

...На причалі «Кінбурнська коса», куди за 350 гривень і 20 хвилин доправив нас потужний «джип», сеанс зустрічі з варварством повторився. Вразили причали, такі собі розтрощені вщент, дві іржаві, понівечені, наче від бомб, старезні посудини на приколі. «Візитівка» Покровки, заповідників і місцевої влади. Кажуть, у селищі «прописку» мають 210 осіб. Протягом 27 років сільським головою Покровки є одна й та сама людина. Чи варто об'єднуватися громаді, бути в Миколаївській чи Херсонській областях, тут місцеві обмірковують. А як буде, кажуть, час покаже. Але щось-таки треба змінювати. Щоб варварство кануло в Лету.

До причалу йдуть в один і той же час два катери – більший і менший. Пасажири з місцевих розповідають, що більший виграв тендер на обслуговування маршруту «Кінбурн – Очаків» і переправляє людей будь-якої пори року. Навіть узимку йде, навіть, як один пасажир на борту. А менший йому, виявляється, конкуренцію створює влітку. Де справедливість?

Цьогорічне літо, туристичний сезон витяг на світ Божий чимало всіляких проблем, котрі у райських природних українських реаліях слід терміново розв'язувати, аби тенденція везти відпускні не на турецький чи ще якийсь екзотичний берег, а на рідні терени збереглася. Комфорт і чистота. Це ключі успішності. І не тільки для вдалого сезону. Це загалом ключі від справді людських умов буття.

Камера схову речей на новому, як сказав таксист, залізничному вокзалі Миколаєва вразила. Вона розташована в одному приміщенні з туалетом. З обох боків вокзалу до цих цивілізаційних благ ведуть сходи у

підземелля. З боку перону на сходах стоїть відро, в яке капає якась смердючка.

Тут, у підземеллі, мабуть, «оптимізували» штатні одиниці працівників туалету і камери схову, бо в каптьорці, де беруть плату 2 грн. 50 коп. за туалет і дають квитанцію про оплату за послуги камери схову, сидить одна тітонька. Запах у камері схову на залізничному вокзалі Миколаєва, що є візитівкою міста кораблів, виїдає очі. Бо, виявляється, в туалеті, що тут-таки, в одному відсіку з камерою схову, за одними зеленими страхітливими ґратами, не те що не працює змив, його тут просто нема в природі. Сервіс миколаївському: тітонька з камери схову має відстежувати і забезпечувати чистоту й тутешніх вбиралень! Оптимізували.

Поки ми намагалися витягти свої валізи зі старезної комірочки, на якій іще з радянських часів написано тариф «15 коп.» (нині коштує 25), до віконця підійшов літній чоловік європейського вигляду. «Тулет?» – запитує. На це тітонька, яка розпізнає у відвідувачеві іноземця, лопоче: «Нащо ви мені щось кажете, я вас все одно не розумію!». Розгублений дідусь повторює заповітне слово, мабуть, за запахом відчуваючи, що десь поруч тут потрібний йому рятувальний заклад... Ми тітоньці переклали «тулет» на «туа-



лет», і вона пропустила діда через вертушку. Європейець мерщій чкурнув у нетрі смердючого підземелля. «Тулет»-візитівка Миколаєва надовго запам'ятається іноземному гостю. І не сумніваймося, це буде одне з «найяскравіших» його вражень про варварство...

Чи такої слави прагне Миколаїв, увесь наш туристичний бізнес разом із нашим євроінтеграційним процесом?!

Не хочеться завершувати свою оповідку про літню мандрівку на такій неоптимістичній ноті. Тому скажу так: що далі відпустка, то частіше згадую її принади.

Первозданність VS цивілізація

Олена ІВАШКО
(спеціально для «Віча»)

Один із унікальних українських півостровів – Кінбурнська коса потребує допомоги. Місце, яке своїм розташуванням завдячує Чорному морю та Дніпровсько-Бузькому лиману, сьогодні перебуває на межі. На межі між тим, аби зберегти свою первозданність та незайманість, і тим, щоби перетворитися на курорт «ширвжитку» з усіма негативними наслідками втручання цивілізації.

Парк є, межі немає

Особливість Кінбурну не лише в первозданній природі, а й у розташуванні. Адміністративно три села коси – Василівка, Покровка та Покровське розташовані на території Очаківського району Миколаївської області. Утім, з офіційного районного центру дістатися до них можна лише водним шляхом. А сушею – лише з боку Херсонської області. Від села Геройське Голопристанського району до миколаївських хуторів не більше 12 кілометрів. Але ж якою

дорогою! За Геройським не дуже асфальтована дорога перетворюється на піщану. Відсутність дороги – вічна конфліктна тема. Прихильники цивілізації вважають, що дорога потрібна. Опоненти переконані, що наявність дороги остаточно знищить і саму косу, і її унікальну природу.

У трьох хуторах проживають лише 230 людей, до Покровської школи ходять 14 учнів. З початком реформи з децентралізації завелися розмови про те, що миколаївські

села краще б приєднати до Херсонської області. Утім, голова Миколаївської облдержадміністрації Вадим Меріков спростував будь-які побоювання про об'єднання кількох регіонів, про нібито передачу Кінбурнської коси Херсонській області, зазначивши, що не слід підмінити поняття й маніпулювати фактами. «Сьогодні про це не йдеться. Ми говоримо тільки про об'єднання громад у межах областей, і ці норми прописані в законі», – заявив він.

Але для коси, як природоохоронного об'єкта, не так важливо, до якої області належати. Важливо зберегтися як об'єкт. Великі сподівання екологічна громадськість поклала на створений Національний природний парк «Білобережжя Святослава». Але минуло вже п'ять років, а парк так і не став гарантом охорони природи на косі. Одна з причин – відсутність Проекту організації території, на основі якого мала би будуватися робота парку. Проект поки що на стадії розробки в Міністерстві екології та природних ресурсів України.

Через відсутність проекту на косі час від часу виникають певні конфлікти. Як пояснює директор парку Юрій Козловський, «зі створенням Національного парку місцеве населення побоювалося обмежень своїх прав щодо використання природних ресурсів, які вони традиційно вважають своїми. Ми розуміємо, що люди живуть

на обмеженій території і, враховуючи те, що робочі місця там обмаль, експлуатація та використання природних ресурсів, починаючи від рибної ловлі, полювання, випасання худоби, збирання грибів, заготівлі деревини, – чи не єдина форма виживання. Тож вони сприймали створення Національного парку як загрозу для виживання. А хтось намагався використати цю тему для вирішення особистих питань, «підіграв» населення. Доводилося роз'яснювати, що Національний парк не заповідник. Це територія, яка згідно із законодавством передбачає і природокористування, в тому числі відновлення, відродження традиційних видів користування, наявність господарської зони, можливість людей здійснювати свою діяльність. Але з певними обмеженнями. Це стосується заповідних зон, де не можна займатися господарською діяльністю. Заповідні зони узгоджували з місце-

вою громадою, вони мають бути затверджені в рамках Проекту організації території парку».

Доки немає проекту й не визначено межі населених пунктів та межі двох парків, конфліктів не уникнути. Насамперед земельних. Землю роздає направо-наліво сільська рада, вважаючи, що чи не вся земля розташована в межах населених пунктів. А парку нема чим «крити». Довести заповідність окремих територій проблематично.

Ще один із негативних наслідків відсутності проекту: доки немає чітко визначених зон, не контролюється рибна ловля. Нинішнього року Міністерство екології видало лише дві ліцензії для вилову водних живих ресурсів на Кінбурні, однак без лімітів. А це означає, що креветку та цінні породи риб вилловлюють у необмеженій кількості, без контролю. В результаті порушено біобаланс, неоправдані шкоди завдано природі.

Косу руйнують «джипи»

Кінбурн почав потерпати ще від одного сучасного лиха. Від «джипінгу». Цілинні незаймані землі облюбували для розваг господарі новомодних позашляховиків. Вони розсікають своїми шинами узбережжя, псують білосніжний пісок та рослинність, вбивають тварин. Бо їм так зручно. Вони не зважають ані на птахів та тварин, ані на людей, які приїхали подихати свіжим повітрям і насолитися незайманою природою.

Неефективне управління рекреаційними територіями полягає в тому, що досі не знайдено управи на автолюбителей-лихачів. Тож «джипи» насправді руйнують косу. Річ у тім, що на Кінбурні сотні польових піщаних доріг. Оскільки не визначено статусу доріг загального користування, кожен самотужки пробиває свою колію, руйнуючи цінні ділянки коси. Якби існували суворі правила користування пляжами, був би регламент на рекреаційних ділянках, жорсткі умови використання доріг загального користування, можна було б упорядкувати дії відпочивальників.

З появою Національного парку все начебто планується. Але поки що через відсутність Проекту організації території жодної п'яді землі не відведено заповідному об'єктові. Все на стадії опрацювання.

– Не витримує жодної критики пересування «джипів», іншого транспорту вздовж узбережжя моря або розміщення машин у прибережній смузі, – зазначає відомий український еколог Олег Деркач. – Адаже паливно-мастильні матеріали проливаються, рано чи пізно опиняються у воді. Шинами автівки руйнують піщаний вал, який захищає береги й внутрішню частину коси від розмивання. Особливо він важливий у період штормів. Піонерна рослинність, яка закріплює ці піски, дуже вразлива, її легко порушити. Ці рослини й так «борються за життя», бо перебувають в умовах високих темпе-

ратур, у солоному субстраті та піску. А тут ще й агресивний зовнішній чинник у вигляді транспорту. Я вже не кажу, що на узбережжі безліч живих організмів. Рослинність, птахи, інша живність... Зрештою, люди відпочивають на пляжі, а тут «джипи» ганяють.

Утім, розв'язати проблему засилля транспорту можливо. Є декілька варіантів. Наприклад, встановити контрольний-пропускний пункт на в'їзді з боку Херсонської області. Де всі машини фіксували б, видавали перепустку, інструктували, як поводитися на косі. А далі – пересуватися громадським транспортом. Другий, більш реальний, варіант: дозволити проїзд транспорту до населених пунктів – Василівки, Покровки, Покровських Хуторів, а вже за їхні межі не випускати. Є й третій варіант: просто визначити місця для паркування автомобілів. Усе начебто нескладно, було б бажання.

Іще про одну загрозу для коси розповів Олег Деркач. Вона полягає в

руйнуванні літерального прибережного валу. Кількість природних аномалій, до яких ми не готові, збільшується. У грудні 2012 року на косі був найсильніший шторм, що змінив конфігурацію півострова. Море фактично розмило стрілку (кінчик) коси, вода дійшла до хат та садіб, які ближче до моря, хвилі буквально зрізали пляж. Було зруйновано піщані вали, що стримували натиск води. Наступний такий шторм, переконаний еколог, призведе до ще трагічніших наслідків. Але вихід і в такій ситуації є. Слід проводити рекультивацийні заходи, відрегулювати потоки транспорту, заборонити «джипінг» та вести серйозну інформаційно-роз'яснювальну роботу.

За такого підходу Кінбурн ще тривалий час залишатиметься місцем ідеального відпочинку, збереже свою природну неповторність, радуватиме чистим морем і білосніжними пляжами.



Фото Дмитра СТАНІСЛАВА.