор ємолодшим науковим співробітником у Дослідницькому центрі Словацького товариства закордонної політики



На історію міста Ч'єрна над Тисою значним чином вплинуло специфічне географічне положення у південно-східному куточку Словаччини. Як свідчить його герб, а це колесо паровоза з контргрузом, характерною ознакою цього містечка є залізнична перевалочна база та залізнична інфраструктура. І хоч значення перевалочної бази падає, і тут далеко не такі об'єми вантажів як за часів комуністичного режиму, на Залізниці СР, включно з компанією «Cargo», і надалі працюють сотні людей.

У нашому дослідженні, яке проводилося в межах проекту, ми насамперед зосередилися на співпраці, яка є на єдиному пасажирському залізничному пункті пропуску між Україною та Словаччиною. Слід додати, що крім пункту пропуску Ч'єрна над Тисою – Чоп, залізничне сполучення з Україною забезпечує і пункт пропуску Матьовске Войковце – Павлово. Однак він використовується виключно для вантажних перевезень і відіграє роль якихось «контрольних воріт» транспортування сировини по широким

кіль колії із сходу прямо до кошицького металургійного комбінату «U.S. Steel». У порівнянні з ним пункт пропуску Ч'єрна над Тисою виконує додаткову функцію – перевезення пасажирів. За словами тамтешніх словацьких прикордонників, сьогодні кордон у цьому пункті пропуску перетинає 30 – 40 людей на день. Значну частину з них складають словаки, які живуть у цьому регіоні і їдуть в Україну з метою дешевше купувати звичні побутові товари та

Київ або Москву, але деякі любителі пригод їдуть значно далі, використовуючи сполучення цього напрямку з транссибірською магістраллю. З іншого боку, залізничне сполучення через Ч'єрну над Тисою з'єднує східно-словацькі регіони з Братиславою, причому кінцевий пункт призначення (не лише) українців є різним, часто він знаходиться за межами території Словаччини, що підтверджує міжнародне транзитне значення цього прикордонного пункту пропуску.

Мешканці цього регіону й прикордонники пам'ятають часи 10 – 12 років тому, коли звичним явищем було відправлення поїзда з десятима ваго-



продукти. У протилежному напрямку, як показують наші розмови з українськими пасажирами, люди найчастіше їдуть на навчання, на роботу, відвідати родину і друзів. Крім них, в спальному вагоні їдуть пасажирів, мета подорожі яких часто буває абсолютно протилежною. З одного боку це туристи, для яких цей залізничний пункт пропуску є воротами далі на схід. В окремих випадках мова йде не лише про Львів,

нами. З місцевої точки зору залізничне сполучення заміняє відсутній тут автомобільний пункт пропуску, а підготовча фаза проекту будівництва автомобільного коридору Ч'єрна над Тисою – Соломоново продовжується. За словами представників влади з обох сторін, про термін закінчення будівництва у цей час говорити важко незважаючи на те, що ідея проекту виникла ще в 1994 році. Для мешканців при-



SFPA
Slovak Foreign Policy Association

© Неприбуткова організація
«Дослідницький центр
Словацької асоціації
зовнішньої політики»

ІНО: 36077534

в. Староместска 6/D
811 03 Братислава
тел: +421 2 54433151
www.sfpa.sk

Редактор: Петер Брезані

Друк: ТОВ «ADIN»

Періодичність: щоквартально

Дата випуску: 30.12.2016

Ціна: безкоштовно

Без мовної коректури.

ISSN 1338-1229

EV: 5341 | 16



Програма SK08 – Прикордонне співробітництво:
„Словаччина – Україна: співробітництво через кордони”

Обмін ноу-хау для більш ефективного управління
шенгенським кордоном між Словаччиною/Україною
і Норвегією/Росією

заснований на співпраці та за підтримки:



Centrum pre strategické
PARTNERSTVO
Центр стратегічного
ПАРТНЕРСТВА

Проект фінансується за рахунок гранту Королівства Норвегії за допомогою Норвезького фінансового механізму. Співфінансування відбувається з державного бюджету Словацької Республіки.

www.norwaygrants.org



кордонних регіонів це означає об'їзд через Угорщину, що робить дорогу на годину довшою, або у напрямку на північ через пункт пропуску Вишне Немецке – Ужгород, що призводить до ще більшої втрати часу й відповідних фінансових витрат.

Спосіб проведення прикордонного контролю упродовж періоду існування кордону поступово змінювався, впливали на це численні зміни законодавства. На даний час контроль пасажирів, які їдуть в Україну, проводиться прямо у вагонах. Після оформлення поїзда з пасажирами на станції Ч'ерна над Тисою він продовжує рухатися до прикордонної зони, де зупиняється для подальшого проведення контролю. Словацькі прикордонники поступово збирають паспорти і водночас перевіряють їх у прикордонній будці. Під час нашої поїздки склад пасажирів був досить різним. Переважали українці й словаки, але була й група з Великобританії та Німеччини. Сюрпризом був пасажир з Норвегії. У процесі контролю прикордонники використовують мобільні сканери, розмір яких подібний до смартфонів. На цьому етапі контролю паралельно проводиться митний контроль, який при виїзді зі шенгенської зони зазвичай обмежений пропозицією оформлення документів для повернення ПДВ. Частиною контролю є використання сканерів, які допомагають встановити наявність

сторонніх предметів у шасі вагонів. Протягом проведення нашого дослідження увесь процес прикордонного контролю зайняв менше години, але, за словами прикордонників, в середньому для цього затрачається удвічі менше часу. Звичайно, що абсолютно іншою є ситуація при в'їзді до Словацької Республіки з України, коли словацькі митники повинні провести повний контроль багажу пасажирів. Вони орієнтуються найперше на можливе перевезення недозволеної кількості цигарок і алкоголю, які в Україні значно дешевші. У порівнянні з «колегами», які працюють на автомобільних пунктах пропуску, зрозуміло відпадає потреба контролю стану баків з паливом. В кожному випадку час контролю при в'їзді у Словачину є удвічі більшим порівняно з часом контролю при виїзді з країни. Звичайно, що впливає на цей час і кількість пасажирів.

Українська система прикордонного контролю пасажирських залізничних перевезень відрізняється передусім тим, що цей контроль проводиться у призначених для цього приміщеннях залізничного вокзалу в Чопі лише після того, як пасажирі вийдуть з поїзда. У нашому випадку контроль тривав приблизно десять хвилин, але це залежить від того як швидко ви зумієте стати в чергу на прикордонний контроль. У порівнянні з містечком Ч'ерна над Тисою Чоп виконує функцію вузла за-

лізничного сполучення ще з Угорщиною. На вокзалі значно більше людей, бо тут зупиняється багато міжнародних поїздів, що з'єднують різні великі європейські міста. Іншою причиною є розміщення Чопу на відносно переповненій ділянці сполучення Ужгород – Львів – Київ.

Загалом можна підсумувати, що два сполучення на день на досліджуваному пункті пропуску, на нашу думку, це обов'язковий мінімум. Робота у порівнянні з автомобільними пунктами пропуску є більш прогнозованою, немає несподіваного напливу людей, що трапляється у Вишньому Немецькому або в Ублі. Протягом свят або довгих вихідних може бути більша кількість пасажирів, але це не призводить до кількогодинного чекання. З іншого боку, частина кордону, хоч і відносно коротка ділянка, це ріка Тиса, де потрібно забезпечити охорону кордону з використанням човнів. Ще одним елементом є використання тренуваних собак для пошуку тютюнових виробів і наркотиків у залізничних вагонах. Прикордонники, які працюють на цьому кордоні, підтвердили, що встановлення камер на шенгенському кордоні з метою посилення контролю додало зручності й підвищило ефективність, але також вони сказали, що порушення прикордонної зони є абсолютно винятковим явищем. За даними статистики міністерства внутрішніх справ цього року були лише три такі випадки.

Якими б не були мотиви перетину кордону у згаданій місцевості, важливо щоб він не став міцнішим бар'єром, який щоразу буде ускладнювати пересування й життя місцевих мешканців. Навпаки, мабуть амбіцією цього прикордонного регіону буде прагнення використати переваги особливого розташування регіону й уникнути стагнації місцевого розвитку. І саме якість та інтенсивність залізничного сполучення можуть показати, або навіть вплинути на розвиток усього транскордонного мікрорегіону. Чи він перетвориться на обов'язковий фольклор, чи настане відродження цього без сумніву цікавого варіанту транскордонної мобільності? Вважаємо, що відповідь може мати досить принциповий вплив на формування місцевої українсько-словацької спільноти. «

«Якби мені треба було як найточніше описати роботу поліцейського у нас, у Вишному, то скажу, що це як на галерах!», – різко відповіла поліціантка, витираючи спітніле чоло після шести годин служби у спеці серпневого дня. Ця примітка, значною мірою експресивна, виражає думку, з якою ми часто стикаємося при розмовах з працівниками прикордонної поліції і поліції у справах іноземних громадян, які працюють на прикордонному пункті пропуску Вишне Немецьке – Ужгород.

Безперервний натиск машин, вихлопні гази, накопичені у зоні проходження прикордонного й митного контролю, психічне навантаження і дванадцятигодинний робочий графік на одній зміні – це деякі з важливих моментів, які не сприяють роботі поліцейських і митників. А це безпосередньо відбивається на мінливому кадровому забезпеченні у цьому пункті пропуску, прямо впливає на роботу й проходження кожної зміни.



Особливим (де)мотиваційним чинником є погляд на безкінечний ряд різного кольору автомобілів. І хоч у романтика або мистецьки налаштованої людини він може викликати асоціації з лініями мозаїки Гауді в Барселоні, але поліцейські та митники бачать у ньому різнокольорову змію з нічного кошмару.

Розмови, які ми мали можливість провести, стали для нас джерелом великої кількості цінної інформації для розуміння того, як виглядає процес контролю і чому він триває так довго. Як і в інших сферах нашої діяльності, процес контролю на кордоні залежить від інформаційно-технічного забезпечення, яке дозволяє спілкуватися з пасажиром, здійснювати контроль, перевіряти дійсність і походження документів. На тривалість часу чекання на кордоні впливає і фактор поганої роботи / припинення роботи цього обладнання.

Нас дуже здивувало те, що дуже важливими речами, які опосередковано впливають на проведення прикордонного контролю, є крісла в боксах. Їх поганий стан, за словами окремих працівників, зумовлює втому, біль у ногах та спині. Нам ніколи б не спало на гадку, який вплив на проведення прикордонного контролю може мати звичайне крісло. Не кажучи вже про те, як важко отримати нове ще до того, як старе у прямому значенні слова під тобою розпадеться. «



Проект реалізують



Пряшівський університет у Пряшеві
Вул. 17-го листопада, 15
08001 Пряшів, Словацька Республіка
тел.: +421 51 7570809
web: www.unipo.sk

Хоч офіційно Університет був заснований у 1997 році, історія його факультетів є набагато давнішою: греко-католицький теологічний факультет (1880), педагогічний факультет (1949) і православний теологічний факультет (1950). Це єдиний державний вищий навчальний заклад

в регіоні Пряшева, а за кількістю факультетів (8) – третій найбільший університет Словаччини. У межах проекту Університет і його працівники беруть участь у дослідженнях і водночас запозичують досвід норвезького партнера при запровадженні нового предмету, т. зв. «border studies». «