

Historická esej

Podľa historických prameňov sa obyvatelia Zakarpatska od dávnych čias aktívne zaoberali obchodom s inými národmi. V 6. – 7. storočí sem prišli prví slovanskí osadníci a koncom 9. storočia starí Maďari. Kmene, ktoré obývali tento región, sa zaoberali chovom dobytká, lovom, tkáčstvom a obchodom so susednými kmeňmi. Prvé zmienky o starobyľom meste Užhorod sú opísané v diele arabského geografa Al-Idrisiho „Kniha o Rogerovi“ (1154).

V diele sa mesto spomína pod historickým názvom, ktorý sa používal až do konca prvej svetovej vojny – Ungvar („pevnosť na rieke“). Názov Užhorod sa ustálil, keď sa Zakarpatsko stalo súčasťou Československa a mesto na rieke sa stalo hlavným mestom autonómnej oblasti – Podkarpatskej Rusi.

Začiatkom 4. storočia daroval uhorský kráľ Karol Róbert z dynastie Anjouovcov Užhorod a mnohé okolité osady rodu Drugethovcov. Vďaka týmto talianskym aristokratom sa v regióne začalo rozvíjať záhradníctvo, záhradkárstvo, vinohradníctvo a následne aj colné vzťahy v podobe obchodu a jarmočných poplatkov. Hoci maďarský etnický prvok zohrával v Užhorode významnú úlohu počas celej jeho histórie, práve v 17. storočí bol zaznamenaný výrazný nárast počtu obyvateľov iných národností, ako napríklad Ukrajincov, Židov, Grékov, Nemcov a Slovákov. Následne došlo k novému rozvoju obchodných a colných vzťahov. Obchod sa spočiatku sústreďoval okolo gréckych obchodníkov. Začiatkom 19. storočia sa však tento sektor hospodárstva presunul do rúk predstaviteľov židovskej komunity. Zamestnancami rôznych štátnych inštitúcií vrátane colného systému boli popri Maďaroch predovšetkým Nemci, Česi a Slováci.

V roku 1838 získal Užhorod prvýkrát vo svojej histórii samosprávu a stal sa modernizovaným administratívnym centrom. Po skončení prvej svetovej vojny a rozpade Rakúsko-Uhorska bolo moderné územie Zakarpatska pod názvom Podkarpatská Rus začlenené do Československa a multikultúrne a multietnické mesto Užhorod s približne 20 000 obyvateľmi sa stalo jeho hlavným mestom. V novembri 1938 však bolo mesto podľa prvého viedenského rozsudku cynicky rozdelené na polovicu: jedna časť sa stala súčasťou Maďarska a druhá zostala v Československu. V tom čase bolo v rôznych častiach mesta, na hlavných cestách a uliciach, zriadených najmenej päť colných stanovišť a kontrolných bodov.



Toto obdobie charakterizujú opakované zmeny štátneho vlastníctva a politického systému. To prirodzene muselo ovplyvniť i osudy ľudí. Tisíce českých a slovenských úradníkov museli v priebehu týždňa opustiť svoje inštitúcie, domy, majetok, priateľov a známych. Pokoj však v meste nenastal ani potom, keďže severnou časťou Užhorodu prechádzala nová hranica medzi Československom a Maďarskom. Vznikali kuriózne a zložité situácie, keď napríklad židovské obyvateľstvo mesta žilo v jednom štáte, ale svojich zosnulých pochovávalo v inom.

1. júla 1878 bolo v meste zavedené mýto za dlažobné kocky, ktoré sa neskôr použilo na dláždenie všetkých ciest celoštátneho významu. Mýto sa vyberalo aj zo všetkých dopravných prostriedkov, malého a veľkého dobytku, ošípaných, tovaru prepravovaného zo železničnej stanice atď. Mýto sa nevyžadovalo za príchod členov vládnucej dynastie a ich dvoranov, členov kráľovského dvora, veľvyslancov a zástupcov cudzích štátov, žandárov a štátnych úradníkov. Jedným

z dôkazov rozdelenia Užhorodu na dve polovice je názov jednej z ulíc – „Colná ulica“, na ktorej sa nachádzala colnica označujúca hranicu medzi Československom a Maďarskom.

V oblasti dnešnej Zagorskej ulice žili Bulhari, ktorí tradične pestovali zeleninu, vrátane ich slávnej bulharskej papriky, ako aj paradajok a kapusty, čím zásobovali celé mesto. Zeleninové záhrady sa nachádzali za hranicami Užhorodu. Keď Bulhari priniesli svoju úrodu predávať na mestský trh, zastavil ich colný úrad, ktorý sa nachádzal v mieste, kde sa dnes Colná ulica spája so Sobraneckou ulicou. Toto bola hranica mesta až do začiatku 20. storočia. Na druhej strane cesty bola záhora a za ňou, kde sa nachádzajú súčasné bloky pozdĺž Dobroliubovovej ulice, sa rozprestierali rozsiahle záhrady, ktoré sa tiahli takmer kilometer. Aby sa zabránilo obchádzaniu colnice, jej okolie bolo ohradené drevenou palisádou nazývanou „Nod Ortaş“ („Veľká bariéra“). Colné poplatky sa vyberali od každého, kto priniesol niečo na predaj, a v blízkosti bariéry bol umiestnený colník. Podobné zariadenia existovali aj na ďalších cestách vedúcich do mesta. Neskôr (na dnešnej Colnej ulici), v roku 1926, bola postavená veľká budova mestskej colnice – Colný dom.

Následne Maďari získali kontrolu nad územím Zakarpatska a Užhorod sa opäť stal jednotným celkom. Začiatok druhej svetovej vojny však pozastavil hospodársky rozvoj regiónu, čo prinieslo mestu ťažkosti a jeho obyvateľom utrpenie. Dňa 27. októbra 1944 sovietske vojská oslobodili Zakarpatsko a región bol pripojený k Ukrajine, čo znamenalo začiatok novej éry vzniku a rozvoja Zakarpatskej oblasti.

Vytvorenie colných úradov v Zakarpatsku

Čopský colný úrad má od začiatku svojej existencie osobitné postavenie v colnom systéme vtedajšieho ZSSR, keďže bol zriadený na križovatke hraníc piatich krajín: ZSSR, Maďarska, Rumunska, Československa a Poľska. Vďaka svojej výhodnej polohe a prítomnosti dobre rozvinutej dopravnej siete, pohraničnej infraštruktúry, výkonných železničných a cestných uzlov sa tento colný úrad právom považuje za „západnú bránu“ Ukrajiny.

Čopský colný úrad bol zriadený 8. septembra 1945 nariadením Ľudového komisariátu zahraničného obchodu Sovietskeho zväzu č. 241. Podľa rozkazu č. 2 z 22. novembra 1945 v ten istý deň začalo sedem zamestnancov colného úradu

vykonávať colné funkcie na železničnej stanici v meste Čop.

V povojnových rokoch bola činnosť colného úradu podriadená obnove národného hospodárstva. Uchovanie tovaru, jeho prísna evidencia a zákonnosť dovozu boli mimoriadne dôležité otázky. Len za prvý mesiac činnosti sedem colných kontrolórov spracovalo 80 vlakových zásielok, ktorými sa cez štátnu hranicu prepravilo viac ako 22 000 ton nákladu.

S cieľom znížiť zataženie jednotiek čopskej colnice a vzhľadom na značnú vzdialenosť železničného uzla „Rachov – Korolevo“ bola vo februári 1946 zriadená račianska colnica. Zahŕňala colné stanice „Berlybaš“, „Čornyj Ardov“, „Teresva“ a „Solotvyno“.

S rastúcim objemom práce sa zvyšoval aj počet zamestnancov colných úradov. Koncom roka 1946 mal tím čopskej colnice 48 zamestnancov. V tomto roku colníci spracovali dokumentáciu pre 500 000 ton nákladu a 160 000 cestujúcich. Denne vykonávala čopská colnica colnú kontrolu a colné konanie až pre sedem nákladných vlakov a osobný vlak „Čop – Viedeň“. Od marca 1948 premávali cez železničnú stanicu Čop štyrikrát týždenne osobné vlaky do Viedne, Budapešti a Prahy.

Od začiatku 50. rokov 20. storočia sa na prácu na colnici Čop začali pridelať absolventi vzdelávacích inštitúcií, ktorí ovládali cudzie jazyky.

Aktívne sa rozvíjali kontakty so zahraničím. V 60. rokoch 20. storočia prekročil tok nákladu a cestujúcich takmer desaťnásobne hodnoty z prvých rokov prevádzky. V dôsledku toho vznikla potreba rozšíriť colnú štruktúru na ďalších úsekoch hranice. V júli 1960 bol na ukrajinsko-slovenskej hranici otvorený colný priechod Užhorod. O šesť rokov neskôr bola na základe tohto priechodu zriadená colná stanica „Užhorod“.

Vzhľadom na vysoký intelektuálny potenciál zamestnancov Čopskej colnice sa Hlavná colná správa ZSSR rozhodla vytvoriť na jej základe skupinu pre vedeckú organizáciu práce. Od roku 1972 odborné znalosti zakarpatských odborníkov prijali všetky colné úrady ZSSR.

V roku 1968 začala svoju činnosť colná stanica „Tisa“ čopskej colnice. Dlhú fungovala len počas denných hodín a až v roku 1980, v rámci príprav na olympijské hry v Moskve, získala medzinárodný štatút automobilovej colnice s 24-hodinovým pracovným režimom. V tom čase boli na colnej stanici „Tisa“

zavedené röntgenové zariadenia na colnú kontrolu. V tomto roku prekročilo štátnu hranicu na kontrolných stanovištiach čopskej colnice značné množstvo občanov, približne 1,3 milióna.

Časom sa zvyšovali požiadavky na colnice: tok vozidiel, nákladu a cestujúcich prekračujúcich štátnu hranicu neustále rástol a hospodárske väzby s inými krajinami sa rozširovali. Preto bola 2. apríla 1984 na základe Užhorodskej colnice zriadená Užhorodská colnica, ktorá sa stala samostatnou štruktúrnou jednotkou Hlavnej colnej správy Ministerstva zahraničného obchodu ZSSR.

V tom istom roku bola zriadená Dyakivská colnica ako samostatný subjekt so sídlom na colnici Dyakiv na ukrajinsko-rumunskej hranici.

Personálna štruktúra Užhorodskej colnice zahŕňala dve prevádzkové a jedno nákladné oddelenie s celkovým počtom 24 colníkov. Tieto oddelenia zabezpečovali colnú kontrolu a colné odbavenie cestnej dopravy, železničných vlakov, nákladu a cestujúcich prekračujúcich ukrajinsko-slovenské hranice.

S rozširovaním zahraničných hospodárskych väzieb vznikla potreba zlepšiť organizáciu colnej kontroly a zabezpečiť jej spoľahlivosť. Vznikli podmienky na spoločnú spoluprácu sovietskych a československých colných úradov. Z iniciatívy československej strany za účasti vedenia Hlavnej colnej správy Federálneho ministerstva zahraničného obchodu ČSSR a Hlavného riaditeľstva štátnej colnej kontroly ZSSR sa v auguste 1987 uskutočnili rokovania o organizácii spoločnej práce medzi užhorodskou colnicou a colným úradom v Čiernej nad Tisou (Československo) v súvislosti s kontrolou nákladných a osobných vozidiel na hraničnom priechode „Užhorod“.

Skúsenosti získané zo spoločnej práce susedných štátnych colných úradov odvtedy umožnili efektívne odbavenie občanov, nákladu a osobných vozidiel, ktorých objem sa každoročne zvyšoval a výrazne prevyšoval dostupné priechodné kapacity prístupových ciest, ako aj kancelárskych priestorov a objektov nachádzajúcich sa na hraničnom priechode „Užhorod“.

Proces demokratizácie koncom 80. rokov si vyžiadal liberalizáciu colnej legislatívy v ZSSR. Vedenie krajiny si stanovilo úlohu zaviesť nové prístupy k colnému odbaveniu občanov. Na jar 1989 kabinet ministrov Ukrajiny prijal uznesenie o zjednodušenom prekračovaní hraníc pre občanov. V súvislosti s tým boli zriadené colnice „Lužanka“, „Kosino“ a „Dzvinkove“, ktoré boli podriadené Čopskej

colnici a poskytovali obyvateľom prihraničných osád možnosť cestovať do zahraničia.

