

Несмотря на специфичный подход к военным грузоперевозкам, доверить военную логистику можно гражданским специалистам. Гражданские специалисты обладают знаниями и опытом для предоставления широкого спектра услуг по материально-техническому обеспечению, от стратегического планирования до тактической реализации. Гражданские специалисты также могут оказывать поддержку в таких областях, как управление цепочками поставок, управление запасами и активами, а также управление транспортной.

Требования к специалистам по военной логистике:

- знание принципов, практик и процедур логистики;
- отличные организационные навыки и навыки решения проблем;
- возможность управлять несколькими задачами одновременно;
- способность работать под давлением и соблюдать сроки;
- сильные коммуникативные и межличностные навыки;
- способность следовать инструкциям и работать независимо;
- предпочтителен военный опыт;
- может потребоваться допуск секретности для определённых операций.

#### Список литературы

1 **Лисейчиков, Н. И.** Военная логистика / Н. И. Лисейчиков. – Минск : НИИ ВС РБ, 2020. – 449 с.

2 **Военная логистика** [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://novelco.ru/>. – Дата доступа : 23.03.2024.

УДК 656.212

### **СУЩЕСТВУЮЩИЙ ПОРЯДОК ПЛАНИРОВАНИЯ ПОДВОЗА МАТЕРИАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ВОЙСКАМ. ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

*В. П. СТЕПУК*

*Учреждение образования «Военная академия Республики Беларусь», г. Минск*

Планирование и организация подвоза материальных средств (МС) войскам – это сложный процесс, при осуществлении которого органам управления тыловым обеспечением (ТыЛО) оперативного объединения (ОО) необходимо решать ряд задач:

- определение потребности в подвозе МС войскам;
- определение возможностей автомобильного и железнодорожного транспорта и потребности в нем;

- распределение объема задач по участкам подвоза и между видами транспорта;
- проведение расчетов на выполнение погрузочно-выгрузочных работ;
- планирование и организация движения на военно-автомобильных дорогах (далее – ВАД), путях подвоза и эвакуации (далее – ППЭ).

Для того, чтобы успешно решать эти задачи, своевременно и качественно спланировать и организовать подвоз МС войскам, органы военного управления ТыЛО должны умело владеть научно-методическим аппаратом в виде математических зависимостей и применять его по определенным методикам.

При анализе существующих на сегодняшний день методик для выполнения расчетов по планированию подвоза исходят в первую очередь из наличия времени на принятие решения и опираются на элементарную математику. Так, при наличии достаточного количества времени (последовательном методе работы органов военного управления тыловым обеспечением) на принятие решения расчеты могут выполняться в полном объеме, позволяющем получить наиболее точные результаты. При ограниченном времени (параллельном методе работы) расчеты, как правило, выполняются по методикам ускоренного (оперативного) расчета, которые позволяют в короткие сроки получить результаты, но с неточностями (погрешностями).

В основном органами управления ТыЛО ОО применяется методика упрощенного (оперативного) расчета, не учитывающая множество факторов и показателей, влияющих на эффективность системы подвоза МС войскам. Исследования применения данной методики указывают на отсутствие существенных показателей (исходных данных), использование которых существенно повысит рациональность принимаемых решений по подвозу с целью получения наиболее точных прогнозируемых результатов:

- при расчетах возможностей автомобильного транспорта необходимо учитывать объемно-массовые характеристики грузов, расчетные показатели выхода техники из строя, плановых ремонтов и необходимости нахождения определенного процента техники в резерве;

- при определении потребности в подвозе МС в ходе ведения боевых действий (операции) стоит акцентировать внимание на интенсивности расхода и потерь и достоверности прогнозных данных. Данные по потребности МС будут иметь как детерминированный, так и стохастический характер. Поэтому при планировании необходимо использовать методики, учитывающие ошибки прогноза и реальные (фактические) данные, т. е. в процессе расчета на планируемый период учитывать ошибку прогноза, имевшую место в текущем периоде.

Таким образом, применение существующих методик-расчетов по планированию подвоза МС войскам, проводимых в ходе планирования ТыЛО боевых действий (операций), заставляют сомневаться в их адекватности и не

позволяют системе подвоза МС ОО своевременно адаптироваться под изменения тактико-тыловых показателей.

Исходя из проведенного анализа, можно сделать вывод, что планирование и организация подвоза МС в ходе подготовки и ведения боевых действий (операций) требует усовершенствования, а именно:

– совершенствования научно-методического аппарата, применяемого для планирования подвоза МС войскам ОО;

– создания комплексной методики рационального планирования подвоза МС войскам ОО;

– внедрения методов и средств компьютерного моделирования, в том числе имитационного моделирования на основе работы транспортно-логистических систем.

В перспективе совершенствование методов и методик планирования подвоза МС войскам ОО целесообразно рассматривать с применением технологий искусственного интеллекта. При этом важнейшее значение будет иметь разработка и применение имитационных моделей системы подвоза материальных средств, которые в перспективе могут использоваться в том числе и для обучения искусственного интеллекта.

УДК 656.212.7/8.073.2

## **АНАЛИЗ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНОЙ СПОСОБНОСТИ ГРУЗОВОГО МЕСТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОИНСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

*С. Н. ТИМАШКОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Действующую методику расчета погрузочно-выгрузочной способности грузового места на железнодорожной станции для погрузки воинских грузов с учетом методики расчета времени, необходимого на погрузку воинского эшелона [1, с. 180–182] можно представить в следующем виде:

$$E_M = \frac{T_{п}K}{t_{под}bg + t_{норм} + a(2t_1 + t_2) + t_{присм}d + t_3 + t_{форм}kc + t_4}, \quad (1)$$

где  $T_{п}$  – продолжительность времени погрузки-выгрузки;  $K$  – коэффициент неполного использования места из-за различия норм на погрузку-выгрузку и неравномерность прибытия-отправления поездов (принимается 0,75–0,80);  $t_{под}$  – время, необходимое на выполнение подготовительных мероприятий (осмотр подвижного состава, открытие бортов, инструктаж личного состава,