

STORY NAME:	Carpathian Express		
COPYRIGHT HOLDER:	Pravda Ye / OPEN Media Hub		
COPYRIGHT NOTICE:	Ownership of content belongs to Pravda Ye / OPEN Media Hub		
USAGE TERMS:	Share & Adapt - Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/		
EDITOR'S NOTES:	None		
SOURCE:	PRAVDA YE - https://www.facebook.com/PravdaYE2018/ Open Media Hub – http://www.openmediahub.com <i>"This production was supported by OPEN Media Hub with funds provided by the European Union"</i>		
LANGUAGE:	Ukrainian	DURATION:	00:15:28
JOURNALIST:	Olexiy Shafranyosh, Stanislav Danko, Nazar Beley	EMAIL:	lshafr@gmail.com
SLUGLINE:	Corruption & Investigation, Ukraine, Romania, railway, Carpathian		
HEADLINE:	An investigation about cancellation of trains between Ukraine and Romania and the prospects for its restoration. The story highlights the possible effect of restoration of the railway on the economy of the region, tourism in particular.		
DATELINE:	Transcarpathia, Ukraine – 22/03/2019		
SCRIPT:	00.27 - 00.42 The echo of the Cold War continues to hit the Transcarpathia. An area that has a common border with four EU countries has so far lacked sufficient transport links with them. Even in some areas of Transcarpathia, there are problems with this. 00.43 - 01.01 For example, to get from Uzhgorod to Rakhiv by rail, you must first go to Lviv, that's about 280 kilometers. Get another one and travel the same distance - from Lviv to Rakhiv. Although there is a direct rail connection. Why it doesn't work - that's what we want to explore. 01.19 - 01.32 This is the historic land of Maramoros. It includes the regions of eastern Transcarpathia, as well as the neighboring district of Romania with the same name. The Tisza River divides the Maramoros into two parts and now close to the river runs along the Ukrainian-Romanian border.		

01.33 - 01.59

But it didn't always exist here. By 1919, Maramoros was a part of the Austro-Hungarian Empire. And in 1895 a railway was established here, which connected the mountainous regions of the eastern Carpathians with Vienna, Budapest and Lviv. After the collapse of the empire in 1919, the southern part of Maramoros moved to Romania and the northern part to Czechoslovakia. The border line was formed along the Tisa river.

02.06 - 02.10

Thus, the track became international, but there weren't any problems with crossing the border.

02.26 - 02.30

Ms. Maria Deyak has romanian nationality. She lives in the Ukrainian village Solotvyno. A woman talks about those times.

02.31 – 03.01

Maria Deyak

inhabitant of the village Solotvyno, Ukraine

We can say that in every house and every family has relatives there. Really a very close connection. And our children, especially Romanians, everyone studied in Sighet. They, if they completed 4 classes of elementary school here, then after they enrolled in the lyceum in Romania. And they studied there. A lot of people from our village have been studied there.

03.02 - 03.15

The situation changed in 1945, when the territory of Transcarpathia became part of the Soviet Union. All the bridges across the Tisza River were destroyed and the rail connection stopped. An iron curtain was built.

03.17 - 04.06

Maria Deyak

inhabitant of the village Solotvyno, Ukraine

When the border was closed, not everyone was able to return home. There were such girls, they are no longer alive, unfortunately. There is one, she has the difficulties with returning, but she did it. But bigger part of people stayed there and got married. And then, I think, after 1965, if we were allowed to go to Romania, we did it.

Others got married there. Since 1965, we were already allowed to go to Romania, but it was via Chernivtsi or via Ungheni, in Moldova.

04.32 - 04.55

Since independence, Ukraine and Romania have agreed to rebuild the rail link. A diesel train with several wagons left Rakhiv, crossed the border at the Dilovo-Vyshivska intersection, then went through Sighet-Maramoroshky.

The train returned to the territory of Ukraine at the crossing point of Kimpulung la Tisza - Teresva. But in 2007, the connection stopped.

04.58 - 05.15

Olexiy Shafranyosh, journalist:

This track leads directly from the village of Teresva to Romania, to the settlement of Campulung-la-Tisa. As you can see, the track is completely overgrown with shrubs. On the way, sometimes we can find shotshells. Last time we saw the train over 10 years ago.

05.40 - 06.07

There are a lot of stories when people have relatives on both sides of Tisza and have difficulties with transport. In the valley of the Viseu River, in the Hutsul village of Bystry lives Dmytro Korenyuk, part of whose family lives on the Ukrainian side. It is about 10 kilometers to the Ukrainian village of Dilove, but in fact, you need to overcome at least 70 by car, crossing the only crossing point Siget Maramoroshsky-Solotvyno at this section.

06.10 - 06.33

Dmytro Korenyuk, inhabitant of Bistriy village, Romania

From Ukraine the train crossed to our side and one morning no longer arrived. Well, there was a problem that our border guards arrested the train, because smuggling was committed there. They arrested the train and began to search for it, and then the Ukrainians took that train and stopped, train no longer crossed the border.

06.36 - 06.50

There are different versions why the traffic was stopped. According to «Ukrainian Railways» official position: "Traffic at the sections was stopped due to the extremely low population of passenger trains and the lack of proper freight traffic."

06.51 - 07.06

Another direct cause is still called smuggling, especially cigarettes. This position was noted by Omelyan Sasin, a veteran of the State Customs Service who worked at the Teresva-Kimpulung la Tisa checkpoint. It was also anonymously confirmed at the Uzhgorod direction of Ukrainian Railway.

07.08 - 07.42

The Romanian border service twice arrested our diesel train. And we had to make very big efforts to take this train back without very big fines. After that there was an "appeal" to the management "of the regional administration, that from such problems, we ask to" strengthen "there and so on and so forth, or to take this diesel on balance. Well, it was very expensive to pay the ransom.

Well, the regional administrations then did not take anything on the balance, and that's why the movement of "passenger communication" was stopped.

07.44 - 08.03

Despite the cessation of train traffic, the number of smuggling has not decreased, but increased. According to the statistics of the Mukachevo Border Squad, 353 attempts of smuggling were recorded in 2007 and 453 in the following 2008.

08.04-08.13

The situation has changed in recent years. To compare, 108 smuggling attempts were recorded during 2018.

08.16 - 08.36

Thus, since 2007, the train stopped running on this section of the railway. Although all the infrastructure, border and customs posts remained. They still stand here, especially on the Ukrainian side, on the outskirts of the village of Teresva. Buildings are gradually being demolished, a large landfill nearby, in fact customs are already part of it.

08.46 - 09.03

Several Ukrainian villages are located in the Viseu River valley in Maramures County, Romania. The nature here is extremely picturesque, around the high mountains, near the border with Ukraine. There are several tourist routes, which are unfortunately separated by a border.

09.04 - 09.13

The head of the Bystry commune, Mr. Vasyl Dudchuk, notes that the locals are in great need of rail transport to Ukraine.

09.14 - 09.29

Vasily Dudchuk

Mayor of Bistrii village, Romania

We have done so many documents, there are documents to our president, to Klaus Johannis. ..We have a lot of protocols signed with Rakhiv's mayor. We have so many documents there, but everything is staying in the safe. The dust has covered that all.

09.32 - 09.40

The issue of the state of the railway and communications is also important. In Romania, it is used, but not in the Ukrainian side.

09.42 - 10.06

Horia Vasile Scubli

Mayor of Sighetu Marmatiei

From a theoretical point of view, there would be no problem for the Romanian side to restore the border crossing point to the standard Schengen level. I do not know how much the Ukrainian side is ready to make its necessary investments. On our part, support and a desire to have the rail link again will be needed as this is a very important issue.

10.07 - 10.20

What is the problem and at what level are the plans for the rehabilitation of the railway connection blocked? In order to find out it on the Romanian side, we leave the border places and go to the district center.

10.28 - 11.48

Vasile Moldovan,

Prefect of Maramures district, Romania

Unfortunately there are negative consequences. All this time, the District Government and the Romanian state authorities, together with the Transcarpathian Regional State Administration and the state authorities of Ukraine, have made requests to open these checkpoints. But to this day we have no positive concrete result. While there are prospects for reopening these checkpoints, there are various obstacles that have not yet been resolved. As I told you, there are also economic reasons. In particular, the request for the reopening of these checkpoints comes from the business environment, both from Romania and Ukraine, as well as from citizens of these two regions. Throughout 2017, we had an appeal from a group of people from Rakhiv district, it was their first desire to open the train. They even suggested expanding its traffic to connect with Europe, to connect with Vienna and Budapest, having a tourist resort such as Bukovel.

11.50 - 12.00

If the Romanian side of the railway continues to operate at least partially and there are plans to restore full service, The Ukrainian Railways has no such plans.

12.05 - 12.39

"To restore traffic at these sections, it is necessary to overhaul the railway track, work on strengthening the technical condition of artificial structures (bridges, tunnels, pipes, retaining walls, etc.), as well as buildings and structures. In addition, you need to restore the power of the SDS and communication devices, power supply

According to approximate estimates, which can be corrected by the relevant design estimates, the total cost of these works is over 206 million UAH.

Preliminary analysis of the existing traffic shows that the volumes of passenger and cargo flows are insignificant and that there are no prerequisites for their increase in the coming years. "

12.43 - 12.46

In the Transcarpathian regional state administration this issue is less categorical.

12.48 - 13.27

Eduard Malyar

Director of the Department of Infrastructure, Development and Maintenance of the Network of Public Roads of Local Importance and Housing and Communal Services of Transcarpathian Regional State Administration, Ukraine

There have been repeated meetings between the Ministry of Infrastructure and the Romanian side, both in Ukraine and Romania. And, repeatedly, these issues that have been raised regarding recovery depend on the financial side. That is, Romania, for its part, has suggested that they are ready to rebuild the infrastructure. But in the case of calculations submitted by The Ukrainian Railways, Ukraine is about UAH 30 million for the Teresva checkpoint; these funds must be found by The Ukrainian Railways in order to restore the relevant connection.

13.28 - 13.48

The estimated amount of repair of UAH 206 million for infrastructure projects in Ukraine is not too large. in 2019, the Transcarpathian Highway Service will spend in 4

	<p>times more - about 887 million UAH for the repair of 41 kilometers of the H-09 highway.</p> <p>13.50 - 14.05</p> <p>The Ukrainian Railways has repeatedly stated that passenger transport within Ukraine is unprofitable. The question is different - does Ukraine need another way to connect with the EU country and the Ukrainian community in particular.</p> <p>14.07 - 14.26</p> <p>Olexiy Shafranyosh, journalist:</p> <p>Bridges unite. This bridge across the Tisza River was destroyed during World War II and has not been rebuilt after that. It is one of the symbols of a kind of transport communication between Ukraine and Romania.</p> <p>14.30-15.02</p> <p>As our trip shows, rebuilding the rail link would greatly facilitate communication between Maramoros residents from different sides of the border. There would be opportunities for the development of tourism infrastructure. In general, track restoration would also have an economic effect on the neighboring regions of Ukraine and Romania. So far, unfortunately, everything remains at the level of declarations and plans. Whether the train will pass again on this track, or whether it is completely absorbed by the Carpathian land - the question remains open.</p>
<p>SHOTLIST:</p>	<p>Panoramic view of the borders of Ukraine with Romania, map, infographics, close inside the train, panorama, map, wide medium close, Solotvino panorama, medium close, panorama, infographics, medium close in the village of Bistra, panorama of mountains, Tisa river in Dilove, wide medium close, medium close shots of the Carpathian mountains, train, path, panorama, text document, wide medium, carpathian mountains, panorama, medium close at the train station in Sighetu-Marmației, wide medium of the city, medium close, map, close, text, wide medium close with repair roads, medium close of the train, panorama with a railway bridge on the border of Ukraine with Romania panorama Tisa river, wide medium close of the railway bridge.</p>
<p>SCRIPT: (Original language)</p>	<p>00.27 - 00.42</p> <p>Ехо холодної війни продовжує гуляти Закарпаттям. Область, яка має спільний кордон із чотирма країнами ЄС дотепер не має достатньо якісного транспортного сполучення з ними. Навіть у окремих районів Закарпаття є з цим проблеми.</p> <p>00.43 - 01.01</p> <p>Наприклад, щоб залізницею добратися з Ужгорода до Рахова, слід спочатку їхати спочатку до Львова, близько 280 кілометрів. Зробити пересадку, і проїхати таку ж відстань – зі Львова до Рахова. Хоча пряме залізничне сполучення є. Чому ж воно не працює – ми і хочемо дослідити.</p> <p>01.19 - 01.32</p>

Це історичний край Мараморош. До нього входять райони східного Закарпаття, а також суміжний повіт Румунії із однойменною назвою. Річка Тиса поділяє Мараморош на дві частини, зараз по ній пролягає українсько-румунський кордон.

01.33 - 01.59

Але він тут існував не завжди. До 1919 року Мараморош повністю входив до складу Австро-Угорської імперії. А 1895 року тут проклали залізну дорогу, яка сполучила гірські райони східних Карпат із Віднем, Будапештом та Львовом. Після розпаду імперії у 1919 році південна частина Мараморошу відійшла до Румунії, а північна – до Чехословаччини. Кордон провели по Тисі.

02.06 - 02.10

Таким чином колія стала міжнародною, але особливих проблем з перетином кордону не виникало.

02.26 - 02.30

В селищі Солотвино живе пані Марія Деяк, за національністю румунка. Жінка розповідає про ті часи.

02.31 – 03.01

СХ.:

Марія Деяк

жителька с. Солотвино, Україна

Можна сказати що в кожній хаті і кожна родина має там родичів. Що дуже тісні такі зв'язки. І наші діти, румунів особливо навчалися всі в Сігеті. Вони якщо закінчували тут 4 класи початкової школи, то після вони в ліцей поступали в Румунію. І навчалися. Дуже багато, дуже багато людей від нас навчалось.

03.02 - 03.15

Ситуація змінилася 1945 року, коли територія Закарпаття відійшла до Радянського союзу. Всі мости через Тису були зруйновані, залізничне сполучення припинилось. Постала залізна завіса.

03.17 - 04.06

СХ.:

Марія Деяк

жителька с. Солотвино, Україна

Коли закрилася границя не всім вдалося вернутися додому. Були такі дівчата, їх вже нема в живих, на жаль. Є одна, одна ще живе з тих дівчат, що ми митарилася, поки приїхала додому, але вернулася додому. А більшість залишилися там, одружилися. І вже десь, здається після 1965 року, як дозволяли поїхати в Румунію, це було

Інші там одружилися. З 1965 року вже дозволяли поїхати в Румунію, але це було через Чернівці або через Унгени, у Молдавії.

04.32 - 04.55

Вже за часів незалежності, Україна та Румунія домовилися про відновлення залізничного сполучення. Дизельний поїзд з декількома вагонами вирушав із

Рахова, переходив кордон на пункті перетину Ділове-Вишівська долина, далі їхав через Сігет-Марамороський.

На територію України поїзд повертався на пункті перетину Кимпулунг-ла-Тиса – Тересва. Та у 2007 році сполучення припинилося.

04.58 - 05.15

Олексій Шафраньош, журналіст:

Ця колія веде безпосередньо із селища Тересва до Румунії, до населеного пункту Кимпулунг-ла-Тиса. Як ви бачите, колія повністю позаростала чагарниками. По дорозі іноді трапляються відстріляні гільзи. Останній раз потяг бачили тут більше 10 років тому.

05.40 - 06.07

Історій, коли люди мають родичів з обох сторін Тиси і терплять складнощі з транспортним сполученням – дуже багато. В долині річки Вішеу, в гуцульському селі Бистрий живе Дмитро Коренюк, частина родини якого живе на українській стороні. До українського села Ділове – близько 10 кілометрів, але фактично, автомобілем треба подолати мінімум 70, перетинаючи єдиний на цій ділянці пункт перетину Сігет-Марамороський-Солотвино.

06.10 - 06.33

СХ.:

Дмитро Коренюк, житель села Бистрий, Румунія

З України поїзд переходив на нашу сторону і одного ранку більше не прийшов. Ну була там якась проблема, що наші прикордонники заарештували поїзд, бо там контрабанда робилася в цьому поїзді. Вони заарештували поїзд і почали там розшукувати, а українці тоді забрали той поїзд і зупинили, більше не переходив.

06.36 - 06.50

Щодо причин припинення сполучення, то тут версії різняться. За офіційною позицією Укрзалізниці: «Рух на дільницях було припинено через вкрай низьку заселеність пасажирських поїздів та відсутність належних обсягів вантажних перевезень».

06.51 - 07.06

Іншим, безпосереднім приводом все ж називають контрабанду, зокрема цигарок. Цю позицію зазначив Омелян Сасин, пенсіонер державної митної служби, що працював на КПП «Тересва-Кимпулунг ла Тиса». Її ж анонімно підтвердили нам у Ужгородській дирекції Укрзалізниці.

07.08 - 07.42

хрипушка

Двічі прикордонна служба Румунії заарештовувала наш дизель-поїзд. І необхідно було докласти дуже багато зусиль, щоб цей поїзд повернути, уникаючи дуже великих штрафів. Після цього було звернення до керівництва обласної державної адміністрації, що є такі проблеми, просимо допомогти, послити, або взяти собі на баланс цей дизель. Ну дуже дорого коштувало його викупувати.

В облдержадміністрації нічого не взяли «на баланс», і в зв'язку з цим було припинено рух пасажирського сполучення.

07.44 - 08.03

Незважаючи на припинення руху поїзду кількість контрабанди не зменшилася, а збільшилася. Згідно статистики Мукачівського прикордонного загону в 2007 році було зафіксовано 353 спроби здійснення контрабандної діяльності, а в наступному, 2008 році – 453 спроби.

08.04-08.13

Ситуація змінилася вже в останні роки. До порівняння, протягом 2018 року було зафіксовано 108 спроб перевезення контрабанди.

08.16 - 08.36

Таким чином, з 2007 року поїзд припинив курсувати на даній ділянці залізної дороги. Хоча вся інфраструктура, прикордонні та митні пости залишилися. Вони і зараз стоять тут, зокрема на українській стороні, на околиці села Тересва. Будівлі поступово руйнуються, поруч – велике сміттєзвалище, по суті митниця вже є його частиною.

08.46 - 09.03

У долині річки Вішеу в повіті Марамуреш, Румунія знаходяться відразу декілька українських сіл. Природа тут є надзвичайно мальовничою, навколо високогірні хребти, поруч – кордон із Україною. Тут пролягає відразу декілька туристичних маршрутів, які на жаль, розділені кордоном.

09.04 - 09.13

Голова комуни Бистрий, пан Василь Дудчук зазначає, що для місцевих жителів є дуже потрібним залізничне транспортне сполучення з Україною.

09.14 - 09.29

Сх.:

Василь Дудчук

Голова села Бистрий, Румунія

Ми готували багато документів, є документи до нашого президента, до Клауса Йоганніса. ..В нас дуже багато протоколів підписано з головою Рахівської районної адміністрації. Там у нас є документів дуже багато, але то все стоїть на місці. То «порох прикрив» і все.

09.32 - 09.40

Важливим є також питання стану залізничної колії та комунікацій. У Румунії вона використовується, з українського боку – ні.

09.42 - 10.06

Сх.:

Горіа Васіле

міський голова Сигота-Марамороського

З теоретичної точки зору, для румунської сторони не було б ніякої проблеми відновлення пункту пропуску кордону до стандартного шенгенського рівня. Не знаю, наскільки українська сторона готова зробити свої необхідні інвестиції. З

нашої сторони буде необхідна підтримка і бажання мати знову залізничне сполучення, тому що це дуже важливе питання.

10.07 - 10.20

У чому ж все таки проблема і на якому рівні блокуються плани відновлення залізничного сполучення? Для того щоб з'ясувати питання у румунської сторони ми покидаємо прикордонні місця та їдемо до повітового центру.

10.28 - 11.48

Сх.:

Васіле Молдован,

Префект повіту Марамуреш, Румунія

На жаль є негативні наслідки. Увесь цей час Повітова Влада і державні органи Румунії разом з Закарпатською ОДА та державними органами України зробили запити для відкриття цих пунктів пропуску. Але до цього дня не маємо позитивного конкретного результату. Хоча є перспективи для повторного відкриття цих пунктів пропуску, зустрічаємо різні перешкоди які не були вирішені до цього часу. Так як я вам і казав є причини і в економічному плані. Зокрема прохання для повторного відкриття цих пунктів пропуску іде від ділового середовища однаково як із Румунії і України, так само і від громадян з цих двох регіонів. Протягом 2017 року ми мали звернення від групи людей з Рахівського району, це було їхнє перше бажання відкрити рух цього потягу. Вони навіть запропонували розширення його руху, щоб мати зв'язок з Європою, мати зв'язок із Віднем і Будапештом, маючи такий туристичний курорт, як Буковель.

11.50 - 12.00

Якщо з румунської сторони залізниця принаймні продовжує частково функціонувати, та є плани відновлення повноцінного сполучення, то Укрзалізниця таких планів не має.

12.05 - 12.39

«Для відновлення руху на цих ділянках необхідно виконати капітальний ремонт залізничної колії, роботи з посилення технічного стану штучних споруд (мостів, тунелю, труб, підпірних стінок тощо), а також будівель та споруд. Крім того, потрібно відновити роботу пристроїв СЦБ та зв'язку, енергопостачання.

За приблизними підрахунками, що можуть коригуватися відповідною проектно-кошторисною документацією, сукупна вартість виконання цих робіт становить понад 206 млн грн.

Попередній аналіз наявних перевезень свідчить про незначні обсяги пасажиро- і вантажопотоків та відсутність передумов до їхнього збільшення у наступні роки».

12.43 - 12.46

В Закарпатській ОДА до цього питання ставляться менш категорично.

12.48 - 13.27

СХ.:

Едуард Маляр

	<p>Директор департаменту інфраструктури, розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення та житлово-комунального господарства Закарпатської ОДА</p> <p><i>Були неодноразові зустрічі представництва міністерства інфраструктури з представниками румунської сторони, як на території України, так на території Румунії. І неодноразово ці питання, які порушувалися щодо відновлення, залежать у фінансовій стороні. Тобто, Румунія зі своєї сторони надала пропозиції, що вони готові відновити інфраструктуру. А от Україна при розрахунках, які були подані Укрзалізницею, це біля 30 мільйонів гривень для пункту пропуску Тересва, ці кошти повинні віднайти Укрзалізниця, для того, щоб відновити відповідне сполучення.</i></p> <p>13.28 - 13.48</p> <p>Орієнтовна сума ремонту в 206 мільйонів гривень для інфраструктурних проектів в Україні не є надто значною. у 2019 році Служба автомобільних доріг в Закарпатті витратить в 4 рази більше - близько 887 мільйонів гривень за ремонт 41 кілометра автошляху Н-09.</p> <p>13.50 - 14.05</p> <p>Укрзалізниця неодноразово зазначала що пасажирські перевезення в межах України є збитковими. Питання отожд в іншому – чи потрібен Україні ще один шлях сполучення з країною ЄС, та українською громадою в ній, зокрема.</p> <p>14.07 - 14.26</p> <p>Олексій Шафраньош, журналіст: 00034.MTS</p> <p><i>Мости об'єднують. Цей міст через річку Тиса було зруйновано в часи Другої світової війни і після цього – не відновлено. Він є одним із символів своєрідної транспортної комунікації між Україною та Румунією.</i></p> <p>14.30-15.02</p> <p>Як показує наша поїздка – відновлення залізничного сполучення значно полегшило б комунікацію між жителями Мараморошу з різних боків кордону. З'явилися б можливості для розвитку туристичної інфраструктури. Загалом відновлення колії мало б і економічний ефект для суміжних районів України та Румунії. Поки, нажаль, все залишається на рівні декларацій та планів. Чи проїде по цій колії знову поїзд, чи її повністю поглине карпатська земля – питання залишається відкритим.</p>
CAMERA OPERATOR:	Liubomyr Shkvara
VIDEO EDITOR:	Liubomyr Shkvara, Viktor Hrihash
MUSIC RIGHTS: (If applicable)	N/A