

Смиченко Євген Олександрович

<https://orcid.org/0000-0001-9446-2422>

Поліщук Василь Володимирович (кандидат військових наук, доцент)

<https://orcid.org/0000-0001-8990-9648>

Миронюк Микола Юрійович (кандидат військових наук)

<https://orcid.org/0000-0002-7164-2700>

Коломієць Юрій Миколайович (доктор філософії)

<https://orcid.org/0000-0002-9767-0750>

Базіло Сергій Михайлович (доктор філософії)

<https://orcid.org/0000-0002-1597-3724>

*Національний університет оборони України, Київ, Україна*

## АНАЛІЗ РОБОТИ ОРГАНІВ ВІЙСЬКОВОГО УПРАВЛІННЯ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИМИ ЗАСОБАМИ ВІЙСЬК ПРОТЯГОМ 2020 – 2022 РОКІВ В ЗОНІ ПРОВЕДЕННЯ ОПЕРАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ СИЛ

*У статті проведено аналіз організації перевезень військ та матеріальних засобів під час здійснення військових перевезень за період з 2020 року по 2022 рік, а також аналіз ефективності функціонування системи перевезень військ та матеріальних засобів у зазначений період. Визначено організаційну структуру, сили та засоби системи, функціональні повноваження та основну цільову функцію щодо організації перевезення військ та матеріальних засобів до споживача. Аналіз системи показав її слабкі і сильні сторони, що надає змогу здійснювати корегування її основної функції у бік покращення. Досвід російсько-української війни показує, що окремі питання, щодо функціонування системи, її ефективності потребують глибокого дослідження та в подальшому удосконалення.*

**Ключові слова:** *військові перевезення, система перевезення військ та матеріальних засобів, залізничний транспорт, організація планування перевезень.*

### Вступ

Протягом 2020 – 2022 років у Збройних Силах України була створена система перевезення військ та матеріальних засобів (СПВМЗ), яка призначена для задоволення потреби військ (сил), що задіяні до виконання завдань на той час в зоні операції об'єднаних сил (ООС), та на теперішній час – в ході російсько-української війни. В ході функціонування СПВМЗ було виявлено ряд проблемних питань щодо її організації, планування та взаємодії з транспортними органами, вплив внутрішніх та зовнішніх чинників на функціонування зазначеної системи які суттєво впливають на ефективність її функціонування щодо забезпечення високої мобільності (маневреності) військ, задоволення військ (сил) матеріально-технічними засобами для виконання поставлених перед ними завдань. Проаналізувавши вплив негативних чинників на функціонування СПВМЗ в зоні проведення ООС, визначивши в подальшому показники та критерії які характеризують ефективність функціонування СПВМЗ, необхідно буде оцінити ефективність функціонування СПВМЗ та надати обґрунтовані рекомендації, щодо підвищення ефективності її функціонування.

### Матеріали та методи

Для з'ясування шляхів вирішення актуальних питань пов'язаних з виконанням підвезення

матеріальних засобів у ході підготовки та проведення ООС, які впливають на якість їх виконання, проведено аналіз організації та здійснення військових перевезень. Вибрано період 2020 – 2022 років оперативного переміщення військових частин (підрозділів), які залучались для виконання завдань у складі угруповань військ (сил) Збройних Сил України або відновлювали боєздатність (формувались). Так як в цей період здійснювались найбільш інтенсивні заходи щодо переміщення військ (сил) та їх матеріально-технічних засобів у визначеній зоні, тому він і був обраний для проведення дослідження.

### Результати

Розгортання угруповань військ на Сході країни вимагало виконання протягом двох останніх років значних обсягів підвезення матеріальних засобів, які пов'язані з проведенням перегрупування військ, відновлення їхньої боєздатності, підвезення необхідних матеріально-технічних засобів, евакуації несправного озброєння та військової техніки (ОВТ), поранених і хворих. Аналізуючи ці завдання можна сказати, що транспортну систему необхідно розглядати як важливий засіб забезпечення операцій (бойових дій), від надійної роботи якої залежить успіх виконання поставлених завдань.

У ході стратегічного розгортання, підготовки та

проведення ООС виконувались наступні види військових перевезень, які здебільшого притаманні особливому періоду:

Оперативні (військовими ешелонами), що включали перевезення особового складу військових частин разом з ОВТ для виконання бойових завдань, проведення ротаций підрозділів, повернення до пунктів постійної дислокації, на відновлення боєздатності (формування) військових частин, на бойове залагодження, особового складу (без зброї та ОВТ) на доукомплектування військових частин, які виконують завдання в ООС, проведення ротаций особового складу, звільнення військовозобов'язаних, евакуація поранених та хворих;

мобілізаційні перевезення військовозобов'язаних, які призвані по мобілізації з територіальних центрів комплектування та соціальної підтримки (ТЦК та СП) до військових частин ВВНЗ та навчальних центрів;

постачальні та евакуаційні перевезення які включали в себе перевезення озброєння, військової техніки та матеріально-технічних засобів на доукомплектування військових частин, в ремонт, евакуація пошкодженого ОВТ на ремонтні підприємства Міністерства оборони України та Укроборонпрому, перевезення з національної економіки інженерно-будівельної техніки до військових частин (баз зберігання інженерної техніки).

Проведений аналіз функціонування СПВМЗ показав, що для оперативного переміщення військових частин (підрозділів), які залучаються для виконання завдань у складі угруповань військ (сил) Збройних Сил України, або відновлюють боєздатність (формуються), найбільше ефективно використовувався залізничний транспорт. Щодо цього питання налагоджена тісна взаємодія з керівництвом Укрзалізниці та проведено комплекс організаційних та технічних заходів, які позитивно впливали на ефективність функціонування СПВМЗ, а саме:

прийняття рішень на організацію військових перевезень;

всесічна підготовка залізничних станцій України для навантаження і розвантаження військ (сил) та матеріально-технічних засобів;

планування та управління військовими перевезеннями;

організація навантаження ешелонів з військами та військових транспортів з озброєнням та військовою технікою, матеріально-технічними засобами;

встановлення диспетчерського контролю за навантаженням, просуванням та вивантаженням військових ешелонів.

Завдання з організації військових перевезень транспортом загального користування та взаємодії з транспортними органами було покладено на Управління організації транспортного забезпечення штабу КСЛ.

З метою організації планування та здійснення

військових залізничних перевезень у період 2020 – 2021 років розроблені нові керівні документи, в основу яких був закладений досвід ранніх років проведення АТО (ООС) на Сході країни.

Але в першу чергу, ефективне функціонування СПВМЗ залежить від якості їх планування, організації тісної взаємодії між органами військового управління та органами управління на видах транспорту.

Планування ПВМЗ здійснювалось Управлінням організації транспортного забезпечення штабу КСЛ за заявками командувачів видів ЗС України, ОК та інших органів військового управління.

Взаємодія з органами управління на видах транспорту здійснювалась з питань забезпечення та регулювання військових перевезень, узгодження технічних можливостей та здійснення контролю підготовки до виконання перевезень.

Управління військовими залізничними перевезеннями здійснювалась через підпорядковані установи військових сполучень в районах навантаження, на маршрутах просування та в районах вивантаження, а також через оперативні групи, які направляються на окремі станції навантаження (розвантаження). В загальному ця система управління ПВМЗ ефективно виконувала поставлені перед нею завдання. Але разом з тим, оперативність перевезень вимагала здійснювати їх планування у надкороткі терміни. Для забезпечення навантаження військових ешелонів необхідно було проводити значні регулювальні заходи шляхом подачі порожнього рухомого складу на відстань до 500-700 км, та створювати резерв вагонів на станціях, наближених до районів навантаження (відновлення боєздатності, ведення бойових дій). Тому провівши відповідний аналіз, було виявлено ряд проблемних питань у системі управління ПВМЗ, які впливали на якість їх виконання. А саме: заявки на планування перевезень від командувачів видів ЗС, ОК, органів військового управління до Управління організації транспортного забезпечення штабу КСЛ надавались за 1-2 доби до початку перевезення (мали місце надання заявок КСВ, КДШВ за 6-8 годин до початку навантаження), що створювало загрозу незабезпечення перевезень вагонами та зриву виконання завдань;

80% наданих заявок надавались без врахування реального складу військових частин (підрозділів), що визначені до перевезення;

розрахунки відпрацьовувалися формально, вказані в них дані не завжди відповідали реальному складу військ та кількості ОВТ, що перевозиться. В окремих випадках уточнення кількості ОВТ здійснювалось у ході навантаження;

мали місце випадки відмови від перевезення, перенесення термінів навантаження військових ешелонів, внесення змін до планів, переадресування під час переміщення [4].

Такі чинники привели до збільшення часу на навантаження військових ешелонів, порушення

термінів прибуття у визначені райони та збільшення вартості перевезень.

З метою вирішення зазначеної проблеми пропонується надання заявок на планування військових перевезень залізничним транспортом здійснювати тільки після остаточного прийняття рішень командувачами видів ЗС України, ОК та інших органів військового управління.

Другою проблемою були і залишаються низькі практичні навички особового складу у навантаженні військової техніки на залізничний рухомий склад. Так, наприклад невміння штатних водіїв здійснювати заїзд на залізничні платформи збільшувало загальний термін навантаження військових ешелонів на 5-7 годин. У ряді випадків мали місце порушення правил розміщення і кріплення ОБТ на рухомому складі та габариту навантаження, що в подальшому створювало загрозу безпеці руху поїздів та могло призвести до аварій і людських жертв, спричиняло тривалі затримки у русі ешелонів для усунення порушень.

З метою недопущення подібних випадків необхідно:

передбачити збільшення в планах бойової підготовки військових частин кількості годин на навчання для набуття особовим складом практичних навичок щодо заїзду, розміщення та кріплення ОБТ на залізничні платформи;

завчасно відпрацьовувати схеми навантаження на рухомий склад та погоджувати їх з військовими комендантами на шляхах сполучення;

при підготовці негабаритної техніки до перевезення, у разі необхідності завчасно проводити демонтаж виступаючих вузлів і деталей, які виходять за межі габариту навантаження встановленого на залізниці (захисні екрани, решітки, антени, ковші тощо);

у ході здійснення навантаження обов'язково перевіряти справність та забезпечити надійність гальмівної системи, стопорних і фіксуємих пристроїв, опломбування стопорних пристроїв. При несправності стопорних пристроїв застосовувати надійне дротове, тросове та ланцюгове кріплення, які виключають розворот башт танків, САУ тощо;

під час навантаження (розвантаження) прокладати перехідні містки під озброєнням та технікою, що рухаються, і знаходиться між розташованою на платформі машиною та іншою, що наближається до неї, ближче ніж за 5 м.

Грубі порушення техніки безпеки [5] особовим складом військових ешелонів та варт по супроводженню військових транспортів при знаходженні на залізничних коліях (в тому числі електрифікованих) та при перевезенні, приводило до травмування особового складу, в тому числі з смертельними випадками (ураження військовослужбовців електричним струмом від контактної мережі 27 тис. вольт).

Ще одним із важливих елементів функціонування СПВМЗ є її підсистема підвезення матеріально-технічних засобів.

До початку АТО, підсистема підвезення матеріальних засобів до військ (сил) була розбалансована, мала мінімальні спроможності, та не в повному обсязі відповідала завданням, які на неї поклалися. Ця підсистема включала незначну кількість потрібних сил і засобів для успішного її функціонування.

З початком проведення АТО навіть та незначна кількість сил і засобів підсистеми підвезення не була відмобілізована та на штати воєнного часу не переводилися, що ускладняло виконання завдань з підвезення матеріальних засобів, особливо на початковому етапі мобілізаційного розгортання військ (сил) та створення угруповань АТО. Загальна чисельність справного (відновленого) автомобільного парку на той час складала тільки 75 автомобілів.

Але згодом, з метою забезпечення підвезення матеріальних засобів було проведено відновлення парку автомобільної техніки, яка використовується для підвезення матеріально-технічних засобів, в результаті чого вантажопідйомність з 760 т. [4] на початку АТО збільшилась майже у три рази та станом на кінець 2021 року складала вже 2250 т.

Зазначеними силами та засобами вдалося, в подальшому, забезпечити мобілізаційне розгортання військ I та II черги.

З метою надання можливості командувачам угруповань самостійно утримувати необхідну кількість ресурсу матеріальних засобів та забезпечувати ними підпорядковані військові частини, було прийнято рішення на формування у кожному оперативному командуванні по два батальйони: батальйон матеріального забезпечення для утримання визначених запасів матеріальних засобів та забезпечення ними угруповання військ та автомобільного батальйону для підвезення матеріальних засобів в оперативній ланці.

Такий склад сил та засобів з підвозу матеріальних засобів, дозволив створити повноцінну ефективну СПВМЗ в ООС на території Донецької та Луганської областей, яка дозволила своєчасно підвозити матеріально-технічні засоби підпорядкованим військовим частинам:

у ланці підвезення від обмз ОК до військових частин угруповання військ (сил) – через начальника логістики угруповання;

у ланці підвезення від військової частини до підрозділу (РОП, ВОП) - через начальника логістики військової частини.

Зазначені перевезення матеріальних засобів до військ організовувались з використанням мереж автомобільних шляхів по визначених напрямках згідно розпорядження з комендантської служби.

Для обслуговування, ремонту, дозаправки автомобільної техніки та відправлення техніки, що відстала від своїх військ (підрозділів), зігрівання особового складу, забезпечення його водою та їжею, на визначених маршрутах були розгорнуті пункти всебічного забезпечення із запасами матеріальних засобів на кожному (пально-мастильних матеріалів, бутильованої води,

повсякденних наборів сухих продуктів, комплектів постільного приладдя та білизни), що в свою чергу також є підсистемою (елементом) СПВМЗ.

З метою безпечного та безперервного переміщення колон призначається конвой (супровід), який виділяється від підрозділів, в зоні відповідальності яких знаходяться ділянки автомобільних доріг - від підрозділів ВСП ЗС України, Національної гвардії України, а в районах виконання завдань від бойових підрозділів бригад. Склад конвою визначається в залежності від характеру районів (ділянок) місцевості по яким проходить маршрут руху колони.

З метою координації та управління перевезеннями, на КП угруповань військ створені групи планування та контролю перевезень, на які покладена відповідальність за організацію військових автомобільних перевезень у визначених зонах.

Отже, завдяки злагодженому функціонуванню всіх елементів та підсистем СПВМЗ, враховуючи досвід попередніх років [4], а також враховуючи позитивну тенденцію щодо покращення ефективності функціонування СПВМЗ, можна зробити висновок, що у період з 2020 по 2022 рр. щодоби здійснювався підвіз матеріально-технічних засобів автомобільними (матеріального забезпечення) військовими частинами КСЛ Збройних Сил України у складі більше ніж 40 колон, якими у середньому щодобово перевозилося більше 500 тон вантажів від центрів забезпечення, арсеналів, баз, складів безпосередньо до військових частин і підрозділів на передньому краї.

Отже із зазначеного вище ми можемо зробити висновок, що одними із важливих чинників, які впливають на ефективне функціонування СПВМЗ є:

злагоджена робота підсистеми управління СПВМЗ на всіх щаблях (ієрархіях);

наявність достатньої кількості сил і засобів для здійснення перевезення, обслуговування, забезпечення;

підготовленість особового складу всіх ланок, які задіяні у СПВМЗ;

організація надійної взаємодії між військами та органами транспорту з метою забезпечення високої мобільності, маневреності військ.

## **Висновки**

Таким чином створена СПВМЗ до 24 лютого 2022 року практично задовольняла потреби військ (сил), задіяних до виконання завдань в зоні ООС. З початком повномасштабної агресії росії проти нашої держави, враховуючи певний набутий досвід, дослідження щодо ефективності функціонування СПВМЗ потребують глибокого дослідження та в подальшому удосконалення. Тому, подальші напрямки цього дослідження будуть спрямовані на оцінювання ефективності функціонування СПВМЗ за допомогою обґрунтованого науково-методичного апарату. Це в свою чергу дасть змогу обґрунтувати необхідні рекомендації щодо підвищення ефективності функціонування СПВМЗ.

## **Список використаних джерел**

1. Порядок організації діяльності залізничного транспорту під час здійснення військових залізничних перевезень: Постанова Кабінету Міністрів України від 4 листопада 2015 р. № 89.
2. Інструкція з управління військовими залізничними перевезеннями: Наказ Міністерства оборони України від 1 грудня 2014 р. № 853.
3. Інструкція з планування військових залізничних перевезень: Спільний наказ Міністра оборони та Міністра інфраструктури України 503 від 1 грудня 2015 р. № 666.
4. Гаврилюк І.Ю. Робота органів військового управління щодо організації та забезпечення військових перевезень протягом 2014-2016 років з урахуванням досвіду проведення антитерористичної операції / Гаврилюк І.Ю. військова академія (м. Одеса), збірник наукових праць №2 (6) 2016, - 60 – 68 с.
5. Наказ Міністерства транспорту України від 19.02.1998 №54 та вимог наказу МОУ від 05.09.2013 № 595 Про затвердження Положення з військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом щодо дотримання заходів безпеки та поведінки особового складу військового ешелону призводять до виникнення нещасних випадків на об'єктах залізничного транспорту.
6. О.В. Авраменко, В.В. Поліщук, А.Г.Салій. Determination of the optimal technical servicing periodicity of samples of aerodrome construction equipment/ О.В. Авраменко та ін. Науково-технічний збірник КНУБА "Опір матеріалів і теорія споруд", – 2021. – №107. – С.265–280.

## **ANALYSIS OF THE WORK OF THE MILITARY ADMINISTRATION BODIES REGARDING THE PROVISION OF MATERIAL AND TECHNICAL ASSETS TO THE TROOPS DURING 2020 - 2022 IN THE ZONE OF THE OPERATION OF THE UNITED FORCES**

**Yevhen Smychenko**

<https://orcid.org/0000-0001-9446-2422>

**Vasyl Polishchuk** (Candidate of Military Sciences, associate professor)

<https://orcid.org/0000-0001-8990-9648>

**Mykola Myroniuk** (Candidate of Military Sciences)

<https://orcid.org/0000-0002-7164-2700>

**Yurii Kolomiets** (Ph.D.)

<https://orcid.org/0000-0002-9767-0750>

**Serhii Bazilo** (Ph.D.)

<https://orcid.org/0000-0002-1597-3724>

*The National Defence University of Ukraine, Kyiv, Ukraine*

*The article analyzes the organization of the transportation of troops and materiel during military transportation for the period from 2020 to 2022, as well as the analysis of the effectiveness of the system of transportation of troops and materiel in the specified period. The organizational structure, forces and means of the system, functional powers and the main target function regarding the organization of the transportation of troops and material resources to the consumer have been defined. The analysis of the system showed its weak and strong points, which makes it possible to adjust its main function in the direction of improvement. The experience of the Russian-Ukrainian war shows that certain issues regarding the functioning of the system and its effectiveness require in-depth research and further improvement.*

**Keywords:** *military transportation, system of transportation of troops and material resources, railway transport, organization of transportation planning.*

### **References**

1. Poriadok orhanizatsii diialnosti zaliznychnoho transportu pid chas zdiisnennia viiskovykh zaliznychnykh perevezhen: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 4 lystopada 2015 r. № 89.

2. Instruksiiia z upravlinnia viiskovymy zaliznychnymy perevezenniamy: Nakaz Ministerstva oborony Ukrainy vid 1 hrudnia 2014 r. № 853.

3. Instruksiiia z planuvannia viiskovykh zaliznychnykh perevezhen: Spilnyi nakaz Ministra oborony ta Ministra infrastruktury Ukrainy 503 vid 1 hrudnia 2015 r. № 666.

4. Havryliuk I.Iu. Robota orhaniv viiskovoho upravlinnia shchodo orhanizatsii ta zabezpechennia viiskovykh perevezhen protiahom 2014-2016 rokiv z urakhuvanniam dosvidu provedennia antyterorystychnoi operatsii / Havryliuk I.Iu.

viiskova akademiia (m. Odesa), zbirnyk naukovykh prats №2 (6) 2016, - 60 – 68 s.

5. Nakaz Ministerstva transportu Ukrainy vid 19.02.1998 №54 ta vymoh nakazu MOU vid 05.09.2013 № 595 Pro zatverdzhennia Polozhennia z viiskovykh perevezhen zaliznychnym, morskym, richkovym ta povitrianyim transportom shchodo dotrymannia zakhodiv bezpeky ta povedinky osobovoho skladu viiskovoho eshelonu pryzvodiat do vynyknennia neshchasnykh vypadkiv na ob'ektakh zaliznychnoho transportu.

6. O.V. Avramenko, V.V. Polishchuk, A.H.Salii. Determination of the optimal technical servicing periodicity of samples of aerodrome construction equipment/ O.V. Avramenko ta in. Naukovo-tekhnichnyi zbirnyk KNUBA "Opir materialiv i teoriiia sporud", – 2021. – №107. – S.265–280.