

УДК 355.41

**Анализ облика транспортного обеспечения
армий иностранных государств**

Аверин И. С., Турчинович А. А., Ковалев В. П.

Учреждение образования «Военная академия Республики Беларусь»

Транспортное обеспечение имело и имеет огромное военное значение во все времена, во всех странах. История войн знает не мало примеров срыва проведения стратегических операций, когда из-за нарушения работы транспорта или слабого развития путей сообщения проигрывались военные кампании и в целом войны.

Вопросам создания современного облика транспортного обеспечения вооруженных сил иностранные государства уделяют огромное внимание и немалые затраты.

Формирования транспортных войск или их аналоги имеются в вооруженных силах более чем двух десятков европейских государств, США и Канады. Отдельные эксплуатационные и восстановительные подразделения имеются в вооруженных силах Турции, Индии, Пакистана, Кореи, Тайваня и Филиппин. Анализ их состава говорит о том, что железнодорожные и дорожные войска европейских государств не многочисленны [1].

Во-первых, потому, что военные доктрины Франции, Германии, Испании, Италии, США, Норвегии, Швеции и ряда других государств не предусматривают возможность ведения боевых действий на своей территории.

Во-вторых, часть функций свойственных воинским транспортным формированиям возлагаются на гражданские и коммерческие организации.

Особый интерес представляет анализ организации транспортного обеспечения в вооруженных силах США, НАТО и Российской Федерации, так как они имеют опыт организации транспортного обеспечения в условиях реальных боевых действий.

Ввиду особенностей географического положения США и глобальной зоны их национальных интересов особое внимание командование ВС вынуждено уделять переброскам и перевозкам войск и грузов. В 90-х годах XX века произошло значительное изменение в направленности военной стратегии США, выразившееся в переходе от стратегии «передового базирования» к стратегии «передового присутствия».

Эти изменения внесли коррективы и в способы использования ВС США. Так, например, ВВС США практически трансформировались в экспедиционные силы, базирующиеся в основном на континентальной части страны и готовые к переброске при возникновении любой угрозы в любом регионе мира. Несомненно, такой подход всецело зависит от мощной и гибкой системы транспортировки сил и грузов, а основной составляющей поддержки воздушных перебросок и дозаправок стала глобальная система обеспечения воздушных перебросок Командования воздушных перебросок ВВС США [1, 3].

Эта система дает возможность осуществлять воздушные перевозки военных формирований и воинских грузов, их использование, длительную поддержку и обратную доставку независимо от типа и объема решаемой задачи.

Кроме этого приоритетным направлением в области организации транспортного обеспечения вооруженных сил является широкое привлечение к переброске войск и воинских грузов различных коммерческих организаций и негосударственных структур. Основной

целью такой политики является уменьшение финансовых затрат на транспортные операции.

За последние 30 лет плата за перевозки в дол./тонно-километр уменьшилась на: международных авиалиниях – на 26 %; железной дороге – на 35 %; автотранспортом – на 47 %; морем – на 53 %. Одновременно в коммерческом секторе перевозок повысилась скорость перевозок и надежность доставки грузов. В настоящее время именно на этот сектор опирается Министерство обороны (МО), чтобы удовлетворить 85% своих требований к перевозкам в мирное и военное время. За счет быстрой системы коммерческих перевозок реально можно сократить запасы на складах [2].

В целом приоритетными остаются вопросы пересмотра системы перевозок МО, внедрения достижений частного сектора, таких как сопровождение грузов в движении и электронный обмен данными, координация действий между МО и другими государственными ведомствами и организациями.

Особое беспокойство у военного командования США и НАТО вызывают недостаточные возможности по переброскам значительного количества войск и грузов в кризисный период.

Для решения данной проблемы создан оперативный прототип глобальной сети управления перевозками для Объединенного командования стратегических перебросок ВС США, который обеспечивает централизованное управление потоками движения в мирное и военное время. Он собирает информацию о перевозках от различных источников, сверяет и обрабатывает ее вместе с данными централизованной базы данных и распределяет пользователям. Выигрыш достигается за счет точности и качества данных, уменьшения времени реакции на запросы, увеличения числа пользователей, обладающих возможностью

одновременного доступа в базу данных, способностью поддерживать базу данных при любых условиях обстановки.

Все это повышает готовность войск к развертыванию, так как база данных постоянно обновляется и сокращает время реагирования подразделений за счет автоматизации подготовки документов по перевозкам.

Происходит дальнейшее совершенствование техники тыла, связанной с перевозками войск. Широкое распространение получили разработанные для нужд ВС стандартные погрузочно-разгрузочные платформы на основе 16,5-тонных грузовиков с прицепом, способных самостоятельно загружаться и разгружаться в течение 5 мин. Каждый такой грузовик оснащается приемником GPS и терминалом космической связи для периодического доклада своего местоположения и статуса. Разрабатываются специальные протоколы, обеспечивающие повышенную эффективность использования системы космической связи при доступе множества абонентов. Предполагается в еще большей степени использовать стандартные контейнеры, которые не только повышают гибкость распределения и хранения ресурсов, но и позволяют шире применять автомобили и суда коммерческого сектора для перевозок [4].

Операция группировки вооруженных сил США и НАТО в бывшей Югославии выявила много проблем в тыловом и транспортном обеспечении. Для их решения использовались технологии информационной интеграции. В Боснии и Герцеговине впервые вместо курьеров с дискетами использовались электронная почта и сеть «Интернет». Данная процедура сократила время обработки заявки до 1 дня. Предоставление персоналу тылового обеспечения доступа в сеть «Интернет» помогло уменьшить время перевозки материальных средств в Европу в большинстве случаев с 4–6 недель до нескольких дней [3].

Проблемы транспортного обеспечения войск постоянно рассматриваются военными теоретиками и специалистами-практиками Российской Федерации.

Сегодня, несмотря на изменения, произошедшие в армии в целом, в структуре тыловых органов, в построении системы обеспечения войск, проблема эффективного использования транспортных средств остается фактически не решенной. Целесообразна ли централизация – вопрос, по мнению специалистов в области транспортного обеспечения вооруженных сил, остается актуальным и сегодня.

Существует мнение отдельных руководителей о целесообразности перехода к принципу децентрализованного использования всех транспортных средств и передачи их органам, нуждающимся в перевозках. Предлагается также централизацию ограничить сугубо специальными вопросами и не объединять использование всех видов транспорта и все транспортное обеспечение в общей системе Тыла ВС единым руководством [5].

Анализ организации перевозок воинских грузов в ходе контртеррористической операции на Северном Кавказе выявил ряд недостатков в организации подвоза и погрузочно-разгрузочных работ. Имели место случаи сверхнормативных простоев автомобильных колонн под погрузкой (разгрузкой) из-за того, что материальные средства не были своевременно подготовлены к перевозке [6].

В условиях все возрастающего объема и неравномерной потребности в перевозках, сокращения сроков на их осуществление важнейшую роль будут играть:

широкое применение сил и средств, сокращающих сроки погрузочно-разгрузочных работ;

подвоз материальных средств «транзитом», минуя их передачу в ряде звеньев тыла, и другие эффективные методы работы.

Нашло дальнейшее применение в практике организации перевозок и подвоза при помощи использования модульного способа, который позволяет перемещать уже готовые объекты тылового обеспечения войск с помощью как железнодорожного, так и автомобильного транспорта на различные расстояния с наименьшими затратами времени и сил на установку и развертывание этих объектов.

Внедрение механизации обеспечивает повышение производительности труда на погрузочно-разгрузочных и складских операциях в три–четыре раза, снижение затрат – в два–три раза, а также позволяет сократить время простоя автомобильного транспорта под грузовыми операциями.

В Вооруженных Силах Российской Федерации проводятся работы по дальнейшему совершенствованию специальной техники тыла.

В современных условиях, когда задачи по борьбе с терроризмом, бандформированиями выполняются несколькими ведомствами одновременно, возникает проблема эффективного обеспечения войск. Ее решению будет способствовать создаваемая единая система материального обеспечения войск (сил), в основе которой должен находиться принцип единого, централизованного использования транспорта, обеспечивающий значительную экономию транспортных ресурсов, а следовательно, бюджетных средств.

Проведенный анализ изменений происходящих в облике транспортного обеспечения вооруженных сил иностранных государств в условиях современных локальных войн и антитеррористических операций, позволяет сделать следующие **выводы**:

1. Основу транспортного обеспечения в вооруженных силах иностранных государств составляет организация перевозок войск и воинских грузов.

2. Приоритетным направлением в области организации транспортного обеспечения вооруженных сил является широкое привлечение к переброске войск и воинских грузов различных коммерческих организаций и негосударственных структур.

3. Специалисты в области транспортного обеспечения вооруженных сил России, Украины и ряда европейских государств наряду с централизацией рассматривают и децентрализованный способ использования сил и средств транспортного обеспечения.

4. Происходит дальнейшее совершенствование техники тыла, связанной с перевозками войск, применение модульного способа в практике организации перевозок и подвоза.

5. Широкое применение получили различные автоматизированные системы контроля передвижения транспорта, технологии информационной интеграции, создание глобальной сети управления перевозками, которое обеспечивает централизованное управление потоками движения в мирное и военное время.

6. Разрабатываются программы по обеспечению войск роботизированными средствами, которые самостоятельно смогут доставлять грузы между местами дислокации армейских подразделений, по использованию нетрадиционных путей доставки материальных средств боевым подразделениям, находящимся в непосредственном боевом соприкосновении с противником.

7. Дальнейшее развитие должны получить логистические принципы и модели, которые позволяют обеспечить четкое взаимодействие

экономики государства, военной промышленности, снабженческих баз и транспорта.

8. Вопросы совершенствования системы воинских перевозок, доставки грузов, эксплуатации, обслуживания и восстановления транспортных коммуникаций остаются приоритетными, для вооруженных сил всех иностранных государств.

Литература

1. Тимоненков, Р. Силы глобальных перевозок / Р. Тимоненков // Независимое военное обозрение – 2005. – № 30.

2. Камбаров, А. О. Организация закупок предметов снабжения для войск (сил) НАТО / А. О. Камбаров // Военно-экономический вестник. – 2005. – № 11, 12.

3. В. Масной; Ю. Судаков, канд. технических наук // Зарубежное военное обозрение. – 2003. – № 9, 10.

4. Бронированные грузовики: современность и перспективы // ВТС. – 2006. – № 31.

5. Бичик, В. С. К вопросу о централизации использования транспорта в обеспечении войск / В. С. Бичик // Военно-экономический вестник. – 2004. – № 3, С. 20–26.

6. Исаков, В. И. Проблемы тылового обеспечения действий ОГВ (сил) при проведении контртеррористической операции в Северокавказском регионе Российской Федерации / В. И. Исаков // Доклад ВНК. – М. – 2001. – С. 18.