

количеством энергии, а также когда АКБ неисправна или вообще отсутствует в случае экстренного выхода техники (например, по тревоге). Наиболее востребованы ПУ в частях, где техника в больших количествах находится на хранении (базы хранения), а также когда техника хранится и эксплуатируется при низких температурах. Производя пуски ДВС от ПУ после перерыва в эксплуатации или после хранения, штатные АКБ освобождают от пиковой нагрузки. Тем самым обеспечивается надежность пуска и продляется срок службы штатных АКБ. Компактность, мобильность и высокие технические характеристики ПУ позволят найти им широкое применение. Наибольший технический эффект от их применения будет достигнут в зимние периоды эксплуатации, а экономический можно будет оценить уже через 2–3 года, когда срок службы АКБ будет увеличен.

УДК 629.3.083

**Перспектива использования автомобилей МАЗ и МЗКТ
с легкоъемными кузовами-контейнерами
в Вооруженных Силах Республики Беларусь**

Тарасенко П.Н.

Белорусский национальный технический университет

Существующий парк военной автомобильной техники (ВАТ) Вооруженных Сил Республики Беларусь в силу ряда обстоятельств, сложившихся в последние годы, приобрел ряд особенностей и качеств, которые при их негативном развитии способны снизить его боеспособность:

основу парка автомобильной техники (АТ) составляет морально устаревшие машины, разработка и освоение производства которых приходится на 60–70 годы прошлого столетия;

ВАТ характеризуется большой разномарочностью (около 40 базовых моделей) и низким уровнем унификации (межзаводская унификация составляет 10–12 %);

вследствие уменьшения объемов ежегодных закупок ВАТ темп старения ее приближается к критической отметке. В настоящее время только 0,5 % машин имеют возраст до 6 лет, от 6 до 12 лет – 1,0 %, свыше 12 лет – 98,5 %, в то время как обоснованное рациональное соотношение должно быть: до 6 лет – не менее 50 %, от 6 до 12 лет – не мене 30 %;

около 50 % ВВТ находится на длительном хранении, в процессе которого требуются значительные материальные и трудовые затраты на их техническое обслуживание и поддержание в работоспособном состоянии. При этом годовые затраты на обслуживание шасси составляют до 80 % от общего объема работ, связанного с хранением ВВТ. А так как полезной работы техника хранения не производит, следовательно, она не обеспечивает свое воспроизводство – не амортизируется;

проведенные исследования показали, что отказы машин возникают уже после 2–2,5 лет хранения, а после 4–5 лет – без опробования и переконсервации до 50 % машин имеют отказы при снятии с хранения. Через 7–8 лет хранения безотказность автомобилей и гусеничных машин снижается в 2–4 раза, а после 10–11 лет – в 8–12 раз;

повсеместная коммерциализация предприятий военно-промышленного комплекса стран СНГ способствует повышению цен на их продукцию, что приводит к нарастанию дефицита комплектующих и запасных частей, удорожанию обслуживания и ремонта морально-устаревшей, и зачастую не способной решать поставленные задачи на современном уровне техники; серийные образцы ВАТ по ряду показателей технического уровня, в том числе по топливной экономичности, эргономическим, экологическим показателям находятся ниже соответствующих зарубежных аналогов.

Существующие кузова-фургоны типа «К» и «КМ», устанавливаемые на шасси автомобилей, прицепов, полуприцепов (разработанные в 70–80-х годах) и состоящие на оснащении войск, не в полной мере отвечают современным требованиям по обеспечению мобильности вооружения, эффективности применения и эксплуатации ВАТ, поскольку:

установка и постоянная привязка кузовов-фургонов к конкретным автомобильным шасси не дают возможности перестановки их на другие марки машин, оперативной замены автомобильных шасси или ВВТ в случае их повреждения, выхода из строя или старения;

затруднена, а в отдельных случаях исключена, перевозка крупногабаритных изделий ВВТ, размещаемых в кузовах-фургонах, железнодорожным и воздушным транспортом из-за невозможности отдельной транспортировки автомобильных шасси и вооружения;

технологическая сложность в изготовлении, связанная с проведением доработок автомобильного шасси, а также необходимость наличия значительных производственных площадей;

дороговизна в содержании парка ВВТ и спецмашин, размещаемых в кузовах-фургонах, находящихся на хранении.

В связи с этим обеспечение паритета с развитыми зарубежными государствами в области развития и применения ВАТ возможно лишь при условии насыщения автомобильного парка Вооруженных Сил Республики Беларусь новыми перспективными образцами при условии реализации в конструкциях современных технических решений.

Анализ парка ВАТ современных развитых стран (США, Великобритания, Германия, Италия, Франция) показывает однозначное стремление этих стран размещать военно-технические заказы на предприятиях национальных военно-промышленных комплексов. Эти подходы позволяют ор-

ганизовать большое количество рабочих мест, повысить благосостояние собственного населения.

Республика Беларусь располагает развитым промышленным потенциалом по ряду таких направлений как автомобилестроение, тракторостроение, строительная техника и др.

Так, Минский автомобильный завод (МАЗ) и Минский завод колесных тягачей (МЗКТ) разработали и выпускают широкую гамму двух-, трех- и четырехосных автомобилей с колесной формулой 4×2, 4×4, 6×4, 6×6, 8×4, 8×6 и 8×8. Отечественными предприятиями «МАЗ-Купава» и «Мидивисана» разработаны и выпускаются широкий типаж кузовов-контейнеров.

Первые шаги по переоснащению Вооруженных Сил Республики Беларусь новыми образцами АТ были сделаны в 1998 г., когда в Вооруженные Силы поступили 12 ед. шасси МАЗ-6317 грузоподъемностью 11 т. На эти автомобильные шасси были смонтированы реактивные установки «Град». Большая грузоподъемность МАЗ-6317 позволила перевозить на одном автомобиле боекомплект (80 шт. весом около 8 т) реактивных снарядов, при этом высвободился грузовой автомобиль типа Урал. Маневренный, большой проходимости, комфортный автомобиль МАЗ-6317 неплохо зарекомендовал себя как средство подвижности вооружения.

В 2004 г. была разработана Программа переоснащения отдельных воинских частей Вооруженных Сил автомобилями отечественного производства. В ней предусматривалась поставка до конца 2005 года 291 ед. грузовых автомобилей и базовых шасси МАЗ и МЗКТ, но учитывая сложности финансирования, на укомплектование войск поступило всего лишь 96 ед. автомобилей МАЗ.

С целью дальнейшего переоснащения Вооруженных Сил новыми образцами вооружения и военной техники (ВВТ), в том числе и автомобильной, в 2005 г. была разработана долгосрочная на 2006–2015 гг. Государственная программа вооружения. В этой программе предложена закупка до 2015 г. 619 ед. основных типов АТ, предназначенных для обеспечения выполнения боевых задач в мирное и военное время, из них 395 ед. грузовых автомобилей МАЗ. Однако и эта Программа в связи с экономическим кризисом не выполняется.

Поэтому решение проблемы переоснащения Вооруженных Сил Республики Беларусь новой автомобильной техникой на современном этапе развития, на наш взгляд, следует искать в исторической и международной практике военного строительства.

История комплектования Вооруженных Сил России до Великой Октябрьской Революции 1917 г. свидетельствует о том, что наиболее значимыми и боеспособными воинскими частями и соединениями того времени были формирования казачества, представители которого призывались на

военную службу со своей лошадей, амуницией и оружием. Своих лошадей и оружие казаки содержали в постоянной готовности к применению, за это государство предоставляло им определенные привилегии, которые компенсировались отсутствием затрат из казны государства на приобретение и содержание лошадей, корма и построек для них, амуници, а также приобретение, хранение и обслуживание оружия. В начале 20 века в России существовало 11 казачьих войск (Донское, Кубанское, Оренбургское, и др.), которые в 1-ю мировую войну направили в армию около 300 тыс. человек.

Международная практика военного строительства показывает, что изменение способа комплектования армии во всех случаях закономерно сказывается и на способах и принципах накопления и подготовки мобилизационных людских военных ресурсов. Численное сокращение армии всегда сопровождалось увеличением резервов личного состава для сохранения ее боевых возможностей.

Так военная реформа 1924–1925 годов в СССР привела к сокращению численности армии в 10 раз. Была принята смешанная система кадрово-территориальной организации Вооруженных Сил, позволявшая при меньших затратах иметь небольшую армию, а в случае войны быстро отмобилизовать крупные группировки войск. Это потребовало организовать в стране широкое военное обучение гражданского населения из числа военнообязанных с целью создания достаточного объема военно-обученного ресурса.

Опыт последних военных акций с участием стран НАТО (операция «Буря в пустыне», бомбардировки Сербии силами Североатлантического альянса, Афганистан и Ирак) показывает, что в условиях затянувшихся конфликтов и практически повсеместного сокращения военных ассигнований военно-политическое руководство Великобритании все шире привлекает резервистов для решения текущих задач. При этом расходы на проведение таких операций снижаются, так как подготовка и использование этого контингента обходится правительству страны дешевле, а министерство обороны страны постоянно испытывает сложности с набором в регулярные силы.

Сухопутные Войска Великобритании включает территориальную армию (ТА) и организованный резерв. ТА представляет собой отдельные кадрированные соединения, части и подразделения различных родов войск и служб. Руководство министерства обороны Великобритании поставило перед ТА ряд задач. В частности, они должны:

отвечать современным требованиям и реалиям XXI века;

обеспечивать гарантированное пополнение частей регулярной армии при создании крупных контингентов;

организовывать тесное взаимодействие военных и гражданских орга-

нов, особенно при стихийных бедствиях и чрезвычайных ситуациях.

Постоянный состав центра территориальной армии – военнослужащие регулярных сил. Инструкторы и унтер-офицеры являются здесь ключевыми фигурами в организации боевой подготовки и решении административных вопросов.

Поступающие в ТА резервисты на рядовые должности подписывают контракт обычно на 3 года, согласно которому обязуются ежегодно в течение 27 дней проходить службу в воинской должности, т.е. посещать центр один раз в месяц и ежегодно проходит двухнедельную подготовку в тренировочном лагере.

В настоящее время страны НАТО отдают приоритет наращиванию мобилизационных резервов, которые намного превышают численность регулярных войск (таблица 1). Так, при возникновении региональных военных конфликтов (локальных войн) наличие резервов позволяет увеличить численность вооруженных сил в интервале от 2,2 раза (США) до 4,4 (Франция). Мощность сети учебных центров вооруженных сил США к концу первого года мобилизации может быть увеличена: в сухопутных войсках – в 4,6 раза, в ВВС – в 2,5, в ВМС – в 2 раза.

Таблица 1 – Мобилизационные резервы стран НАТО

| № п/п | Страна | Население, тыс. чел | Численность регулярных сил, тыс. чел | Резервы, тыс. чел |
|-------|----------------|---------------------|--------------------------------------|-------------------|
| 1 | США | 260202 | 1611 | 1867 |
| 2 | Великобритания | 58130 | 254,3 | 376,2 |
| 3 | Германия | 80975 | 367,3 | 442,7 |
| 4 | Франция | 57842 | 409,6 | 1353,7 |

Из проведенного анализа состояния ВАТ, исторической и международной практики военного строительства можно сделать выводы:

1) проблема обновления АТ подразделений и воинских частей может быть решена, в этот сложный экономический период только путем комплектования их в особый период специальной техникой двойного назначения, используемой в мобилизационных формированиях народного хозяйства;

2) под монтаж перспективных образцов подвижных наземных объектов ВВТ применять легкосъемные унифицированные кузова-контейнеры отечественных производителей, приспособленные к автономному (раздельному от автошасси) использованию, хранению и перевозке всеми видами транспорта, основными преимуществами которых являются:

повышенная мобильность благодаря возможности их транспортировки самолетами и вертолетами, доставки кузовов-контейнеров в районы, труднодоступные для других видов транспорта;

возможность быстрой перестановки кузовов-контейнеров с одного автотранспортного средства на другое, а также использование народнохозяйственных автомобилей для их транспортировки; независимость (автономность) использования кузова-контейнера и автотранспортного средства;

возможность хранения на складах и в войсках ВВТ без шасси;

сокращение затрат на обслуживание и хранение, а также объемов инженерных работ при развертывании объектов на местности;

исключение необходимости создания аппаратуры и оборудования в двух вариантах исполнения: для стационарных баз и для подвижных технических позиций, развертываемых в полевых условиях;

использование кузовов-контейнеров для размещения в них технологического оборудования подвижных ремонтных средств и организации производственных участков (постов) вместо производственных палаток позволит улучшить условия труда, сократить время развертывания и свертывания, повысить производительность труда и качество выполняемых работ;

возможность использования автомобилей, после снятия кузовов-контейнеров, для других целей (доставка военно-технического имущества, боеприпасов, эвакуации поврежденной техники), что позволит сократить количество машин в частях подвоза и технического обеспечения, а следовательно, уменьшить затраты на их эксплуатацию;

3) в качестве специальной техники для перевозки кузовов-контейнеров предлагается использовать автомобили МАЗ и МЗКТ с колесной формулой 4×4, 6×6 и 8×8, оборудованные гидравлической погрузочно-разгрузочной системой типа «мультилифт» или КМУ. Кроме того, при наличии на кузовах-контейнерах погрузочно-разгрузочных устройств, для их транспортировки можно использовать автомобильный транспорт, оборудованный грузовыми платформами (без снятия или со снятием бортов) и непосредственно на раме шасси с установкой на специальное устройство (надрамник). Эти автомобили должны быть в собственности автотранспортных предприятий, расположенных в радиусе не более 50 км от воинской части, и выполнять народно-хозяйственные задачи, обеспечивающие их окупаемость в течение 5 лет;

4) для обеспечения постоянной готовности техники к использованию по назначению необходимо чтобы водителями данной техники были резервисты, приписанные к данной воинской части, и непосредственно отвечали за своевременность прибытие на закрепленных автомобилях в свое подразделение при объявлении различных степеней готовности. Кроме того, они должны четко знать своих командиров, обязанности и круг выполняемых работ: места хранения и погрузки военно-технического иму-

щества, путь следования в район сосредоточения, действия в данном районе и т.д.;

5) с резервистами должен заключаться контракт сроком до 3 лет, согласно которому они обязуются ежегодно в течение 24 дней проходить службу в воинской должности, т.е. посещать воинскую часть один раз в месяц и ежегодно проходит двухнедельную подготовку в воинской части. При этом в воинскую часть резервисты должны прибывать на автомобильной технике, закрепленной и используемой ими в автотранспортном предприятии;

6) руководители автотранспортных предприятий совместно с резервистами – водителями, персонально закрепленными за автомобилями на период контракта, должны быть также материально заинтересованы за содержание техники в постоянной готовности к использованию по назначению, а в случае низкого коэффициента технической готовности мобилизационных машин привлекаться к административной и уголовной ответственности.