

KE ZVYŠOVÁNÍ EFEKTIVNOSTI AUTOMOBILNÍCH SVAZKŮ

Materiální zabezpečení vojsk je jedním z prvořadých úkolů týlu a závisí na něm průběh a výsledek každé operace. Uskutečňuje sladěnou činnost vřetýlových, dopravních a materiálních orgánů a týlových svazků, útvarů a zařízení.

Jednou ze základních podmínek nepřetržitého materiálního zabezpečení je včasné vytvoření a udržování pohyblivých a operačních zásob. Úplné materiální zabezpečení je úzce spojeno s včasným přísunem materiálu. Tak nejen uhrazuje spotřebovaný materiál, ale i udržujeme zásoby na předepsané výši. Doplnování probíhá na základě rozhodnutí zástupce velitele pro týl. Ve svém rozhodnutí stanoví konkrétní organizaci přísunu, v rámci které automobilní svazky (útvary) přisunují do stanovených prostorů a v určených lhůtách plánovaný objem materiálu.

K zabezpečení nepřetržitého přísunu materiálu vojskům vytváříme prakticky na všech stupních, kromě pohyblivých zásob, a armádního normativu, další zvýšené zásoby. Toto velmi důležité organizování opatření umožní přísun materiálu i v těch případech, kdy se nepodaří v plánovaných lhůtách rozvinout nadřazený zásobovací stupeň.

Nejdůležitějším charakteristickým rysem soudobých operací je vedení bojové činnosti s použitím jaderných zbraní, nebo bez nich. Tato skutečnost ovlivňuje také výši a strukturu spotřeby materiálu. Zejména výrazně stoupá spotřeba munice. To klade zvýšené přepravní požadavky na automobilní svazky, zejména při zahájení války. Aby mohly splnit úkoly

je třeba už v míru pro ně vytvářet reálné předpoklady a to především při plánování jejich činnosti v prvních dnech války. Kvalita a efektivnost činnosti automobilních svazků závisí na reálném zpracování plánu prvního naložení.

V článku chceme zohlednit některé poznatky z posledních cvičení a tím přispět ke zkvalitnění činnosti automobilních svazků a k dalšímu zrychlení materiálového toku zásob v poli.

Množství a strukturu vyváženého materiálu automobilními svazky ovlivňuje především podobná spotřeba materiálu v prvních dnech války. Je zahrnuta do plánu prvního naložení. Zpracovat a předložit požadavky do plánu je záležitostí materiálních hospodářů. Při jejich zpracování také vycházíme ze zkušeností získaných na velitelско-štábních cvičeních. Kromě toho při zpracování požadavků bereme v úvahu kvalitativní změny v strategii, operačním umění, taktice, použití druhů vojsk apod.

Jestliže vzniknou podmínky pro případné změny ve struktuře vyváženého materiálu, je třeba přijmout opatření k přepracování plánu prvního naložení tak, aby svým reálným pojetím vytvářel podmínky pro úplné a nepřetržité materiální zabezpečení vojsk.

Vychází-li plán prvního naložení z předpokládané spotřeby u vojsk, můžeme posoudit, jakým způsobem jsou jednotlivé prapory automobilních svazků zapojovány do procesu realizace přísunu materiálu. Jestliže se automobilní prapory s naloženým materiálem neodůvodněně zdržují delší dobu v prostorech jejich soustředě-

ní, může docházet k tomu, že se sníží plánovaný rozpočet koloběhů v útočné operaci.

V tomto smyslu jsme podle podkladů získaných ve velitelsko-štabním cvičení NEUTRON-76 rozebrali činnost automobilních svazků. Zde skladba materiálu v plánu prvního naložení automobilních brigád frontu byla tato: munice 9 020 tun (31,16 %), pohonných hmot a maziv 13 060 m³ (45,12 %), letecké munice 960 tun (3,35 %), leteckých pohonných hmot 5 890 tun (20,35 %).

Podle plánu prvního naložení vyvezlo 8 automobilních praporů (apr) munici, 9 apr (apr) pohonné hmoty a maziva, 1 apr leteckou municí, 4 acpr (apr) letecké pohonné hmoty.

Vzhledem k tomu, že cvičení se prakticky zahajovalo s operačně týlovou situací začátkem D 3, byly podle námětu již použity 4 automobilní prapory pro navedení munice do palebného postavení dělostřelectva.

Nutnost navedení munice do palebného postavení dělostřelectva zpravidla při zahájení ozbrojeného zápasu klade náročné požadavky na činnost automobilních brigád.

A proto je třeba již v plánu prvního naložení určit automobilní prapory, které budou plnit tento složitý a náročný úkol. Pro plnění těchto úkolů určíme takové prapory, které k tomu mají kapacitní, časové a prostorové předpoklady. Jejich rozmístění v operační sestavě je nutné stanovit tak, aby splňovaly podmínky rychlého přísunu munice do stanovených prostorů. Proto je umísťujeme v bezprostřední blízkosti bud teritoriálních nebo frontových (armádních) silnic. Zabezpečení přesunu těchto automobilních praporů vyžaduje vyčlenit odpovídající síly a prostředky silničního vojska. Bojová pohotovost těchto sil a prostředků musí být v souladu s bojovou pohotovostí automobilních praporů, určených k přísunu munice do palebného postavení dělostřelectva.

K splnění denního plánu přísunu v D 3 bylo použito 6 automobilních praporů s tímto určením: 2 automobilní prapory (apr) pro munici, 2 acpr pro pohonné hmoty, 1 apr pro leteckou municí a 2 acpr pro letecké pohonné hmoty. Vlastní přísuny se uskutečňovaly z D 3 na D 4. Po realizaci tohoto denního plánu zůstalo naloženo ještě 12 automobilních praporů.

Podle denního plánu přísunu zpracovaného v D 4 bylo použito z plánu prvního naložení 7 automobilních praporů. Dva pro přísun munice, 5 acpr (apr) pohon-

ných hmot a maziv, 1 acpr leteckých pohonných hmot. Po splnění tohoto plánu zůstaly naloženy začátkem D 5 ještě 4 automobilní prapory. Pro úplnost chceme uvést, že v druhém koloběhu 1 apr přísunoval munici do pohyblivé armádní základny.

V denním plánu přísunu na D 5 se předpokládalo použít další dva automobilní prapory a to jeden pro přísun pohonných hmot a maziv a druhý pro letecké pohonné hmoty. Přes to zůstávaly z plánu prvního naložení nepoužity ještě dva automobilní prapory. V druhém koloběhu zabezpečovaly dva automobilní prapory přísun munice a 4 acpr přísun pohonných hmot a maziv.

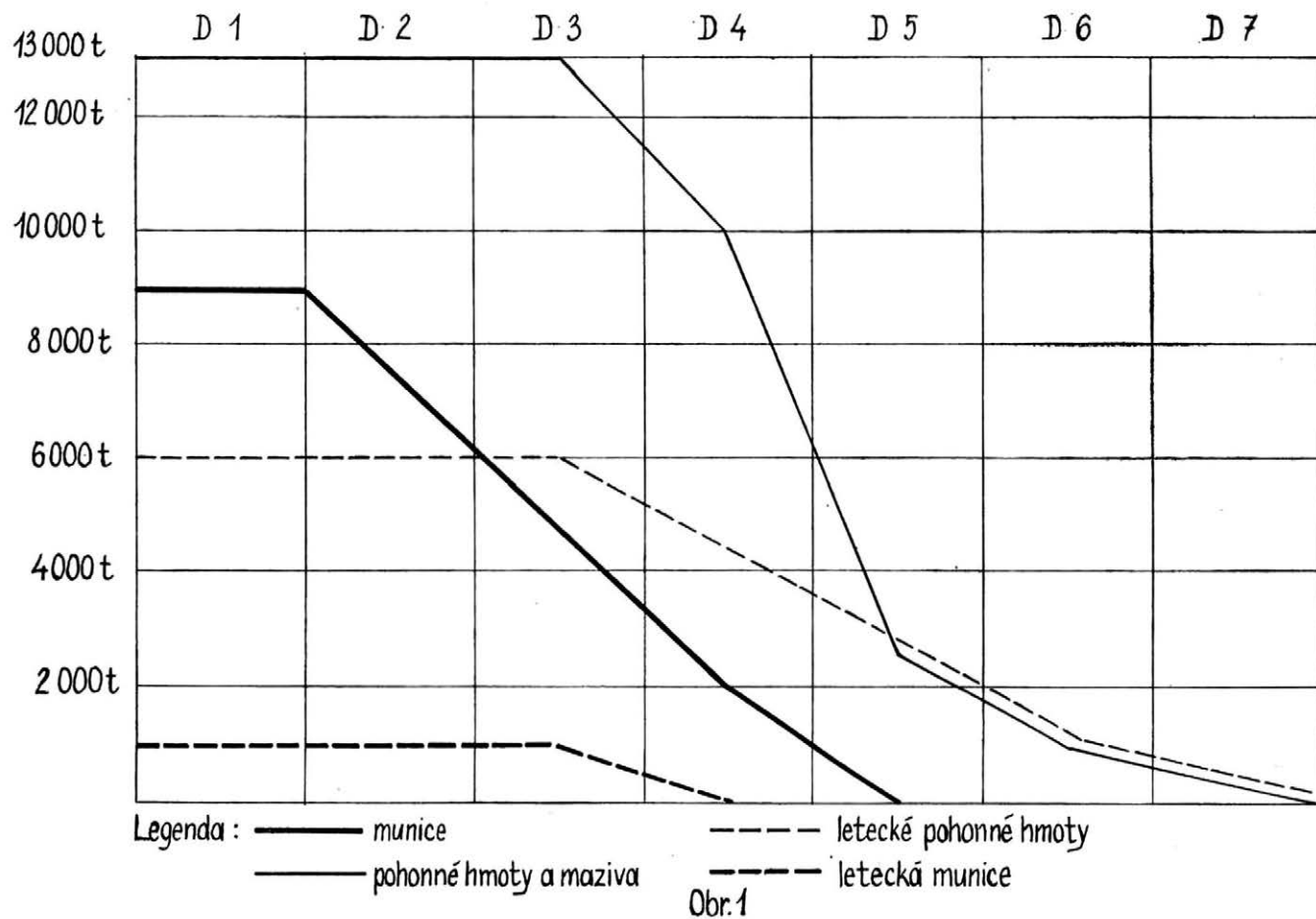
V dalším dni, tj. v D 6 se v denním plánu přísunu použily poslední dva prapory z plánu prvního naložení. Tyto automobilní prapory byly zapojeny do vlastního dopravně zásobovacího procesu v době, kdy vševojskové armády prvního sledu splnily bližší úkol a vytvořily si předpoklady pro splnění dalšího úkolu.

Výsledky z analýzy uvádíme v **obr. 1**. — Pokles hmotnosti jednotlivých druhů materiálů z plánu prvního naložení automobilních brigád frontu při cvičení Neutron-76 a v **tabulce 1**. Každá forma grafického zobrazení sleduje určitou stránku činnosti automobilních brigád při postupném začleňování podřízených praporů do vlastního dopravně zásobovacího procesu. Ukazují však, že nejsou všechny automobilní prapory zapojovány do procesu rovnoměrně, nýbrž podle skutečných požadavků uhrazení spotřeby materiálu u vojsk. Priorita připadá přísunu munice, zvláště pak její včasné navedení do palebného postavení dělostřelectva. Relativně nejdéle zůstávají nevyužity automobilní prapory, které byly podle plánu prvního naložení naloženy pohonnými hmotami a leteckými pohonnými hmotami.

Posoudit a vyhodnotit kvalitu a efektivnost v činnosti automobilních brigád můžeme též pomocí vojenskoekonomických ukazatelů. K základním dynamickým ukazatelům patří:

- koeficient využití vozidel,
- koeficient směnného využití dopravních prostředků,
- koeficient využití jízdy apod.

Každý z těchto ukazatelů postihuje určitou stránku přepravního procesu. Použitím ukazatelů k hodnocení úkolů, které plní automobilní brigády, dospějeme k objektivnímu posouzení kvality jejich činnosti. Kromě toho získáme také přehled o úrovni řídicích a plánovacích orgánů.



ČINNOST AUTOMOBILNÍCH BRIGÁD PŘI CVIČENÍ NEUTRON - 76

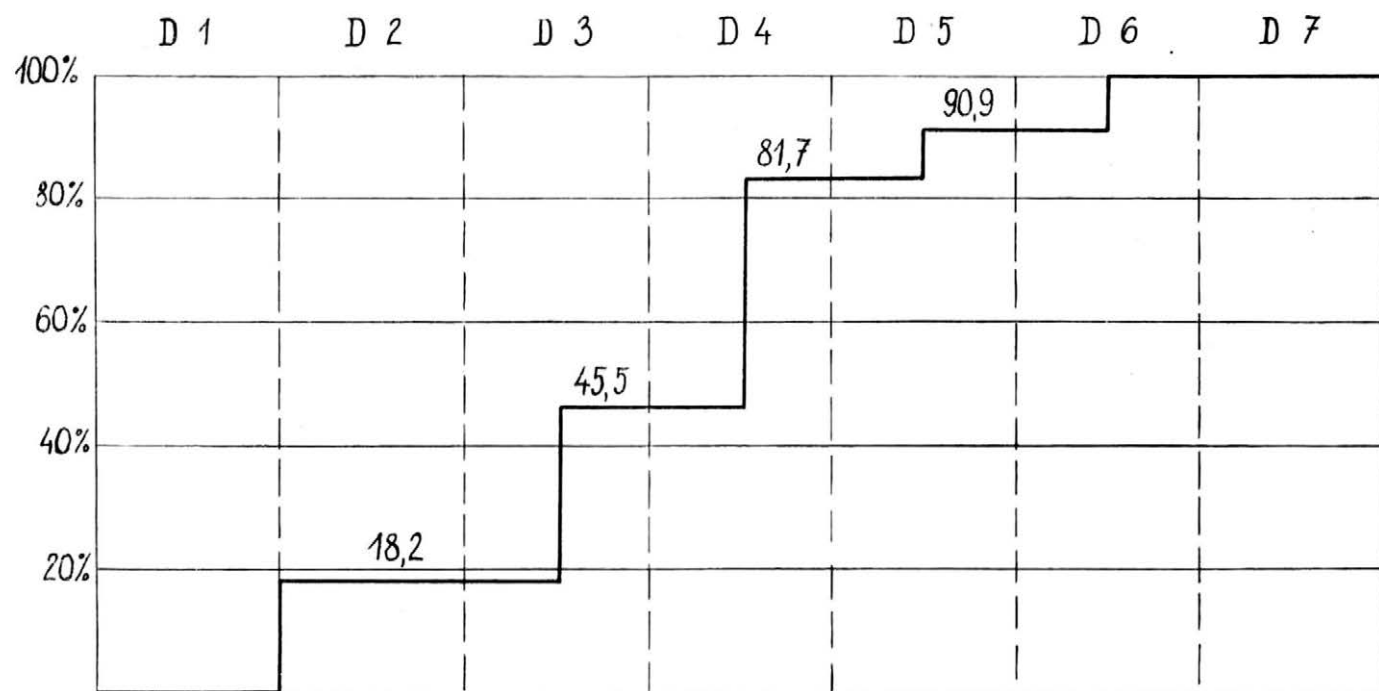
Činnost praporů frontových automobilních brigád	D 2				D 3				D 4				D 5				D 6			
	M	LM	PHM	LPH	M	LM	PHM	LPH	M	LM	PHM	LPH	M	LM	PHM	LPH	M	LM	PHM	LPH
Počet automobilních praporů nezapojených z plánu prvního naložení do realizace přísunu materiálu	4	1	9	4	2		7	3			2	2			1	1				
Počet automobilních praporů zahajujících první koloběh (z plánu prvního naložení)	4				2	1	2	1	2		5	1			1	1			1	1
Počet automobilních praporů zahajujících druhý koloběh									1				2		4				2	
Počet automobilních praporů zahajujících třetí koloběh																	4			

Pro naši analýzu bylo výhodné použít k celkovému hodnocení činnosti automobilní dopravy koeficient využití vozidel. Z hlediska zkoumané problematiky jsme za základní kalkulační jednotku považovali automobilní prapor. Stručný přehled výsledků této analýzy — viz obr. 2 — Hodnota koeficientu využití frontových automobilních brigád při cvičení Neutron-76. Z obr. 2 je patrné, že teprve až v D 6 jsou zapojeny do vlastního dopravně zásobovacího procesu všechny automobilní prapory.

Vycházíme-li z předpokladu, že přísun ostatního materiálu (ženijního, chemického, automobilního, tankového apod.) je prakticky možný až po využití vyvezeného materiálu podle plánu prvního naložení, pak nám pomalé zapojování automobilních praporů do procesu negativně ovlivňuje materiální zabezpečení vojsk těmito druhy materiálu. Přísun ostatních druhů materiálu můžeme realizovat až při druhém, popř. v dalším koloběhu automobilních praporů, tj. v době, kdy se zpravidla naváží materiál do druhého položení oddělení předsunutých frontových základů. Avšak v této době značně narůstá vzdálenost mezi frontovými sklady, rozmístěnými v PFZ, a rozvíňovanými OPFZ a PAZ. Ramena koloběhů automobilních praporů se prodlužují. V této době také narůstají požadavky na přísun munice jako důsledek možného způsobu vedení operací bez jaderných zbraní. Jinými slovy začíná vznikat napětí mezi předloženými požadavky na přísun materiálu a dopravními možnostmi automobilních brigád.

Zpracování denního plánu přísunu v průběhu vedení operace je složitější. Současná praxe ukazuje, že optimální metodiku sestavení denního plánu přísunu můžeme považovat takovou, kdy se za přímého řízení náčelníka oddělení plánování dopravy a materiálního zabezpečení štábu týlu frontu organizuje součinnost představitelů jednotlivých druhů vojsk a služeb a zástupce automobilní skupiny Správy vojenské dopravy frontu. Každému ze zúčastněných připadá specifická úloha, vyplývající z charakteru činnosti jednotlivých složek. Základem pro součinnost jsou pokyny náčelníka týlu — zástupce velitele frontu. Na jejich podkladě předkládají představitelé jednotlivých druhů vojsk a služeb požadavky na přísun. Zástupce automobilní skupiny pak navrhuje realizace přísunu konkrétním rozvržením přepravních úkolů jednotlivým automobilním praporům. Při takovém způsobu plánování dosáhneme jednotného pochopení, ale i plnění zámyslu náčelníka týlu — zástupce velitele frontu.

Činnost automobilních brigád při cvičení NEUTRON-76 jsme také posoudili a porovnali s ustanoveními pomůcky „Frontový týl“ Týl-51-1. Podle této pomůcky se předpokládá realizovat první koloběh automobilních brigád v době D 2 až D 3 pro všechny druhy materiálu, kromě pohonných hmot. První koloběh automobilních praporů určených pro přísun pohonných hmot se předpokládá od D 2 do D 4. Avšak, jak ukazují výsledky ze cvičení NEUTRON-76, nebyly splněny obecné předpoklady. V době, kdy měl prakticky končit první koloběh automobilních brigád,



Obr. 2

zahajovalo 6 automobilních praporů právě první koloběh a nevyužitý zůstal ještě další 4 prapory. Všechny prapory byly naloženy pohonnými hmotami. Z toho pohledu posuzování je zřejmé, že se musely opožďovat lhůty zahajování dalších koloběhů, což by se neobešlo bez snížení dopravních možností automobilní dopravy a tím i k nesplnění předpokládaného objemu přísunu tak, jak to uvažuje pomůcka „Frontový týl“.

V této souvislosti chceme poukázat na nutnost komplexního využívání všech druhů dopravy ve frontovém úseku přísunu. Týká se to především železniční dopravy. Zvýšenou pozornost musíme věnovat plánování a vlastní obnově železničních směrů. Předávání obnovených úseků železničních směrů v plánovaných lhůtách umožní přiblížení materiálu vojskům. Zvlášť důležitý význam mají rozvíjené skupiny železničních stanic a vykládací stanice zvláštního určení. I když se v kalkulacích v pomůcce Týl-51-1 neuvažuje ve frontovém úseku přísunu s využitím železniční dopravy, můžeme právě jejím důsledným využitím přispět k odstranění případných disparit mezi předloženými požadavky na přísun materiálu a možností dopravy.

Další cestou k zlepšování kvality činnosti automobilní dopravy je periodické přepracování plánu prvního naložení tak, abychom vytvořili výhodné podmínky pro počáteční činnost automobilních brigád. Je všeobecně známo, že přepracování plánu prvního naložení je velmi složité a náročné na ruční práci mnoha funkcionářů. A proto k včasnému přijetí rozhodnutí k případným změnám v plánu prvního naložení významnou měrou také přispěje program pro jeho strojové zpracování. V minulém roce byla zpracována jeho první část ve formě ideového projektu. V oponentním řízení byl projekt schválen s drobnými připomínkami. Zpracování při-

pomínek oponentů a připomínek z vlastního oponentního řízení pozitivně přispěje projektantům v řešení druhé části projektu, tj. k vypracování programu pro počítač třetí generace. Použití samočinných počítačů umožní variantní řešení plánu prvního naložení v krátkých časových lhůtách.

Dále je třeba zlepšit a zvýraznit rozborovou činnost frontových cvičení s cílem získat dostatek informací. Je to nutné především proto, že každé závažné rozhodnutí musí předcházet jeho všestranné zdůvodnění. A to není možné bez úplných a věrohodných informací. Tato základní podmínka nesmí být v rozporu s dosaženou úrovní rozvoje marxistickoleninského učení o válce a armádě. Zvláště pak musí odpovídat současnému rozvoji sovětské vojenské vědy.

Bylo by však nesprávné, kdybychom požadovali uvolnění dopravních prostředků z plánu prvního naložení automobilních brigád bez přihlídnutí k operačně týlovým hlediskům. Požadavky na zvyšování efektivnosti v automobilní dopravě musí být v souladu se způsobem vedení operace. Kromě počátečního období jejich činnosti je úkolem automobilních brigád realizovat přísun materiálu. Tím se jejich úkoly liší od automobilních praporů svazků a vševojskových armád, které kromě přísunu, plní ještě úkoly spojené s vezením stanoveného množství pohyblivých zásob a udržováním armádního normativu. A proto musíme vyvinout úsilí k tomu, aby se již při zahájení války vytvořily takové podmínky, které by zabezpečily automobilním brigádám rozumné a vyvážené zapojování podřízených praporů do vlastního dopravně zásobovacího procesu a plnit jejich hlavní úkol, tj. realizovat přísun materiálu. Svým článkem chceme přispět k splnění tohoto cíle.