

DOPRAVNĚ ZÁSOBOVACÍ SYSTÉM V OPERAČNÍM TÝLU

Dosavadní rozvoj vojenství potvrzuje, že vyzbrojování armád novou moderní bojovou technikou zvyšuje rozmach a manévrovost soudobých operací. Z toho vyplývají vysoké nároky na týlové zabezpečení vojsk v průběhu operace při nepřetržitém působení nepřítele na zásobovací základny, sklady, komunikace, dopravní prostředky i místa velení a řízení celého dopravně zásobovacího systému (DZS).

Složitost realizace DZS spočívá především v tom, že při dosažení plné bojové pohotovosti je nutné v nejkratším čase aktivovat hlavní prvky DZS a zabezpečit rychlé naložení a vyvezení zásob do určených prostorů, aby nedošlo k jejich zničení ještě před vyvezením ze stacionárních skladů a základen. Zatímco bude možné ihned rozvinout DZS svazků stálé pohotovosti, prvky DZS operačního týlu budeme teprve vytvářet a postupně začleňovat do plního zásobovacího procesu podle průběhu bojové činnosti vlastních vojsk i nepřítele. Dále musíme počítat s tím, že tuto činnost můžeme uskutečňovat v podmínkách rozsáhlého zamoření terénu radioaktivními, chemickými a biologickými látkami při trvalém nebezpečí napadení jadernými a leteckými údery a často i při narušení spojení.

Za této situace bude třeba centralizovat a pružně řešit plynulé doplňování vojsk materiálem s efektivním využitím dopravních prostředků a zásob a rychle obnovovat sjízdnost železničních a silničních směrů. To si vyžádá vytvoření značných zásob materiálu u operačně strategického svazu i na teritoriu a k včasnému doplňování spotřeby vojsk mít také k dispozici značný počet dopravních prostředků, zejména automobilních.

Z hlediska úspěšné činnosti DZS patří mezi určující prvky, které mají zásadní vliv na včasné a nepřetržité zásobování vojsk materiálem:

- výše zásob, jejich rozložení a připravenost,
- sklady, mechanizační prostředky a pracovní síly,
- doprava a komunikace,
- organizace a řízení DZS.

Výše zásob, jejich rozložení a připravenost

Jedním z rozhodujících prvků, které ovlivňují celý DZS, jsou zásoby, zejména jejich spotřeba a ztráty v průběhu bojové činnosti. Zkušenosti ze cvičení potvrzují, že v důsledku modernizace bojové techniky se hmotnost spotřeby materiálu neustále zvyšuje. Např. za posledních 5—10 let se výrazně zvýšila spotřeba materiálu u vševojskového svazu o 10—12 % a u operačně strategického svazu o 25—30 %. Možná varianta průměrného denního toku materiálu — viz **obr.**, ze kterého vyplývá, že především vzrostla hmotnost spotřeby munice a PHM (o 30—40 %), jež jsou pro soudobou bojovou činnost určujícími materiály.

Proto se zaváděním nových organizačních struktur dochází u hlavních druhů materiálu (zejména munice a PHM) ke zvýšení zásob, které umožňují vedení operace po dobu cca 20—25 dnů, z toho u vojsk na 5 dní. Tato výše zásob umožní zabezpečit předvídanou spotřebu (podle posledních cvičení 250—300 tisíc t/m³), předpokládané ztráty materiálu (25—30 %) a vytváří předpoklady mít na konci operace, kterou vede operačně strategický svaz, na všech stupních stanovené zásoby. Zároveň tím vytváříme příznivější podmínky pro včasný přísun munice do palebných postavení dělostřelectva k zabezpečení komplexního palebného ničení i k vyčlenění zásob pro činnosti operačních manévrovacích skupin.

Vytvořením praporu (prnz) a brigády (bmz) materiálního zabezpečení budou na automobilních dopravních prostředcích mobilní zásoby hlavních druhů materiálu zhruba na 9 dní bojové činnosti, což může zabezpečit vedení bojové činnosti vojsk nejméně do hloubky BÚ operačně strategického svazu.

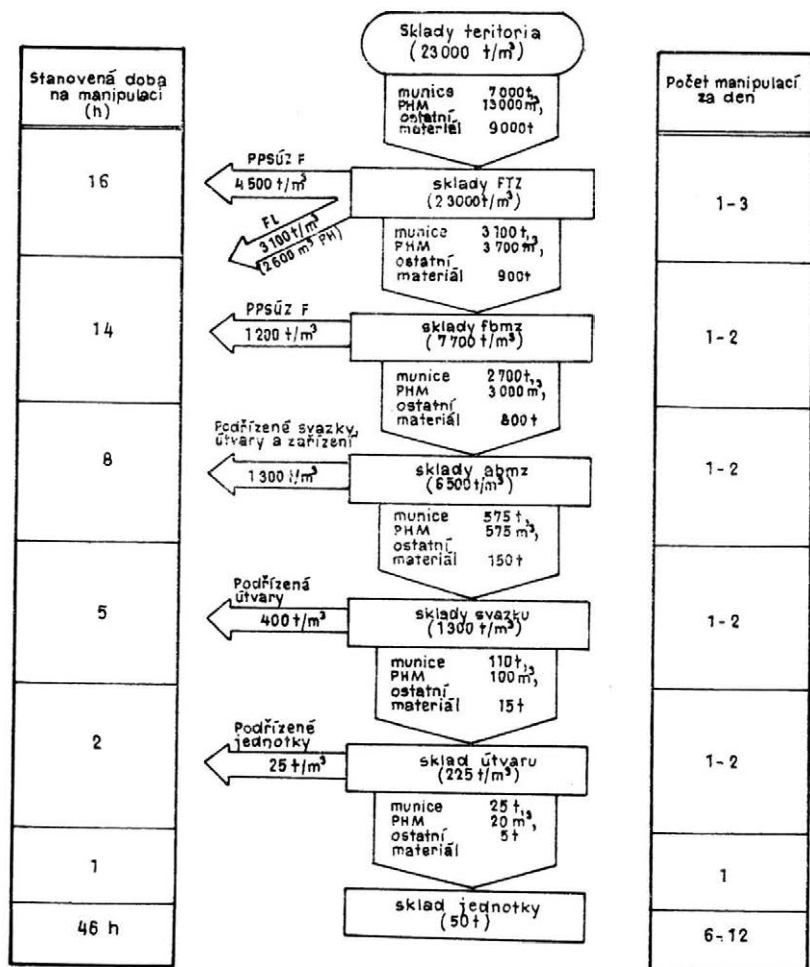
Přechod od soustavy základny k brigádnímu systému (abmz, fbmz), který se vyznačuje vyšší pohyblivostí a manévrovostí zásob, umožní členit materiál na větší počet sledů a tím i dosahovat vyšší odolnost zásobovacího systému. To znamená, že u operačně strategického svazu za každým vševojskovým svazem by měl být jeho nový mobilní prvek se zásobami hlavních druhů materiálu (cca na 2 dny spotřeby) s možností vyčlenit část zásob pro materiální zabezpečení svazu 2. sledu, který se přesunuje na čáru zasazení nebo k zabezpečení sil svazu, bojujícího na samostatném směru.

Schopnost frontové týlové základny zřídít dvě oddělení na železnici, bmz vyčlenit zásoby na směry (pohyblivá oddělení polních skladů), jakož i možnost zřídít výdejní místa pro přímo podřízené svazky, útvary a zařízení operačně strategického svazu a svazu umožní v rámci DZS zásobování prostorové nebo na směrech podle vývoje operační a týlové situace. Tato opatření, realizovaná v nových organizačních strukturách operačního týlu mohou odstranit jednu z příčin napjatosti předcházejícího DZS, která vyplývala z postupného nárůstu vzdálenosti mezi zásobami operačně strategického svazu a svazu, zejména při plnění dalšího úkolu.

Plynulé doplňování spotřebovaných zásob a činnost DZS závisí i na připravenosti zásob pro jejich manipulaci, přepravu a skladování. Progresivní prvky

přípravy zásob, které umožňují zrychlení jejich toku ze skladů ke spotřebiteli, jsou paletizace, kontejnerizace a kompletace.

Současně s paletizací zásob zavádíme postupně zásobovací typové komplety (ZTK), jejichž tvorba vychází z toho, že spotřeba jednotlivých druhů materiálu má co do celkového množství i skladby své zákonitosti. V současné době jsme vyřešili kompletaci zásob proviantu, tankového a automobilního materiálu a kromě toho jsme zavedli cca 150 zásobovacích kompletů náhradních dílů u ostatních materiálních hospodářů. Další předpokládaná kompletace, zejména mu-



nice a PHM, vytvoří podmínky pro direktivní způsob zásobování vojsk kompletovaným materiálem (s možností vynechání některých zásobovacích stupňů) přímo ke spotřebiteli (pluku, divizi) při maximálním omezování ložných prací a tím zrychlení materiálového toku.

Sklady, mechanizační prostředky a pracovní síly

Nedílnou součástí polního DZS je skladování materiálu a manipulace s ním. Na zmanipulování velkého množství materiálu přisunovaného vojskům se v operačním týlu podílejí jednotky (útvary) obsluhy a manipulační prostředky skladů různých stupňů. Zkušenosti potvrzují, že dosavadní struktura těchto jednotek (útvárů) obsluhy i předepsaných mechanizačních prostředků neodpovídala plně požadavkům na zabezpečení denní manipulační kapacity, jak ve skladech (vnitroskladová manipulace), tak i při překládce zásob mezi dopravními prostředky jednotlivých zásobovacích stupňů. Z těchto důvodů jsme přestavbu organizačních struktur jednotek i útvarů obsluhy a polních skladů zaměřili na:

- zabezpečení požadované manipulační kapacity (viz obr.),
- vybavení jednotek obsluhy a polních skladů mechanizačními prostředky s výkonnými parametry (vysokozdvížné terénní vozíky, výkonné autojeřáby apod.),
- zabezpečení prostředků pro přepravu a manipulaci s velkoobjemovými kontejnery ISO,
- zajištění odpovídajícího počtu dopravních prostředků pro přepravu pracovních jednotek skladů (bez zásob), jakož i možnost vyčlenění pohyblivých skladištních oddělení a výdejních míst,
- zabezpečení skladování zásob na stupni bmz 2 dny a FTM 4—6 i více dnů bojové činnosti,
- uplatnění prvků jednotypovosti a autonomnosti organizačních struktur a jednotek (útvárů) obsluhy a polních skladů (umožní vyčlenit pohyblivé skladištní oddělení a výdejní místa se zásobami s odpovídající jednotkou obsluhy).

Přestavbou organizačních struktur polních skladů a jednotek (útvárů) obsluhy vzroste manipulační kapacita celkem ve skladech cca o 60 %, u útvarů a jednotek obsluhy FTZ o 20 %, OFTZ o 80 % a u bmz o 38 %. Obdobně u skladů PHM, kde se zároveň zvýší skladovací kapacita cca o 30—50 % a zavedením výkonnějších přečerpávacích agregátů zvýšíme výdejní kapacitu až o cca 100 %. To vše ovlivní zrychlení toku zásob v celém DZS operačního týlu.

Doprava a komunikace

Hlavním dynamickým prvkem, který má největší vliv na realizaci DZS, je doprava. Priorita jednotlivých druhů dopravy je dána jejím podílem na celkovém objemu přísunu na jednotlivých zásobovacích etapách, na přepravní kapacitě, vybavenosti a současných možnostech.

Hlavním prostředkem pro přepravu materiálu ze stacionárních skladů teritoria do vykládacích stanic (V/S) frontových základů a jejich oddělení zůstává i v nových organizačních strukturách **železniční doprava**. Zkušenosti ze cvičení potvrzují, že železniční doprava může v průběhu operace přepravit cca 260—300 tisíc tun materiálu a přispět i při značném rozsahu ničení ke zkrácení zásobovacích koloběhů za předpokladu, že propustná výkonnost na železniční

síťi neklesne pod 24 párů vlaků za 24 hodin. Rozbory ukazují, že zejména na území nepřítel, při přepravě zásob do OFTZ však vzhledem k předpokládanému rozsahu ničení, tempa obnovy železničních směrů zaostávají za průměrným tempem postupu vojsk. Požadavek na zkrácení doby obnovy předpokládáme zabezpečit zvýšením výkonnosti a dalším rozvojem železniční obnovovací techniky. Např. inovováním pokladače PKP 25/20 — viz Vojskou mysl č. 8/1983 — můžeme zdvojnásobit rychlost pokládky kolejových polí, zavedení estakády EŽBM-30 umožní nahrazení zemních těles v místech po pozemních jaderných výbuších apod. To vše s využitím dalších organizačních opatření u železničního vojska může vytvořit podmínky pro zkrácení dosavadních lhůt obnovy jednoho železničního směru o 2—3 dny. Přesto však vzhledem k velké zranitelnosti železniční dopravy, zejména na území nepřítel, bude nutné kdykoli zabezpečit nahrazení vyřazené železniční přepravy jinými druhy dopravy, zejména automobilní dopravou.

Automobilní doprava je v podmínkách ČSLA hlavním druhem dopravy a ani zavedením nových organizačních struktur neztrácí svoji prioritu. Právě naopak, v podmínkách vysoce manévrového způsobu vedení boje, jejich význam objektivně vzrůstá.

V souladu s novým rozložením a vyšší operačních zásob v nových organizačních strukturách dochází ke zvýšení přepravních kapacit cca o 15 %. Vytvořená kapacita u abmz (fbmz) může jedním koloběhem zabezpečit přísun 1,5—2 denní spotřeby armády v hlavních druzích materiálu. Dosavadní zkušenosti ze cvičení však dokazují, že přepravní automobilní kapacita vzhledem k dosavadním nižším tempům obnovy železničních směrů na nepřátelském území pravděpodobně ke konci frontové útočné operace nebude postačovat. Konkrétní situaci bude nutné v této fázi řešit zvýšením denních jízdních výkonů, zejména zkracováním prostojů vozidel a zrychlováním nakládek a vykládek prací.

Úspěšné splnění úkolů automobilní dopravy bude do značné míry závislé na **silničním zabezpečení**, jehož význam stále narůstá, zejména v oblasti získávání informací a předávání nařízení zásobovacím proudům, jakož i v oblasti zabezpečení obnovy a výstavby silnic, jejich údržby a organizace silniční pořádkové služby.

Z toho vyplývá, že pro zabezpečení těchto úkolů bude nutné soustředit síly a prostředky silničního vojska na rozhodující komunikace a silniční zabezpečení, organizovat po směrech. K tomu vytvořit samostatnou spojovací síť dispečerského řízení provozu s využitím moderních rádiových stanic a prostředků mechanizace a automatizace velení.

Vzrůstající význam (vzhledem ke své odolnosti a nepřetržitosti zásobování vojsk PH) má polní **potrubní doprava**, která může zabezpečit plynulou přepravu PH bez ohledu na roční a denní dobu, povětrnostní a radiační situaci. Potrubní doprava s využitím 150mm potrubí může v průběhu frontové útočné operace přepravit denně cca 3000 m³ pohonných hmot na vzdálenost do 600 km. Polní potrubí bude vhodné napojit na stálý produktovod nebo na stacionární sklady PHM, vést jej do FTZ (OFTZ) nebo až k fbmz a zvýšit tím podíl potrubní dopravy na denním přísunu PH do 20—25 %.

Pro zásobování operačních manévrovacích skupin (OMS), přepravu raket a bojových hlavic, přísun leteckého technického materiálu (LTM) a pro zásobování vzdušných výsadků má velký význam vzdušná doprava. Jejím nedostatkem je zatím menší kapacita.

Organizace a řízení DZS

Na organizaci a řízení DZS se podílí mnoho orgánů všech velitelských stupňů. Proto by měla být maximálně pružná a operativní.

Přechod organizační struktury operačního týlu od soustavy základen k brigádnímu systému, nové rozložení zásob, jejich připravenost, zvýšení přepravní a manipulační kapacity, zavedení kvalitnějších spojovacích prostředků a širší využívání výpočetní techniky postupně sjednocuje strukturu týlu ČSLA s ostatními armádami Varšavské smlouvy. To zabezpečí vyšší odolnost celého zásobovacího systému, efektivnější využití sil i prostředků a větší centralizaci ve velení týlu.

Do rozvinutí DZS operačního týlu předpokládáme, že vojska budou zásobována zpravidla z vyčleněných zdrojů na teritoriu (1—2 dny). Třetího až čtvrtého dne, podle vývoje operační a týlové situace, by mohl být rozvinut polní dopravně zásobovací systém.

V rámci rozvinutého DZS operačně strategického svazu můžeme materiální prostředky přisunuté do prostoru rozmístění bmz vlastními vozidly nebo prostředky nadřízeného stupně překládat na vozidla nebo vykládat ve frontových (armádních) skladech brigády na zem a PH přečerpávat do příslušných obalů. V některých případech mohou být tyto zásoby přisunuty bez překládky až o dva stupně níže nebo přímo do palebných postavení dělostřelectva. K brigádám materiálního zabezpečení mohou být za příznivých podmínek (když se neodtrhly od provozuschopné železnice) přisunuty zásoby též po železnici. Pro zásobování PH budeme zpravidla využívat polní potrubí napojené na stacionární produktovod (sklady) teritoria, nebo sklady FTZ k dopravě PH do OFTZ, fbmz nebo i do prostoru letišť frontového letectva. Oddělení frontové týlové základny bude vhodné v případě příznivé situace rozvinout na železnici po splnění bližšího úkolu frontu, přisunovat zásoby po železnici i částí automobilních brigád operačně strategického svazu a zabezpečit tak zkrácení délky koloběhů prostředků frontové brigády materiálního zabezpečení o cca 150—200 km.

Zásobování přímo podřízených svazků, útvarů a zařízení materiálem na vedlejším zásobovacím směru můžeme zabezpečit z výdejních míst (V/M) FTZ (OFTZ) a fbmz pro frontové a z V/M abmz pro armádní svazky, útvary a zařízení. Pro přisun materiálu do těchto míst bude nutné využít dopravní kapacity příslušných jednotek obsluh. Odděleními bmz frontu můžeme zabezpečovat také přesunující se svazy 2. sledu, vojska, která bojují na samostatném směru, nebo jej využívat k přiblížení části zásob vojskům.

Roty hromadného doplňování, jako nový prvek organizačních struktur, budeme využívat k přímému hromadnému doplňování motorové techniky přesunující se svazů a svazků.

Vzhledem k předpokládanému rozmístění přímo podřízených svazků, útvarů a zařízení operačně strategického svazu v celé hloubce frontového týlového pásma můžeme část z nich zásobovat přímo z rozvinutých V/M FTZ (OFTZ), čímž snížíme objem přisunu zásob svazům.

Zásobování frontového letectva bude možné nadále uskutečňovat přes frontovou leteckou týlovou základnu (FLTZ) dopravními prostředky frontového letectva a vyčleněnou dopravní kapacitou operačně strategického svazu. Podle konkrétní situace to může být buď přímo, nebo přes OFLTZ a výdejní místa, odkud si letištní prapory mohou materiál odebírat. Přepravu LPH do těchto míst

(FLTZ, OFLTZ, V/M) bude zabezpečovat vyčleněnými dopravními prostředky operačně strategického svazu.

Celkově v rámci DZS v průběhu frontové útočné operace může být pro vojska přisunuto cca 300–360 tisíc t/m³ materiálu.

DZS v nových organizačních strukturách by měl být schopen zabezpečit předpokládanou spotřebu materiálu včetně požadované výše nesnižitelných zásob na konci operace.

V oblasti řízení DZS nové organizační struktury operačního týlu v návaznosti na postupné technické vybavení míst velení a směry rozvoje jeho jednotlivých prvků umožní:

- širší zavedení a využití výpočetní techniky, zejména malých převozných počítačů MOMI a tím dosažení zkvalitnění propočtů, kalkulací a evidence zásob, dopravních a mechanizačních prostředků, což přispěje k rychlejšímu a přesnějšímu zpracování dokumentace pro řízení DZS,

- kvalitnější rádiové, radioreléové a linkové spojení mezi jednotlivými stupni i prvky operačního týlu. Nově vytvořené spojovací jednotky (FTZ, bmz) svými prostředky umožní spojení s vykládacími stanicemi, sklady, výdejními místy i vytvářenými odděleními. Zabezpečí také velení při vyvádění zásobovacích proudů na komunikace i za přesunu



Dosavadní zkušenosti a poznatky svědčí o tom, že modernizace a zavádění nové bojové techniky, jakož i změny ve vedení soudobých operací se v plném rozsahu promítají do organizace a řízení DZS.

Racionalizačními změnami hlavních prvků polního DZS v nových organizačních strukturách v závislosti na možnostech ČSLA jsme odstranili některé stávající problémy a rezervy. Dalšího zdokonalování tohoto systému předpokládáme dosáhnout v souladu s plánovaným vědeckotechnickým rozvojem, zejména s postupným využíváním kontejnerového dopravního systému a zásobovacích kompletů pro přísun zásob vojskům.