

ОРГАНІЗАЦІЯ ЦЕНТРАЛІЗОВАНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВІЙСЬКОВИХ ВАНТАЖІВ

¹ Вінницький національний технічний університет

Анотація

В роботі розглянуто види військових перевезень, їхні переваги та недоліки, а також організацію централізованого перевезення військових вантажів.

Ключові слова: централізоване перевезення, автомобільний транспорт.

Abstract

The paper deals with the types of military transportations, their advantages and disadvantages, as well as the organization of the centralized transportation of military cargoes.

Keywords: centralized transportation, road transport.

Вступ

У сучасних умовах, як під час ведення широкомасштабних бойових дій, так і в боротьбі з незаконними озброєними формуваннями, необхідність пересування частин і підрозділів на різні відстані закономірно зростає. Це зумовлюється збільшенням просторового розмаху, високою маневреністю та динамічністю бою.

Складний характер сучасного бою вимагає від усіх підрозділів швидкого пересування на велику відстань за різних умов обстановки. Командир повинен вміти організувати переміщення підрозділів, управляти ними при переміщенні й швидко готувати їх до бою після зосередження в призначених районах.

В умовах можливого руйнування противником залізничних вузлів, станцій, портів (пристаней) перевезення будуть значно ускладнені. Тому марш, як правило, – це єдиний спосіб пересування в призначений район.

Пересування військ – це організоване переміщення їх маршем, перевезення різними видами транспорту (автомобільним, залізничним, морським, річковим, повітряним) або переміщення комбінованим способом з метою виходу у встановлений (зазначений) час у визначений район чи на вказаний рубіж у повній готовності до виконання бойового завдання.

Наразі, коли діям військ притаманні маневреність, динамічність, просторовий розмах, пересування стало невід'ємною частиною бою. Зараз різні способи пересування широко застосовують при висуванні військ у райони бойових дій, при перегруповуваннях і маневрі силами й засобами, які проводять з різною метою при підготовці й під час бою.

Підрозділи можуть пересуватися різними способами. Залежно від мети пересування, відстані, часу, відведеного на пересування, наявності й можливості транспортних засобів, стану комунікацій, застосовується той або інший спосіб переміщення.

Марш є основним способом пересування військ. Це організоване пересування військ у колонах своїм ходом – на штатній техніці чи пішим порядком (взимку – на лижах) по дорогах і колонних шляхах з метою своєчасного виходу в призначений район або на вказаний рубіж. При цьому особливий склад, бойова техніка і необхідні матеріальні, запаси (частин, підрозділів) повинні бути у повній готовності до виконання поставленого завдання[1].

Результати дослідження

Під час пересування частин і підрозділів маршем зберігається їх організаційна цілісність, створюються сприятливіші, аніж при інших способах пересування, умови для всебічного забезпечення, на-

дійного управління і підтримання постійної бойової готовності.

Однак пересування своїм ходом, особливо на великі відстані, потребує великого напруження сил особового складу, насамперед механіків-водіїв і водіїв бойових машин, збільшує спрацьовування озброєння й техніки, витрату моторесурсів, зокрема пального.

Перевезення на вантажних потягах одним із способів пересування військ. Цим способом перевозять на великовантажних причепах або трейлерах ті підрозділи, які мають на озброєнні важку техніку з малим запасом ходу і низькою швидкістю руху.

Перевезення залізничним транспортом дозволяє зберегти сили особового складу, озброєння і техніку – від спрацьовування, економити моторесурси та пальне. Цей спосіб забезпечує високу швидкість пересування військ незалежно від пори року і фізичного стану особового складу. Швидкість перевезення практично не залежить від метеорологічних умов.

Усеж перевезення залізничним транспортом має ряд недоліків, це: вплив сучасних засобів ураження противника, складність підготовки і забезпечення безпеки при пересуванні військ. При перевезенні залізничним транспортом зменшується бойова готовність частин і підрозділів, оскільки їхні сили і засоби перевозять декількома ешелонами; ускладнюється управління, ускладнюється одночасний вступ їх у бій.

Перевезення водним (морським, річковим) транспортом дозволяє зберегти сили особового складу, техніку – від спрацьовування, економити моторесурси і пересувати війська зі швидкістю близько 25–30 км/год. Цей спосіб перевезення можна використовувати для перекидання військ на острови та ізольовані ділянки узбережжя, для евакуації з них поранених, хворих, уражених, пошкодженого озброєння і техніки, а також при здійсненні маневру.

Проте перевезення військ водним транспортом застосовуватимуть рідше, ніж марш чи перевезення залізницею, оскільки для забезпечення перевезення потрібні обладнані причали, потужні крани: завантаження на водний транспорт і вивантаження досить тривалі; повинна бути організована надійна оборона (протицховнова, протимінна) і проведення суден до порту вивантаження.

Перевезення повітряним транспортом дозволяє швидко перекидати війська на великі відстані в будь-якому напрямі та в райони, що практично недоступні для інших видів транспорту, через зони зараження, в райони руйнувань, пожеж і затоплень. Цей вид транспорту не залежить від мережі доріг, тому його можна застосовувати не лише для перекидання військ на свою територію, а й для висадки їх у тил противника. Використання повітряного транспорту дозволяє зберегти сили особового складу, моторесурси бойової техніки, значно зменшити витрати матеріальних засобів і, що дуже важливо, несподівано для противника доставити в визначений (вказаний) район війська у високій бойовій готовності, порівняно з пересуванням своїм ходом.

Проте, незважаючи на переваги, перевезення повітряним транспортом потребує великої кількості транспортних засобів, а для їхнього прикриття під час польоту – значний склад бойових літаків. Окрім цього, використання авіації залежить від метеорологічних умов, наявності підготовлених аеродромів чи майданчиків у районах завантаження і вивантаження військ.

Комбіноване пересування – це переміщення військ з одного району в інший або на вказаний рубіж, при якому поєднуються різні способи пересування. В одних випадках війська можуть застосовувати різні способи пересування одночасно, а в інших – способи пересування чергуються, послідовно змінюються. При цьому використовують усі чи тільки деякі види транспорту[1].

За останні роки кількість вантажів, які перевозяться для потреб військових формувань та правоохоронних органів (далі – ВФПО) збільшилась у рази. Спостерігається також стійка тенденція збільшення перевезення особового складу, зброї, техніки, продуктів харчування, обмундирування та боєприпасів тощо. На сучасному етапі розвитку ВФПО постає питання підвищення ефективності виконання завдань щодо безпеки та оборони[2].

Розвиток тилу завжди здійснювався паралельно з розвитком військ і способів ведення війни, операції і бою. Нові види озброєння, бойової техніки, способи ведення бойових дій ставлять свої вимоги до тилового забезпечення, змушують виробляти більш сучасні форми організації тилу і способи тилового забезпечення. Автомобільна техніка залишається основним засобом, який забезпечує оперативну і тактичну рухомість військ, застосовується у всіх елементах порядків, є базою під монтаж комплексів озброєння і військової техніки та їх складовою і визначає бойову готовність військових частин і з'єднань. В умовах ринкової економіки та з урахуванням досвіду проведення антитерористичної операції на сході України вважається за доцільне подальший розвиток логістики, логістичних систем та їх упровадження в автотехнічне забезпечення[3].

Ефективність роботи автомобільних підрозділів багато в чому залежить від продуманого й правильно спланованого їхнього використання. Основні принципи, що виявляють вплив на ефективність використання автомобільних підрозділів в операціях, зводяться до таких двох категорій: організаційного та технічного планування.

У цей час автомобільні частини й підрозділи оснащені сучасними транспортними засобами, що мають великий запас ходу до ремонту й по пальному, значну вантажопідйомність і високу прохідність, легкість керування, надійність і здатність працювати в будь-яких дорожньо-кліматичних умовах. Тому у зв'язку зі зростанням значного обсягу перевезень у сучасних умовах перед Збройними Силами України стоять серйозні завдання в галузі підвищення продуктивності роботи автомобільного транспорту і зниження собівартості перевезень[4].

Одним із найбільш прогресивних методів організації перевезень є централізовані перевезення вантажів, що забезпечують: раціональне використання автомобільного транспорту; підвищення експлуатаційних і виробничих показників роботи автомобільного транспорту; скорочення термінів доставки вантажів військовим частинам, що обслуговуються; можливість широкого застосування пакетів і контейнерів; використання порожнього пробігу військової автомобільної техніки для перевезення в попутному напрямку вантажів інших військових частин гарнізонів; скорочення кількості особового складу й автомобільного транспорту, що залучаються для виконання військових автомобільних перевезень.

Сутність централізованих перевезень полягає в тому, що автомобільний транспорт використовується за єдиним планом в інтересах усіх військових частин гарнізону.

Організаторами централізованої доставки видів матеріальних засобів є:

- 1) у видах ЗС України – начальники родів військ та служб у підпорядкованих об'єднаннях, з'єднаннях та військових частинах;
- 2) в об'єднанні – начальники родів військ та служб об'єднання з підпорядкованих їм складів до нижчих об'єднань, з'єднань і військових частин;
- 3) у з'єднанні – начальники родів військ та служб з'єднань з підпорядкованих їм складів до військових частин;
- 4) у гарнізоні – начальник тилу гарнізону.

При централізованих перевезеннях отримувачі вантажу звільняються від доставки вантажів своїми силами. У транспортному процесі беруть участь: відправник, військова частина, що виділяє автомобільний транспорт, і одержувач вантажу.

Обов'язки між ними розподіляються наступним чином: навантаження вантажів на складах, базах здійснюється силами і засобами відправника вантажу; перевезення вантажів та їх експедирування здійснюються військовою частиною, що виділяє автомобільний транспорт; вивантаження вантажів здійснюється вантажоотримувачами.

Експедирування вантажів включає наступні операції: прийом вантажів на складах вантажівідправника, супровід їх у процесі перевезень, здача вантажів вантажоотримувачу та оформлення всіх транспортних документів.

Експедитором може бути начальник автомобільної колони чи старший машини, а в окремих випадках – і водій автомобіля.

Для планування та організації централізованого підвезення в гарнізоні (з'єднанні) створюється робочий орган – група керівництва централізованим підвезенням у складі:

- 1) старший начальник по службах тилу (заступник командира з'єднання з тилу);
- 2) заступник командира однієї з військових частин з тилу (начальник організаційно-планового відділу);
- 3) начальник військової інспекції з безпеки дорожнього руху;
- 4) один-два диспетчери.

Планування централізованого підвезення вантажів у гарнізоні (з'єднання) здійснюється на рік, місяць, а при необхідності – на добу. Витяги з планів разом із графіками виділення автомобільного транспорту та експедиторів спрямовуються військовим частинам відповідно за 30 і 7 днів до початку запланованого періоду.

Заявки на централізоване підвезення вантажів на рік і місяць подаються в групу керівництва централізованим підвезенням відповідно за 60 і 10 днів до початку запланованого періоду і підписуються командиром військової частини чи начальником відповідної служби.

Для забезпечення постійного диспетчерського керівництва і управління централізованим підве-

женням в автотранспортну службу призначаються 2-3 диспетчери з числа сержантів чи офіцерів, які здійснюють загальне планування і диспетчерське керівництво централізованим підвезенням. Управління централізованим підвезенням вантажів здійснюється згідно схеми диспетчерського зв'язку, обладнаної на диспетчерському пункті (рис.1).



Рис.1 Обладнання диспетчерського пункту групи керівництва централізованим підвезенням вантажів

Загальне керівництво і контроль за плануванням та організацією централізованого підвезення вантажів за планами ОК, з'єднань і гарнізонів здійснюються заступником начальника логістики ОК з тилу – начальником тилу через штаб тилу та автотранспортну службу ОК.

У своїй роботі вони керуються Інструкцією про організацію та планування перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом у ЗС України, введеною в дію Наказом Міністра оборони України від 25.12.1996 року №354, а також інструкціями та настановами щодо перевезень інших видів вантажів.

Висновки

Централізовані перевезення - це такі перевезення (з транспортно-експедиційним обслуговуванням), які здійснюються під єдиним керівництвом автомобільним транспортом, як правило, автомобільних (матеріального, тилового забезпечення) частин та підрозділів від одного вантажовідправника усім вантажоодержувачам або одному вантажоодержувачу від усіх вантажовідправників.

Перевагами централізованого вантажоперевезення є: раціональне використання автомобільного транспорту; високий рівень експлуатаційних та виробничих показників роботи автомобільного транспорту; широке впровадження пакетів та контейнерів; мінімальну кількість особового складу та автомобільного транспорту, відряджених для виконання військових автомобільних перевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Тактична підготовка артилерійських підрозділів : підручник / П. Є. Трофименко, Ю. І. Пушкарьов, С. П. Латін та ін. – Суми : Сумський державний університет, 2012. – 776 с.
2. Меленчук В. М. Метод оцінки ризиків проектів/програм/портфелів впровадження логістичних систем у автотранспортне господарство військових формувань / В. М. Меленчук // Збірник наукових праць Військової академії (м. Одеса). Технічні науки. - 2016. - Вип. 1. - С. 32-38. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/zbnrva_2016_1_7.
3. Андрощук О. С. Модель оцінки ризиків проектів та програм впровадження логістичних систем автотехнічного забезпечення військових формувань та правоохоронних органів / О. С. Андрощук, В. М. Меленчук // Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби

України. Сер. : Військові та технічні науки. - 2015. - № 2. - С. 91-105. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnapv_vtn_2015_2_10

4. Поляков А. П. Особливості прогнозування подальшого розвитку автомобільної техніки Збройних Сил України / А. П. Поляков, В. Й. Нагачевський, Д. Л. Королюк // Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Сер. : Військові та технічні науки. - 2013. - № 2. - С. 347-354. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnapv_vtn_2013_2_40.

Кучерук Олександр Олександрович – студент групи 01-19, Кафедри військової підготовки, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: fkca.mit15.kuoo1@gmail.com

Поляков Андрій Павлович – викладач кафедри військової підготовки, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: poliakov@vntu.edu.ua

Alexander Kucheruk A. – student of group 01-19, Departments of military training, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: fkca.mit15.kuoo1@gmail.com

Polyakov Andrey P. – Lecturer at the Department of Military Training, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsya, e-mail: poliakov@vntu.edu.ua