

[266&ved=2ahUKEwjmxXjxOaCAxXSRPEDHRKKB9QQFnoECAsQAQ&u](https://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3288)  
[sg=AOvVaw2WqofWDV4mKDioCBKH6B8](https://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3288) (дата звернення 28.11.2023).

4. Інтелектуальний капітал: сутність та методи оцінки. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3288> (дата звернення 28.11.2023).
5. Від консерв до електроскутерів: як змінювався споживчий попит українців під час війни. URL : [https://lb.ua/society/2022/07/11/522787\\_vid\\_konserv\\_elektroskuteriv\\_yak.htm](https://lb.ua/society/2022/07/11/522787_vid_konserv_elektroskuteriv_yak.htm) (дата звернення 28.11.2023).

*Abstract: The influence of intellectual capital on the economy of Ukraine is considered. Changes in the components of intellectual capital in the context of Russian military aggression are investigated. The post-war development of Ukraine's economy is envisaged taking into account the country's resource supply.*

*Keywords: human capital, structural capital, consumer capital, de-evaluation, military aggression, economy, development.*

## МИКОЛАЇВСЬКІ МОСТИ – ВАЖЛИВІ КОМУНІКАЦІЇ ТА СИМВОЛИ МІСТА

**БЕРЕЗОВСЬКА Тетяна,**  
канд. іст .наук, доцент,  
доцент кафедри українознавства  
Миколаївського національного аграрного університету  
м. Миколаїв, Україна

*Анотація: Розглянуто історію створення Інгульського та Варварівського мостів у місті Миколаєві.*

*Ключові слова: будівництво, мости, переправа, понтони*

Миколаїв, обласний центр Миколаївської області та адміністративний центр Миколаївського району розташований у гирлі річок Південний Буг та Інгул, за 65 кілометрів від Чорного моря. Оточений водою з обох боків, Миколаїв в перші роки свого існування не мав мостів і відповідно засобів комунікації. Це не лише ускладнювало суходольний зв'язок з сусідніми губерніями, але й негативно відбивалось на розвитку торгівлі та промисловості. Понтонні переправи не могли справитися з вантажним перевезенням. Тому

постало нагальне питання про будівництво стаціонарних мостів у Миколаєві. Але мости-це не просто мости, що єднують береги. Це саме символи єднання.

Міст – поняття, яке викликає у романтиків асоціацію з досягненням взаємопорозуміння між людьми. А не романтик, почувши слово “міст” уявить собі споруду, що з’єднує берега водоймищ. У розпорядженні миколаївців, проживаючих на півострові сьогодні п’ять штучних споруд: міст через Північний Буг, по-народному – Варварівський, два Інгульських мости (транспортний та пішохідний), Аляудська понтонна переправа та шляхопровід у Широкій Балці. А колись відсутність мостів викликала великі незручності. В кінці XVIII і в першій половині XIX ст. переправа через Інгул та Бузький лиман здійснювалась паромами, гребними суднами і шаландами під вітрилом. Відомо, що австрійський купець Якоб Фабр на відведених йому, за вищим імперським розпорядженням, землях “заснував постійний двір, кузню та шинок у переправи – де перевезення” біля гирла Інгулу.

На планах розвитку Миколаєва, розроблених відомим архітектором Іваном Старовим та військовим інженером Іваном Князевим в часи Потьомкіна, а також в відомості будування міста за 1792 рік такого об’єкту, як міст, ще не значились. А в 1793 році було сказано, що теслярі на березі Інгулу – у тимчасовій переправи – згуртовують колоди для наплавного мосту і зробили вже 8 “плениць”. Згадується, що в цьому році споруда була завершена[1,с 78].

В 1805 році замість наплавного мосту збудували понтонний Інгульський міст. Старожили міста згадували, що коли на нього заїзжала вантажівка чи автобус, міст просідав, а колеса транспорту опинялися у воді. Це неабияк тішило пацанів, що сиділи на колодах вздовж понтонів, проте лякало пасажирів транспорту.

З часом міст не спроможний був справитися з посиленням рухом транспорту в північному напрямку, створювалися затори, до того ж не було зручногopід’їзду з міста. Постало питання про будівництво нового фундаментального мосту. Вихід Пушкінської вулиці на міст найкращим образом відповідав потребам генерального плану розвитку Миколаєва. Було

зроблено все можливе, аби зайняти під автостраду як найменше території парку Перемоги.

Робота почалася в жовтні 1974 року. З ранку до пізнього вечора на річці гучно стукав механічний молот. Це в піщаний берег Інгулу потужний механізм вбивав залізобетонні “олівці” довжиною 30 метрів і шириною більш ніж пів метри. Головною гідністю архітекtonіки мосту, його інженерним вирішенням було майже 100% збірності. Всі основні частини – фундаменти, опори, прольоти були зібрані з залізобетонних конструкцій, виготовлених на заводі. Це давало можливість кожний день обходитись 50-60 працівниками (коли на строму Бузькому мосту щодня працювало 500 людей)[ 3, с.198].

Гордістю будівельників стала центральна частина, що піднімається вгору, по всій протяжності 52 метри. Рішення про подібний варіант розведення мосту було прийнято завдяки малій ширині річки при необхідності пропускати по ній океанські кораблі, побудовані на заводі ім. 61-го Комунара.

Загальна довжина мосту складала 1.3 кілометра і вже в 1980 році він почав функціонувати. 13 січня 1982 року Державна комісія прийняла його в експлуатацію. По мосту здійснюється рух тролейбуса.

Другий міст Миколаєва, що також є його символом, це Бузький або Варварівський міст. Ганебна поразка росії в Кримській війні 1853-1856 рр. нашкодило російському уряду на необхідність побудови через Бузький лиман дерев'яного наплавного мосту, що з'єднував Миколаїв с містечком Варварівкою. Тому його почали називати “Варварівським”. Будівництво Бузького мосту було завершено в жовтні 1855р. Він знаходився на лінії Спасько-Вокзального шосе (в наш час вулиця Шосейна)

В грудні 1887 року в Миколаєві пройшла сильна буря. Вона продовжувалась впродовж декількох днів. Сильний вітер з незвичайною силою погнав до мосту пароплав, баржу та землечерпалку. Від сильного удару міст розірвало на декілька частин. З 62 плениць залишилось на місці всього 24. Після сильного вітру вслід прийшли сильні морози. Всі з нетерпінням чекали весни для можливості ремонту дерев'яного наплавного мосту, котрий з'єднував

Миколаїв з Варварівкою. Але фортуна в той рік відвернулася від міста. Сильною течією та льодоходом 11 березня залишені 24 плениці були зірвані з якоря та унесені на велику відстань [2, с 183].

В 1898 році, після довгих коливачь щодо побудування не дешевого мосту через Бузький лиман, до Миколаєва викликали експерта в області мостобудування з світовим ім'ям Миколу Белелюбського. Він і запропонував поставити залізні понтони. Губернському уряду була вигідна вся експлуатація такого мосту, але грошей на його будування не вистачило. Однак, це було необхідно зробити, адже міст постійно був завантаженим.

Революції, війни ХХ століття зробили міст стратегічно важливим об'єктом. По ньому переправляли велику кількість військової техніки, військові багатьох армій йшли по мокрих дошках.

В березні 1944 року німці, відступаючи з Миколаєва, хотіли зруйнувати міст, але це їм не вдалося і міст зберігся.

Але як би миколаївські рибалки не полюбили свій міст, він потрохи "вмирав". Змінювались темпи життя, місто потребувало нових комунікацій. Односторонній рух транспорту утворював великі перешкоди.

І ось в 1950 році в Миколаїв був передислокований мостопоїзд №444. Будування нового мосту стало реальністю. Проєкт мосту був розроблений інститутом "Київгіпротранс". Головний інженер проєкту – А.А. Карпачев, головний будівник нового Варварівського мосту – Л.Г. Карелі.

При будівництві було багато екстримальних моментів. Так, в грудні 1963 році, коли встановлювали останню частину мосту, почались 30-градусні морози, ріка замерзла, і доставити 400-тонну балку до створу було майже неможливо. За день плашкоут з балкою переміщувалася на 50-70 см. Балку доставили на місце ад в березні, через 90 днів. За пару днів до криголаму. Якби не встигли – це було б катастрофою .

Офіційне пересування по мосту було відкрито 18 червня 1964 року. В 1971 році були повністю замінені високоміцні болти в стиках головних балок розвідного мосту. Великий ремонт розпочався в 1991 році, коли залізобетонні

плити розвідної частини замінили на ортотропну залізну плиту, а також в 2001 році коли міст отримав нове покриття та освітлення.

Мости Миколаєва постійно лікують, бо вони несуть на собі дуже велике навантаження. Миколаївські мости в свідомості городян давно вже стали символами міста, а в рокові години випробувань важливими стратегічними об'єктами. Мости єднають на лише береги, але й людей та долі. Миколаївські мости готові служити людям в ім'я миру та злагоди.

### Література

1. Історія рідного краю: Миколаївщина. Миколаїв: Іліон, 2015. 628с.
2. Лагошняк О. Від старої переправи до Варварівського мосту /О.Дагошняк. Миколаїв: Іліон, 2014. 270с.
3. Миколаївщина: літопис історичних подій. Миколаїв: «УГПГ ГмбХ», 2002.710с.

## ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДІВ БІЗНЕС-АНАЛІТИКИ У ДІАГНОСТИЦІ ТА ПРОГНОЗУВАННІ КРИЗОВИХ ЯВИЩ НА ПІДПРИЄМСТВІ

**О. А. Боднар, кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування,  
Миколаївський національний аграрний університет  
Р. О. Светенко, здобувач вищої освіти  
обліково-фінансового факультету,  
Миколаївський національний аграрний університет,  
м. Миколаїв, Україна**

*Анотація:* Розглядаються основні концептуальні тенденції розвитку антикризового управління. Аналіз причин банкрутств підприємств показав, що методи оцінки та прогнозування кризових явищ вимагають суттєвого розвитку. Насамперед аналітична робота має бути тісно пов'язана з формуванням бізнес-моделі підприємства, а не обмежуватися констатацією фактів неплатоспроможності на основі фінансових коефіцієнтів.

*Ключові слова:* антикризове управління; бізнес-аналітика; банкрутство; неплатоспроможність; фінансові коефіцієнти.

Останні десятиліття з'явилося чимало наукових і методичних розробок, присвячених антикризовому управлінню, зокрема проблемам визначення самої сутності поняття «антикризове управління».

Аналіз трактувань антикризового управління у вітчизняній економічній та управлінській літературі показав, що існують розбіжності щодо понятійного