

8. Wang X, Shi J, Liu J, Yang L, Wu Z. Creep behavior of basalt fiber reinforced polymer tendons for prestressing application. *Mater Des* 2014;59:558-64.
9. Elgabbas F, Vincent P, Ahmed EA, Benmokrane B. Experimental testing of basalt-fiber-reinforced polymer bars in concrete beams. *Compos Part B-Eng* 2016;91:205-18.
10. Fiore V, Scalici T, Di Bella G, Valenza A. A review on basalt fibre and its composites. *Compos Part B-Eng* 2015;74:74-94.
11. Ramakrishnan V, Panchalan R. A new construction material – non-corrosive basalt bar reinforced concrete. *ACI* 2005;229:253-270.
12. Thorhallsson ER, Snaebjornsson JT. Basalt Fibers as New Material for Reinforcement and Confinement of Concrete. *Solid State Phenomena* 04/2016; 249. DOI:10.4028/www.scientific.net/SSP.249.79.
13. Gunnarsson A, Thorhallsson ER, Snaebjornsson JT. Simulation of experimental research of concrete beams prestressed with BFRP tendons. In proceedings of the XXII Nordic Concrete Research Symposium Reykjavik, Vodskov: 2014, p. 153-156 .
14. Thorhallsson ER, Gudmundsson SH. Test of prestressed basalt FRP concrete beams with and without external stirrups. In: Dancygier AV, editor. Proceedings of Fib symposium Engineering a Concrete future: Technology, modelling & Construction, Tel Aviv; 2013, p. 393-396.
15. S Sakhno, Y Liulchenko, T Chyrva, P O.Yanova L.Pischikova O. Determination of bearing capacity and calculation of the gain of the damaged span of a railway overpass by the finite element method. **Topical scientific researches into resource-saving technologies of mineral mining and processing.** — Sofia Publishing house “St.Ivan Rilski”, 2020. p.326-339 ISBN 978-954-353-408-1.
16. S Sakhno, Y Liulchenko, K. Bilashenko Investigation of the applicability of nonlinear mathematical models of concrete strength for modeling the destruction of concrete prisms Kryvyi Rih National University Hirnychyy visnyk. 2020,107 p. 68-73.
17. Sakhno, S. and Yanova, L. and Pischikova, O. (2021) Comparison of the structural properties of concrete beams with composite basalt and steel reinforcement. Energy- and resource-saving technologies of developing the raw-material base of mining regions. pp. 386-404. DOI: 10.31713/m1024.

Рукопис подано до редакції 28.03.24

УДК 622.647.2

Ю.Г. ГОРБАЧОВ, канд. техн. наук, проф., А.О. ХРУЦЬКИЙ, канд. техн. наук, доц.,
А.С. ГРОМАДСЬКИЙ, д-р техн. наук, проф., Ю.І. ЧУМАК, ст. викладач
Криворізький національний університет

ОБГРУНТУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНИХ ПАРАМЕТРІВ ОПОР КОВЗАННЯ БЕЗРОЛИКОВИХ СТРІЧКОВИХ КОНВЕЄРІВ

Мета. Метою роботи є удосконалення конструкції опор ковзання стрічкових конвеєрів для переміщення крупношматкових вантажопотоків. Необхідність перевезення величезних обсягів вантажів у гірничій та гірничозбагачувальній галузях промисловості вимагає широкого використання високопродуктивних транспортних засобів безупинного типу, насамперед стрічкових конвеєрів. З огляду на те, що вони не пристосовані для транспортування гірничої маси зі шматками крупністю більше 300-350 мм, важливого значення набувають спеціальні конструкції такого обладнання, у тому числі безроликів з ковзною стрічкою. Таким чином, важливість та актуальність теми дослідження не викликає жодних сумнівів.

Методи дослідження. Використання конвеєрів з ковзною стрічкою забезпечує можливість реалізації спокійного, малодинамічного режиму транспортування крупношматкових вантажів, кращі умови роботи стрічки та скорочення загальної вартості конвеєра за рахунок відмови від чисельних конструкцій дорогих та недостатньо надійних роликоопор. Проведені дослідження підтвердили, що використання дешевих і доступних антифрикційних матеріалів для виготовлення довгомірних елементів ковзання дозволить отримати високоефективні конструкції конвеєрних установок для подібних умов експлуатації. Для досягнення мети роботи потрібно запропонувати доцільну конструктивну схему опор ковзання, яка забезпечує найкращі умови роботи конвеєра. Виходячи з цього, зроблено висновок про необхідність обґрунтування раціональних параметрів елементів ковзання.

Наукова новизна. Досліджено та розроблено раціональну конструкцію опор ковзання безроликового стрічкового конвеєра для транспортування крупношматкових вантажопотоків, що відрізняється простотою, технологічністю виготовлення, зручністю проведення монтажних і демонтажних операцій, а також пристосованістю до роботи в умовах змінних навантажень на стрічку.

Практична значимість. Практичне впровадження запропонованої пропозиції забезпечить розширення області використання стрічкового конвеєрного транспорту у важких умовах видобувних і переробних підприємств гірничорудної промисловості.

Результати. Обґрунтовано та розроблено технічне рішення опорних антифрикційних елементів стрічкового конвеєра з ковзною стрічкою, що дозволяє транспортування крупношматкових вантажів з підвищеною швидкістю та зменшеними витратами енергії.

Ключові слова: технологічний процес транспортування гірничої маси стрічковими конвеєрами з опорами ковзання, антифрикційні елементи зі зниженим коефіцієнтом тертя ковзання.

doi: 10.31721/2306-5435-2024-1-112-12-17

Проблема та її зв'язок з науковими та практичними завданнями. Ефективна виробнича діяльність численних промислових підприємств, що пов'язана з необхідністю переміщення значних обсягів вантажів, немислима без використання сучасних засобів транспорту. У повній мірі це відноситься до гірничої та гірничозбагачувальної галузей, де щоденно потрібно транспортувати мільйони тонн мінеральної сировини та продуктів її переробки. Найбільш продуктивно можна забезпечити виконання такого грандіозного завдання за допомогою транспортного обладнання безупинного типу, у першу чергу конвеєрів [1-3].

Найбільш поширеним типом конвеєрного транспорту є стрічковий, який відрізняється достатньою простотою конструктивного виконання, технологічністю, економічністю та великою продуктивністю. Стрічкові конвеєри знаходять помітне використання у кар'єрах і на збагачувальних фабриках, усе більше застосовуються у підземних умовах. Проте в умовах гірничорудних видобувних підприємств для них існують певні обмеження, обумовлені значною вагою та абразивністю гірничої маси, а головне – крупністю шматків у рудопотоках. Внаслідок високої міцності більшості металевих руд, зокрема залізних, у гірничій масі, що транспортується із забоїв шахт і кар'єрів, може бути до 6% (за масою) шматків розміром до 1000 мм, а деколи й більше [4-6].

Утім, звичайні конструкції стрічкових конвеєрів із жорсткими роликоопорами здатні переміщати рудопотоки зі шматками крупністю не більше 300-350 мм. Крупніші камені під час транспортування створюють надзвичайно високий руйнівний динамічний вплив на стрічку та роликоопори, вартість яких у підсумку може складати до 70-80% загальної вартості конвеєра. Тому для переміщення крупношматкових вантажів потрібно використовувати спеціальні конструкції стрічкових конвеєрів, пристосовані для роботи у таких умовах експлуатації [3,5,6].

Серед відомих представників подібних установок слід згадати конвеєри з канатним поставом і підвісними роликоопорами, конструкції стрічково-ланцюгового, стрічково-канатного та стрічково-візкового типу. У першому випадку динамічний вплив крупношматкового рудопотоку амортизується за рахунок використання піддатливого канатного поставу, а решта вказаних конструкцій забезпечує звільнення конвеєрної стрічки від тягової функції – в них вона виконує лише роль підтримки вантажу. Ще одним можливим варіантом підвищення крупності транспортованих вантажопотоків є застосування безроликівих конвеєрів із ковзною стрічкою [5,6].

З огляду на це, задача вибору та обґрунтування раціональних конструктивних параметрів подібного обладнання є вельми важливою та актуальною.

Аналіз досліджень і публікацій. Переміщення крупношматкового матеріалу стрічкою звичайного роликового конвеєра супроводжується наявністю різноманітних опорів, головні з яких викликаються особливим характером руху стрічки з вантажем. Причинами них стають перекошування стрічки разом зі шматками матеріалу через ролики, провисання її у проміжках між ними. Шар вантажу і сама стрічка при цьому деформуються, шматки і ролики втискаються у стрічку, багато енергії витрачається через тертя у підшипникових опорах роликів. Крім того, на таких конвеєрах часто за різними причинами спостерігаються бічні сходи стрічок і тертя їх бортів відносно нерухомих поставів установок. Усе це призводить до передчасного виходу з ладу стрічок і роликоопор [4,5].

На відміну від роликівих конструкцій, у конвеєрах з ковзною стрічкою остання рухається, спираючись на жолоб з матеріалу, що має низький коефіцієнт тертя ковзання. Процес переміщення стрічки з вантажем відбувається при цьому у стійкому спокійному режимі, немає ворушіння матеріалу, його шматки практично не змінюють свого положення, адже вони не змушені підніматися на ролики і провалюватися у проміжки між ними. Відсутні й решта перерахованих вище негативних факторів, якими супроводжується процес транспортування роликівих конструкціями. Основний опір руху стрічки при цьому обумовлюється тертям стрічки відносно

жолобу. Такі установки мають менші габаритні розміри у поперечному перетині, простіші у конструктивному та експлуатаційному відношенні через різке скорочення числа роликкоопор (вони, як правило, залишаються тільки на порожній гілці стрічки). Ще однією дуже важливою експлуатаційною перевагою стрічкових конвеєрів з опорами ковзання над звичайними роликковими конструкціями слід визнати можливість підвищення кута нахилу установок з 15-18 до 26° внаслідок відсутності ворухіння шматків вантажу на стрічці [4-6].

Існують різні конструктивні рішення стрічкових конвеєрів з ковзною стрічкою, але найбільш перспективними вважаються установки з опорами ковзання, виконаними з антифрикційних матеріалів. Ефективність промислового використання такого транспортного обладнання залежить головним чином від якості та фізико-механічних властивостей останніх. Від них очікуються мінімальні величини коефіцієнту тертя ковзання відносно стрічки, високі показники ударної та згинальної міцності, стійкості проти зносу, займистості та надлишкового водопоглинання, низька вартість та недефіцитність. Важливою вимогою до них є придатність до переробки за допомогою методу екструзії у довгомірні вироби або нанесення антифрикційного шару на основу з іншого матеріалу для формування з них жолобів ковзання вантажонесучої гілки стрічки.

Свого часу спеціалістами провідних вітчизняних науково-дослідницьких установ були проведені докладні роботи з вивчення та порівняльного аналізу можливих типів полімерних та інших матеріалів для опор ковзання. Серед них можна згадати композиції на основі фторопласту та капрону, конструкційний текстоліт, антифрикційні поліаміди різних видів тощо. Результати виконаних досліджень дозволили запропонувати декілька найбільш перспективних, а саме: високомолекулярний поліетилен низького тиску ПНД, композиційні матеріали на основі надвисокомолекулярного поліетилену СВМПЕ, деревну прескомпозицію з полімерними добавками ЕД-ПАН. Усі вони мають достатньо низький коефіцієнт тертя ковзання і порівняно невисоку вартість, технологічні у виготовленні та переробці [7-10].

Використання таких матеріалів у вигляді довгомірних смуг того чи іншого поперечного перетину для армування конвеєрного постапу дає можливість отримати працездатні конструкції конвеєрів для транспортування крупношматкової руди. Достовірність цього висновку багато разів була перевірена на практиці під час створення експериментальних установок конвеєрів з ковзною стрічкою. Наприклад, спільними зусиллями науковців інститутів НДГРІ та ІТМ АН СРСР була розроблена конструкція модульного стрічкового конвеєра з опорами ковзання [11]. Для підвищення мобільності установки її приводні та лінійні секції змонтовані на ходових частинах шахтних вагонеток ВГ4,5А. Такий конвеєр, зібраний з необхідної кількості секцій за допомогою стяжних болтів, може бути у найкоротші терміни доставлений шахтним електровозом в будь-який потрібний у даний момент очисний забій для роботи у комплексі із засобами випуску руди з блоку, навантаження її на конвеєр та подальшого перевантаження у вагонетки магістральної електровозної відкатки. На рис. 1 показана схема лінійної секції конвеєра. Для вантажонесучої гілки стрічки опорна поверхня має вигляд увігнутого жолобу, утвореного поздовжніми смугами, виконаними з матеріалу ПНД. Для нижньої холостої гілки стрічки передбачені подвійні похилі роликкоопори.

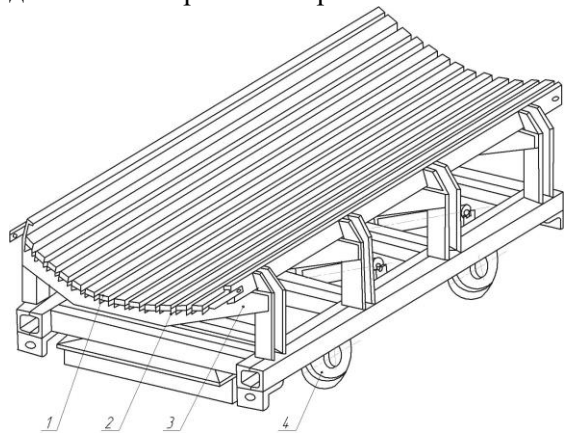


Рис. 1. Лінійна секція модульного стрічкового конвеєра з опорами ковзання: 1 – опори ковзання з поліетилену низького тиску ПНД; 2 – поздовжні; опорні швелери; 3 – поперечні опорні шпангоути; 4 – ходова частина

Окрім цього конвеєра працездатність розроблених технічних рішень щодо створення ефективних конструкцій стрічкових конвеєрів та живильників для шахт і дробильно-сортувальних фабрик була багаторазово підтверджена в інших розробках згаданих інститутів [7-9]. Таким чином було переконливо доведена необхідність широкого практичного впровадження подібного обладнання у гірничорудній промисловості в умовах

добувних та переробних підприємств, що мають справу з крупношматковими абразивними вантажопотоками.

Проте, питання вибору раціональних геометричних та експлуатаційних параметрів елементів ковзання безроликкових стрічкових конвеєрів потребує подальшого вивчення.

Постановка задачі. Для вирішення цього питання представляється доцільним обґрунтування раціонального поперечного перетину поздовжніх смуг ковзних опор поставів конвеєрів, можливих способів їх кріплення на останніх та додаткових заходів зниження коефіцієнтів тертя між ними і стрічкою.

Викладення матеріалу та результати досліджень. Для забезпечення потрібного режиму спокійного транспортування вантажу на ковзній стрічці без ворухіння шматків опори ковзання робочої гілки повинні утворювати майже суцільний увігнутий жолоб, принаймні у вигляді окремих смуг з невеликими проміжками між ними (як це показано на рис. 1). Для спрощення конструктивного виконання цих смуг краще виконувати їх з прямокутним поперечним перетином, але у цьому випадку вони будуть занадто матеріалоємними, а для їх кріплення на опорних майданчиках поставу потрібно буде використовувати численні болтові з'єднання, що значно підвищить витрати на монтажні-демонтажні операції та заміну зношених елементів новими.

Тому більш раціональними та економічними з точки зору витрат матеріалу та робочого часу будуть елементи ковзання у вигляді поздовжніх смуг каркасного типу з внутрішніми порожнинами (наприклад, П-подібної форми у поперечному перетині) та з можливістю швидкого закріплення на сталевих опорах за допомогою пружних фіксаторів. Фіксатори закріплені на швелері за допомогою заклепок через амортизаційну прокладку. Елемент ковзання фіксується на поставі шляхом натискання і замикання на фіксаторі. Демонтаж елемента здійснюється зніманнями стрижнями, що уводяться у спеціальні монтажні пази і виштовхують їх догори.

Незважаючи на високі заявлені антифрикційні властивості пропонованих матеріалів для опор ковзання, в реальних умовах експлуатації вони можуть бути суттєво гіршими. Абразивний рудний дріб'язок потраплятиме у місця контакту стрічки з елементами ковзання і підвищуватиме величину коефіцієнту тертя. За таких обставин доцільним буде використання додаткових практичних заходів для його зниження.

Хороші результати може дати застосування змащувальних рідин, які потрібно подавати у ці зони контакту. Разом із зниженням опору руху стрічки по жолобу з антифрикційним покриттям вони запобігатимуть нагріву третьових поверхонь [12]. Для здешевлення цієї операції в якості змащувальної рідини можна використовувати воду.

Відомі технічні рішення подібного типу описані у патентній літературі. Наприклад, у британському патенті [13] пропонується використовувати зволожувач з резервуаром для змащувальної рідини, який постачений капілярними отворами в елементах ковзання, виконаних у вигляді труб. Рідина з резервуару нагнітається у труби за допомогою насоса. Основним недоліком такого рішення є необхідність використання складного насосного обладнання.

Для спрощення конструкції зволожувач може бути виконаний у вигляді касети з гнотом, один кінець якого виходить з отвору в елементі ковзання і контактує з неробочою поверхнею вантажної гілки стрічки, а другий розташовується у резервуарі зі змащувальною рідиною [14]. У даному випадку кількість рідини, що потраплятиме у зону контакту третьових поверхонь, може бути недостатньою.

Кращим, на наш погляд, рішенням представляється примусова дозована подача змащувальної рідини у моменти, коли вона особливо потрібна. Така подача має бути диференційованою: більше робоче навантаження на стрічку (від рудопотоку у цілому та від окремих крупних шматків матеріалу), а значить, більший натиск останньої на опори ковзання повинні викликати зростання подачі рідини у зону контакту. Подібне технічне рішення запропоновано в а.с. [15]. В ньому елемент ковзання з нижньою частиною у вигляді ластівчина хвоста входить в еластичний корпус і спирається на нього. У цьому корпусі під елементом ковзання передбачена порожнина з рідиною, яка може потрапляти у зону контакту стрічки з елементом через отвір у ньому. Під час роботи конвеєра у моменти збільшення навантаження на стрічку елемент ковзання стискає корпус, об'єм порожнини зменшується і рідина витискається через отвір під стрічку.

Пропонується об'єднати переваги такого роду подачі змащувальної рідини з описаними вище конструктивно-експлуатаційними властивостями елементів ковзання стрічкового конвеєра. На рис. 2 показана схема конструктивного виконання та способу закріплення такого елемента на опорній поверхні конвеєрного поставу, виконаної зі стандартного прокатного профілю (наприклад, швелеру). Опорний швелер 1 нерухомо закріплений на поставі конвеєра. У ньому роз-

ташовується амортизаційна прокладка 3, а у центральній канавці останньої з певним кроком – пружні фіксатори 4. Швелер, прокладка і фіксатори з'єднуються між собою за допомогою заклепок 5. Елемент ковзання 2 закріплюється на описаній конструкції шляхом натискання зверху і замикає на фіксаторах. При цьому між елементом ковзання і амортизаційною прокладкою утворюється порожнина 8, в яку через канал 9 із загального резервуару подається змащувальна рідина. Постачання рідиною усіх елементів ковзання поперечного перетину жолобу вантажної гілки конвеєра здійснюється з двох таких резервуарів, розташованих з обох боків поставу вище елементів для створення постійного підпору рідини.

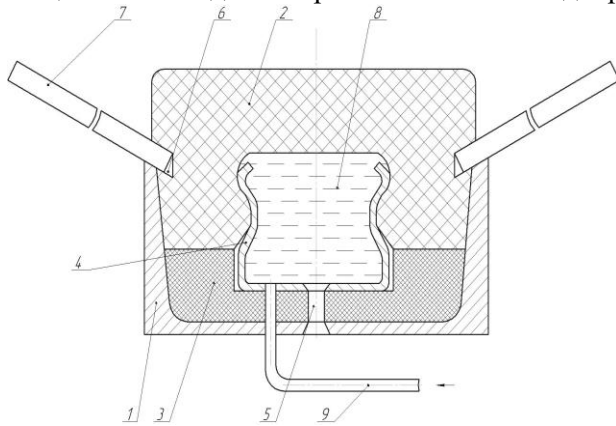


Рис. 2. Можливий варіант конструктивного виконання та способу закріплення елемента ковзання на опорній поверхні конвеєрного поставу: 1 – опорний швелер; 2 – елемент ковзання; 3 – амортизаційна прокладка; 4 – пружний фіксатор; 5 – заклепка; 6 – монтажні пази; 7 – знімні стрижні; 8 – порожнина для змащувальної рідини; 9 – канал подачі змащувальної рідини з резервуару

При підвищенні величини навантаження на стрічку елемент ковзання буде стискати амортизаційну прокладку і зменшувати об'єм внутрішньої порожнини під собою, що викликатиме витискання змащувальної рідини через отвори у зону контакту стрічки з елементом, причому об'єм витискання буде пропорційним величині навантаження. Такий диференційований режим змащення забезпечуватиме раціональне зниження сил тертя між стрічкою та антифрикційними поверхнями елементів ковзання у залежності від умов роботи конвеєра. В результаті можна очікувати суттєвого зниження споживаної потужності приводу конвеєра та забезпечення можливості підвищення швидкості транспортування крупношматкових вантажів у 1,5-2 рази у порівнянні з роликowymi конвеєрами за рахунок постійного охолодження змащувальною рідиною як зон контакту стрічки з опорами ковзання, так і внутрішніх поверхонь останніх.

Для спрощення демонтажу елемента ковзання, показаного на рис. 2, у ньому передбачені монтажні пази 6, в які в разі необхідності вставляються знімні стрижні 7 для виштовхування елемента ковзання вгору.

Для спрощення демонтажу елемента ковзання, показаного на рис. 2, у ньому передбачені монтажні пази 6, в які в разі необхідності вставляються знімні стрижні 7 для виштовхування елемента ковзання вгору.

Висновки та напрямок подальших досліджень. Практичне впровадження запропонованих технічних рішень дасть можливість отримати працездатні конструкції стрічкових конвеєрів з ковзною стрічкою для транспортування крупношматкових рудопотоків в умовах видобувних та збагачувальних підприємств гірничорудної галузі. Для цього потрібні подальші дослідження з метою створення та промислового випробування таких конструкцій.

Список літератури

1. Турушин В.О. Машини промислового транспорту безперервної дії: навч. посібник / В.О. Турушин, В.В. Федорченко. – Луганськ: Вид-во СЛУ ім. В. Даля, 2009. – 134 с.
2. Гончарук О.М. Вантажопідіймна, транспортуєча та транспортна техніка / О.М. Гончарук, В.М. Стрілець. – Рівне: НУВГП, 2006. – 345 с.
3. Біліченко М.Я. Транспорт на гірничих підприємствах: Підручник для вузів / М.Я. Біліченко, Г.Г. Півняк, О.О. Ренгевич, В.І. Тарасов, А.М. Варшавський, О.В. Денищенко, Ю.М. Зражевський, О.С. Пригунов, В.С. Троцило, Ю.М. Шендерович. – Дніпропетровськ: НГУ, 2005. – 646 с.
4. Громадський А.С. Машини допоміжних процесів переробки руд / А.С. Громадський, Ю.Г. Горбачов, А.С. Ліфенцов. – Кривий Ріг: Видавничий центр ДВНЗ «КНУ», 2012. – 276 с.
5. Громадський А. С. Проектування гірничих машин і комплексів для видобутку та переробки руд: Навч. посіб. для студ. вищих і серед. спец. навч. закладів / А.С. Громадський, Ю.Г. Горбачов, А.О. Хруцький, О.С. Ліфенцов. – Кривий Ріг: Видавничий центр КНУ, 2017. – 528 с.
6. Дьяков В.А. Ленточные конвейеры в горной промышленности / В.А. Дьяков, Л.Г. Шахмейстер, В.Г. Дмитриев, И.В. Запенин, Ю.С. Пухов, Е.Е. Шешко. – М.: Недра, 1982. – 349 с.
7. Разработка и испытания в промышленных условиях экспериментальных образцов оборудования повышенной эксплуатационной надежности системы подземного и поверхностного транспорта рудных шахт / Отчет о НИР / рук. Е.Е. Новиков. – Днепропетровск: ИГТМ АН УССР, 1987. – 52 с.
8. Разработка, изготовление и испытания в условиях ЗЖРК экспериментального образца конвейера / Отчет о НИР № 2.2-3-а-97-88-Р / рук. А.В. Бровко. – Кривой Рог: НИГРИ, 1989. – 103 с.

9. Создание новых конструкционных материалов на основе высокомолекулярных полимеров и оборудования для их переработки для изготовления опор скольжения безроликовых конвейеров / Отчет о НИР № 093202.50-062 / рук. **Г.Ф. Волынский**. – Кривой Рог: НИГРИ, 1993. – 45 с.

10. **Парховник Р.Б.** Выбор материала опор скольжения забойного ленточного конвейера / Шахтный и карьерный транспорт, вып. 11 / **Р.Б. Парховник, Ю.Г. Горбачев, А.Г. Сыч**. – М.: Недра, 1990. – С. 166-169.

11. **Каварма И.И.** Модульный ленточный конвейер с опорами скольжения / Шахтный и карьерный транспорт, вып. 11 / **И.И. Каварма, Р.Б. Парховник, Ю.Г. Горбачев, И.А. Шпакунов**. – М.: Недра, 1990. – С. 163-166.

12. **Костерин Л.С.** Выбор основных параметров смазочно-охлаждающей среды для конвейера с лентой на опорах скольжения / Шахтный и карьерный транспорт, вып. 11 / **Л.С. Костерин**. – М.: Недра, 1990. – С. 169-173.

13. Патент Великої Британії № 1273134, В8А, 1972.

14. А.с. СССР № 793892 «Ленточный конвейер», В65G 15/28, 1979 / **С.Д. Щербаков**.

15. А.с. СССР № 1487356 «Ленточный конвейер», В65G 15/28, 1987 / **И.И. Каварма, Р.Б. Парховник, Ю.Г. Горбачев, С.Н. Козырев, И.А. Шпакунов**.

Рукопис подано до редакції 22.03.24

УДК [005.21:330.322]:[336.14:352]

Н.О. СЛОБОДЯНЮК, д-р екон. наук, проф., Р.В. КОРОЛЕНКО, канд. екон. наук, доц.
Криворізький національний університет

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-СТРАТЕГІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ УКРАЇНИ

Мета. Метою статті є семантичний аналіз дефініцій «децентралізація», «інвестиційний потенціал», що складає теоретичну основу інвестиційно-стратегічного потенціалу місцевих бюджетів, а також систематизація, конкретизація його ресурсних складових та ризиків впливу різної етіології, обґрунтування ефективних інструментів зростання інвестиційно-стратегічного потенціалу місцевих бюджетів відповідно до прийнятих правових засад його функціонування та розвитку в умовах децентралізації.

Методи дослідження. В статті використано методи: узагальнення й системний метод, аналіз і синтез, семантичний аналіз, абстрактно-логічний аналіз, метод порівняльного аналізу.

Наукова новизна. Набуло подальшого розвитку науковий підхід трактування сутності інвестиційно-стратегічного потенціалу місцевих бюджетів в умовах децентралізації, що визначає їх здатність формувати сприятливий інвестиційний клімат в умовах дії ризиків різної етіології, в тому числі ризиків бюджетної децентралізації, можливість залучати реальні інвестиційні потоки стратегічного значення, нарощувати фінансову спроможність з метою вирішення нагальних соціально-економічних завдань відповідно до прийнятої стратегії розвитку регіону задля досягнення показників національної безпеки.

Практичне значення. Основні наукові положення статті можуть бути доведені до рівня методичних розробок й практичних рекомендацій для обізнаності громадськості, бізнесу та державних структур щодо питань залучення інвестиційних ресурсів до місцевих бюджетів в умовах децентралізації.

Результати. Досліджено та конкретизовано суть бюджетної децентралізації як механізму пошуку додаткових джерел власних ресурсів місцевих бюджетів через розширення доступу до інструментів вітчизняного й міжнародного фінансового ринку, обґрунтовано позитивний вплив реформи децентралізації на інвестиційно-стратегічний потенціал місцевих бюджетів. Ідентифіковано, систематизовано існуючі ризики впливу на інвестиційно-стратегічний потенціал місцевих бюджетів, виокремлено групу ризиків бюджетної децентралізації. Надана оцінка динаміці змін кількості договорів ДПП за 2022-2023 рр., обґрунтовано фактори, що стримують їх ефективну реалізацію. Досліджено вплив міжнародних донорів на інвестиційно-стратегічний потенціал місцевих бюджетів.

Ключові слова: місцевий бюджет, децентралізація, інвестиційно-стратегічний потенціал, ДПП, інвестиції.

doi: 10.31721/2306-5435-2024-1-112-17-23

Проблема та її зв'язок з науковими та практичними завданнями. Реформа децентралізації, що розпочата з 2014 року, має на меті не тільки формування ефективного місцевого самоврядування й територіальної організації влади задля подолання дисбалансу соціально-економічного розвитку регіонів, підвищення якості та рівня життя населення, формування відповідного середовища з надання доступних публічних послуг, але й сприяє загалом підвищенню рівня конкурентоспроможності таких регіонів, в тому числі за рахунок формування інвестиційного стратегічного потенціалу місцевих бюджетів. Відтак, обрана тематика дослідження є вкрай актуальною та носить прикладний характер.