

В даній статті піде мова про дезінфектор, заснованому на ультрафіолетовому опроміненні. УФ-промені довжиною від 200 до 280 нм (УФ-С діапазон) мають найбільш виражений бактерицидний ефект. Дослідження в цій області показали, що оптимальною для опромінення є довжина хвилі 253,7 нм [4]. В результаті такого опромінення мікроорганізми гинуть або втрачають здатність до відтворення. Детально дози опромінення, необхідні для знезараження дренажного розчину відображенні в роботі [4]. Резюмуючи можна сказати, що для створення нормального інфекційного фону достатня доза опромінення в 150 мДж / см², а для повної дезінфекції води, включаючи віруси, рекомендується доза рівна 250 мДж / см².

Список бібліографічних посилань

1. Paludan, N. 1983. Virus diseases in vegetables. Plant Diseases and Pests in Denmark 1982, 41-43.
2. Tomlinson, J. A. & Faithull, E. M. 1984. Studies on the occurrence of tomato bushy stunt virus in English rivers. Ann. appl. Biol. 104, 475-495.
3. Berkemann, B., W. Wohanka, and G. Wolf. 1994. Characterisation of the bacterial flora in recirculating nutrient solutions of a hydroponic system with rockwool. Acta Hort. 361:372–381
4. Руния В.Т. 5. Уничтожение корневых патогенов в воде, используемой в закрытых системах выращивания с помощью ультрафиолетового излучения/ Овощеводство и Тепличное хозяйство, №3, 2011, С 34-40.

Дар'я Володимирівна ОВЧАРЕНКО,

студентка групи ІЗ-ТТ

Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

Науковий керівник – ГОРОДЕЦЬКА Тетяна Едуардівна,

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій і логістики Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

ПЛАТНІ ДОРОГИ: ЗА І ПРОТИ ВВЕДЕННЯ ЇХ В УКРАЇНІ

Дорожня мережа країни в даний час не в повній мірі відповідає політичним, соціальним, економічним потребам суспільства. Можливості дорожніх фондів перестали відповідати потребам галузі у фінансуванні. Існуючі джерела фінансування не в змозі забезпечити фінансування дорожніх робіт в

необхідних обсягах. Альтернативним джерелом може стати створення платних автомобільних доріг за рахунок приватних інвесторів або з передачею в концесію державних.

Основне джерело фінансування ремонтів – Дорожній фонд, створений в 2018 році. Він наповнюється за рахунок акцизу на пальне, який сплачує кожен водій, заправляючи свою автівку. Цього року, на ремонт доріг державного значення в Дорожньому фонді назбиралось 31,5 млрд грн.

В Україні відсутні платні автомобільні дороги. Закон дозволяє їх будувати, проте вимагає їх суттєвого удосконалення та забезпечення альтернативного проїзду автомобілів безоплатним шляхом, причому альтернативний шлях не повинен бути більші ніж удвічі довший, ніж платною дорогою.

У серпні 2017 року оголошено про початок підготовки до запуску будівництва першої концесійної дороги Київ - Біла Церква.

Основні аргументи проти спорудження платних доріг в Україні:

- недосконалість існуючої нормативної бази
- недостатнє завантаження майбутньої дороги
- невирішена процедура викупу земель під дорогу
- надто довгі ділянки доріг, щоб забезпечити мінімально окупну інтенсивність руху.

Фізична реалізація такого рішення не потребує якоїсь додаткової інфраструктури чи фінансування. Варіанти того, як саме стягувати плату за проїзд чи моніторити рух транзитних автомобілів існують, їх розробили спеціалісти Укравтодору. З юридичної точки зору, реалізувати плату за користування дорогами для перевізників не просто можливо, а й необхідно [1].

Багато хто може розкритикувати ініціативу, адже декілька років тому в Україні запрацював Державний дорожній фонд. Сюди надходять акцизи, які сплачуються при купівлі палива.

Тобто сплативши один раз, з нас попросять заплатити ще раз? Деяка частка справедливості в цьому є.

Проте не варто забувати про два «але»:

1. Якщо ми будемо оперувати тільки акцизами, то ми ніколи в житті не побачимо добре розвиненої мережі українських доріг. На жаль, цього фінансування недостатньо для того, щоб швидко побудувати чи модернізувати наші шляхи. Так, темп дорожніх робіт активізувався останніми роками. Багато в чому це відбулося завдяки створенню фонду. Проте треба думати на перспективу.

2. Ще більшою несправедливістю є те, що вантажівки вагою понад 12 тон набагато більше шкодять дорогам, ніж звичайні легкові автомобілі. Як не дивно, шкода від проїзду вантажівки перевищує збиток від легкового автомобіля в 50000 разів. До того ж понад 80% доріг України розраховані на навантаження 6 тон на вісь [2].

Питання ефективності державного регулювання в автодорожньому будівництві безпосередньо пов'язані з необхідністю розгляду системи управління, здатної з урахуванням об'єктивних факторів забезпечити ефективне функціонування всієї галузі дорожнього господарства країни і її регіонів.

Таким чином, для поліпшення дорожньої інфраструктури необхідні великі інвестиції, але потрібні суми не завжди знаходяться в бюджеті країни. Підтримка дорожньої інфраструктури в стані, придатному для експлуатації, і розвиток її шляхом будівництва нових доріг можливо профінансувати, наприклад, стягуючи плату за проїзд, встановлюючи нові дорожні податки і мита або залучаючи кошти приватних інвесторів.

Список бібліографічних посилань

1. Платні дороги в Україні: правила, написані для іноземців [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://blog.liga.net/user/oshuliak/article/37219>

2. Платні автодороги: як ця ініціатива може працювати в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mind.ua/openmind/20211842-platni-avtodorogi-yak-sya-iniciativa-mozhe-pracyuvati-v-ukrayini>