

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ НАУКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

Є. А. Максименков, О. В. Кравчук, В. В. Гудімов

*Електронна копія*

Військові сполучення та перевезення.  
Організація військових перевезень  
залізничним транспортом.

НАВЧАЛЬНИЙ ПОСІБНИК

ОБМЕЖЕННЯ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ:

обмежень для розповсюдження не має

ДНІПРО  
ЖУРФОНД  
2024

УДК 355.691.2

В 42

Авторський колектив:

*Максименков Є. А., Кравчук О. В., Гудімов В. В.*

Рекомендовано Радою якості освітньої діяльності УДУНТ,  
*Протокол № 5 від « 23 » січня 2024 р.:*

*Д.т.н., професор, академік Транспортної академії України  
Мацюк Вячеслав Іванович,  
професор кафедри «Транспортних технологій та засобів у АПК»  
Національного університету біоресурсів і природокористування,*

*к.т.н., доцент, Окороков Андрій Михайлович,  
Завідувач кафедри «Транспортний сервіс та логістика»  
Дніпровського інституту інфраструктури і транспорту  
Українського державного університету науки і технологій.*

**В 42 Військові сполучення та перевезення. Організація військових перевезень залізничним транспортом:** навч. посіб. / Є. А. Максименков, О. В. Кравчук, В. В. Гудімов ; УДУНТ; ННІ «Дніпров. ін-т інфраструктури і трансп.». – Дніпро: Журфонд, 2024. – 212 с.

ISBN 978-966-934-610-0

У посібнику розглянуті основні питання планування, організації та виконання військових перевезень та транспортування залізничним транспортом, аспекти підготовки військової частини до перевезення залізничними транспортом, наведені структура та основні функції служби військових сполучень, викладені вимоги, що висуваються до залізничного транспорту при здійсненні військових перевезень з урахуванням досвіду застосування Збройних Сил України у відбитті повномасштабної агресії російської федерації, розкриті питання щодо розміщення та закріплення озброєння та військової техніки на залізничному рухомому складі.

Посібник призначений для курсантів (студентів), керівників занять, а також може бути використаний іншими посадовими особами під час самостійного вивчення основних положень з організації військових залізничних перевезень.

Іл. 94, табл. 09, дод. 11, бібліогр. 29 назв.

УДК 355.691.2

ISBN 978-966-934-610-0

© Укр. держ. ун-т науки і технологій, 2024  
© Максименков Є. А., Кравчук О. В.,  
Гудімов В. В., 2024

## **ЗМІСТ**

ОСНОВНІ ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ. ....	6
ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ ТА УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ. ....	11
ВСТУП .....	12
РОЗДІЛ 1. РОЛЬ ОКРЕМИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ У ВИКОНАННІ ВІЙСЬКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ. ....	14
1.1 Види транспорту, їх характеристики, військово-експлуатаційні вимоги до них. ....	14
1.2 Залізничний транспорт, його структура та органи управління. .	21
РОЗДІЛ 2. СЛУЖБА ВІЙСЬКОВИХ СПОЛУЧЕНЬ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ, ЇЇ РОЛЬ ТА МІСЦЕ В СИСТЕМІ СИЛ ОБОРОНИ.....	30
2.1 Служба військових сполучень Збройних Сил України, її структура, завдання та функції. ....	30
2.2 Загальні положення з організації військових перевезень. ....	37
2.3 Основні напрямки підготовки до виконання військових перевезень. ....	44
2.4 Система організації переміщень та перевезень (транспортувань) Збройних Сил України на сучасному етапі. ....	52
РОЗДІЛ 3. ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВІЙСЬКОВИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ. ....	56
3.1 Загальні положення з організації військових залізничних перевезень. ....	56
3.2 Планування військових залізничних перевезень. ....	59
3.3 Загальний порядок організації управління військовими залізничними перевезеннями. ....	63
3.4 Габарити. Перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України. ....	67
3.5 Рухомий склад для забезпечення військових залізничних перевезень та його підготовка. ....	73

3.6	Військові вантажно-розвантажувальні райони, місця, прилади та пристрої. Розрахунок навантажувально-розвантажувальної спроможності районів, станцій та місць.....	82
3.7	Під'їзні колії та рухомі установи МО України.....	95
РОЗДІЛ 4. ОРГАНІЗАЦІЯ ВІЙСЬКОВОЇ ЧАСТИНИ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.....		109
4.1	Організація військового ешелону.....	109
4.2	Документація військового ешелону.....	116
4.3	Підготовка та розрахунок військової частини до перевезення залізничним транспортом.....	119
4.4	Навантаження (вивантаження) військових ешелонів та транспортів.....	121
РОЗДІЛ 5. РОЗМІЩЕННЯ ТА ЗАКРІПЛЕННЯ ОЗБРОЄННЯ ТА ВІЙСЬКОВОЇ ТЕХНІКИ НА РУХОМОМУ СКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....		125
5.1	Розміщення ОВТ на відкритому рухомому складі.....	125
5.2	Матеріали та засоби для закріплення військової техніки на відкритому рухомому складі.....	132
5.3	Закріплення на залізничних платформах військових гусеничних машин (ВГМ).....	144
5.4	Закріплення на залізничних платформах військових колісних машин.....	150
РОЗДІЛ 6. ОХОРОНА І СУПРОВІД ВІЙСЬКОВИХ ВАНТАЖІВ, ЯКІ ПЕРЕВОЗЯТЬСЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ (ВОДНИМ) ТРАНСПОРТОМ.....		165
6.1	Загальні положення з організації вартової служби під час перевезення військ.....	165
6.2	Правила безпеки під час охорони та супроводу вартою військових вантажів на залізничному та водному транспорті.....	168
6.3	Особливості організації вартової служби у разі перевезення варті у ВСТП під час охорони та супроводу військових вантажів..	171

6.4	Порядок перевірки військової варті під час охорони та супроводу військових вантажів. ....	176
РОЗДІЛ 7. ВІЙСЬКОВІ ПЕРЕВІЗНІ ДОКУМЕНТИ ТА ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ ЗА ВІЙСЬКОВІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.....		178
7.1	Військові перевізні документи (ВПД), їх види та призначення. Порядок оформлення. ....	178
7.2	Тарифи та порядок розрахунку плати за перевезення військових ешелонів та транспортів. ....	181
ПЕРЕЛІК ДОДАТКІВ.....		189
БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК.....		205

## ОСНОВНІ ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ.

У цьому Навчальному посібнику терміни вживаються в таких значеннях:

**вагон службово-технічний переобладнаний** – спеціально спроектований вагон для розміщення особового складу варту та супроводжувача вагону службово-технічного переобладнаного;

**вагони прикриття** – залізничні вагони, додатково встановлені попереду (позаду) або між вагонами з військовим вантажем;

**вантажно-розвантажувальне місце** – це сукупність споруд і пристроїв (у тому числі спеціальних), призначених для навантаження (розвантаження) військових ешелонів (військових транспортів);

**відправник** – зазначена в перевізному документі військова частина, яка відправляє військові ешелони, військові команди або військові транспорти;

**військова команда** – група військовослужбовців Збройних Сил у складі двох і більше осіб, яка прямує до місця призначення з військовим майном (у тому числі зі зброєю та боеприпасами) або без такого майна, група громадян України, призваних на військову службу, а також особи, звільнені в запас, що прямують та організовані для перевезення, на чолі з начальником команди;

**військова команда великої чисельності** – команда, для перевезення якої необхідно надання одного чи більше пасажирських або людських вагонів (судна або окремого суднового приміщення);

**військовий вантаж** – військове майно (всі види озброєння, бойова та інша техніка, боеприпаси, пально-мастильні матеріали, продовольство та інші матеріально-технічні засоби тощо), яке закріплене за Збройними Силами України, іншими утвореними відповідно до законів військовими формуваннями, правоохоронними органами та перевозиться різними видами транспорту;

**військовий ешелон** – військова частина (або її підрозділи), військова команда великої чисельності, організована для перевезення в одному поїзді, на одному судні (або в окремому судновому приміщенні), а

також переведення морськими та іншими водними шляхами корабля Збройних Сил;

**військовий перевізний документ форми 1** – документ устанавленого зразка, який видається відповідними міністерствами та відомствами для оформлення військового проїзного документа для перевезень;

**військовий перевізний документ форми 2** – документ устанавленого зразка, видається відповідними міністерствами та відомствами для оформлення перевезення багажу і вантажобагажу;

**військовий поїзд** – поїзд, що має у своєму складі 10 і більше вагонів, зайнятих військовим ешелоном (ешелонами) та/або військовим транспортом, або меншу кількість таких вагонів з окремим локомотивом;

**військовий транспорт** – прийнятий для перевезення залізничним (морським або річковим) транспортом від одного відправника за місцезнаходженням одного або кількох одержувачів військового вантажу, для перевезення якого потрібно не менше одного контейнера, залізничного вагона, частини судна або окремого суднового приміщення;

**військові пасажери** – особи, що оформили проїзні документи (квитки), мають посвідчення про відрядження, приписи або відпускні квитки Міноборони, утворених відповідно до законів військових формувань, правоохоронних органів, ДССТ і ДССЗЗІ, та члени їх сімей, що зазначені в таких документах;

**військові перевезення** – перевезення залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом загального користування військовослужбовців Збройних Сил та військових вантажів, а також переведення внутрішніми водними шляхами кораблів, суден та плавзасобів Збройних Сил;

**військові сполучення** – шляхи сполучення загального користування з постійними технічними пристроями та спорудами, змінними засобами, системами управління, що використовуються для організації військових перевезень як у мирний час, так і в особливий період;

**військові частини** – органи військового управління, з'єднання, військові частини, підрозділи, військові навчальні заклади, військові

навчальні підрозділи вищих навчальних закладів, установи та організації Збройних Сил;

**людське суднове приміщення** – суднове приміщення, спеціально підготовлене та обладнане для перевезення особового складу;

**людський вагон** – критий вагон, спеціально підготовлений та забезпечений військовим обладнанням для перевезення особового складу;

**евакуація виробів озброєння та військової техніки** – комплекс заходів щодо витягування застряглих, засипаних, затонулих і підняття перекинутих виробів ОВСТ, буксирування або транспортування виведених з ладу виробів ОВСТ з районів (місць) бойових дій (з-під вогню противника), районів яким загрожує захоплення противником у безпечні райони (місця, найближчі укриття) або ремонтні органи;

**командування Сил логістики Збройних Сил України** – орган військового управління стратегічного рівня, який здійснює управління застосуванням сил логістики у мирний час, в особливий період, під час підготовки та у ході ведення операцій;

**компетентні органи** – спеціально уповноважені органи держави, що в межах своєї компетенції видають належні дозволи або виконують процедури стосовно забезпечення перевезень військових вантажів та персоналу своєю територією відповідно до чинного законодавства;

**мобілізаційне розгортання** – комплекс заходів, які проводяться з метою приведення Збройних Сил України, інших складових сил оборони в готовність до виконання завдань за призначенням та полягає у виконанні заходів мобілізації людських, транспортних та інших ресурсів для забезпечення потреб сил оборони та бойового злагодження (відновлення навченості) органів військового управління (органів управління), військових частин (підрозділів, установ);

**навантажувально-розвантажувальний район** – визначений район, який включає декілька станцій (портів, пристаней, аеропортів, аеродромів, майданчиків) із вантажно-розвантажувальними пристроями, автомобільними дорогами, що виводять до них;

**національний контингент** – військові підрозділи, оснащені відповідним озброєнням і військовою технікою, засобами підтримки і зв'язку, що направляються Україною для участі в міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки, у тому числі у складі багатонаціональних військових формувань високої готовності військові підрозділи Збройних Сил України, інших військових формувань, котрі входять до складу об'єднаних військових підрозділів, що створюються спільно з іншими державами для участі у міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки (спільні батальйони тощо);

**національний персонал** – окремі військовослужбовці Збройних Сил України, інших військових формувань, поліцейські, особи начальницького і рядового складу державних органів, які можуть оснащуватися вогнепальною (стрілецькою) зброєю та боєприпасами до неї відповідно до пропозицій міжнародних організацій у сфері безпеки, а також працівники Збройних Сил України, інших військових формувань, державних органів і установ України, які направляються Україною для участі в міжнародних операціях із підтримання миру і безпеки та не входять до складу національного контингенту.

**одержувач** – зазначена в перевізному документі військова частина, яка одержує військові ешелони, військові транспорти або військові команди;

**організація військових перевезень** – комплекс заходів з підготовки особового складу військових частин, військових вантажів та засобів транспорту для здійснення військових перевезень (планування, управління, логістичного забезпечення, забезпечення безпеки цих перевезень, здійснення взаєморозрахунків за надані послуги);

**основний габарит навантаження** – граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виходячи назовні, має розміщуватися вантаж (з урахуванням упаковки та кріплення) на відкритому рухомому складі за умови його перебування на прямій горизонтальній ділянці колії;

**переміщення та перевезення (транспортування)** – функціональна ознака логістичного забезпечення, яка полягає у проведенні заходів щодо своєчасного планування та організації військових перевезень,

підвезенні (подачі) ОВТ та МТЗ та їх евакуації всіма видами транспорту, підготовки і розподілу транспортних засобів, розгортанні транспортних комунікацій для виконання визначених завдань;

**персонал** – особи військового та цивільного персоналу, які входять до складу підрозділів Збройних Сил України та збройних сил інших держав;

**підвезення (подача) ОВТ та МТЗ** – перевезення військових вантажів автомобільним транспортом Збройних Сил України;

**служба військових сполучень** – це система органів військових сполучень, призначена для організації військових сполучень та військових перевезень в інтересах МО України і ЗСУ у мирний час та сил оборони в особливий період;

**транспортні засоби** – це залізничний рухомий склад, морські, річкові, повітряні судна, контейнери, ліхтери, тощо, які використовуються для військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом;

**транспортні комунікації** – визначені шляхи сполучення, підготовлені та обладнані для пересування (перевезення) військ (сил, органів), підвезення (транспортування) ОВТ та МТЗ, а також здійснення всіх видів евакуації;

**шляхи сполучення** – транспортні шляхи з технічними спорудами і пристроями на них, що забезпечують пропуск (рух) транспортних засобів, переміщення особового складу, ОВТ та МТЗ з одного пункту в інший;

**цивільні власники засобів водного транспорту** – підприємства морського та річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, морські та річкові порти, суднобудівні та судноремонтні заводи, підприємства, установи та організації.

Інші терміни вживаються у значеннях, визначених у Статуті гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України, Статуті внутрішньої служби Збройних Сил України та інших нормативно-правових актах.

## ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ ТА УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.

Скорочення та умовні позначення	Повне словосполучення та поняття, що скорочуються
АТ “Укрзалізниця”	Акціонерне товариство “Українська залізниця”
АМПУ	Адміністрація морських портів України
ВТО	Військово-технічний опис
ВПД	Військові перевізні документи
ВРМ	Вантажно-розвантажувальне місце
ВСП	Військова служба правопорядку
ВСТП	Вагон службово-технічний переобладнаний
ВТЗ	Високоточна зброя
Державіаслужба	Державна авіаційна служба України
ДССТ	Державна спеціальна служба транспорту
ДССЗІ	Державна служба спеціального зв'язку та захисту інформації
ЗВО	Знімне військово обладнання
ЗРМА	Збірно-розбірна металева апарель
ЗС України	Збройні Сили України
КСЛ	Командування Сил логістики Збройних Сил України
Мінінфраструктури	Міністерство інфраструктури України
Міноборони	Міністерство оборони України
МтЗ	Матеріально-технічні засоби
НАТО	Північноатлантичний Альянс
НЕСШ	Начальник військового ешелону
НРР	Навантажувально-розвантажувальний район
ТПР	Тимчасовий перевантажувальний район
ОВУ	Органи військового управління
ОВТ	Озброєння і військова техніка
ППО	Протиповітряна оборона
ЦУКВПТ	Центральне управління координації військових перевезень та транспортування Командування Сил логістики Збройних Сил України
УМВС	Угода про міжнародне вантажне сполучення

## ВСТУП

Повномасштабне вторгнення окупаційних військ московії в Україну в лютому 2022 року докорінно змінило сьогодення всіх українців. Наше суспільство постало перед викликами найнебезпечнішими з часів закінчення Другої світової війни. Це стосується як Сил оборони України і Збройних Сил України в їх числі, так і всіх інших сфер життя українців. Завдяки мужності українського народу та за допомогою провідних західних демократій нашої державі вдалось вистояти в перші місяці вторгнення. Вагома частка цих випробувань випала на долю транспортної системи нашої держави.

Транспортна система України в мирний час складалась з магістральних транспортів: залізничного, морського, річкового, автомобільного, повітряного, трубопровідного, які виконували перевезення в інтересах народного господарства і населення, а також перевезення в інтересах оборони держави. Враховуючи, що з лютого 2022 року фактично відбулась блокада чорноморських портів нашої держави та припинилось повітряне сполучення з іншими країнами, основними і єдиними видами транспорту, спроможними забезпечувати транспортне сполучення країни зі Світом, залишились залізничний та автомобільний. Ступінь участі цих видів транспорту у виконанні перевезень неоднаковий. Він залежить від багатьох факторів і в першу чергу від можливостей кожного виду транспорту і його підготовленості до роботи у воєнний час.

Враховуючи необхідність забезпечення постійної готовності військ (сил) в ході виконання завдань з оборони держави, ведення відповідних міжнародних (спільних) операцій, навчань, одним з найбільш актуальних питань залишається забезпечення переміщення військових частин (підрозділів), озброєння, військової і спеціальної техніки та матеріально-технічних засобів Збройних Сил України, країн-партнерів на великі відстані до районів виконання завдань, нарощування існуючих угруповань в ході реагування на зміни стратегічної (оперативної) обстановки та перегруповання військ у ході ведення операцій, проведення заміни військових частин та виконання заходів з відновлення боєздатності, створення необхідних оперативних та стратегічних резервів тощо.

Основні питання планування, організації, управління (координації) та контролю виконання військових перевезень (транспортування) залізничним транспортом, питання підготовки транспорту загального

користування та транспортних засобів для забезпечення здійснення військових перевезень (транспортування) покладені на підрозділ організації військових перевезень Командування Сил логістики Збройних Сил України з підпорядкованими установами військових сполучень.

Таким чином, якісна організація військових перевезень (транспортування) залізничним транспортом на пряму впливає на спроможності Сил оборони України, включаючи Збройні Сили України, надавати відсіч збройній агресії російської федерації проти України та наближає нашу Перемогу!

## **РОЗДІЛ 1. РОЛЬ ОКРЕМИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ У ВИКОНАННІ ВІЙСЬКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.**

### **1.1 Види транспорту, їх характеристики, військово-експлуатаційні вимоги до них.**

Єдину транспортну систему України в особливий період складають транспорт та транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань. (Рис. 1)

Основою експлуатаційної роботи транспорту є організація перевізного процесу, який містить початкову операцію в пункті відправлення, рух з урахуванням напрямку і відстані перевезень та кінцеву операцію в пункті призначення.

В основу організації експлуатаційної роботи транспортної системи повинні бути покладені наступні принципи:

- постійна готовність і забезпечення швидкої перебудови роботи для виконання військових перевезень та перевезень національної економіки за планами воєнного часу, що досягається завчасною підготовкою постійних споруд і транспортних засобів;
- відповідність організації експлуатаційної роботи транспорту на театрах воєнних дій та в операціях задачам угруповань військ, їх тиловому забезпеченню у конкретній оперативно-тиловій і транспортній обстановці, що склалася, та потребує відповідної розстановки експлуатаційних органів, посилення пропускнуої, провізної, переробної і вантажувальної спроможності, здійснення маневру і регулювання транспортних засобів і перевезень;
- організація комплексного використання різних видів транспорту з врахуванням їх реальних можливостей і резервів;
- забезпечення стійкої роботи транспорту і живучості мережі шляхів сполучень за рахунок вводу у експлуатацію дублюючих пристроїв, підготовки і використання тимчасових перевантажувальних районів, пунктів стику різних видів транспорту, а також здійснення заходів щодо технічного прикриття, відновлення, захисту, охорони та оборони шляхів сполучень і військових перевезень;
- розосередження експлуатаційної роботи, вагонів, локомотивів і парку літаків із великих транспортних вузлів та прискорення операцій з поїздами, вагонами і літаками;

- дублювання постійних споруд і перемінних засобів шляхом створення запасних стаціонарних і рухомих спеціальних формувань та комплектів для поповнення втрат при руйнуванні транспортних об'єктів і рухомого складу;

- створення резерву постійних споруд і транспортних засобів для поповнення можливих втрат, ліквідації ускладнень у навантаженні, перевезенні і вивантаженні, а також для проведення регулювальних заходів;

- забезпечення безперервного і стійкого керівництва експлуатаційною роботою транспорту, створенням системи заміських і захищених пунктів управління, організацією оперативних груп, а також забезпечення пунктів управління дублюючими засобами зв'язку.

Зміст цих принципів враховує сучасний рівень розвитку воєнної і транспортної науки, досвід минулих війн, вимоги щодо зменшення ефективності ударів противника по шляхах сполучень і відновлення руху у стислі терміни [1,4].



Рис. 1. Основні складові єдиної транспортної системи України.

Безперервне удосконалення озброєння і військової техніки, способів підготовки і ведення військових дій пред'являє нові вимоги до транспортного забезпечення військ, до підготовки та використанню транспорту у воєнний час.

Тому для подальшого збільшення транспортного потенціалу необхідно постійно вдосконалювати:

- методи підготовки шляхів сполучень і транспортних засобів для забезпечення стійкого і безперервного перевізного процесу;

- способи організації забезпечення стійкого управління перевізним процесом у воєнний час;
- методи експлуатації, які відповідають рівню технічного розвитку транспорту і умовам його роботи у воєнний час [12].

При оцінці ролі транспорту у війні необхідно виходити з того, що удосконалення озброєння і техніки, застосування зброї масового ураження та високоточної зброї підвищують вимоги до стійкої роботи транспорту, його спроможності щодо виконання значних обсягів військових перевезень.

Збройні Сили використовують різні види транспорту загального користування, а також штатні транспортні засоби.

Місце окремих видів транспорту у виконанні перевезень визначається також специфічними особливостями кожного з них, які виходять з їх улаштування і перевізних можливостей. (Рис. 2).

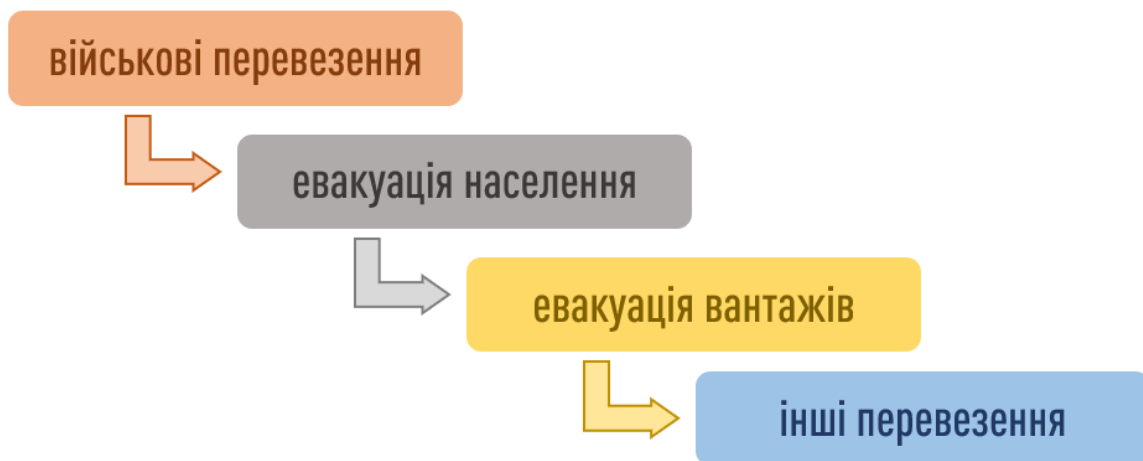


Рис. 2. Планування роботи транспорту в особливий період.

**Залізничним транспортом** щоденно виконується значний обсяг перевезень.

Залізниці краще підготовлені у мобілізаційному та технічному відношенні, на них розгорнута постійно діюча служба військових сполучень. Головними перевагами залізниць є:

- регулярність роботи в будь-який час доби та року, у будь-яких погодних умовах;
- високі швидкості;
- відносно велика провізна спроможність.

Залізничний транспорт і в умовах війни залишається самим потужним видом сухопутного транспорту, здатним виконати масові перевезення на великі відстані. Він дозволяє перевозити будь-які вантажі,

війська, озброєння і майже всі види бойової техніки Збройних Сил. Розрахунки свідчать, що без залізниць неможливо виконати весь обсяг перевезень, необхідний у сучасній війні, особливо з глибини країни. Однак слід враховувати, що в результаті ударів противника по залізничним об'єктам можливе тимчасове припинення руху поїздів і пов'язане з цим порушення термінів доставки військ і матеріальних засобів. Відновлення зруйнованих об'єктів потребує значних витрат сил, засобів і часу.

**Морський транспорт** може відігравати важливу роль на приморських напрямках. Він має необмежену перепускную спроможність. Собівартість перевезень на морському транспорті відносно невелика. Необхідно також відмітити велику вантажопідйомність і високу маневреність кораблів, меншу уразливість важливих об'єктів морського транспорту, його велику перевізную спроможність і швидкість руху, яка може досягати 700-1000 км на добу. У випадку руйнування морських портів вантажні операції можливо виконувати на необладнаному березі з використанням тимчасових причалів і рейдових засобів.

В умовах війни на морському транспорті є імовірність великих одночасних втрат військ і військових вантажів, що перевозяться, при активних діях противника на комунікаціях. Мінування морських шляхів також може ускладнювати виконання перевезень. Обсяг виконання військових перевезень морським транспортом залежить також від можливостей Військово-морських Сил по охороні та захисту транспортних суден при переходах морем і забезпеченню судноплавства в умовах мінних загороджень противника.

Підготовка внутрішніх водних шляхів та їх технічна експлуатація потребують менших витрат у порівнянні з іншими видами транспорту.

**Річкові судна** можуть використовуватись для перевезень матеріальних засобів з глибинних пунктів до морського узбережжя, а також як рейдові і висадочні засоби. Важливе значення для військових перевезень має використання річкових суден типу "річка-море", які дозволяють здійснювати безперевантажувальне сполучення між морськими і річковими портами. Річковий транспорт (баржі, баржі-майданчики) може використовуватись для влаштування паромних переправ і наведення наплавних мостів.

В ході використання річкового транспорту необхідно враховувати відносно малу швидкість руху транспортних засобів (15-20 км/год), сезонність у роботі, складність і довготривалість відновлення

гідротехнічних споруд, а також відносно тривалі терміни виконання вантажних операцій.

Значна глибина і динамічність сучасних операцій, можливість утворення суцільних зон руйнування та радіоактивного зараження збільшує значення повітряного транспорту у війні.

**Повітряний транспорт** має основну перевагу у швидкості. Технічна швидкість руху сучасних літаків складає 500-900 км/г. У сучасній війні характерним є залучення повітряного транспорту до вирішення спеціальних задач (десантування, термінове перевезення військ і вантажів, евакуація поранених та хворих, радіаційна та технічна розвідка, інженерні роботи).

Разом з цим для повітряного транспорту характерні висока вартість перевезень, залежність виконання перевезень від метеорологічних умов, трудомісткість робіт щодо підготовки аеродромів, значні витрати пального літаками, обмежений парк транспортних літаків і вертольотів, недостатня вантажопідйомність і місткість основних типів літаків і вертольотів.

У сучасних умовах успішне проведення операцій багато у чому залежить від роботи **автомобільного транспорту**. Він забезпечує взаємний зв'язок між іншими видами транспорту, має великі здібності маневрування по напрямках і відносно високу живучість. Автомобільний парк постійно вдосконалюється щодо збільшення кількості автомобілів з більш високою швидкістю, вантажопідйомністю, кращою прохідністю. Це збільшує можливості використання автомобільного транспорту як штатного транспортного засобу для перевезення військ і матеріальних засобів.

Однак в мирний час тил центру і оперативний тил мають обмежену кількість автомобілів. Широке застосування автомобільного транспорту для військових перевезень можливе тільки після відмобілізування автомобільних частин. В оперативному і військовому тилу автомобільний транспорт буде відігравати основну роль у підвозі матеріальних засобів у ході бойових дій.

При використанні автотранспорту слід враховувати відносно високу собівартість перевезень, залежність його роботи від метеорологічних умов, великі витрати робочої сили при навантажувально-вивантажувальних операціях та велику потребу водіїв. Суттєво впливає на ефективність використання автомобільного транспорту наявність і стан автомобільних доріг, мережа яких розвинута нерівномірно.

У забезпеченні перевезень рідкого пального збільшується значення трубопровідного транспорту. *Трубопровідний транспорт* безперервно вдосконалюється за рахунок будівництва газопроводів та нафтопроводів. У Збройних Силах застосовуються польові магістральні трубопроводи (ПМТ), які стоять на озброєнні трубопровідних частин. Трубопроводи національної економіки України та ПМТ, що розгортаються, будуть працювати для подачі пального з глибини країни на театри воєнних дій. ПМТ можуть також використовуватись у тимчасових перевантажувальних районах для передачі пального в обхід бар'єрних місць на залізницях, для перекачування пального з морських суден при організації вивантаження на необладнаному березі і на рейдах.

При розгляді ролі кожного виду транспорту слід підкреслити, що вона багато у чому залежить від задач, які стоять перед транспортом (виконання перевезень з глибини країни до початку бойових дій, перевезення щодо забезпечення стратегічних операцій, перевезення в операції оперативного командування та ін.).

При застосуванні високоточної зброї питома вага видів транспорту у виконанні військових перевезень може різко змінюватись. Найбільш буде використовуватись автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт.

Залізничний транспорт ефективно використовується тільки після відновлення наскрізного руху, а також відкриття тимчасових перевантажувальних районів і організації роботи ізольованих ділянок.

Виконання військових та народногосподарських перевезень в умовах можливої сучасної війни може здійснюватися у виключно складній обстановці. Дія противника високоточною, ядерною і конвенціональною зброєю (з урахуванням наявності великої кількості атомних електростанцій і гідротехнічних споруд на внутрішніх водних шляхах), по шляхам сполучень може привести до зруйнування і зараження найважливіших транспортних об'єктів, до утворення бар'єрних місць, роз'єднуванню мережі шляхів сполучень на ізольовані райони та ділянки, до втрат пропускної та провізної здатності. Разом з тим заданий обсяг перевезень, особливо бойової техніки, пального, боєприпасів, ракет та ракетного палива різко зростає. До 80% від загального об'єму перевезень матеріальних засобів складають перевезення розрядних вантажів і пального. Військові перевезення повинні виконуватись високими темпами і швидкостями просування з жорстким дотриманням

вимог таємності. Частка видів транспорту у виконанні військових перевезень (з досвіду ведення бойових дій у 2022-2024 р.р.) наведена на рис. 3. Як ми бачимо, де-факто залишились лише автомобільний та залізничний транспорти.



Рис. 3. Частка видів транспорту у виконанні військових перевезень (з досвіду 2022-2024 р.р.)

Стан і рівень технічного оснащення шляхів сполучень в різних регіонах різні. Від цього залежить ступінь готовності комунікацій до виконання перевезень, характер заходів по підвищенню живучості, можливості комплексного використання різних видів транспорту, потреба в силах і засобах для технічного прикриття, а також організація управління експлуатаційною роботою. Тому **загальні вимоги щодо роботи транспорту у воєнний час** повинні передбачати:

- раціональний розподіл обсягу перевезень по видам транспорту ;
- виконання заданого обсягу перевезень у встановлені планом строки;
- ефективне використання пропускної і провізної здатності шляхів сполучень і транспортних засобів;
- забезпечення безперервності перевізного процесу в умовах великих зруйнувань і заражень;
- можливість здійснення регулювальних заходів в ході виконання перевезень, можливість передачі перевезень на інші види транспорту;
- максимальне скорочення втрат військ, що перевозяться і матеріальних засобів, робітників транспорту і рухомого складу;
- стійке управління перевізним процесом і рухом транспортних засобів.

Аналізуючи і оцінюючи можливості використання видів транспорту для виконання перевезень у воєнний час належить враховувати вимоги, що пред'являють до їх роботи. Виконання перевезень в особливий період під час інтенсивного впливу противника неможливе без завчасної підготовки всіх видів транспорту. Залізниці України, як у мирний так і у воєнний час, відіграють велику роль у всіх видах перевезень. Крім того, в період стратегічного розгортання ЗС України та переведення національної економіки з мирного на воєнний лад виникає потреба у виконанні великих за об'ємом перевезень. Порушення у роботі транспорту будуть перешкоджати швидкому виконанню перевезень. Тому підготовка всіх видів транспорту до роботи у воєнний час є важливим питанням службової діяльності органів військових сполучень. Посадові особи органів військових сполучень та транспорту несуть безпосередню відповідальність за успішне і своєчасне виконання військових перевезень в інтересах військ.

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Які існують види транспорту?
2. Назвіть основні складові транспортної системи?
3. Що покладено в основу організації експлуатаційної роботи транспортної системи?
4. Які переваги залізничного транспорту?
5. Які переваги автомобільного транспорту?
6. В чому полягають загальні вимоги щодо роботи транспорту у воєнний час?

#### **1.2 Залізничний транспорт, його структура та органи управління.**

Залізничний транспорт загального користування (далі залізничний транспорт) є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. [21,23]

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни.

Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій, мережа яких на сьогодні не експлуатується), з яких понад 47,2% електрифіковано.

За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише

залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну

Територією України проходять три залізничних транспортних коридори – № 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км.

Це головним чином двоколіїні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того, розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія). [12]

Головними складовими залізничного транспорту є:

- матеріальна (власне залізниця)
  - інфраструктура, до складу якої входить:
    - залізнична колія і штучні споруди (мости, тунелі, вокзали, станції, депо), пристрої сигналізації, централізації і блокування (СЦБ), контактна мережа (прилади електропостачання, тягові підстанції);
  - рухомий склад:
    - тяговий (локомотиви);
    - не тяговий (вагони вантажні та пасажирські);
- експлуатаційна, що в свою чергу ділиться на:
  - технічну експлуатацію — диспетчерське керування, розробка оптимальних способів керування процесом перевезень;
  - комерційну експлуатацію — відносини з вантажовідправниками, вантажоотримувачами, вантажовласниками і пасажирами.

# ОСНОВНІ СКЛАДОВІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

## МАТЕРІАЛЬНА

### ІНФРАСТРУКТУРА

- залізнична колія
- штучні споруди
- СЦБ
- контактна мережа

### РУХОМИЙ СКЛАД

- локомотиви
- вагони

## ЕКСПЛУАТАЦІЙНА

### КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

- з вантажовідправниками
- з вантажоотримувачами
- з вантажовласниками
- з пасажирями

### ТЕХНІЧНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

- диспетчерське керування
- розробка оптимальних способів керування процесом перевезень

Рис. 4. Головні складові залізничного транспорту.

Найбільшим підприємством галузі є Укрзалізниця (Акціонерне товариство "Українська залізниця"), яка здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

Акціонерне товариство «Українська залізниця» – національний перевізник вантажів та пасажирів. Метою діяльності товариства є задоволення потреб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі тощо.

Свою господарську діяльність АТ «Укрзалізниця» розпочало 1 грудня 2015 року. Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб.

Інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень становить 4,3 тис. одиниць, в тому числі робочий парк – 3100 вагонів. Також в наявності швидкісні електропоїзди «Hyundai» 10 од.; швидкісні

електропоїзди «Тарпан» 2 од.; міжрегіональні поїзди локомотивної тяги – 2 од. (по 5 пас. вагонів).

Загальний парк вантажних вагонів становить 83,5 тис. одиниць. Із наявного парку вантажних вагонів робочий парк складає 57,7 тис. од. вагонів (без врахування вагонів на території ОРДЛО).

Інвентарний парк локомотивів становить 3589 од., в тому числі: електровозів – 1628 од.; тепловозів – 1961 од.



Рис. 5. Схема залізниць України.

Основною господарською одиницею на залізничному транспорті є залізниця, що має статус державного виробничого об'єднання. Роботою залізниці керує управління, до складу якого входять виробничі служби по галузях господарства: перевезень (Д), комерційна (М), пасажирська (Л), сигналізації та зв'язку (Ш), електропостачання (Е), локомотивного господарства (Т), колії (П), вагонного господарства (В), фінансово-економічна (НФ), капітального будівництва і цивільних споруд (НГС), кадрів (НОК), воєнізованої пожежної охорони (НО), охорони праці (НБТ), статистики і економічного аналізу (НЧ), юридична (НЮ), спеціальна (НР), лікарська (НВС), матеріально-технічного забезпечення (НХ). Служби мають у своєму підпорядкуванні відособлені структурні підрозділи залізниці: вагонні депо (ВЧД), локомотивні

депо (ТЧ), дистанції колії (ПЧ), дистанції сигналізації та зв'язку (ШЧ), електропостачання (ЕЧ) тощо

Залізниці поділяються на дирекції залізничних перевезень (ДН), в структурі яких є відділи: перевезень (ДНН), пасажирський (ДНЛ), комерційний (ДНМ), матеріально-технічного постачання (ДНХ), загальний (ДНА), цивільних споруд (ДНГС), економічний (ДНЕ), кадрів (ДНК), організації праці і зарплати (ДНОЗ), статистики і економічного аналізу (ДНУ), бухгалтерського обліку і фінансів (ДНФ), юридичний (ДНЮ). Вони управляють оперативною діяльністю лінійних підрозділів, що входять до них: станції (ДС), локомотивних і вагонних депо та ін.

За станом на 01.01.2014 р. на мережі залізниць налічувалося 6 залізниць і 26 дирекцій (на Донецькій – 5, Придніпровській – 4; Південній – 4, Південно-Західній – 5, Одеській – 4, Львівській – 4).

До сфери Укрзалізниці входили Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші підприємства та організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів.

На залізницях функціонувало 1492 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання.

Залізнична станція — виробничо-технологічний підрозділ залізниці з організації перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу і пошти.

Обов'язковими елементами станції є (Рис. 6):

- *колійне господарство*, яке складається із сукупності залізничних колій, як правило, об'єднаних у парки. Як парки, так і колії в парках можуть мати певну спеціалізацію (наприклад, сортувальний парк, приймально-відправний парк);

- *системи сигналізації і централізації*, які призначені для керування рухом поїздів за допомогою стрілок, світлофорів. Окремою системою є гіркова автоматична централізація (ГАЦ), що призначена для управління розпуском поїздів на сортувальних гірках;

- *вантажне господарство*, яке призначене для проведення вантажних операцій і містить у собі вантажно-розвантажувальні колії, термінали, склади;

- *станційне приміщення (вокзал)*, дебаркадер, пасажирські перони тощо.



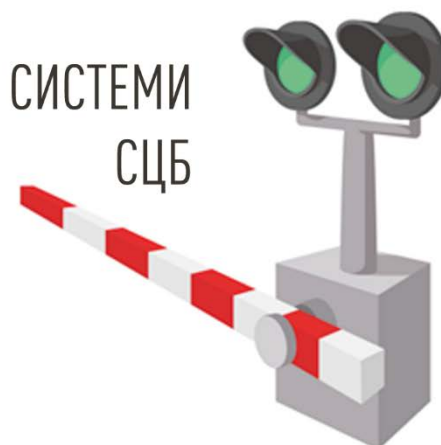
КОЛІЙНЕ  
ГОСПОДАРСТВО



ВАНТАЖНЕ ГОСПОДАРСТВО



СТАНЦІЙНЕ ПРИМІЩЕННЯ



СИСТЕМИ  
СЦБ

Рис. 6. Обов'язкові елементи залізничної станції

Залізничні станції в залежності від обсягу і складності виконання пасажирських, вантажних і технічних операцій поділяються на позакласні, I, II, III, IV і V класів і можуть бути госпрозрахункові і негоспрозрахункові. [28]

На господарському розрахунку, як правило, перебувають позакласні станції та станції I класу. Переведення залізничних станцій на господарський розрахунок проводиться за рішенням начальника залізниці.

Госпрозрахункові станції перебувають в підпорядкуванні залізниці в особі дирекцій залізничних перевезень, негоспрозрахункові станції входять до складу дирекцій залізничних перевезень, які підпорядковуються залізниці.

Залізничні станції за своїм призначенням і основним характером роботи, що виконується, розподіляються на:

- *пасажирські* – станції, основним призначенням яких є обслуговування пасажирів прямого, місцевого та приміського пасажирського сполучення.

На пасажирських станціях виконуються операції з продажу проїзних документів та оформлення перевезення багажу, вантажобагажу, приймання, розформування, формування і відправлення пасажирських поїздів, технічне обслуговування і усунення виявлених несправностей пасажирських вагонів, зміна локомотивів і локомотивних бригад, обслуговування пасажирських поїздів;

- *вантажні* – станції, основним призначенням яких є виконання вантажної і комерційної роботи.



Рис. 7. Класифікація залізничних станцій.

На вантажних станціях виконується приймання до перевезення, зважування, зберігання, навантаження, вивантаження, сортування і видача вантажів; переадресування вантажів, переробка контейнерів; оформлення перевізних документів; приймання, розформування, формування, комерційний огляд, технічне обслуговування і відправлення вантажних поїздів; інформування вантажовідправників і вантажоодержувачів про підхід, прибуття вантажів і подавання вагонів; виконання маневрової роботи з подавання (прибирання) вагонів на місця навантаження, вивантаження вагонів; обслуговування під'їзних колій підприємств; транспортно-експедиційне обслуговування;

- *сортувальні* – станції, основним призначенням яких є виконання операцій з розформування і формування поїздів відповідно до встановлених планом формування призначень; виконання операцій з пропуску поїздів без переробки і з частковою переробкою; технічне обслуговування, комерційний огляд составів поїздів і усунення виявлених несправностей вагонів; зміна локомотивів і локомотивних бригад.

На сортувальних станціях формуються технічні маршрути, що прямують на великі відстані без переробки на попутних технічних станціях, дільничні, збірні, вивізні та передаточні поїзди, може виконуватися навантаження, вивантаження на місцях загального користування і під'їзних коліях;

- *дільничні* – станції, основним призначенням яких є формування, розформування дільничних і збірних поїздів; приймання, технічне обслуговування і комерційний огляд, відправлення транзитних вантажних поїздів; зміна локомотивів і локомотивних бригад; навантаження, вивантаження вантажів і обслуговування під'їзних колій підприємств; приймання і відправлення пасажирських поїздів;

- *проміжні* (у т.ч. роз'їзди та обгінні пункти) – станції, основним призначенням яких є приймання, відправлення, обгін, схрещення і пропуск вантажних і пасажирських поїздів.

На проміжних станціях можуть виконуватися вантажні операції на місцях загального користування (навантаження і вивантаження вантажів) і обслуговування залізничних під'їзних колій підприємств, відчеплення і причеплення вагонів від (до) збірних поїздів та операції, які пов'язані з перевезеннями пасажирів.

На окремих проміжних станціях здійснюються операції з формування поїздів, оборот приміських составів та інші технічні операції.

[28]

### **Питання для самоконтролю:**

1. З чого складається законодавство України про залізничний транспорт?
2. Які є головні складові залізничного транспорту?
3. Які є основні виробничі служби залізниці по галузях господарства?
4. Скільки в Україні існує залізниць і які?
5. Що таке станція і які її основні елементи?
6. Які види станцій існують?
7. Які існують основні служби/відділи на залізниці?

## РОЗДІЛ 2. СЛУЖБА ВІЙСЬКОВИХ СПОЛУЧЕНЬ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ, ЇЇ РОЛЬ ТА МІСЦЕ В СИСТЕМІ СИЛ ОБОРОНИ.

### 2.1 Служба військових сполучень Збройних Сил України, її структура, завдання та функції.

Становлення і розвиток військових сполучень як структурного підрозділу проходило разом з будівництвом самих Збройних Сил України яке розпочалося у складних умовах в 1991 році. На момент створення Збройних Сил України були відсутні органи управління тилом центральної ланки. Необхідно було створити штаб тилу Міністерства оборони, центральні органи та відділи забезпечення в службах тилу, управління тилом та штаби тилу видів Збройних Сил. У грудні 1991 року формування Тилу Збройних Сил України було покладено на заступника начальника Тилу Міністерства оборони полковника Авдєєва Григорія Григоровича (з 20 лютого 1992 року — генерал-майора), виконуючого обов'язки начальника Тилу Збройних Сил України. Він був призначений з посади начальника штабу тилу авіаційної армії. Обов'язки начальника штабу Тилу Збройних Сил у цей період виконував полковник Сапожников Р.Ф.

У складних умовах розбудови Збройних Сил України були створені штаб і управління Тилу Міністерства оборони. У 1992 року була розроблена і прийнята перша програми будівництва та розвитку Тилу Збройних Сил України. Тил Збройних Сил України складався з наступних структурних підрозділів:

- Центральне управління забезпечення паливно-мастильних матеріалів;
- Центральне управління продовольчого забезпечення;
- Центральне управління речового забезпечення;
- *Центральне управління військових сполучень.*

Центральному Управлінню військових сполучень безпосередньо були підпорядковані управління військових сполучень на залізницях України, яким, в свою чергу підпорядковувались комендатури військових сполучень залізничних дільниць та станцій.

**Служба військових сполучень** – це система органів військових сполучень, призначена для організації військових сполучень та військових перевезень в інтересах МО України і ЗСУ у мирний час та сил оборони в особливий період.

**Військові сполучення** – шляхи сполучення загального користування з постійними технічними пристроями та спорудами, змінними засобами, системами управління, що використовуються для організації військових перевезень як у мирний час, так і в особливий період.

**Військові перевезення** – перевезення залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом загального користування військово-службовців Збройних Сил та військових вантажів, а також перевезення внутрішніми водними шляхами кораблів, суден та плавзасобів Збройних Сил.

Служба військових сполучень складається з головного органу військових сполучень (умовна адреса ЗУ) та лінійних органів військових сполучень (З та ЗКУ/ЗК). (Рис. 8)

Головним органом військових сполучень на даний час є Центральне управління координації військових перевезень та транспортування Командування Сил логістики Збройних Сил України (далі ЦУ-КВПТ).

До складу **лінійних органів військових сполучень** відносяться управління військових сполучень на залізницях та підпорядковані їм комендатури військових сполучень.

Управління військових сполучень та комендатури військових сполучень входять до комплексу органів військових сполучень на залізничному, морському, річковому та повітряному транспорті загального користування мирного часу та особливого періоду.

Управління військових сполучень та комендатури військових сполучень (далі – органи військових сполучень) є представниками Міністерства оборони, Збройних Сил України на транспорті загального користування, які уповноважені вирішувати з військовим командуванням та органами управління, підприємствами, установами і організаціями транспорту всі питання стосовно планування та організації військових перевезень, а також вирішення питань щодо підготовки транспорту до їх виконання.



Рис. 8. Склад служби військових сполучень.

Органи військових сполучень виконують завдання щодо забезпечення життєдіяльності військ (сил) у мирний час та особливий період. В мирний час вони утримуються у штатах мирного часу, а в особливий

період переводяться на функціонування в умовах особливого періоду (формується) згідно зі схемою мобілізаційного розгортання Збройних Сил України.

Структура органів військових сполучень, основні форми і методи управління військовими перевезеннями будуються у відповідності з організаційними принципами побудови та системою управління роботою транспорту. (Рис. 9)

Для забезпечення взаємодії Міноборони та ЗС України з підприємствами, установами та організаціями транспорту загального користування головний орган військових сполучень має свої територіальні (регіональні) представництва:



Рис. 9. Схема організації взаємодії при плануванні військових перевезень.

на залізничному транспорті:

- управління військових сполучень на залізницях – у пунктах розміщення управлінь регіональних філій АТ “Укрзалізниця”;
- комендатури військових сполучень залізничних дільниць та станцій – у пунктах розміщення дирекцій залізничних перевезень (на залізничних станціях);
- комендатури військових сполучень залізничних станцій – у пунктах розміщення залізничних станцій;

на морському та річковому транспорті:

- комендатури військових сполучень водних ділянок та портів – у пунктах розміщення адміністрації морських та річкових портів України;
- на повітряному транспорті;
- комендатури військових сполучень аеропортів – у пунктах розміщення аеропортів.

Управління військових сполучень на залізниці (далі – Управління військових сполучень) є установою КСЛ та призначене для організації військових перевезень та контролю підготовки шляхів сполучень для потреб

ЗС України у мирний час та сил оборони в особливий період. Управління виконує завдання у межах територіальної зони відповідальності відповідних регіональних філій АТ “Укрзалізниця”.

Управління військових сполучень підпорядковується командувачу Сил логістики ЗС України, а за напрямком діяльності начальнику ЦУ КВПТ КСЛ.

Основними завданнями Управління військових сполучень є:

здійснення заходів щодо підтримання встановленого рівня бойової та мобілізаційної готовності (здатності до виконання функціональних завдань) Управління військових сполучень та підпорядкованих комендатур військових сполучень;

організація, управління та контроль перевезення військ (сил) та вантажів ЗС України залізничним та повітряним транспортом загального;

контроль за підготовкою залізничних напрямків, станцій, НРР (ВРМ), аеродромної мережі цивільної авіації України для переміщень і перевезень (транспортування) в інтересах підготовки та застосування військ (сил);

налагодження взаємодії з органами управління, установами, підприємствами й організаціями залізничного транспорту з метою організації військових перевезень та підготовки шляхів сполучень.

Типова структура Управління військових сполучень на залізниці складається з (Рис. 10):

- командування;
- відділу військових перевезень;
- технічного відділу;
- фінансово-економічного відділення;
- групи секретного документального забезпечення.

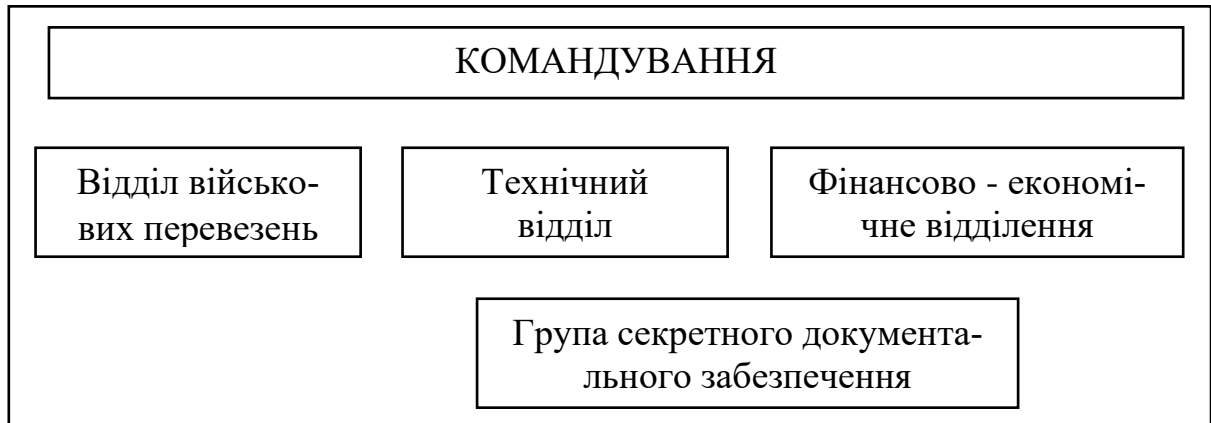


Рис. 10 Типова структура управління військових сполучень на залізниці.

**Відділ військових перевезень** призначений для організації, управління та контролю виконання військових перевезень в зоні відповідальності Управління військових сполучень, а також ведення обліку та звітності за виконані військові перевезення.

**Технічний відділ** призначений для контролю за підготовкою залізничних напрямків, НРР (ВРМ), станцій, аеродромної мережі цивільної авіації України для військових перевезень в інтересах підготовки та застосування військ (сил).

**Фінансово-економічне відділення** призначене для ведення обліку, розрахунків за виконані військові перевезення та проведення їх акцептування, а також для контролю забезпечення бланками ВПД військових частин ЗС України.

**Група секретного документального забезпечення** призначена для: здійснення комплексу заходів щодо забезпечення охорони державної таємниці та захисту секретної інформації в Управлінні.

**Комендатура військових сполучень залізничної дільниці та станції** (станції) (далі – Комендатура військових сполучень) є установою КСЛ ЗС України та призначена для організації військових перевезень та контролю підготовки шляхів сполучень, у межах територіальної зони відповідальності, для потреб ЗС України у мирний час та сил оборони в особливий період.

Комендатура військових сполучень підпорядковується начальнику управління військових сполучень на залізниці.

Комендатуру військових сполучень очолює військовий комендант комендатури військових сполучень залізничної дільниці та станції (станції) (далі – військовий комендант), який несе безпосередню

відповідальність за виконання покладених на Комендатуру військових сполучень завдань.

Організаційна структура комендатури військових сполучень визначається штатом, який затверджується у порядку, визначеному в Міноборони. (Рис. 11)

Комендатура військових сполучень має печатку із зображенням Державного Герба України та своїм найменуванням, печатки та штампів для здійснення повсякденної діяльності.

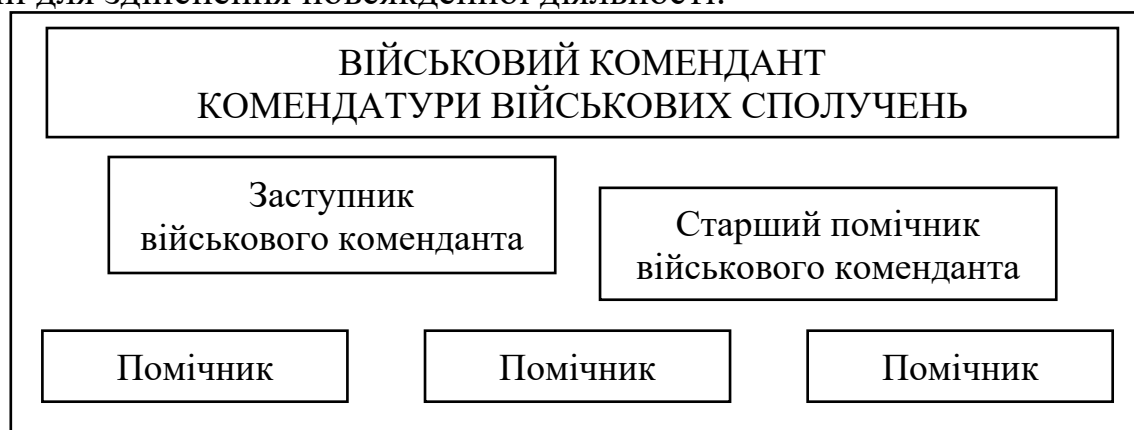


Рис. 11. Типова структура комендатури військових сполучень.

Основними завданнями Комендатури є:

- здійснення заходів щодо підтримання встановленого рівня бойової та мобілізаційної готовності (здатності до виконання функціональних завдань) комендатури військових сполучень;
- організація, управління та контроль виконання, військових перевезень залізничним транспортом;
- організація контролю за підготовкою шляхів сполучень та засобів залізничного транспорту до виконання військових перевезень.

Комендатура військових сполучень відповідно до покладених на неї завдань:

- організовує забезпечення військових перевезень рухомим складом відповідно до плану військових перевезень та заявок відправників на забезпечення навантаження військових ешелонів і військових транспортів;
- бере участь у відборі та здійснює контроль за своєчасним обладнанням вагонів, що використовуються для виконання військових перевезень;
- під час навантаження військових ешелонів (транспортів) здійснює контроль правильності розміщення та закріплення ОВТ та МТЗ на

залізничному рухомому складі, раціонального використання залізничного рухомого складу;

- організовує контроль за своєчасним забезпеченням військових ешелонів, військових команд і варт видами забезпечення;

- здійснює заходи щодо запобігання скупчення і простою військових ешелонів, військових транспортів, особливо з небезпечними вантажами;

- здійснює контроль за виконанням заходів з безпеки, за дотриманням відповідного режиму секретності, збереження державної таємниці та прихованості під час організації та виконанні військових залізничних перевезень;

- приймає участь у проведенні дослідних навантажень (перевезень) при погодженні умов перевезення зразків озброєння та військової техніки, інструкцій з їх транспортування транспортом загального користування;

- здійснює облік, аналіз і оперативне регулювання військових перевезень;

- приймає участь в розробленні заходів із забезпечення стійкої роботи залізничного транспорту у випадку виходу з ладу об'єктів і пристроїв, які безпосередньо впливають на безперервність військових перевезень, а також контролює їх здійснення;

- контролює утримання, організацію ремонту залізничних під'їзних колій до військових частин, установ та організацій ЗС України та рухомого складу, які перебувають в оперативному управлінні Міноборони;

- контролює якість наданих Міноборони та ЗС України транспортних послуг;

- здійснює діяльність, пов'язану з державною таємницею, відповідно до законодавства України;

- здійснює зберігання службових документів, що утворюються у процесі діяльності, своєчасним їх передаванням на державне зберігання до Галузевого державного архіву Міноборони;

- організовує внутрішній контроль та управління ризиками за напрямком діяльності. [13]

### **Питання для самоконтролю:**

1. Надайте визначення Служби військових сполучень.
2. Основні складові системи органів військових сполучень.

3. Назвіть умовні адреси посадових осіб органів військових сполучень.
4. Наведіть структуру служби військових сполучень.
5. Наведіть типову структуру «З».
6. Наведіть типову структуру «ЗКУ».

## **2.2 Загальні положення з організації військових перевезень.**

Відповідно до тексту Закону України «Про транспорт» – транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. [23]

В свою чергу, Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» говорить нам, що одним з основних завдань єдиної транспортної системи України в особливий період є забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, народного господарства і цивільної оборони в перевезеннях. При чому, в особливий період установлюється наступна їх черговість:

- військові перевезення;
- перевезення, пов'язані з евакуацією населення;
- перевезення, пов'язані з евакуацією вантажів;
- народногосподарські перевезення. [24]

Існує декілька визначень що таке «військові перевезення».

**Військові перевезення** – перевезення залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом загального користування військовослужбовців Збройних Сил України та військових вантажів, а також переведення внутрішніми водними шляхами кораблів, суден та плавзасобів Збройних Сил України. [13]

**Військові перевезення** – перевезення військових частин, військових команд і окремих військовослужбовців, а також військових вантажів, що виконуються різноманітними видами транспорту по військовим перевізним документам або за готівковий розрахунок. [17]

**Військова частина** – це органи військового управління, з'єднання, військові підрозділи, військові навчальні заклади, військові навчальні підрозділи вищих навчальних закладів, установи та організації Збройних Сил. Тобто, це сили (люди) і засоби (ОВТ) сформовані в якусь одну структурну одиницю.

**Військова команда** – організована відправником група військовослужбовців у складі двох і більше осіб, яка прямує залізничним транспортом до місця призначення з військовим майном (у тому числі із зброєю та боєприпасами) або без нього. Існує також військова команда великої чисельності – команда, для перевезення якої необхідно надання одного чи більше пасажирських або людських вагонів (судна або окремого суднового приміщення).

**Військові вантажі** – військове майно (всі види озброєння, бойова та інша техніка, боєприпаси, пально-мастильні матеріали, продовольство та інші матеріально-технічні засоби тощо), яке закріплене за Збройними Силами, іншими утвореними відповідно до законів військовими формуваннями та перевозиться всіма видами транспорту.

**Військовий перевізний документ (ВПД) форми 1** – документ установленого зразка, який видається відповідними міністерствами та відомствами для оформлення військового проїзного документа для перевезень.

**Військовий перевізний документ (ВПД) форми 2** – документ установленого зразка, видається відповідними міністерствами та відомствами для оформлення перевезення багажу і вантажобагажу.

Слід зазначити, що загальне керівництво військовими перевезеннями здійснюється Генеральним штабом Збройних Сил України (далі – Генеральний штаб). Безпосередня ж організація та управління здійснюються командирами військових частин у взаємодії з органами військових сполучень. Само ж здійснення військових перевезень виконують органи транспорту.

Військові перевезення мають низку особливостей, найбільш важливими з цих особливостей є:

- масовість військових перевезень, особливо в військовий час, коли розміри їх в окремі періоди на деяких напрямках можуть майже повністю займати перепускну (перевізну) спроможність шляхів сполучення;
- особлива терміновість військових перевезень, оскільки вони у більшості випадків пов'язані із забезпеченням бойових дій військ;
- наявність у потоках військових перевезень великих людських мас, що вимагають спеціального обслуговування, а також обладнання транспортних засобів (вагонів, суден, літаків);
- наявність великої кількості небезпечних вантажів, що перевозяться з особливими заходами безпеки;

- таємність, що забезпечується високою пильністю і дотриманням суворих заходів таємності і маскування.

Узагальнення досвіду організації і виконання військових перевезень дає підставу до підрозділу їх по видам транспорту і по ряду інших ознак. (Рис. 12) [1,4]

В залежності від виду транспорту, що використовується військові перевезення можуть бути:

- залізничні,
- водні (морські і річкові),
- автомобільні,
- повітряні,
- комбіновані (що виконуються паралельно або послідовно різними видами транспорту).

В залежності від характеру і призначення військові перевезення поділяються на:

- оперативні,
- постачальні,
- мобілізаційні,
- людські,
- евакуаційні (по медичній і матеріальній евакуації).

До оперативних відносяться перевезення військових частин і установ з метою виконання бойової задачі, до місця нової дислокації, в табори на вчення і маневри (обліковуються у військових ешелонах).

До постачальних перевезень відносяться перевезення матеріально-технічних засобів, будівельних матеріалів та інших вантажів (обліковуються у військових транспортах).

Мобілізаційними перевезеннями називаються перевезення людських поповнень, а також автотранспорту і матеріально-технічних засобів, призначених для комплектування і забезпечення військових частин і установ в період мобілізації.

Під людськими перевезеннями розуміються перевезення призовників при черговому призові на військову службу і військовослужбовців при звільненні в запас, а також інші перевезення військових команд.

Перевезення по медичній евакуації - це перевезення поранених і хворих військовослужбовців, що виконуються спеціально обладнаними транспортними засобами (військово-санітарними поїздами і ленточками, санітарними транспортними судами і літаками).

До матеріальної евакуації відносяться перевезення бойової техніки, матеріальної частини і іншого військового майна, що підлягає ремонту, вивезення зайвого майна на військові бази і склади, а також майна, що передається для потреб народного господарства.

В залежності від періоду виконання перевезення діляться на перевезення мирного та воєнного часу (особливого періоду), що в свою чергу поділяються на перевезення на початку війни, під час війни та після її закінчення.

В залежності від обсягів перевезення можуть бути: масові, окремі одиниці рухомого складу, дрібні відправки.

Хочу зазначити, що основними видами військових перевезень є оперативні перевезення (обліковуються у військових ешелонах або військових командах) та постачальні перевезення (обліковуються у військових транспортах).

Що ж таке «військовий ешелон» та «військовий транспорт» і чим вони відрізняються?

**Військовий ешелон** – військова частина (або її підрозділи), військова команда, організована для перевезення в одному поїзді, на одному судні (або в окремому судновому приміщенні), а також перевезення морськими та іншими водними шляхами корабля ЗСУ.

**Військовий транспорт** – прийнятий для перевезення залізничним (морським або річковим) транспортом від одного відправника за місцезнаходженням одного або кількох одержувачів військовий вантаж, для перевезення якого потрібно не менше одного контейнера, залізничного вагона, частини судна або окремого суднового приміщення;

Перевезення військових частин здійснюється на підставі договорів з органами управління, підприємствами, установами та організаціями транспорту.

Кожному військовому ешелону, військовій команді та військовому транспорту органами військових сполучень надається номер, що НЕ ЗМІНЮЄТЬСЯ від пункту формування до пункту призначення, у тому числі під час перевантаження з одного виду транспорту на інший.

У разі перевезення в одному поїзді, на одному судні декількох військових ешелонів (на повітряному судні – декількох військових команд) кожний (кожна) з них зберігає свою організацію та наданий номер.

Розгляд цього питання слід розпочати з усвідомлення, що в плануванні, управлінні, організації та здійсненні військових перевезень

приймають участь декілька суб'єктів, кожен з яких відповідає за певний етап та має свої функції:

- Генеральний штаб Збройних Сил України – здійснює керівництво;
- ЦУ КВПТ КСЛ – відповідає за планування, організацію, управління та оперативне корегування;
- Військові частини та лінійні органи військових сполучень – за безпосередню організацію, забезпечення і управління;
- Транспортні органи – виконують безпосереднє здійснення.



Рис. 12. Класифікація військових перевезень.

Тобто, організація військових перевезень залізничним, водним і повітряним транспортом включає в себе певні заходи, які проводяться штабами різного рівня, органами військових сполучень, органами залізничного, водного транспорту з метою створення необхідних умов для перевезення військ і матеріальних засобів в заданих розмірах і у встановлені терміни.

**Організація військових перевезень** – це комплекс заходів з підготовки особового складу військових частин, військових вантажів та засобів транспорту для здійснення військових перевезень (планування, управління, всебічного матеріально-технічного забезпечення, забезпечення безпеки цих перевезень, здійснення взаєморозрахунків за надані послуги). [1,4,13]

З іншого боку організація військових перевезень це процес, який поділяється на певні етапи (Рис. 17). Основними з яких є:

- планування;
- управління;
- всебічне забезпечення;
- прихованість і таємність;
- здійснення взаєморозрахунків.



Рис. 13. Основні етапи процесу організації військових перевезень.

В свою чергу, перевезення вантажів також характеризуються певними технологічними, організаційними та управлінськими особливостями. Проте вони мають загальну технологічну основу, що містить конкретні технологічні схеми доставки. Процес перевезення складається із сукупності операцій від підготовки вантажу до відправлення і до його отримання, пов'язаних із переміщенням вантажу в просторі.

Основними завданнями організації переміщень та перевезень є:

- централізована організація військових перевезень усіма видами транспорту та підвезення (подача) ОВТ та МТЗ;
- організація комплексного використання різних видів транспорту на основі створення єдиної транспортної мережі в районі проведення операції;
- забезпечення оперативності, безперервності, стійкості і скритості управління усіма видами військових перевезень;
- підвищення оперативності та ефективності управління під час виконання завдань підрозділами, які відповідають за організацію переміщень та перевезень на всіх рівнях;
- забезпечення високого рівня готовності транспорту за рахунок підготовки та вдосконалення його матеріально-технічної бази і скорочення термінів переведення на режим функціонування в умовах особливого періоду;
- підтримання стану та спроможностей транспорту відповідно до заданих обсягів військових перевезень і темпів їх виконання;

- удосконалення підготовки, технічного прикриття, експлуатації і відновлення, загородження і розгородження шляхів сполучення;
- створення умов для використання всієї мережі шляхів сполучення в межах визначених районів;
- забезпечення живучості шляхів сполучення і стійкості роботи транспорту, в тому числі і на ізольованих напрямках та в умовах масових руйнувань;
- раціональний розподіл відновлювальних та експлуатаційних сил і засобів з урахуванням забезпечення автономності їх функціонування, керованості і постійної готовності до маневру;
- створення резерву сил та засобів для вирішення раптово виникаючих завдань, поповнення втрат та відновлення боєздатності; забезпечення проведення заходів щодо маскування, захисту, оборони та охорони шляхів сполучення та об'єктів транспортної інфраструктури.

Отже, схема організації військових перевезень (Рис. 14) виглядає наступним чином:



Рис. 14. Схема організації військових перевезень.

#### Питання для самоконтролю:

1. Яка черговість здійснення перевезень в особливий період визначена законодавством України?
2. Що таке військові перевезення?
3. Що таке військова команда?
4. Що таке військовий ешелон?

5. Що таке військовий транспорт?
6. В залежності від чого здійснюється класифікація військових перевезень?
7. Назвіть основні види військових перевезень.
8. Наведіть основні етапи процесу перевезення.
9. Наведіть схему організації військових перевезень.
10. Які існують види всебічного забезпечення?

### **2.3 Основні напрямки підготовки до виконання військових перевезень.**

Сучасний загальновійськовий бій характеризується високою рішучістю, маневреністю, напруженістю, швидкими і різкими змінами обстановки. Бій може вестися із застосуванням тільки звичайної зброї, високоточної зброї, в умовах руйнувань підприємств атомної і хімічної промисловості. У всіх випадках він вимагає значних матеріальних витрат.

Успішне ведення сучасного бою залежить від багатьох чинників, з яких одним з найважливіших є стан і можливість логістичного забезпечення, одним з видів якого саме і є транспортне забезпечення.

Успіх транспортного забезпечення військових частин та підрозділів в ході ведення бойових дій повною мірою залежить від своєчасної і якісної підготовки. Яку, в свою чергу, можна поділити на декілька складових:

- підготовка транспортних комунікацій;
- підготовка транспортних засобів;
- підготовка військ та військових вантажів.

Згідно Доктрини з організації переміщень та перевезень (транспортувань) у Збройних Силах України транспортні комунікації – визначені шляхи сполучення, підготовлені та обладнані для пересування (перевезення) військ (сил, органів), підвезення (транспортування) ОВТ та МтЗ, а також здійснення всіх видів евакуації.

В свою чергу, шляхи сполучення – це залізничне полотно з рейками, шпалами, насипом на магістральних і під'їзних шляхах; злітні смуги, доріжки для вирулювання; фарватери, канали; автомобільні дорogi. (Рис. 15) Споруди на них – це пасажирські платформи, навантажувально-розвантажувальні рампи, мости, віадуки, тунелі, естакади, підпiрні стiни, сiтки для попередження падiння камiння, причали, шлюзи, тяговi станцiї та опори фунiкулерiв, канатних дорiг, шлагбауми, бакени, маяки, шляховi знаки. (Рис. 16) [1,4]

Основою заходів щодо організації переміщень та перевезень є підготовка транспортних комунікацій, яка здійснюється або завчасно (в мирний час), або безпосередньо у ході підготовки операції.

При завчасній підготовці здійснюється комплекс заходів, пов'язаних з підготовкою території держави та району проведення операції до ведення воєнних дій.

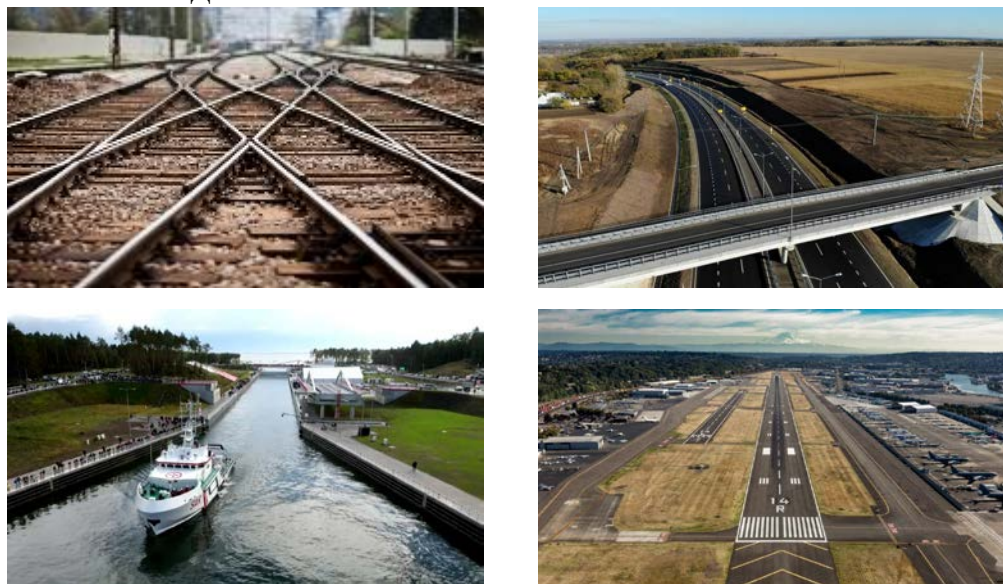


Рис. 15. Приклади шляхів сполучення (залізничні, автомобільні, водні, повітряні).



Рис. 16. Приклади споруд на шляхах сполучення.

Безпосередня підготовка включає:

- уточнення планів технічного прикриття транспортних комунікацій;
- проведення заходів щодо переведення роботи транспорту з мирного на воєнний час;
- розгортання сил і засобів технічного прикриття та експлуатації, відновлення шляхів сполучення;
- виконання заходів щодо захисту, охорони і оборони транспортних комунікацій.

Заходи щодо підготовки транспортної мережі здійснюються з метою максимального зниження ефективності ударів противника по об'єктах транспорту, зменшення втрат пропускної і провізної спроможності шляхів сполучень, забезпечення безперервності військових перевезень в умовах значних руйнувань.

Для виконання перевезення військ та ОВТ і МтЗ використовується уся мережа шляхів сполучення Єдиної транспортної системи України. У ході планування визначаються та призначаються основні військові комунікаційні напрямки (Рис. 17). Вони можуть бути:

- за напрямками – фронтальними (до/від лінії фронту ) та рокадними (вздовж лінії фронту),
- за рівнем підпорядкованості – стратегічними, оперативними та військовими.



Рис. 17. Основні військові комунікаційні напрямки.

Для прийняття вантажів визначаються: на залізницях (водних, повітряних шляхах) – вивантажувальні станції (порти, пристані, аеродроми, посадочні майданчики); на військово-автомобільних дорогах (далі – ВАД) – пункти зустрічі (перевантажування, передачі).

У районах масового вивантаження військ (сил), як правило, призначаються навантажувально-розвантажувальні райони та окремі вивантажувальні станції. Перелік навантажувально-розвантажувальних районів (станцій) для військових ешелонів (транспортів), військових санітарних летючок визначається Міністерством інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) за поданням Генерального штабу Збройних сил України.

Для забезпечення здійснення військових залізничних перевезень підприємства залізничного транспорту утримують в місцях загального користування залізничних станцій платформи, майданчики, а також необхідні запаси збірно-розбірних металевих апарелей (устаткування для навантаження (розвантаження) озброєння та військової техніки) і перехідних містків.

У разі руйнування об'єктів на бар'єрних рубежах комунікаційних напрямків і неможливості здійснення перевезень на інших напрямках можуть розгортатися *тимчасові перевантажувальні райони* (далі – ТПР).

Під час підготовки залізниць проводяться заходи щодо підвищення ефективності їх живучості. З цією метою здійснюється завчасне будівництво обходів залізничних вузлів, підготовка підходів до місць наведення наплавних мостів, паромних переправ, дублювання технічних пристроїв, які забезпечують безперервність руху поїздів. Особливе значення має створення резервів пропускної і провізної спроможності залізничних напрямків до районів масового вивантаження військ.

Заходи щодо підготовки морських комунікацій і внутрішніх водних шляхів пов'язані із забезпеченням збереження інфраструктури морських (річкових) портів та складу суден, своєчасним прийняттям суден і проведенням навантажувально-розвантажувальних робіт у портах, а також з розгортанням запасних морських перевантажувальних районів, в тому числі на необладнаному узбережжі з використанням наплавних причалів і інших тимчасових споруд. В основу підготовки портів покладено принцип максимального розосередження основних вантажних ділянок (районів) і впровадження комплексної механізації навантажувально-розвантажувальних робіт.

Під час підготовки внутрішніх водних шляхів сполучення враховується наявність штучних споруд і особливо гідровузлів з греблями і шлюзами. Особлива увага звертається на проведення заходів щодо підготовки паромних переправ і наплавних мостів з використанням річкових суден та барж-майданчиків.

Для організації військових повітряних перевезень готуються військові і цивільні аеродроми. Як правило, вони вибираються поблизу районів розміщення центрів матеріального забезпечення, бригад (батальйонів) логістичного забезпечення, окремих складів і лікувальних установ.

Для доставки військам матеріальних засобів, евакуації поранених і хворих готуються аеродроми матеріального забезпечення. Як аеродроми матеріального забезпечення можуть використовуватись військові та цивільні аеродроми, а також ділянки автомобільних доріг.

У ході їх підготовки передбачається створення додаткових запасів авіаційного пального та авіаційно-технічного майна, підготовка залізничних комунікацій і автомобільних під'їзних доріг, навантажувально-розвантажувальних пристроїв (механізмів), проведення заходів щодо їх маскуванню, захисту, охорони і оборони.

Ефективна робота транспорту в сучасних умовах ведення бойових дій багато в чому залежить від правильного розподілу і якості підготовки транспортних засобів.

**Транспортні засоби** – це залізничний рухомий склад, морські, річкові, повітряні судна, контейнери, ліхтери тощо, які використовуються для військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом. [21,23]

Виділення (розподіл) транспортних засобів здійснюється з урахуванням завдань військ, можливостей видів транспорту, обсягу військових перевезень, встановлених норм військових та оперативних запасів, умов роботи транспорту.

Для виконання військових перевезень, пов'язаних з переміщенням військ, підвезенням (подачею) ОБТ і МтЗ, евакуацією, найбільш широко використовується залізничний і автомобільний транспорт.

Підготовка рухомого складу включає їх відбір, ремонт, очищення від залишків вантажів, які раніше перевозились, формування рухомого складу за заданими схемами (Рис. 19).

Для ефективної підготовки і розподілу автомобільного транспорту проводиться комплекс заходів щодо: укомплектування автомобільним транспортом військових частин відповідно до їх штатів і табелів; вчасного проведення технічного обслуговування; виконання технічних заходів, що підвищують економічність і надійність роботи автомобільної техніки; впровадження раціональних маршрутів та схем вантажопотоків; об'єднання перевезень дрібних партій МтЗ; завантаження порожнього автомобільного транспорту попутними МтЗ для перевезення у зворотному напрямку; максимального використання вантажопідйомності і вантажомісткості автомобільного транспорту; раціонального розподілу резервів автомобільного транспорту.

Загальний порядок підготовки та розподілу транспортних засобів на морському, річковому (внутрішньому водному) та повітряному транспорті визначається нормативно-правовими актами, що регламентують діяльність водного та повітряного транспорту.

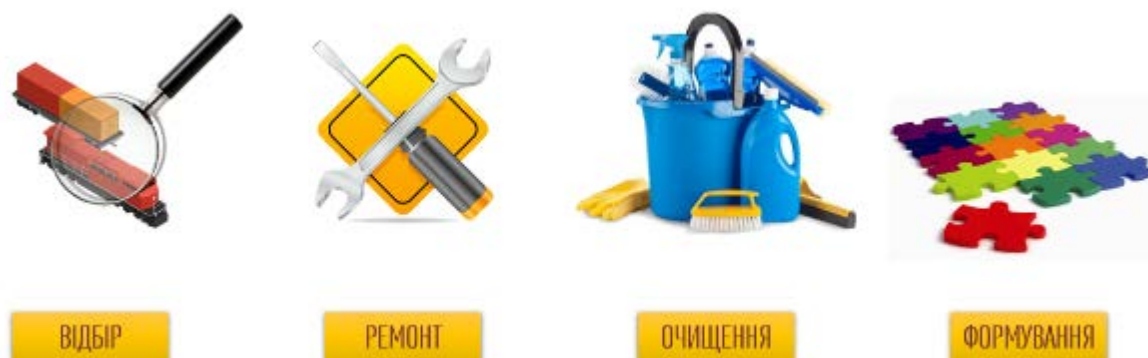


Рис. 19. Етапи підготовки рухомого складу.

Робота командування військової частини з підготовки до військових перевезень (залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом або комбінованим способом) залежить від отриманого завдання, конкретної обстановки і строків готовності до виконання перевезень та організовується згідно з вимогами статутів Збройних Сил України. [27]

Заходи з підготовки до перевезення, які здійснює командування військової частини поділяються на такі, які проводяться завчасно та на такі, що проводяться безпосередньо вже після отримання наказу на перевезення.

Під час виконання заходів з підготовки до військових перевезень командування військової частини розробляє розрахунок на перевезення залізничним транспортом, розрахунок на перевезення морським (річковим) транспортом, розрахунок на перевезення повітряним транспортом, а також на перевезення комбінованим способом.

Під час виконання заходів безпосередньої підготовки до перевезення залізничним (морським, річковим) транспортом командування військової частини:

- уточнює розрахунки на перевезення (чисельність особового складу, кількість та характеристики військових вантажів, спосіб кріплення техніки на транспортних засобах, відстань, умови та особливості військових перевезень);
- узгоджує з органами військових сполучень порядок навантаження військових ешелонів та розробляє план навантаження;

- уточнює номер військових ешелонів, а у разі перевезення морським або річковим транспортом, крім того, найменування суден;
- отримує інформацію про місця навантаження, шляхи підходу до них, строки навантаження (початок та закінчення) кожного військового ешелону.

Під час виконання заходів безпосередньої підготовки до перевезення повітряним транспортом командування військової частини уточнює розрахунок на перевезення, узгоджує з органами військових сполучень строки посадки (навантаження) підрозділів, визначає порядок перевезення військових команд та розробляє план навантаження.

Розрахунки на переміщення підрозділів військової частини, які здійснюють марш своїм ходом, та на перевезення комбінованим способом повинні бути узгоджені між собою таким чином, щоб прибуття їх у район зосередження за можливості було одночасним.

Під час підготовки та виконання військових перевезень організовується взаємодія між командуванням військових частин, посадовими особами військових ешелонів, органів військових сполучень та органів управління, підприємств, установ та організацій транспорту.

Організація взаємодії передбачає: узгодженість дій за місцем, часом і порядком виконання завдань з військових перевезень; встановлення та підтримання безперервного зв'язку; своєчасне надання інформації про виконання військових перевезень; здійснення заходів з усіх видів забезпечення військових перевезень.

З моменту віддачі наказу по військовій частині на перевезення підготовка до перевезення проводиться під керівництвом начальників ешелонів. Ця підготовка складається з підготовки особового складу, підготовки техніки, майна і вантажів, матеріалів для кріплення, засобів зв'язку та розвідки, відбір рухомого складу та рекогносцировку вантажно-розвантажувальних місць. (Рис. 20). [13]

Підготовка особового складу передбачає:

- вивчення з особовим складом основних норм поведінки і правил особистої безпеки при навантаженні, у шляху проходження і при розвантаженні ешелону, сигналів тривоги, що застосовуються на залізничному транспорті і порядок дій по ним; обов'язків посадових осіб ешелону й особливостей виконання служби особами добового наряду;

- проведення санітарного огляду, відвідування особовим складом лазні, а при необхідності й інших санітарних і протиепідемічних заходів;

- оголошення всьому особовому складу номера ешелону, звання і прізвища начальника ешелону.



Рис. 20. Підготовка військової частини до перевезення.

Підготовка військової техніки полягає в її технічному огляді, усуненні виявлених несправностей, приведенні її в готовність до вчинення маршу і навантаженню на залізничний рухомий склад. Підготовка техніки повинна бути закінчена до виходу підрозділів ешелону на станцію навантаження. Одночасно з підготовкою техніки відбувається заготівля кріпильних матеріалів і реквізитів для кріплення.

Підготовка майна і вантажів у залежності від прийнятого засобу транспортування (у критих вагонах, на платформах або в кузовах машин), передбачає розподіл їх по підрозділах і виділення за потребою комплектів майна для обладнання вагона-кухні, вагона-ізолятора та інших.

### Питання для самоконтролю:

1. Що таке транспортні комунікації?
2. Що таке шляхи сполучення?
3. Якими бувають основні військові комунікаційні напрямки за рівнем підпорядкованості?

4. Якими бувають основні військові комунікаційні напрямки за напрямками?
5. Які райони та рубежі визначаються під час перевезення військ?
6. Що таке транспортні засоби?
7. Наведіть основні заходи підготовки військової частини до перевезення.
8. Що в себе включає підготовка рухомого складу?
9. Що передбачає підготовка особового складу до перевезення?
10. В чому полягає підготовка військової техніки та військових вантажів до перевезення?

#### **2.4 Система організації переміщень та перевезень (транспортнувань) Збройних Сил України на сучасному етапі.**

Відповідно до Основних положень логістичного забезпечення Збройних Сил України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 11.10.2016 року № 522 функція забезпечення переміщень та перевезень (транспортнування) є функціональною сферою логістичного забезпечення Збройних Сил України.

Переміщення та перевезення організовуються та здійснюються з метою своєчасного здійснення перевезень військ, підвезення (подачі) ОВТ і МтЗ, їх евакуації усіма видами транспорту, підготовки і розподілу транспортних засобів, розгортання транспортних комунікацій, їх технічного прикриття, відновлення, загородження і розгородження, контролю за здійсненням військових перевезень. Здійснення переміщень та перевезень є невід'ємною складовою військових операцій (бойових дій).

Організація переміщень та перевезень – це комплекс заходів щодо підготовки, розгортання, експлуатації, технічного прикриття, відновлення, загородження і розгородження усіх видів шляхів сполучення (транспортних комунікацій), а також планування, організації, контролю виконання військових перевезень, підвезення (подачі) ОВТ і МтЗ та їх евакуації, підготовки і розподілу транспортних засобів для забезпечення виконання Збройними Силами України визначених завдань. (Рис. 21)

Організація військових перевезень передбачає вжиття заходів щодо підготовки особового складу військових частин, військових вантажів та засобів транспорту для здійснення військових перевезень і включає: планування, управління, всебічне забезпечення, забезпечення безпеки

цих перевезень, здійснення взаєморозрахунків з підприємствами транспорту за надані послуги.

Система організації переміщень та перевезень під час проведення операцій (бойових дій) включає дві підсистеми (Додаток. 1):

- підсистему Збройних Сил України;
- підсистему центрального органу виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, поштового зв'язку та інфраструктури (далі – підсистема підприємств транспорту).

Підсистема Збройних Сил України на *стратегічному рівні* включає в себе:

- Центральне управління координації військових перевезень та транспортування Командування Сил логістики Збройних Сил України, як повноважного представника Збройних Сил України на транспорті загального користування, з підпорядкованими територіальними (регіональними) органами військових сполучень, автомобільними військовими частинами;
- Адміністрацію Держспецтрансслужби (ДССТ) з підпорядкованими військовими частинами (підрозділами).

На *оперативному рівні* підсистема ЗСУ включає в себе:

- відділення (служби, групи) транспортного забезпечення Командувань логістики видів, окремих родів військ та сил, управлінь логістики оперативних командувань ЗС України (далі – підрозділи організації військових перевезень ОВУ) з підпорядкованими військовими частинами (підрозділами) забезпечення переміщення та перевезення (транспортування) (окремі автомобільні батальйони, окремі батальйони матеріального забезпечення);
- транспортні відділи центрів (об'єднаних) матеріального забезпечення);
- служби допоміжного флоту з суднами забезпечення військових частин.

На *тактичному рівні* до підсистеми ЗСУ входять – підрозділи забезпечення переміщення та перевезення (транспортування) батальйонів логістики, групи (роты) матеріального забезпечення, взводи матеріального забезпечення у складі військових частин із завданнями щодо здійснення підвезення (подачі) ОБТ і МтЗ.

## ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕМІЩЕНЬ ТА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

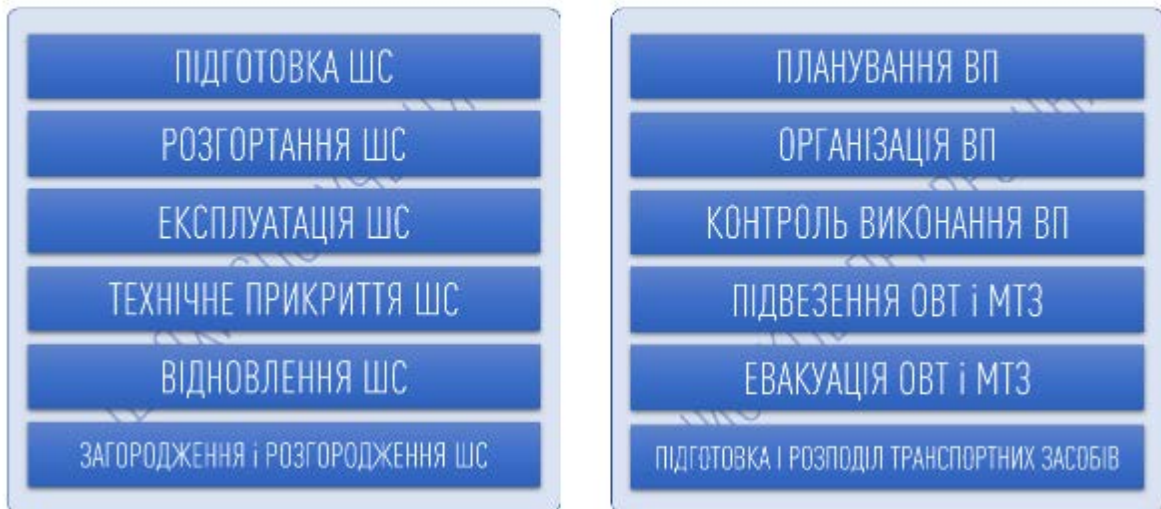


Рис. 21. Заходи з організації переміщень та перевезень (ШС – шляхи сполучення, ВП – військові перевезення, ОВТ – озброєння і військова техніка, МТЗ – матеріально-технічні засоби)

До складу підсистеми підприємств транспорту входять Міністерство інфраструктури України та центральні органи виконавчої влади з реалізації державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, морського та річкового транспорту (Державна авіаційна служба України “Державіаслужба”, Державне агентство автомобільних доріг “Укравтодор”, Державна служба України з морського та річкового транспорту (Морська адміністрація), акціонерне товариство “Українська залізниця”), а також інші органи управління, підприємства, установи та організації усіх форм власності на видах транспорту.

Основи функціонування, порядок організації експлуатації, технічного прикриття, відновлення шляхів сполучення, управління і взаємодії з ОВУ підсистеми підприємств транспорту для забезпечення переміщення та перевезення Збройних Сил України визначається законами України “Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період”, “Про транспорт”, “Про оборону України”, “Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію”, Положенням про технічне прикриття та відбудову найважливіших об’єктів і споруд оборонного значення єдиної транспортної системи України в особливий період”, затвердженим постановою КМУ від 06.05.2009 № 488, іншими нормативно-правовими актами, які регулюють питання переміщень та перевезень. [1,4]

### **Питання для самоконтролю:**

1. З якою метою здійснюються та організовуються переміщення та перевезення?
2. Які заходи включає в себе організація переміщень та перевезень?
3. З чого складається система організації переміщень та перевезень?
4. З чого складається підсистема ЗСУ на тактичному рівні?
5. З чого складається підсистема органів транспорту?

## **РОЗДІЛ 3. ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВІЙСЬКОВИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.**

### **3.1 Загальні положення з організації військових залізничних перевезень.**

Перевагами залізничного транспорту є здатність здійснювати перевезення важких і великогабаритних вантажів на великі відстані при відносно високих швидкостях, забезпечення регулярної роботи 24/7, тобто цілодобово в будь-яку пору року і незалежно від погодних умов, готовність для виконання масових військових перевезень. Разом з тим, основними недоліками є висока уразливість об'єктів залізничного транспорту від впливу противника, складність і висока вартість відновлення зруйнованих об'єктів і комунікацій.

Можливості залізничного транспорту залежать від таких факторів, як допустима вага та довжина поїзду, пропускна та перевізна спроможності транспортних комунікацій, а також наявність залізничного рухомого складу для перевезень.

Військові залізничні перевезення – перевезення залізничним транспортом військових ешелонів, військового транспорту, військових команд та військових пасажирів.

Перевезення військових частин залізничним транспортом здійснюється за умови наявності достатнього часу та необхідності перемістити військові частини на відстань, більшу ніж добовий перехід, зберегти моторесурс техніки та пального. Залізничним транспортом можуть перевозитися військові частини (підрозділи) у повному складі або лише важке озброєння та військова техніка, особливо з малим запасом ходу та низькими маршовими можливостями. [17]

Механізм здійснення військових залізничних перевезень, їх планування, організації та забезпечення, проведення розрахунків за такі перевезення, утримання і обслуговування залізничних під'їзних колій до військових частин, установ та організацій Збройних Сил у мирний час та особливий період визначено у «Порядку організації діяльності залізничного транспорту під час здійснення військових залізничних перевезень», який затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 4 листопада 2015 р. № 891. Згідно цього порядку військові залізничні перевезення в особливий період здійснюються в першу чергу.

Виконання військових залізничних перевезень включає навантаження, просування, вивантаження, а в окремих випадках і перевантаження військових частин (підрозділів) та військових вантажів.

Навантаження і вивантаження виконується силами та засобами військ (відправників) в обсязі та в терміни, установлені планом військових перевезень.

Навантаження та вивантаження військових ешелонів (транспортів) здійснюється відповідно до вимог керівних документів з дотриманням визначених норм часу на навантаження (вивантаження) на залізничний рухомий склад.

Підготовка та обладнання станцій навантаження, перевантаження і розвантаження здійснюються за рішенням військового командування та за заявкою органів військових сполучень із залученням сил і засобів залізниць. Для підготовки цих станцій можуть залучатися військові частини, що перевозяться.

Забезпечення рухомим складом (пасажирськими, вантажними вагонами) військових залізничних перевезень здійснюється підприємствами залізничного транспорту.

Планування військових залізничних перевезень здійснюється головним органом служби військових сполучень Сил логістики Збройних Сил України зі складанням планів військових перевезень. Планування військових пасажирських перевезень (перевезення військових команд) здійснюється спільно із відповідними органами військового управління та структурними підрозділами Генерального штабу Збройних Сил України.

Для забезпечення взаємодії Міноборони з підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування (рис. 22) орган військових сполучень має на залізничному транспорті свої представництва:

- управління військових сполучень на залізницях - у пунктах розміщення управлінь на залізницях;
- комендатури військових сполучень залізничних діляниць та станцій - у пунктах розміщення дирекцій залізничних перевезень (на залізничних станціях).

Організація і забезпечення військових залізничних перевезень здійснюються підприємствами залізничного транспорту у взаємодії з органом військових сполучень та його представництвами. [17]

Підприємства залізничного транспорту забезпечують:

- виконання планів військових залізничних перевезень;
- надання рухомого складу для військових залізничних перевезень;

- рух військових поїздів залізницею згідно з відповідним графіком;
- військові ешелони, військовий транспорт, що рухається під охороною військової варти, водою, засобами опалення, освітлення;
- надання вантажно-розвантажувальних пристроїв та знімного військового обладнання згідно з нормативно-правовими актами;
- здійснення контролю за переміщенням військових ешелонів, а також в окремих випадках військового транспорту, їх першочергове навантаження та доставку за призначенням.

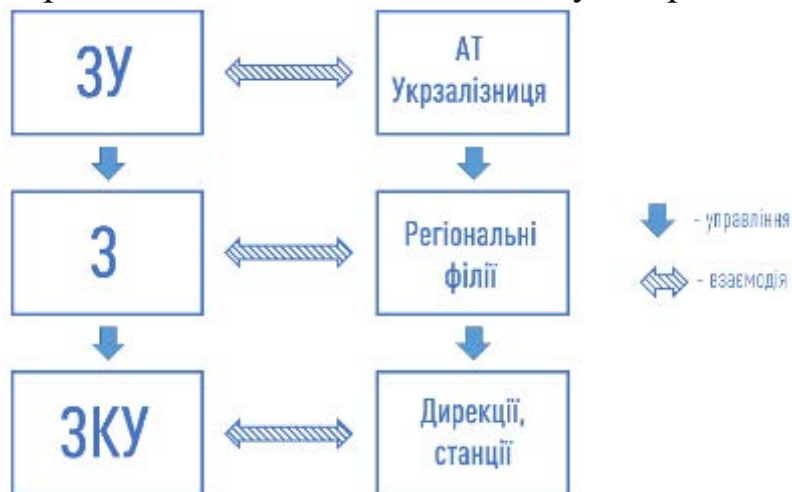


Рис. 22. Схема організації взаємодії.

Засоби механізації, які необхідні для навантаження (розвантаження) військових вантажів, надаються підприємствами залізничного транспорту на договірній основі. На військові залізничні перевезення не поширюються обмеження щодо навантаження вантажів для окремих районів держави.

Військові поїзди мають перевагу в русі стосовно інших вантажних поїздів. [17]

### Питання для самоконтролю:

1. Яким документом визначається порядок організації діяльності залізничного транспорту під час здійснення військових залізничних перевезень?
2. Що саме забезпечують підприємства залізничного транспорту стосовно військових залізничних перевезень?

3. Наведіть схему взаємодії при організації військових залізничних перевезень?

### **3.2 Планування військових залізничних перевезень.**

Основними нормативно-правовими актами, які регламентують планування військових залізничних перевезень, є:

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 04.11.2015 року №891 “Про затвердження Порядку організації діяльності залізничного транспорту під час здійснення військових залізничних перевезень”;

2. Наказ Міністерства оборони України погоджений із Міністерством інфраструктури України № 595 від 05.09.2013 року “Про затвердження Положення з військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом”;

3. Наказ Міністерства оборони України та Міністерства інфраструктури України від 01.12.2015 № 666/503 “Про затвердження Інструкції з планування військових залізничних перевезень”;

Військові залізничні перевезення за характером та призначенням поділяються на:

- *оперативні військові залізничні перевезення* – перевезення залізничним транспортом військових підрозділів (у тому числі разом з військовим вантажем), військових команд, військових вантажів під охороною військових варт, осіб, призваних на строкову військову службу, резервістів, військовозобов'язаних, призваних на збори, а також осіб, звільнених зі строкової військової служби;

- *постачальні військові залізничні перевезення* – перевезення залізничним транспортом військових вантажів для забезпечення виконання завдань Збройними Силами України та іншими військовими формуваннями, утвореними відповідно до законів України;

- *мобілізаційні військові залізничні перевезення* – перевезення залізничним транспортом військових команд і військових вантажів для мобілізаційного розгортання Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законодавства;

- *евакуаційні військові залізничні перевезення* – перевезення залізничним транспортом, пов'язані з проведенням евакуаційних заходів у Збройних Силах України (у тому числі перевезення хворих і поранених, сімей військовослужбовців і працівників Збройних Сил України).

Кількісними показниками військових залізничних перевезень є: кількість вагонів; маса вантажу, кількість вантажу; кількість контейнерів; кількість перевезених команд, осіб (команди/особи) (Рис. 23).

Порядок нумерації та номери військових ешелонів, транспортів та команд визначає Головний орган служби військових сполучень. З метою здійснення контролю за переміщенням всіх вантажів до місцезнаходження військових частин – вантажоодержувачів Головний орган служби військових сполучень має право присвоювати номери військових транспортів окремим вагонам або групам вагонів у разі перевезення в них спеціального майна, що відправляється для Збройних Сил України. [7]

Основними обліковими одиницями військових залізничних перевезень є: для оперативних військових перевезень - військовий ешелон, військова команда; для постачальних військових перевезень - військовий транспорт. (Рис. 24)

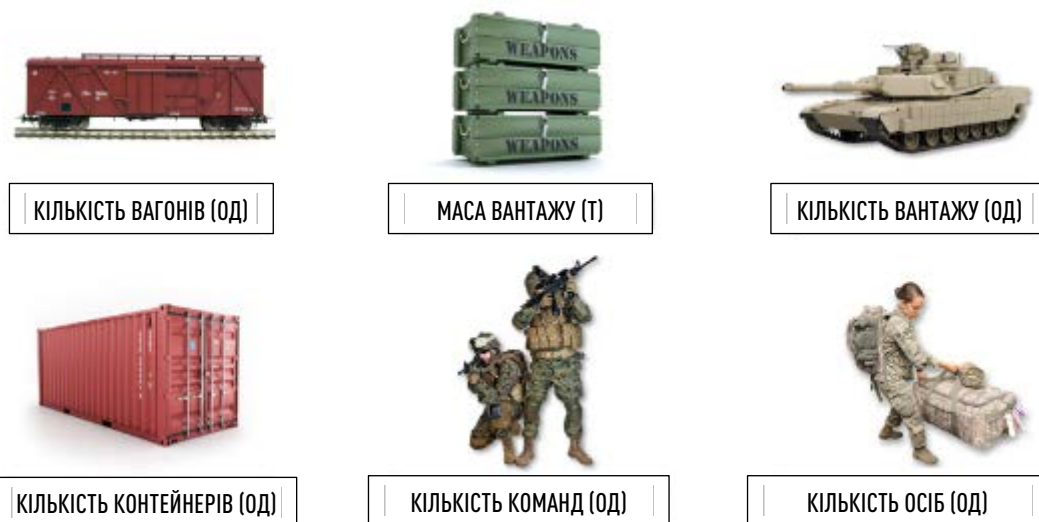


Рис. 23 . Кількісні показники військових залізничних перевезень.

Планування військових залізничних перевезень здійснюється головним органом військових сполучень зі складанням місячних планів військових перевезень згідно із заявками на планування військових залізничних перевезень штабів видів Збройних Сил України, оперативних командувань, структурних підрозділів апарату Міністерства оборони України, Генерального штабу Збройних Сил України та підпорядкованих їм органів військового управління на підставі відповідних директив, наказів, розпоряджень Міністерства оборони України, Генерального штабу Збройних Сил України.

Під час особливого періоду планування військових залізничних перевезень, як правило, здійснюється на декаду (10 діб).



Рис. 24 . Основні облікові одиниці військових залізничних перевезень.

Під час розробки планів перевезень враховуються:

- реальність виконання перевезень (забезпеченість коштами на оплату перевезень, готовність вантажовідправників, вантажоодержувачів військових вантажів, станцій навантаження і розвантаження, строки перевезень тощо);
- вантажно-розвантажувальні можливості районів, станцій навантаження та вивантаження військ;
- особливості транспортної обстановки;
- відповідність довжини та маси військових ешелонів і транспортів довжині та масі поїздів, які рухаються на ділянках маршруту перевезення;
- дотримання режиму секретності та протидії іноземним технічним розвідкам під час здійснення військових перевезень;
- інші вимоги, які висуваються до окремих видів перевезень.

Головною метою планування військових залізничних перевезень є встановлення загальних обсягів військових перевезень на певний період часу.

Заявки на планування військових залізничних перевезень надаються до 20 числа місяця, що передує запланованому, а на додаткові - до 10 числа поточного місяця. Заявки на планування термінових військових перевезень надаються до плануючого органу не пізніше як за три доби до початку навантаження. Заявки на зміну планів перевезень, а також їх відміну надаються не пізніше як за п'ять діб до початку навантаження. На підставі отриманих заявок головний орган військових

сполучень розробляє план перевезень, який доводить до публічного акціонерного товариства “Українська залізниця” не пізніше ніж за сім діб до початку планового місяця. Витяги із плану перевезень ПАТ “Укрзалізниця” доводить до залізниць. Залізниці доводять витяги з плану перевезень до дирекцій залізничних перевезень. Начальники дирекцій залізничних перевезень спільно з військовими комендантами комендатур військових сполучень відповідно до отриманих планів перевезень визначають та вживають заходів щодо забезпечення навантаження військових вантажів.

Заявки на забезпечення навантаження військових ешелонів і військових транспортів командири військових частин (далі – вантажовідправники) надають військовим комендантам комендатур військових сполучень та начальникам залізничних станцій не пізніше як за 3 доби до початку навантаження за формою, наведеною в до Інструкції з планування військових залізничних перевезень (Додаток 2).

Начальники дирекцій залізничних перевезень і військові коменданти комендатур військових сполучень на підставі заявок розробляють добові плани навантаження військових ешелонів і військових транспортів.

Вантажовідправники до 05 числа кожного місяця доповідають безпосереднім начальникам про виконання військових перевезень залізничним транспортом за попередній місяць.

Посадові особи, які безпідставно змінили заявлену потребу в рухомому складі для здійснення планових військових залізничних перевезень, а також не надали до завантаження військові вантажі, передбачені планом, або затримали вагони під вантажними операціями понад встановлені технологічні норми часу, несуть відповідальність відповідно до законодавства. [7]

### **Питання для самоконтролю:**

1. Хто здійснює планування військових залізничних перевезень?
2. Що треба враховувати під час розробки планів перевезень?
3. Який граничний термін подання заявки на планування військових залізничних перевезень?
4. Який граничний термін подання заявки на планування додаткових військових залізничних перевезень?
5. Який граничний термін подання заявки на зміну планів військових залізничних перевезень?

6. Який граничний термін подання заявки на планування термінових військових залізничних перевезень?
7. Який граничний термін подання заявки на планування перевезень військових команд?

### **3.3 Загальний порядок організації управління військовими залізничними перевезеннями.**

Управління військовими перевезеннями - це діяльність органів військових сполучень, що направлена на своєчасне виконання планів військових перевезень та включає:

- безперервне збирання, вивчення та аналіз даних обстановки на шляхах сполучення;
- організацію та підтримку взаємодії з органами військового управління, військовими частинами, установами та організаціями Міністерства оборони України та Збройних Сил України;
- прийняття рішення на організацію військових перевезень;
- доведення розпоряджень на виконання військових перевезень до органів військових сполучень;
- забезпечення військових перевезень;
- регулювання військових перевезень;
- контроль, облік, звітність та аналіз військових перевезень.

Об'єктами управління в системі управління військовими залізничними перевезеннями є лінійні органи військових сполучень, військові ешелони та транспорти, сили технічного прикриття та ін.

Управління військовими залізничними перевезеннями повинно бути безперервним, оперативним, скритим і забезпечувати ефективно використання можливостей транспортної інфраструктури, а також сил і засобів з метою виконання ними поставлених завдань у встановлені терміни за будь-яких умов обстановки. У всіх випадках повинен забезпечуватися необхідний ступінь централізації управління з наданням підпорядкованим органам військових сполучень, військовим частинам, підрозділам забезпечення переміщення і перевезення ініціативи у виборі способів виконання поставлених їм завдань. [9]

Управління військовими залізничними перевезеннями здійснюється в системі управління силами і засобами логістичного забезпечення через КСЛ, органами військових сполучень та через підрозділи організації військових перевезень ОВУ.

Основними задачами управління є:

- чітке виконання планів військових перевезень;
- забезпечення безперервності військових перевезень;
- своєчасна зміна планів військових перевезень у залежності від обстановки;
- ефективне та раціональне використання технічних засобів залізниць.

Організація військових залізничних перевезень досягається створенням системи управління, основою якої є органи військових сполучень, пункти управління, засоби зв'язку та автоматизації.

Управління військовими залізничними перевезеннями здійснюється:

- Центральним управлінням координації військових перевезень та транспортування (ЗУ), як головним органом військових сполучень – на всій мережі залізниць України безпосередньо та через органи військових сполучень, служби (відділи, відділення) транспортного забезпечення видів Збройних Сил України, оперативних командувань, армійських корпусів, повітряних командувань;
- управліннями військових сполучень на залізницях (З) – у межах відповідного адміністративного розподілу залізниці;
- комендатурами військових сполучень залізничних ділянок та станцій (ЗКУ) – у межах відповідної дирекції залізничних перевезень (станції).

Під час управління військовими залізничними перевезеннями установи військових сполучень розташовуються сумісно з керівництвом органів залізничного транспорту.

Для забезпечення управління військовими перевезеннями використовуються канали передавання стаціонарного (рухомого) компонента системи зв'язку і автоматизованого управління військами Збройних Сил України, телекомунікаційні мережі України та телекомунікаційні мережі Міністерства оборони України.

Головний орган військових сполучень:

- здійснює в межах компетенції організацію та управління військовими залізничними перевезеннями;
- розробляє плани військових залізничних перевезень, організовує їх доведення в установленому порядку та здійснює контроль за їх виконанням;
- взаємодіє зі структурними підрозділами Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних Сил України, з іншими

органами військового управління, органами транспорту з питань виконання військових перевезень;

- готує та надає пропозиції щодо проведення регулювальних заходів та коригування планів військових залізничних перевезень;
- організовує контроль забезпечення військових перевезень транспортними засобами (рухомим складом);
- здійснює контроль за підготовкою вантажно-розвантажувальних станцій (районів) для виконання військових перевезень,
- здійснює контроль підпорядкованих установ військових сполучень щодо забезпечення та виконання військових перевезень.

Управління військових сполучень на залізниці:

- здійснює організацію, управління та контроль військових перевезень у межах компетенції та своєї зони відповідальності;
- здійснює доведення планів військових перевезень до органів транспорту та підпорядкованих установ встановленим порядком;
- здійснює контроль за готовністю військ (сил), відправників (отримувачів) до виконання військових перевезень та їх всебічного забезпечення;
- контролює підготовку та забезпечення військових перевезень транспортними засобами (рухомим складом);
- здійснює контроль щодо правильного та раціонального використання рухомого складу та інших засобів;
- вживає заходів щодо попередження простою на залізничних вузлах, станціях ешелонів та транспортів з військовими вантажами (особливо з ракетами, ракетним паливом, набоями та іншими небезпечними вантажами);
- бере участь у розробці та забезпеченні стійкої роботи шляхів сполучення у випадку виходу з ладу залізничних об'єктів, що безпосередньо впливають на безперервний рух поїздів;
- веде облік виконання військових перевезень і подання звітів у встановлені строки;
- контролює організацію матеріально-побутового забезпечення військ (сил), команд, варт і окремих військовослужбовців, які перевозяться, та заходів для надання їм медичної допомоги.

Комендатура військових сполучень залізничної дільниці та станції: здійснює організацію, управління та контроль військових перевезень у межах компетенції та своєї зони відповідальності;

- здійснює підготовку та забезпечення військових перевезень транспортними засобами (рухомим складом);
- здійснює контроль за готовністю військ (сил), відправників (отримувачів) до виконання військових перевезень та їх всебічного забезпечення;
- перевіряє правильність та раціональне використання рухомого складу та інших засобів під час навантаження;
- вживає заходів щодо недопущення скупчення і простою на залізничних вузлах, станціях військових ешелонів і транспортів (особливо з ракетами, набоями та іншими небезпечними вантажами);
- бере участь у розробці забезпечення стійкої роботи шляхів сполучення у разі виходу з ладу залізничних об'єктів, що безпосередньо впливають на безперервний рух поїздів;
- веде облік виконання військових перевезень і подання звітів у встановлені строки; контролює організацію матеріально-побутового забезпечення військ (сил), команд, варт і окремих військовослужбовців, які перевозяться, та заходів для надання їм медичної допомоги. [15]

Усі питання, пов'язані з управлінням військовими перевезеннями, вирішуються посадовими особами органів військових сполучень.

Вимоги посадових осіб органів військових сполучень з питань виконання військових перевезень є обов'язковим для виконання особовим складом військових частин, що перевозяться.

Для своєчасного доведення до виконавців завдань військового командування на військові перевезення Інструкцією з управління військовими залізничними перевезеннями встановлено форми розпорядчих документів на виконання військових перевезень:

- розпорядження на навантаження військових ешелонів та транспортів;
- розпорядження на пропуск військових ешелонів та транспортів;
- розпорядження на переадресування військових ешелонів та транспортів на шляху руху;
- розпорядження на розвантаження військових ешелонів та транспортів;
- розпорядження на перевантаження (перестановку) військових ешелонів і транспортів;
- окремі завдання на навантаження військових транспортів.

Цією ж Інструкцією також визначена облікова документація, яка ведеться в органах військових сполучень з метою обліку військових перевезень:

- Книга планів і обліку навантаження військових ешелонів;
- Книга планів і обліку навантаження військових транспортів;
- Добовий план-заявка навантаження військових ешелонів і транспортів;
- Книга диспетчерського контролю за навантаженням, просуванням та вивантаженням військових ешелонів і транспортів;
- Книга обліку перевантаження (перестановки) військових ешелонів і транспортів;
- Книга планів і обліку відправлених команд;
- Книга обліку подій на шляхах сполучення;
- Книга обліку відправлених військових пасажирів.

В окремих випадках, виходячи з умов роботи може застосовуватися необхідна допоміжна документація, вимоги до якої встановлюються начальником головного органу військових сполучень. [9,11,15]

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Які основні завдання включає в себе управління переміщенням та перевезенням (транспортуванням)?
2. Яка мета контролю за переміщеннями та перевезеннями (транспортуванням)?
3. Хто здійснює контроль за переміщеннями та перевезеннями (транспортуванням) на всіх рівнях?
4. Які існують форми розпорядчих документів на виконання військових перевезень?
5. Яка облікова документація ведеться в ЗКУ?

### **3.4 Габарити. Перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України.**

В сучасних умовах швидкий маневр та переміщення військ на значні відстані, в тому числі з використанням залізничного транспорту, розглядаються воєнною наукою, як один із головних показників для досягнення успіху у виконанні завдань, що стоять перед військами. В свою чергу, на озброєнні військ є багато ОВТ, які мають великі габарити та вагу (танки, артилерійські системи, інженерна техніка, ракетні комплекси та ін). Тому тверде знання офіцерами установ військових

сполучень правил перевезення залізничним транспортом негабаритної та великовагової техніки та вантажів має велике значення для виконання військових перевезень у встановлені командуванням строки.

Габарит – це граничний зовнішній обрис якого-небудь предмета (машини, споруди і таке інше). [28]

Для нормального забезпечення перевезень на залізничному транспорті, крім рухомого складу і колії, є численні інженерні споруди і пристрої, які розташовані вздовж колії та над нею. Пасажи́рські платформи, будівлі, опори контактної та електроосвітлювальної мереж, сигнальні та колійні знаки, пристрої електричної централізації стрілок та інші пристрої, які розміщують уздовж колії. Контактну мережу, шляхопроводи, верхні елементи прогонових будов мостів, кабелі зв'язку та енергопостачання розташовують над колією. Якби відстані від цих споруд і пристроїв до колії приймалися без урахування розмірів експлуатуємого рухомого складу та умов його руху, то не виключено, що при русі локомотиви і вагони чіплялися б за споруди та пристрої. В такому разі не тільки неможливо було б забезпечити безпеку руху, але і сам рух на залізничному транспорті був проблематичним. Тому всі споруди і пристрої уздовж колії та над нею розташовують так, щоб ні одна їх частина не порушувала відстаней, які встановлені спеціальним державним стандартом.

На залізничному транспорті встановлено три види габаритів, а саме:

- Габарит наближення будівель;
- Габарит рухомого складу;
- Габарит навантаження.

Розглянемо більш детально самі габарити. Отже, габарит наближення будівель (споруд) – це граничні поперечні (перпендикулярні до осі колії) контури, всередину яких окрім рухомого складу не повинні заходити ніякі частини споруд і пристроїв, а також матеріали, що лежать біля колій, запасні частини та устаткування, за винятком частин пристроїв, що призначаються для безпосередньої взаємодії з рухоми́м складом (контактних дротів з деталями кріплення, хоботів гідравлічних колонок при наборі води тощо), за умови, що положення цих пристроїв у внутрішньогабаритному просторі ув'язане з частинами рухомого складу, з якими вони можуть стикатися, і що вони не можуть викликати зіткнення з іншими елементами рухомого складу. Габарит

наближення будівель залежить від сфери застосування і існує двох типів – габарит С та габарит Ск (Рис. 25).

Габарит С – застосовується для колій, споруд і пристроїв загальної мережі залізниць і зовнішніх під'їзних колій від станції примикання до території промислових і транспортних підприємств.

Габарит Ск – застосовується для колій, споруд і пристроїв, розташованих на території і між територіями заводів, фабрик, майстерень, депо, річкових і морських портів, шахт, вантажних районів, баз, складів, кар'єрів, лісових і торф'яних розробок, електростанцій та інших промислових і транспортних підприємств (у тому числі Міністерства інфраструктури України), а також промислових залізничних станцій.

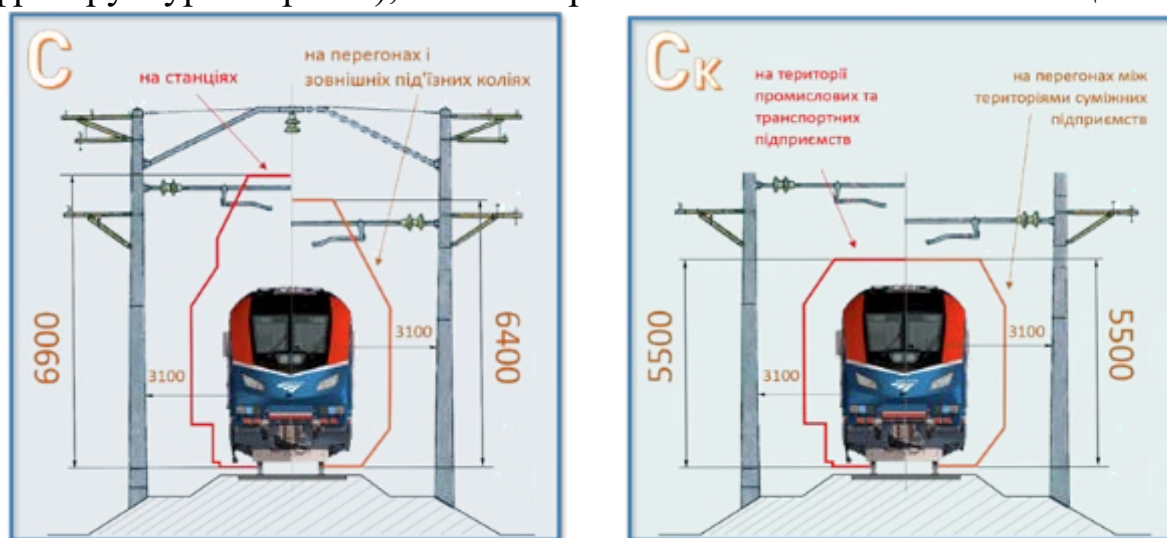


Рис. 25. Габарит наближення будівель.

Габарит рухомого складу – поперечні (перпендикулярні до осі колії) контури, в яких, не виходячи назовні, повинен поміщатися встановлений на прямій горизонтальній колії (при найбільш несприятливому положенні в колії і відсутності бічних нахилів на ресорах і динамічних коливань) як у порожньому, так і в навантаженому стані не лише новий рухомий склад, але і рухомий склад, що має максимально нормований знос (Рис. 26).

Вантажі, які перевозяться на відкритому рухомому складі в межах залізниць колії 1520 мм на загальних умовах, не повинні перевищувати контур основного габариту навантаження. Відповідно, вантаж може бути або габаритний, або негабаритний.

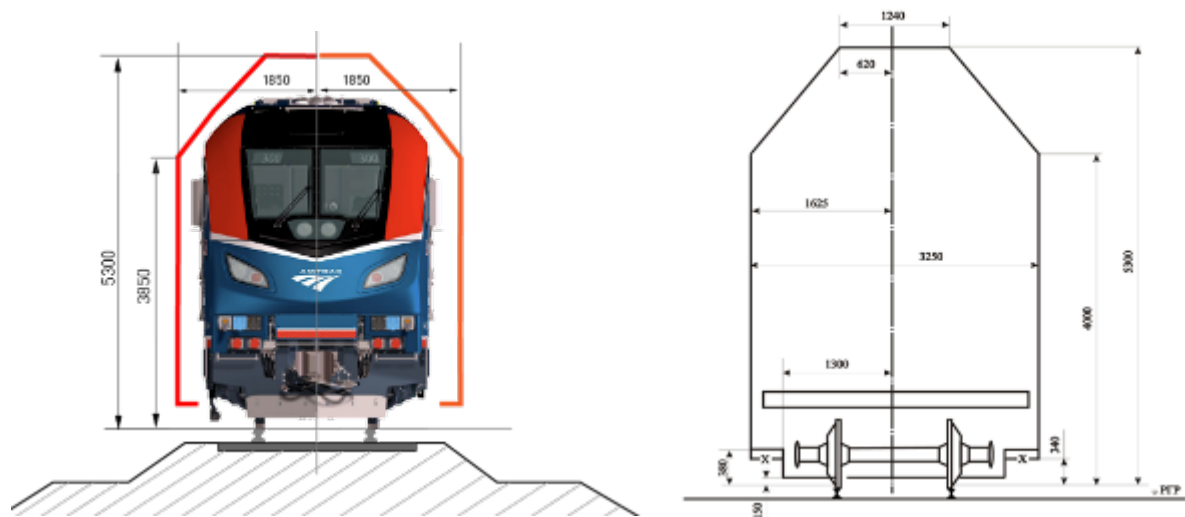


Рис. 26. Габарит рухомого складу та габарит навантаження.

Габаритний вантаж – вантаж, який у разі розміщення у вагоні або зчепі з двох і більше вагонів за своїми параметрами (включаючи упаковку й кріплення) не виступає за межі основного габариту навантаження і довжина якого не перевищує значень, зазначених у таблиці 5 глави 1 додатка 14 до УМВС.

Негабаритний вантаж – вантаж, розміри якого (включаючи упаковку й кріплення) перевищують основний габарит навантаження в разі розташування вантажу на вагоні (зчепі), який перебуває на прямій горизонтальній ділянці колії, а поздовжня вісь цього вагона (зчепу) збігається з віссю залізничної колії в одній вертикальній площині, або вантаж, геометричні виноси якого в кривих перевищують геометричні виноси розрахункового вагона у цих кривих.

Габарит навантаження – граничний поперечний контур (перпендикулярний до осі колії), у якому, не виступаючи назовні, має розміщуватися вантаж (із врахуванням упакування та кріплення) на відкритому рухомому складі при знаходженні його на прямій горизонтальній колії (Рис. 27).

В залежності від висоти, на якій вантаж виходить за межі контуру габариту навантаження, встановлюються три основні зони негабаритності вантажу (Рис. 27)

Зона нижньої негабаритності - на висоті від РГР від 480 до 1229 мм при відстані від осі колії 1626-1760 мм та на висоті від 1230 до 1399 мм – при відстані від осі колії 1626-2240 мм;

Зона бокової негабаритності – на висоті від 1400 до 4000 мм (включно);

Зона верхньої негабаритності – на висоті від 4001 до 5300 мм.

Для більш точного визначення умов пропуску вантажів верхньої негабаритності на двоколійних лініях додатково введена умовна зона спільної бокової і верхньої негабаритності: на висоті від рівня головок рейок від 4001 до 4625 мм на відстані від осі колії від 1625 мм до границі „зони” негабаритності.

В залежності від величини виходу негабаритних вантажів за контур основного габариту навантаження (Рис. 30) в основних зонах встановлені наступні ступені негабаритності вантажів:

- в нижній зоні негабаритності – шість ступенів;
- боковій зоні негабаритності – шість ступенів;
- верхній зоні негабаритності – три ступені.

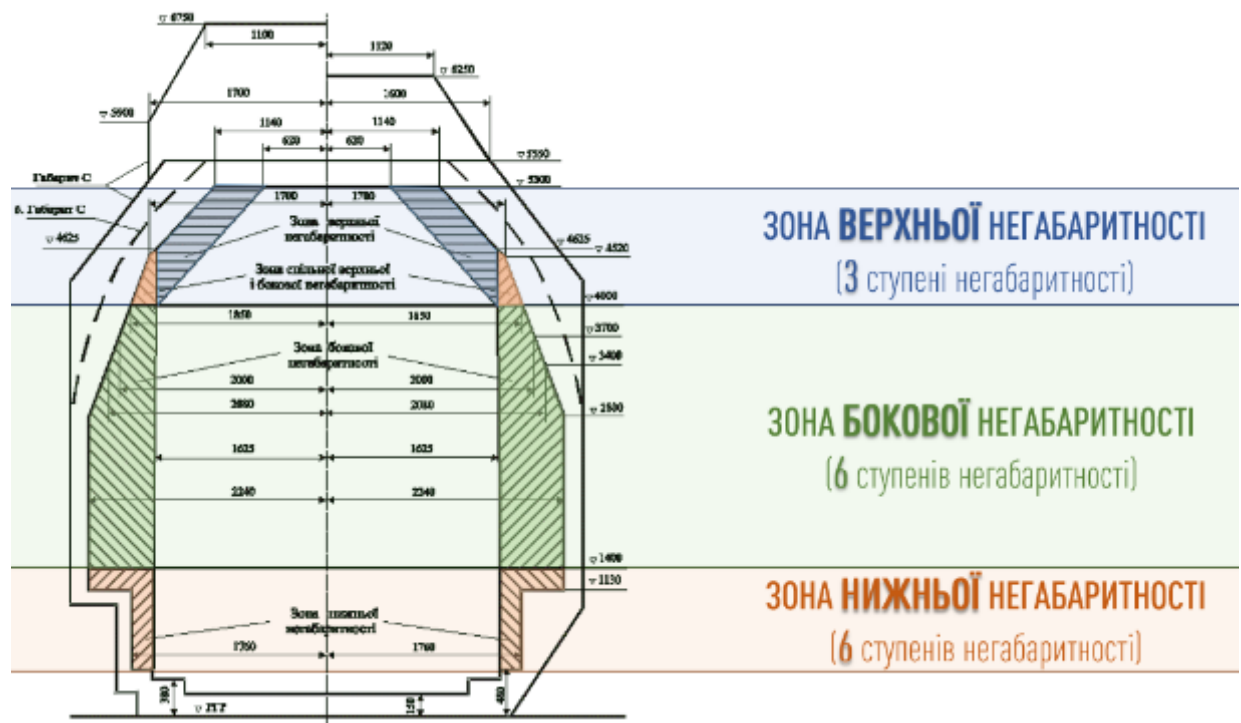


Рис. 27. Зони негабаритності вантажу.

Ступінь негабаритності вантажу визначається не тільки за розмірами його у навантаженому стані на прямій ділянці колії, а також з урахуванням проходу вагоном кривих ділянок колії. Якщо геометричні виноси вантажу в кривій перевищують геометричні виноси розрахункового вагону, тоді при проходженні вантажу в кривій він може мати розрахункову негабаритність.

Розрахункова негабаритність визначається відправником вантажу (далі вантажовідправником) для вантажів:

- довгомірних, якщо відношення їх довжини до бази рухомого складу складає більше 1,41;
- які перевозяться на зчехах платформ з спиранням на два вагони;
- які перевозяться на вагонах (транспортерах) з базою 17 м і більше.

*Розрахунковий вагон* – це вагон з довжиною рами 24 м і базою 17 м, максимальний геометричний винос якого складає 105 мм за умови встановлення цього вагона у кривій радіусом 350 м з колією, яка не має підвищення зовнішньої рейки.

Відповідно до встановлених зон негабаритності вантаж може мати нижню, бокову та верхню понаднегабаритність. Понаднегабаритність вантажів з висотою більше 5300 мм від РГР називається вертикальною.

З метою внесення до перевізних і поїзних документів ( у тому числі до документів, що видаються за допомогою електронно-обчислювальних машин (ЕОМ), даних про зони і ступені негабаритності вантажів, що перевозяться, вводиться поняття індексу негабаритності, який складається із 5 знаків.

Позначення в індексі негабаритності :

- 1-й знак – буква Н (негабаритність);
- 2-й знак – ступінь нижньої негабаритності, може приймати значення від 1 до 6;
- 3-й знак – ступінь бокової негабаритності, може приймати значення від 1 до 6;
- 4-й знак – ступінь верхньої негабаритності, може приймати значення від 1 до 3;
- 5-й знак – вертикальна понаднегабаритність у разі її наявності - значення 8.

Понаднегабаритність у будь- якій зоні позначається цифрою 8.

Кожен знак індексу негабаритності (окрім першого) означає ступінь негабаритності у відповідній зоні. Відсутність негабаритності в конкретній зоні, у т.ч. вертикальної понаднегабаритності, позначається цифрою 0 у відповідному знаку індексу негабаритності.

Наприклад: Індекс негабаритності Н-8480 показує, що негабаритний вантаж має нижню і верхню понаднегабаритність, бокову негабаритність 4-го ступеню, а вертикальна понаднегабаритність відсутня (Рис. 28).

Так, згідно керівних документів, техніка, навантажена та закріплена на платформах (напіввагонах) або зчехах з двох і більше вагонів, з урахуванням кріплення і маскування, повинна розміщуватися в межах встановленого габариту навантаження



Рис. 28. Індекс негабаритності.

Перевезення техніки, яка має негабаритність **1 – 2-го ступенів верхньої** та/або **нижньої** та/або **1 – 3-го ступенів бокової** негабаритності у складі військових ешелонів і військових транспортів у супроводі військових варт, здійснюється без пред'явлення підприємствам залізничного транспорту креслень або ескізів навантаження з розрахунками кріплення і без комісійних оглядів на станції навантаження та маршруті слідування. [6]

#### Питання для самоконтролю:

1. Що таке Габарит?
2. Які основні габарити існують на залізничному транспорті?
3. Що таке габарит наближення будівель?
4. Що таке габарит рухомого складу?
5. Що таке габарит навантаження?
6. Що таке габаритний і негабаритний вантаж?
7. Які типи габариту наближення будівель існують?
8. Скільки зон негабаритності існує і які?
9. Скільки існує ступенів негабаритності в кожній зоні?
10. Що таке індекс негабаритності і як він розшифровується?

### 3.5 Рухомий склад для забезпечення військових залізничних перевезень та його підготовка.

Для нормальної діяльності залізничного транспорту необхідні відповідний розвиток та взаємозв'язок усіх його галузей. Вагонне господарство є однією із головних галузей залізничного транспорту. А

основою цього господарства, безперечно, є вагонний парк – сукупність усіх вагонів.

Вагоном називається одиниця залізничного рухомого складу, що призначена для перевезень вантажів і пасажирів. Хоча вагонний парк складається із великої кількості різних вагонів, кожний вагон має загальні основні функціональні частини (вузли) (Рис. 29). До них відносяться кузов, ходова частина, ударно-тягові пристрої та гальмівне обладнання.

Кузов – основна частина вагона, яка опирається на ходові частини (візки) і призначена для розміщення вантажу чи пасажирів з багажем. У більшості вагонів нижньою частиною кузова є рама.

Рама – це головний несучий елемент конструкції, що сприймає визначальні навантаження та забезпечує міцність і експлуатаційну надійність вагона в цілому. Рама виготовляється у вигляді системи повздовжніх та поперечних (ортогональних) балок, жорстко зв'язаних між собою. На рамі розташовані ударно-тягові пристрої та частина гальмового обладнання. Окрім рами, до складу конструкції кузова, у загальному випадку, входять бокові стіни (перпендикулярні до рами), торцеві стіни (перпендикулярні чи нахилені), підлога, дах. [3,25]

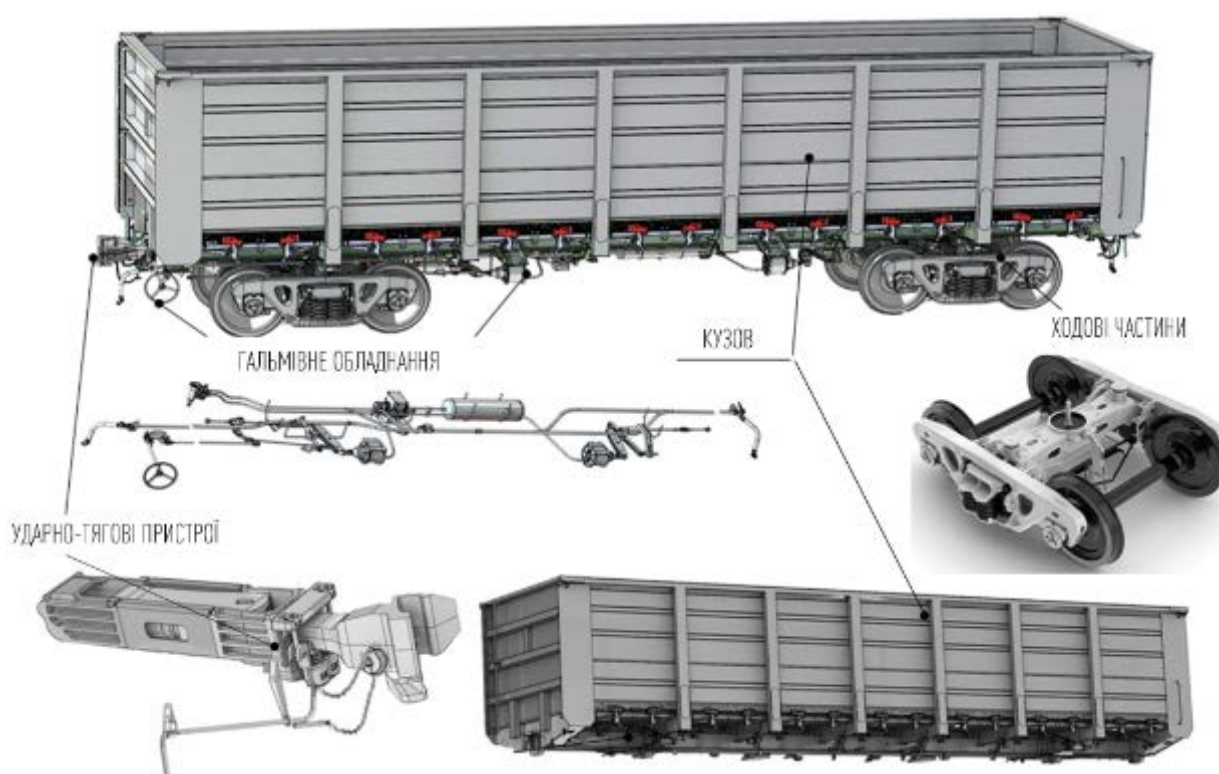


Рис. 29. Основні функціональні частини (вузли) вагону.

Ходова частина («рухомий фундамент» вагону) – комплекс пристроїв і деталей вагону, на які спирається кузов і які забезпечують спрямований безпечний рух по рейковій колії з необхідною плавністю та найменшим опором руху. Пристрій, на який спирається один кінець кузова вагону, носить назву візка. (Рис. 30).

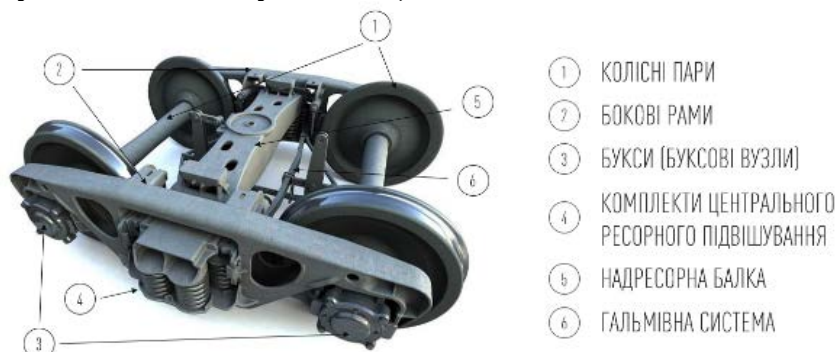


Рис. 30. Двовісний візок.

Візок об'єднує дві чи більше колісних пар з буксовими вузлами, має раму, надресорну (з'єднувальну) балку. На рамі візка кріпляться деталі гальмового обладнання та ресорна підвіска. Завдяки ресорній підвісці зменшується динамічна дія колії на вагон та вагона на колію.

Ударно-тягові пристрої або автозчепний пристрій вагону (Рис. 31) – комплекс вузлів і деталей, призначений для автоматичного зчеплення вагонів; утримання їх на певній відстані один від одного; передавання та амортизування повздовжніх розтягувальних та стискувальних зусиль, що діють на вагон під час руху та під час маневрів, співударяння вагонів при розпуску їх із сортувальної гірки; безпечного розчеплення вагонів (виключаючи знаходження виконавця у міжвагонному просторі).

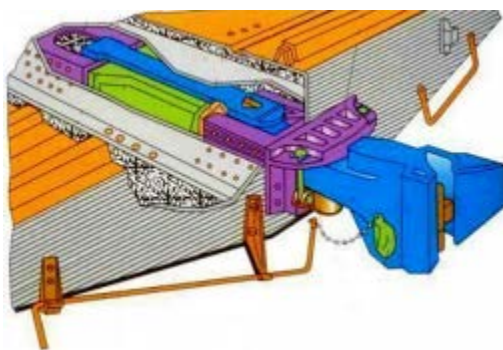


Рис. 31. Ударно-тягові пристрої або автозчепний пристрій вагону.

Гальмівне обладнання (Рис. 32) – комплекс пристроїв, призначений для здійснення штучного опору під час руху вагону з метою регулювання швидкості руху, зупинення вагону, а також утримання його під

час стоянки. Сучасні вагони обладнані автоматичними гальмами. Їх управління здійснюється дистанційно. Ці вагонні гальма автоматично спрацьовують під час роз'єднання поїзду чи саморозчеплювання вагонів. Автоматичні гальма приводяться в дію з локомотиву, а у випадку необхідності також із вагону (стопкраном). За способом управління вони розділяються на пневматичні та електричні. На вагоні є і стоянкові гальма. Вони призначені для утримання вагону на стоянці і приводяться в дію обслуговуючим персоналом.

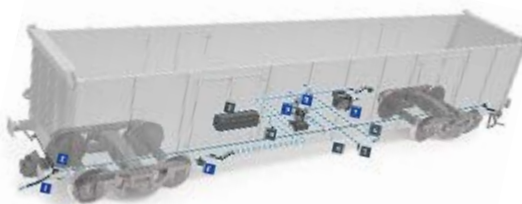


Рис. 32. Гальмівне обладнання напіввагону.

Сучасний парк вагонів характеризується великою різноманітністю їх типів та конструкцій (понад 200). Це обумовлено з одного боку різноманіттям вантажів, а з іншого боку необхідністю задовольнити різні вимоги при їх перевезенні.

За своїм призначенням вагони діляться на дві основні групи – вантажні та пасажирські (Рис. 33).



Рис. 33. Загальна класифікація вагонів.

Залежно від способу переміщення вагони бувають самохідні і несамохідні. Самохідні вагони, інколи їх називають автовагонами, мають для пересування власну енергетичну установку (автомоториси, дизель-

поїзди, рейкові автобуси) чи отримують енергію від контактної мережі (вагони електропоїздів, метро). Переміщення несамохідних вагонів здійснюється локомотивами (електровозами, тепловозами та ін.).

Характерною ознакою є умови експлуатації вагонів. Відповідно до них вагони розподіляються на магістральні, промислового та міського транспорту. Магістральні вагони призначені для перевезення пасажирів та вантажів в основному на залізницях Укрзалізниці та інших країн (СНД, Східної та Західної Європи, Азії). Вагони промислового транспорту експлуатуються на внутрішніх коліях промислових підприємств. Якщо вагони промислового транспорту задовольняють вимогам, що притаманні магістральним вагонам, то при узгодженні з Укрзалізницею вони можуть експлуатуватись без обмежень (або з деякими обмеженнями) і на магістральних залізницях. Вагони місцевого транспорту забезпечують перевезення пасажирів або вантажів по міських, а в окремих випадках – приміських залізничних коліях.

Важливою ознакою є осність вагона (кількість колісних пар у ньому). Пасажирські вагони, як правило, будуються чотиривісними. Вантажні вагони – чотири-, шести-, восьми- та багатовісні. Основу парка вантажних вагонів складають і будуть складати чотиривісні вагони. У порівнянні з багатовісними вагонами вони мають більш просту, компактну, зручну в обслуговуванні і ремонтпридатну конструкцію.

За шириною колії вагони діляться на вагони широкої і вузької колії. Широка колія має відстань між внутрішніми вертикальними гранями рейок 1520 мм (країни СНД, Фінляндія, Латвія, Литва, Естонія) і 1435 мм (європейські країни).

Основними типами вагонів, що використовуються для здійснення військових залізничних перевезень є універсальні платформи, криті, напіввагони, цистерни та пасажирські вагони.

Парк пасажирських вагонів Укрзалізниці складається із вагонів для перевезення пасажирів, вагонів-ресторанів, поштових, багажних та спеціального призначення.

Залежно від дальності перевезень вагони для пасажирів ділять на вагони:

- *дальнього сполучення* (з чотири- та двомісними (СВ) купе, некупейні з місцями для лежання) для перевезення пасажирів на великі відстані, включаючи нічний час (Рис. 34);

- *місцевого сполучення* (купейні першого класу з місцями для сидіння; відкритого типу другого класу з місцями для сидіння; рейкові автобуси), які призначені для перевезення пасажирів на більш короткі відстані, головним чином, у денний час;

- *приміські* (вагони електро- та дизель-поїздів) для перевезення пасажирів на невеликі відстані в межах приміських зон міст та робочих селищ.

Вагони-ресторани забезпечують харчування пасажирів дальнього прямування. Мають відповідне обладнання: кухня з плитами, комора з холодильними агрегатами, зала для харчування.

Поштові вагони служать для перевезення поштових вантажів (листів, посилок, газет та ін.). Вони мають зали для поштових операцій і приміщення для обслуговуючого персоналу.

Багажні вагони призначені для перевезення багажу пасажирів дальнього прямування, а також багажу, що відправляється пасажирською швидкістю. Ці вагони обладнані вантажно-розвантажувальними механізмами у спеціальних коморах, санітарно-технічними пристроями для обслуговуючого персоналу.

До спеціальних пасажирських вагонів відносяться вагони-лабораторії, вагони-електростанції, службові, санітарні, вагони-гаражі у складі поїзда, вагони для спецконтингенту, вагони для варти (ВСТП) та інші.



Рис. 34. Пасажирський вагон далекого сполучення.

Парк вантажних вагонів складається із універсальних та спеціалізованих.

Універсальні вантажні вагони призначені для перевезення вантажів широкої номенклатури. Такими є криті вагони з дверима у бокових стінах, піввагони з розвантажувальними люками у підлозі, платформи з боковими і торцевими бортами, цистерни для нафтопродуктів різних найменувань, ізотеричні вагони для перевезення різноманітної швидкокопсувної продукції.

Спеціалізовані вантажні вагони призначені для перевезення одного або декількох вантажів близьких за характером та фізичними

властивостями. Це криті вагони для цементу, зерна, мінеральних добрив, легкових автомобілів, технічного вуглецю; напівпіввагони з глухим кузовом, для агломерату; платформи для перевезення контейнерів, контрейлерів, дерев'яних хлестів, легкових автомобілів; цистерни для кислот, скраплених газів, молока, виноматеріалів; вагони-самоскиди (думпкари).



Рис. 35. Універсальна залізнична платформа.

Платформи (flatcar) – призначені для перевезення ОВТ та МТЗ, а також інших довгомірних, громіздких, поштучних вантажів, які не потребують захисту від атмосферного впливу. Характерна особливість кузову універсальної платформи (рис. 35) – шарнірно зв'язані з рамою повздовжні та торцеві борти невеликої висоти. Настил підлоги комбінований (деревометалевий).

Криті вагони (boxcar)– для перевезення ОВТ та МТЗ, боєкомплекту та інших військових вантажів, які потребують захисту від атмосферних явищ. Специфіка вантажу, що перевозиться, зумовлює конструкційні особливості критих вагонів. Зверху кузов закривається дахом. Універсальні криті вагони мають у бокових стінах пересувні двері. За умови додаткового обладнання можуть використовуватись для перевезення особового складу та варту (Рис. 36)



Рис. 36. Універсальний критий вагон.

Напіввагони (open wagon) призначені для перевезення вантажів, які не потребують захисту від атмосферних явищ (руда, вугілля, лісоматеріали, металопродукт, колісна техніка). Характерна особливість конструкції – відсутність даху. Універсальні напіввагони (Рис. 37) мають бокові і торцеві стіни, які розташовані перпендикулярно до рами.



Рис. 37. Універсальний напіввагон.

Вагон-цистерна (tank wagon) призначений для перевезення рідин, зріджених газів та деяких сипких порошкоподібних вантажів. Специфіка вантажів, що перевозяться у цистернах, зумовлює особливу герметичну конструкцію кузова, що називається котлом. Котел являє собою резервуар циліндричної форми з випуклими торцевими частинами (днищами) у формі шарових сегментів. Інші вузли цистерни (ходовою частиною, автозчепом, гальмові пристрої) типові, тобто такі, як у всіх вагонів.

Залежно від вантажу, що перевозиться, цистерни розділяють на дві групи: загального призначення і спеціалізовані. Окрім того, цистерни загального призначення (Рис. 38) діляться на цистерни для темних (нафта, дизельне паливо, мінеральні мастила) та світлих (бензин, керосин, лігроїн) нафтопродуктів.



Рис. 38 Вагон-цистерна.

За номером вантажних вагонів можна визначити їх технічну характеристику, розрахункову довжину, масу тари та ін. Ці номери мають послідовну восьмизначну цифрову систему, у якій:

- перша цифра – означає рід вагону (2 – критий; 4 – платформа; 6 – напіввагон; 7 – цистерна; 8 – ізотермічний; 9 – інші);
- друга – показує кількість осей та основну характеристику вагонів;
- третя – визначає додаткові технічні характеристики вагону;
- четверта, п'ята і шоста – визначає порядковий номер вагону;
- сьома – служить для позначення номера вагону;
- восьма – контрольна, за якою перевіряють достовірність зчитування номера вагона при обробці інформації на ЕОМ.

Номер пасажирського вагона також восьмизначний.

Встановлені такі позначення:

- перший знак – рід вагона (для всіх пасажирських вагонів – 0);
- другий і третій знаки – код залізниці приписки вагона;
- четвертий знак – тип вагона (0 – м'який та м'яко-жорсткий; 1 – купейний; 2 – жорсткий відкритий, 3 – з кріслами та місцями для сидіння; 4 – поштовий та банківський; 5 – багажний та багажнопошто-вий; 6 – ресторан; 7 – службово-технічний; 8 – спеціальні вагони інших міністерств; 9 – резерв);
- – п'ятий, шостий, сьомий знаки – порядковий номер вагона;
- – восьмий знак – контрольний. [3,25]

### **Питання для самоконтролю:**

1. Які є основні елементи вагону?
2. Що таке кузов вагону?
3. Які основні елементи кузова платформи?
4. Для чого призначений автозчепний пристрій вагону?
5. Наведіть загальну класифікацію вагонів?
6. Що таке умовний вагон?

### **3.6 Військові вантажно-розвантажувальні райони, місця, прилади та пристрої. Розрахунок навантажувально-розвантажувальної спроможності районів, станцій та місць.**

Для своєчасного виконання військових залізничних перевезень велике значення має організація своєчасного навантаження і вивантаження військ, військової техніки та майна. Для забезпечення чіткого і своєчасного навантаження і вивантаження при масових військових перевезеннях організовуються вантажно-розвантажувальні райони.

Також перед навантаженням військовій частині призначається вихідний район, район очікування, а після розвантаження – район збору, зосередження і основний та запасний райони навантаження (розвантаження).

Райони навантаження, перевантаження та розвантаження, як правило, включають декілька станцій (портів, пристаней, аеропортів, аеродромів, майданчиків) із вантажно-розвантажувальними пристроями, автомобільними дорогами, що виводять до них. [13]

Під час організації військових залізничних перевезень призначається низка різних районів (Додаток 4), а саме: район розташування, вихідний район, район очікування, основний та запасний райони навантаження, основний та запасний райони вивантаження, райони збору та район зосередження (Рис. 39/Додаток 3).

Вихідний район перед навантаженням (район зосередження після розвантаження) призначається на відстані 10 – 15 км від району (станції) навантаження (розвантаження).

У районах навантаження (розвантаження) поблизу станцій (портів, пристаней, аеропортів, аеродромів, майданчиків) призначаються райони очікування (збору). Їх віддаленість визначається необхідністю забезпечення своєчасного висування до місця навантаження (розвантаження), а також можливістю розосередження, укриття та маскування

військ (сил) і може становити 3 – 5 км. У разі коли райони розташування (зосередження) військових частин знаходяться в безпосередній близькості від станцій навантаження (розвантаження), райони очікування можуть не призначатися.

Військові частини перед навантаженням розташовуються у вихідному районі з урахуванням розподілу їх за військовими ешелонами (військовими командами), поїздами (морськими, річковими та повітряними суднами), а також з урахуванням черговості висування їх до місць навантаження.

Безпосередньо перед навантаженням підрозділи одного військового ешелону (військової команди), які перевозяться в одному поїзді (на одному судні, повітряному судні одним рейсом), виходять з вихідного району або з розташування військової частини в район очікування, а після розвантаження – у район збору, зосередження. [13]

Вантажно-розвантажувальним районом називається ділянка місцевості, призначена і підготовлена для організації масового навантаження (вивантаження) військ при їх перевезенні залізничним, водним і повітряним транспортом.

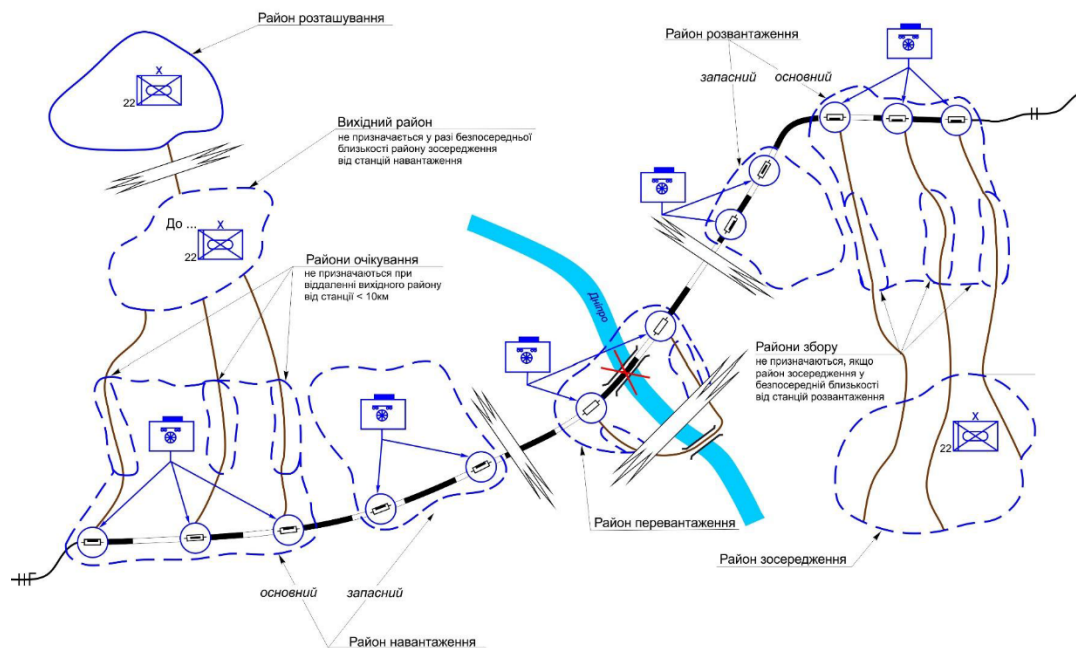


Рис. 39. Райони, що призначаються під час перевезення військ.

Вантажно-розвантажувальні райони організуються, по можливості, на залізничних (водних) ділянках віддалених від імовірних об'єктів

нападу, із наявним природним маскуванням, а також із зручними та замаскованими автомобільними підходами.

На залізничній дільниці, райони навантаження або вивантаження, що вибираються, повинні задовольняти таким вимогам:

- забезпечувати максимальну живучість;
- потребувати мінімальних витрат часу, сил і засобів на підготовку;
- створювати максимальні зручності військам, що перевозяться;
- забезпечувати навантаження/вивантаження всіх родів військ;
- забезпечувати виконання запланованих обсягів та темпу перевезень.

Для забезпечення максимальної живучості районів, станції навантаження (вивантаження) повинні:

- бути віддалені від об'єктів імовірного удару високоточної зброї;
- самі не повинні бути об'єктами нападу з застосуванням високоточної зброї (проміжні станції);
- мати природне маскування або бути зручними для використання засобів штучного маскування;
- бути зручними для організування наземної охорони й оборони і знаходитися, по можливості в зонах ППО і ПРО;
- забезпечувати мінімальні затрати часу, сил і засобів при зміні операцій по навантаженню (вивантаженню) на запасні станції (у запасні райони).

Витрата часу, сил і засобів на підготовку району навантаження (вивантаження) з урахуванням заданих термінів його готовності часто набуває головного значення, особливо в умовах обмеженої їхньої наявності. Тому, при виборі основних і запасних станцій навантаження (вивантаження) треба аналізувати можливість використання наявних залізничних станцій в якості таких по відповідності останніх за такими критеріями:

- фактичний технічний стан;
- колійний розвиток;
- наявні вантажно-розвантажувальні місця та пристрої;
- наявність і стан автодоріг до районів очікування і збору.

Створення максимальних зручностей військам, що перевозяться у районах навантаження і вивантаження досягається:

- максимальним наближенням їх до вихідного району і району зосередження, що забезпечує скорочення витрат часу, сил і засобів військ на пересування маршем, на підготовку й обслуговування маршрутів прямування;
- вибором автомобільних доріг, що виключають (або мінімізують кількість) перетинань військовими колонами залізничних ліній.

В якості станцій навантаження/вивантаження військ, як правило, використовують проміжні станції, які задовольняють наступним мінімальним вимогам:

- мають 2-3 приймально-відправних колії;
- одну вантажно-розвантажувальну колію не менше 540 м;
- одну витяжну колію довжиною 250-300 м.

Таким чином, основними елементами вантажно-розвантажувального району є (Рис. 40):

- залізнична (водна) ділянка зі станціями (портами, пристанями) придатними для навантаження і вивантаження;
- район очікування (збору) військ;
- шляхи підходу до районів очікування (збору).

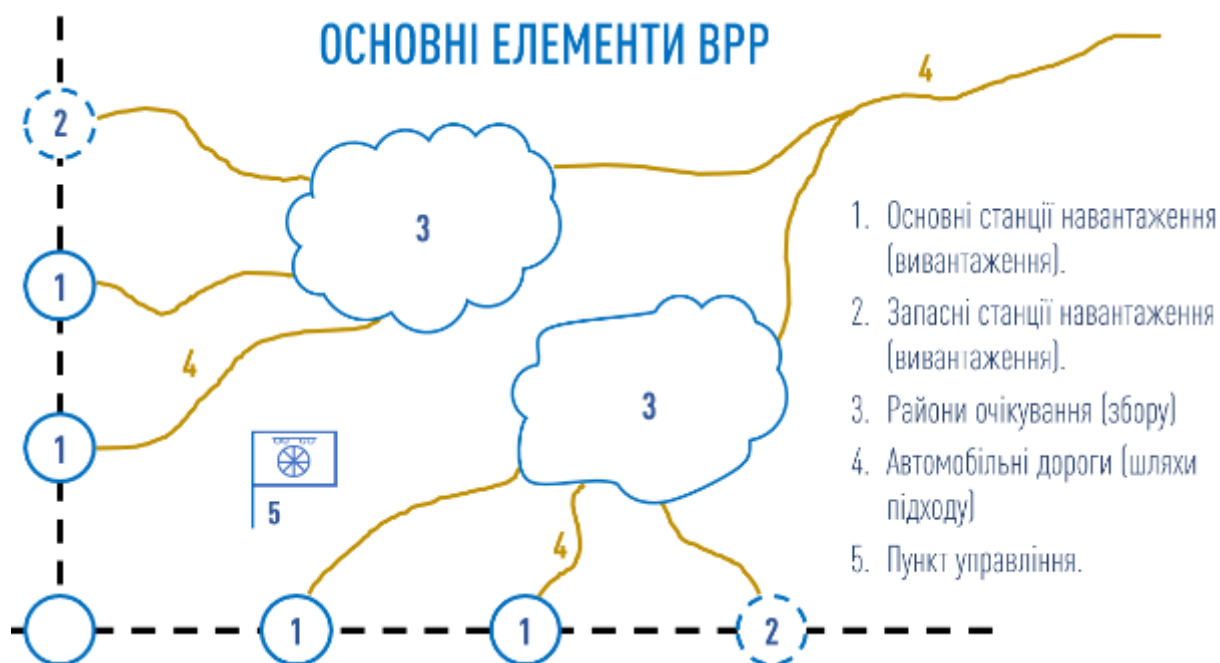


Рис. 40. Основні елементи вантажно-розвантажувального району.

Вантажно-розвантажувальні райони класифікуються за певними ознаками:

- в залежності від характеру розташування залізничних ділянок на яких вони організуються – ВРР можуть бути лінійного або комбінованого типу;

- в залежності від періоду роботи – ВРР можуть бути постійні (організуються завчасно) або тимчасові (на час виконання певних завдань/обсягів);

- в залежності від призначення – ВРР можуть бути основними, запасними (організуються на випадок виходу з ладу основних) або хибними (організуються з метою введення ворога в оману).

На кожній станції навантаження/вивантаження військ організується, як правило, мінімум одне військово вантажно-розвантажувальне місце.

Військове вантажно-розвантажувальне місце (ВРМ) – це сукупність споруд, пристроїв і приладів, призначених для навантаження і вивантаження військ.

Військове ВРМ включає в себе наступні основні елементи (Рис. 41):

- залізничну колію (або декілька колій);
- навантажувально-розвантажувальну постійну (стаціонарну) платформу або майданчик із встановленими на ньому збірно-розбірними металевими апарелями (далі – ЗРМА);
- шляхи підходу, під'їзди до ВРМ;
- спеціальні пристрої (водорозбірні крани, колонки, туалети, електричне освітлення, засоби світломаскування, засоби зв'язку, укриття);
- вантажно-розвантажувальні пристрої (перехідні містки), матеріали та інструменти.

За узгодженням із залізницею використовуються наявні або обладуються силами відправника спеціальні пристрої вантажно-розвантажувального місця:

- водорозбірні крани, колонки;
- туалети постійні або польові;
- стаціонарне електричне освітлення із засобами для світломаскування;
- організація зв'язку з військовим комендантом на транспорті;
- укриття для особового складу.



Рис. 41. Основні елементи вантажно-розвантажувального місця (1 – залізничні колії, 2 – вантажно-розвантажувальні пристрої, 3 – автодорога).

Залізничні колії біля військових вантажно-розвантажувальних пристроїв укладаються, як правило, на горизонтальних майданчиках і прямих. Допускається ухил шляху до 1.5% і, як виняток, до 2.5%.

Радіус кривої колії у військової платформи повинен бути не менше 1200м, в виняткових випадках 600м.

Корисна довжина навантажувально-вивантажувальних колій повинна забезпечувати безпосередній прийом і відправлення повноскладних військових поїздів при слідуванні подвійною тягою.

До військових вантажно-розвантажувальних пристроїв відносяться постійні і збірно-розбірні платформи і апарелі (Рис. 42). Апарелі відрізняються від платформ тим, що споруджуються без горизонтальних майданчиків (Рис. 43).

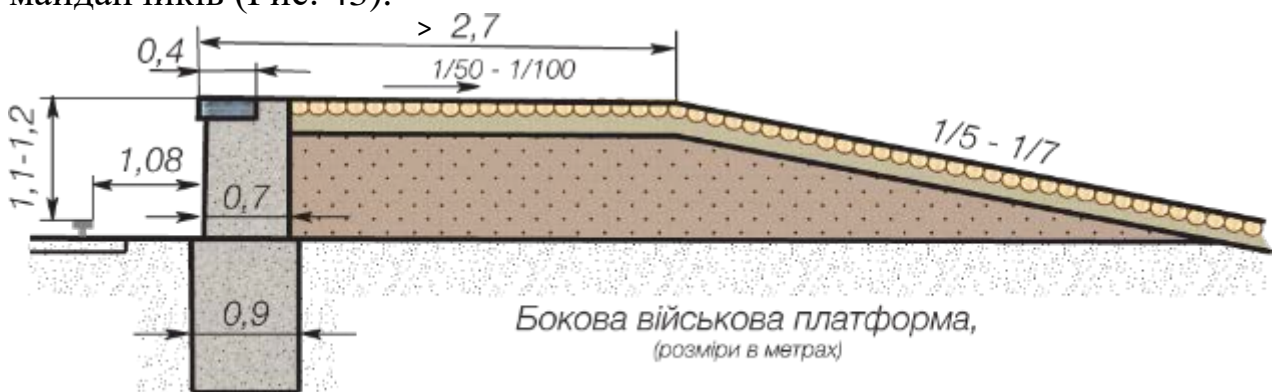


Рис. 42. Вантажно-розвантажувальна платформа постійного типу.

До постійних вантажно-розвантажувальних приладів відносяться платформи і апарелі капітального типу. Постійні військові платформи дуже зручні для навантаження і вивантаження різноманітного бойовий техніки, однак для їх улаштування потрібні значно більші витрати всіх

ресурсів, сил, засобів та часу. Наявність їх на станції демаскує пункти навантаження і вивантаження військ.

Для навантаження і вивантаження військ на проміжних станціях, де немає постійних військових платформ, застосовуються збірно-розбірні вантажно-розвантажувальні пристрої. Як показує досвід ведення війни з Московією дуже часто війська використовують розвантаження на перегонах. Для чого застосовують або ті самі збірно-розбірні металеві апарелі, спеціальні вагони колієукладачів або тимчасові платформи з рейок та шпал.

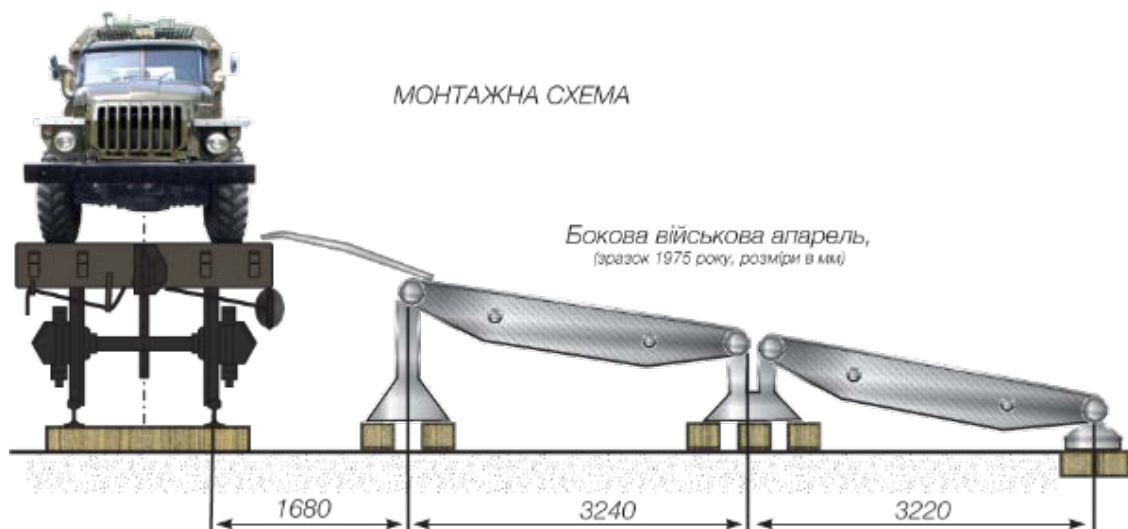


Рис. 43. Бокова збірно-розбірна металева апарель (ЗРМА).

В залежності від розташування відносно залізничних колій вантажно-розвантажувальні платформи поділяються на:

- бокові суцільні та секційні, що споруджуються вздовж залізничної колії;
- торцеві, що споруджуються в тупиках;
- комбіновані, що являють собою поєднання бокової та торцевої платформ;
- острівні, що споруджуються між залізничними коліями. [13]

Збірно-розбірні металеві апарелі, в свою чергу, можуть бути торцевими (одна секція ЗРМА) чи боковими (декілька секцій).

Збірно-розбірні металеві апарелі призначені для навантаження і вивантаження гусеничної техніки вагою до 60 т і колісної техніки з навантаженням на вісь до 20 т.

Всі військові вантажно-розвантажувальні пристрої споруджуються з урахуванням габариту наближення будівель (споруд) і повинні

забезпечувати вільне пересування рухомого складу вздовж колії навантаження.

Найбільш розповсюдженими типами збірно-розбірних апарелей та платформ з рейок та шпал є:

- бокові платформи або апарелі з рейок і шпал довжиною в 4-6 шпал із суцільним з'їздом, укладеним перпендикулярно залізничній колії;
- бокові платформи шириною в 2 шпали з одним або двома з'їздами, укладеними вздовж колії або під кутом 30 градусів до нього;
- торцеві платформи шириною в одну або дві шпали.

Шляхи підходу (під'їзди), що проходять поблизу ВРМ, зв'язують військові платформи або майданчики з автодорогами, по яким війська будуть підходити для навантаження або виходити після вивантаження. Від автомобільної дороги, шляхи підходу до ВРМ, прокладаються з урахуванням використання природного маскування і повинні забезпечувати пропуск всіх видів бойової техніки.

На залізницях, частина вантажно-розвантажувальних місць знаходиться в постійній експлуатації, а частина законсервована і може бути використана тоді, коли виникне потреба в військових перевезеннях. Утримання в справності та постійній готовності наявних ВРМ покладається на начальників станцій, а ВРМ, що законсервовані – на начальників дирекцій.

Лінійні органи ВІСП на залізницях повинні здійснювати контроль за постійною готовністю військових ВРМ до навантаження/вивантаження ешелонів і тому зобов'язані:

- вести облік та контроль за наявністю, станом, експлуатацією, ремонтом, поточним утриманням ВРМ в межах своєї зони відповідальності;
- постійно подавати вимоги органам залізничного транспорту на зміст утримання ВРМ в повній справності і недопущення захращення їх на тривалий час народногосподарськими вантажами;
- вміти проводити розрахунок пропускної спроможності ВРМ та доводити її до необхідних розмірів за рахунок посилення окремих елементів;

- знати можливості станцій по виділенню матеріалів на доукомплектування ВРМ і забезпеченню їх спеціальними приладами і пристроями.

Підготовка ВРМ залежить від ряду чинників, основними з яких є:

- обсяг і характер перевезень;
- термін виконання перевезень;
- характеристика техніки і вантажів, що перевозяться;
- стан і можливості вантажно-розвантажувальних приладів, наявних на станції.

В військовий час до цих чинників додаються:

- характер впливу супротивника на залізниці;
- природне маскування в районі вантажно-розвантажувальних місць (ВРМ).

Підготовка ВРМ виконується на підставі матеріалів рекогносцировки, в ході якої перевіряється:

- технічний стан вантажно-розвантажувальних пристроїв;
- стан залізничних колій;
- стан спеціальних приладів і обладнання;
- стан автомобільних підходів і переїздів.

При необхідності, для підсилення навантажувально-вивантажувальної спроможності станції або якщо на станції немає жодних ВРП, встановлюється різні типи збірно-розбірних ВРП, згідно розрахунків.

Рекогносцировка ВРМ виконується комісіями з участю в них представників від транспортних органів, як правило, ДНН. Від військ, що перевозяться – НЕШ.

В процесі рекогносцировки відпрацьовується схема ВРМ з вказівкою на ній всіх наявних ВРП, спеціальних приладів і обладнання. В пояснювальній записці робляться необхідні розрахунки, а також вказуються обсяги робіт і потреба матеріалів, необхідних для доукомплектування місця.

Торцева збірно-розбірна металева апарель (ЗРМА) – це одна секція ЗРМА шириною (2,85 м. для ЗРМА-54 та 3,06 м. для ЗРМА-75) Рис.44.

Бокова збірно-розбірна металева апарель - це декілька секцій (але не менше ніж 4-ри секції) тієї самої ЗРМА.

Збірно-розбірна металева апарель складається з наступних елементів:

1 – передня опора; 2 – середня опора; 3 – нижня опора; 4 – поперечна балка; 5 – прогін; 6 – з'єднувальна труба; 7 – з'єднувальний ланцюг; 8 – замок-шарнір; 9 – штир-обмежувач; 10 – перехідний місток.

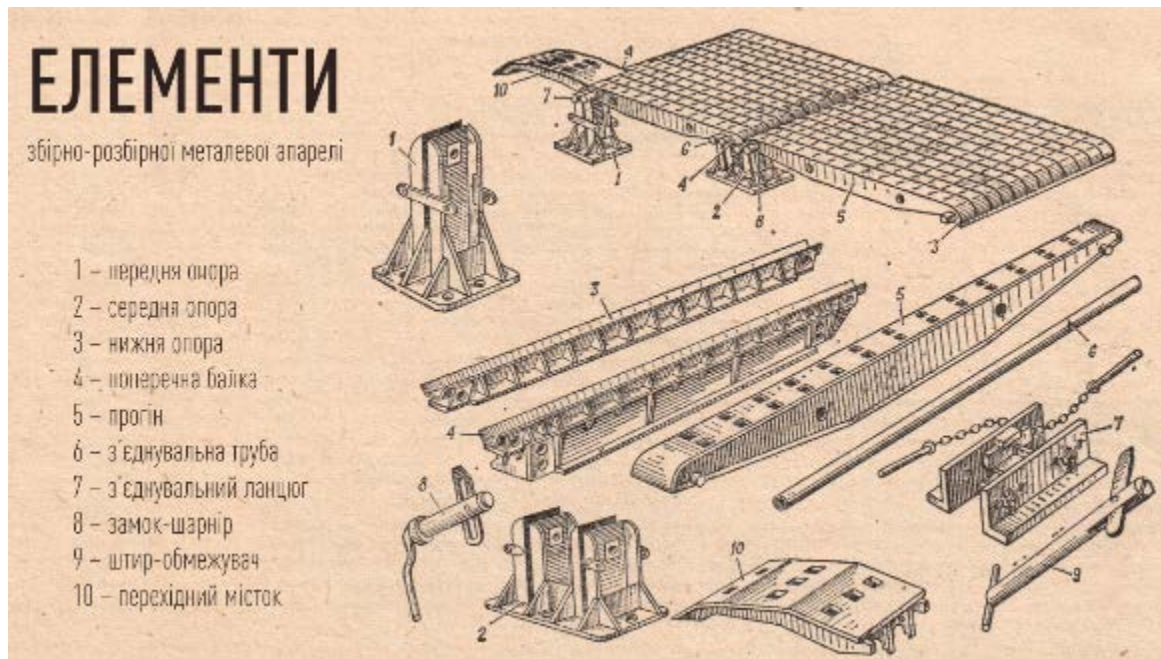


Рис. 44. Збірно-розбірна металева апарель.

Під час збирання торцевої ЗРМА необхідно діяти за наступним алгоритмом:

1. Укласти основу зі шпал під опори (два ряди зі шпал – із зовнішньої сторони рейок і один ряд зі шпал – з внутрішньої сторони щільно до рейки), скріпити шпали між собою та з колійними шпалами будівельними скобами;
2. Встановити опори на зібрану основу зі шпал;
3. Укласти поперечні балки кінцями в зазори опор і закріпити їх за допомогою штирів, що знаходяться на передніх і середніх опорах;
4. Прибити костиллями до основи зі шпал опорні плити передніх опор;
5. Перевірити положення середніх і нижніх опор відносно передньої опори шляхом укладання крайніх прогонів, після чого прибити їх костиллями до основи зі шпал;
6. Укласти всі інші прогони апарелі і вставити з'єднувальні труби в опорні труби прогонів;
7. Установити і закріпити на кінцях поперечних балок і нижньої опори сполучні ланки;
8. Влаштувати із 3-х шпал упор для рухомого складу так, щоб відстань від зовнішньої бокової сторони першої нижньої шпали до осі

передніх опор апарелі дорівнювала 1600 мм (при цьому зазор між головкою автозчеплення залізничної платформи і кінцями прогонів апарелі повинен становити 100 мм);

9. Укласти зі шпал з'їзд з апарелі і залізничної колії.

10. Після подачі рухомого складу під навантаження (вивантаження) слід укласти перехідні містки.

Для укладання основи торцевої апарелі потрібно до 28 шпал і до 50 шпал для з'їзду. Час збирання торцевої апарелі бригадою (командою) у складі 12 осіб становить 35 – 50 хвилин.

Під час збирання бокової ЗРМА необхідно діяти за наступним алгоритмом:

1. Підготувати (спланувати) горизонтальну площадку в місцях укладання основи зі шпал;
2. Укласти основу зі шпал, при цьому під передні і середні опори паралельно залізничній колії укладаються ряди із трьох шпал кожен, верхні поверхні яких повинні бути на рівні головки рейок, а під нижні опори – по дві шпали, заглиблені у ґрунт (якщо площадка з твердим покриттям, то шпали під нижні опори не укладаються), між собою шпали кріпляться будівельними скобами;
3. Установити опори першої секції апарелі так, щоб відстань від внутрішньої сторони головки ближньої рейки до осі передніх опор була 1680 мм, продовжувати збирання секції в тій самій послідовності, що і торцевої апарелі;
4. Послідовно зібрати інші секції апарелі, скріплюючи кінці поперечних балок і нижніх опор суміжних секцій за допомогою сполучних ланок;
5. Біля нижніх опор апарелі для полегшення заїзду (з'їзду) техніки укласти настил з ряду шпал;
6. Шпали настилу скріпити між собою та зі шпальною основою будівельними скобами;
7. Після подачі рухомого складу під навантаження (вивантаження) укласти перехідні містки.

Для установки кожної секції бокової апарелі потрібно 9 – 15 шпал. Час збирання бокової апарелі з чотирьох секцій бригадою (командою) у складі 12 осіб – 2-2,5 год. [13]

Кількість поїздів, що може бути навантажена або вивантажена в межах одного місця або станції в продовж однієї доби, називається *навантажувально-вивантажувальною спроможністю* місця або станції.

Навантажувально-вивантажувальна спроможність вантажно-розвантажувального місця залежить від типу пристроїв, колійного розвитку станцій, роду військ, що підлягають навантаженню або вивантаженню військ, організації засобу і умов навантаження або вивантаження, рівномірності і ритмічності надходження поїздів.

Навантажувально-вивантажувальна спроможність окремого місця навантаження (вивантаження) визначається по формулі:

$$E_m = \frac{T_n \times k}{a(t_{под} + t_{приб}) + t_{неш} + bt_{н(в)} + t_{инт}} \quad \text{поїздів/добу}$$

де:

$E_m$  – навантажувально-вивантажувальна спроможність окремого місця;

$T_n$  – період часу, в продовж якого виконуються навантажувально-вивантажувальні операції, хвилин;

$k$  – коефіцієнт, що враховує неповне використання навантажувально-вивантажувального місця внаслідок різноманітних норм на навантаження (вивантаження) і нерівномірності прибуття (відправлення) поїздів. Приймається в межах 0,75 – 0,80;

$t_{под}, t_{приб}$  – час на подачу, прибирання складу на колію навантаження (вивантаження), хвилин;

$t_{неш}$  – час прийому начальником ешелону рухомого складу, хвилин, приймається 10 хвилин;

$t_{н(в)}$  – час навантаження або вивантаження ешелону (подачі), хвилин;

$t_{инт}$  – час інтервалу між часом закінчення навантаження ешелону і часом прибирання або відправлення поїзду або між часом подачі під вивантаження і початком вивантаження (підготовка до вивантаження), хвилин;

$a$  – число подач на навантажувально-вивантажувальну колію;

$b$  – коефіцієнт, що враховує збільшення часу на навантаження (вивантаження) ешелону при його подачі під навантаження (вивантаження) по частинам.

$a = 1; b = 1; a = 2; b = 1,2; a = 3; b = 1,3$  і т. д.

При загальному плануванні навантажувально-вивантажувальної спроможності одного місця орієнтовно приймається:

за наявності майданчика на повну довжину поїзду, обладнаної апарелі (платформи) з рейок і шпал – до 4-6 ешелонів на добу;

за наявності високої воїнської платформи на всю довжину поїзду – до 6-8 ешелонів на добу.

Навантажувально-вивантажувальною станцією називається така проміжна залізнична станція, яка підготована і використовується для навантаження (вивантаження) військ і військових вантажів.

Кількість станцій в районі навантаження (вивантаження) залежить від темпу перевезення і навантажувальної (вивантажувальної) спроможності однієї станції:

$$M = \frac{n \cdot k}{E_{ст}},$$

де:

$M$  – потрібна кількість станцій навантаження (вивантаження) військ;

$n$  – темп перевезення (кількість ешелонів/поїздів на добу);

$k$  – коефіцієнт резерву навантажувально-вивантажувальної спроможності, приймається 1,2 – 1,5.

$E_{ст}$  – навантажувально-вивантажувальна спроможність станції, поїздів на добу.

Навантажувально-вивантажувальна спроможність станції залежить від кількості організованих на ній місць навантаження (вивантаження) військ. Велике значення для організованого навантаження (вивантаження) військ набуває завчасна розробка технологічного процесу роботи навантажувально-вивантажувальних станцій. Технологічний процес дозволяє виконувати всі роботи на станції згідно з графіком руху поїздів, забезпечує найменший час заняття навантажувально-вивантажувальних колій і мінімальне число маневрових пересувань. [26]

### **Питання для самоконтролю:**

1. Які райони призначаються під час перевезення військ?
2. Які існують основні елементи вантажно-розвантажувального району?
3. Що таке навантажувально-вивантажувальне місце, назвіть його основні елементи?
4. Наведіть класифікацію військових вантажно-розвантажувальних місць?
5. Що в себе включає рекогносцировка вантажно-розвантажувальних місць?
6. Що таке навантажувально-вивантажувальна спроможність вантажно-розвантажувального місця та від чого вона залежить?

### **3.7 Під'їзні колії та рухомі установи Міністерства оборони України.**

Під'їзні колії об'єктів МО дозволяють виконувати навантажувально-розвантажувальні операції з військовими вантажами на місцях, віддалених від станцій та населених пунктів. Тому, вони повинні утримуватись у належному технічному стані.

Значна кількість військових вантажів (матеріальні засоби, техніка, озброєння) в силу їх специфічних властивостей вимагає окремих вантажно-розвантажувальних місць, віддалених від станцій і населених пунктів, особливих умов навантаження (вивантаження) і зберігання. Ці місця зв'язуються зі станціями загального користування залізниць під'їзними коліями, на яких здійснюється навантаження та вивантаження вантажів.

До залізничних під'їзних колій об'єктів МО належать колії, що з'єднані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і належать військовим частинам, залізницям або підприємствам, підприємцям, організаціям, установам, незалежно від форм власності, а також громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності.

Вантажні операції виконуються, як на станційних складах і майданчиках, що перебувають у веденні залізниць (місця загального користування), так і на триколійних складах, площадках та в інших пунктах, які належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам-суб'єктам підприємницької діяльності або надані їм залізницею на підставі договору (місця незагального користування, ст. 9 Статуту залізниць України).

Навантажувально-вивантажувальні операції з вантажами, що відправляються та прибувають по залізниці на адресу військових частин здійснюються на станціях та залізничних під'їзних коліях силами та засобами МО.

Основні вимоги до експлуатації, поточного утримання і ремонту залізничних під'їзних колій до військових частин, установ та організацій Збройних Сил України регламентуються спільним Наказом Міністерства оборони України та Міністерства інфраструктури України від 30 липня 2020р. №258/431 «Про затвердження Порядку утримання і обслуговування залізничних під'їзних колій до військових частин, установ та організацій Збройних Сил України».

Межа залізничної під'їзної колії з колією залізничного транспорту загального користування, а також межа залізничної під'їзної колії з

іншою залізничною під'їзною колією, позначається знаком «Межа під'їзної колії». Місце встановлення такого знаку між колією залізничного транспорту загального користування та під'їзною колією визначається АТ «Укрзалізниця», або за її дорученням регіональною філією АТ «Укрзалізниця» за погодженням з власником (користувачем) залізничної під'їзної колії.

Межі залізничної під'їзної колії можуть зазначатись в'їзні ворота на залізничній під'їзній колії, граничний стовпчик стрілочного перевodu, ізолюваний рейковий стик та інші характерні точки. Розташування знаку «Межа під'їзної колії» не повинно призводити до поділу відповідальних за технічний стан та умови експлуатації окремих пристроїв та штучних споруд між регіональною філією АТ «Укрзалізниця» і власником залізничної під'їзної колії та між власниками залізничних під'їзних колій.

Стрілочний перевід примикання залізничної під'їзної колії до залізничної мережі загального користування і частина колії військової частини від стрілки примикання до знаку «Межа під'їзної колії» перебуває в розпорядженні АТ «Укрзалізниця».

Залізничні під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування військових частин у взаємодії із залізничним транспортом загального користування. Залізничні під'їзні колії військових частин являються складовою частиною, яка визначає стан їх бойової та мобілізаційної готовності для виконання завдань по оперативному призначенню.

По формі власності під'їзні колії об'єктів МО поділяються на колії:

- належності Міністерства оборони України, що належать військовим частинам, які в подальшому іменуються власниками (балансоутримувачами);
- власності залізниць (АТ «Укрзалізниця»).

Будівництво залізничних під'їзних колій до військових частин здійснюється, коли перевезення іншими видами транспорту економічно недоцільно, а також навантаження (розвантаження) військових вантажів такого виду поза межами території військової частини і перевезення автомобільним транспортом заборонено. Будівництво та реконструкція залізничних під'їзних колій, а також пристроїв, призначених для навантаження (розвантаження) і очищення вагонів, проводиться за проектами, погодженими АТ «Укрзалізниця».

Примикання залізничних під'їзних колій до загальної мережі залізниць здійснюється з дозволу АТ «Укрзалізниця» або за її дорученням керівником залізниці.

Конструкція та стан колійних пристроїв і технічних споруд залізничних під'їзних колій повинні забезпечувати пропуск великовагових вагонів, а для їх обслуговування – наданих залізницею локомотивів.

Відкриття для постійної експлуатації новозбудованої залізничної під'їзної колії і подання на цю колію рухомого складу допускається після прийняття цієї залізничної колії в експлуатацію відповідною комісією та встановлення залізницею порядку обслуговування під'їзної колії.

Відповідність залізничної під'їзної колії вимогам погодженого з залізницею проєкту засвідчується актом введення в експлуатацію основних засобів, за формою, затвердженою наказом Міністерства фінансів України від 13 вересня 2016р. №818 «Про затвердження типових форм з обліку та списання основних засобів суб'єктами державного сектору та порядку їх складання», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 07 жовтня 2016р. за №1336/29466, який складається комісією за участю уповноважених представників залізниці і власника залізничної під'їзної колії. Підписання акту засвідчує прийняття під'їзної колії в експлуатацію.

Подача вагонів на залізничні під'їзні колії у період їх будівництва допускається на умовах тимчасової угоди між залізницею та військовою частиною, якій належить під'їзна колія, або будівельною організацією, які відповідають за збереження вантажу, рухомого складу, вчасне повернення його і безпеку руху.

На кожну залізничну під'їзну колію після закінчення її будівництва і здачі в експлуатацію військовою частиною складається інструкція про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії (далі – Інструкція), яка затверджується залізницею.

До затвердження Інструкції подача вагонів на під'їзну колію *забороняється*.

Уразі зміни технічного оснащення під'їзної колії і технології її роботи до Інструкції вносяться відповідні зміни та доповнення.

Для кожної залізничної під'їзної колії складається масштабний план з нанесенням на нього розташування вантажних фронтів і механізмів, а також технічний паспорт, поздовжній профіль і креслення споруд.

Поздовжні профілі під'їзних колій філій АТ «Укрзалізниця» та військових частин підлягають періодичній інструментальній перевірці згідно з вимогами пункту 3.7 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996р. №411, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997р. за №50/1854. Організація робіт зі складання та інструментальної перевірки плану і профілю цих під'їзних колій здійснюється із залученням організацій або осіб, які мають право на виконання таких робіт згідно з чинним законодавством України.

Після введення в експлуатацію нових об'єктів або їх ліквідації в технічний паспорт вносяться відповідні зміни, про що власники залізничних під'їзних колій повідомляють залізницю у 10-денний строк.

Використання залізницею залізничної під'їзної колії для виконання маневрових робіт, тимчасового розміщення рухомого складу та з іншою метою, не пов'язаною з обслуговуванням залізничної під'їзної колії, здійснюється за погодженням із військовою частиною.

У місцях пересічення залізничних під'їзних колій з автомобільними дорогами на одному рівні влаштовуються переїзди.

Переїзди на пересіченні залізничних під'їзних колій з автомобільними дорогами загального користування або вулицями в населених пунктах належать до переїздів загального користування і утримуються АТ «Укрзалізниця».

Пересічення залізничних колій на території військових частин належать до технологічних проїздів і обліку, як залізничні переїзди, не підлягають. Безпеку руху транспортних засобів по них забезпечує командир військової частини (начальник установи).

Звітність про технічний стан залізничної під'їзної колії оформлюється та надається військовою частиною відповідно до організаційно-методичних вказівок (табеля термінових донесень).

Рішення щодо доцільності використання залізничної під'їзної колії, передачі її від одного користувача іншому у Збройних Силах України приймається:

- командувачами військ (сил) Збройних Сил України – для військових частин, що їм підпорядковані;
- командувачами оперативних командувань – для військових частин, що їм підпорядковані;
- начальниками (керівниками) структурних підрозділів Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних

Сил України – для військових частин безпосереднього підпорядкування.

Рішення щодо доцільності використання залізничної під'їзної колії, передачі її від одного користувача іншому у Збройних Силах України затверджується начальником Генерального штабу Збройних Сил України або головнокомандувачем Збройних Сил України та доводиться до головного органу військових сполучень.

Процедура приймання-передачі залізничної під'їзної колії між військовими частинами здійснюється за нарядами головного органу військових сполучень. За результатами приймання-передачі складається акт приймання-передачі основних засобів, за формою, затвердженою наказом Міністерства фінансів України від 13 вересня 2016р. №818 «Про затвердження типових форм з обліку та списання основних засобів суб'єктами державного сектору та порядку їх складання», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України від 07 жовтня 2016р. за №1336/29466.

У разі передавання або відчуження військового містечка, до якого прокладена залізнична під'їзна колія, колія передається або відчужується у складі цілісного майнового комплексу в порядку, визначеному чинним законодавством України.

Списання (зняття) з обліку залізничної під'їзної колії здійснюється в порядку, визначеному законодавством України.

Усі зміни в облікових даних військової частини оформляються у вигляді донесень та звітних матеріалів і надаються до головного органу військових сполучень.

Взаємовідносини залізниці з військовою частиною, яка виконує вантажні роботи на залізничних під'їзних коліях, визначаються договорами про експлуатацію залізничних під'їзних колій або договорами про подачу та забирання вагонів.

Договори про експлуатацію залізничних під'їзних колій укладаються між залізницею і військовою частиною у разі обслуговування під'їзних колій власним або орендованим локомотивом.

Договори про подачу та забирання вагонів укладаються між залізницею і військовою частиною, у разі обслуговування залізничних під'їзних колій або окремих вантажних фронтів локомотивом залізниці.

Договори розробляються з урахуванням технології роботи залізничної під'їзної колії та станції примикання, а у відповідних випадках – з урахуванням єдиних технологічних процесів.

У разі обслуговування залізничної під'їзної колії військової частини локомотивом АТ «Укрзалізниця», вагони подаються АТ «Укрзалізниця» під навантаження або вивантаження безпосередньо на залізничну під'їзну колію і розставляються на місця навантаження та вивантаження, здавання і приймання вагонів проводиться на місцях навантаження і вивантаження. Після виконання вантажних та передавальних операцій локомотив АТ «Укрзалізниця» виконує забирання вагонів на місцях навантаження чи вивантаження та їх забирання на станцію примикання. Подача вагонів контрагентам, які мають власні залізничні під'їзні колії, власні або орендовані склади з окремими вантажними фронтами на залізничній під'їзній колії, здійснюється за договором про подачу та забирання вагонів, який укладається АТ «Укрзалізниця» з кожним таким контрагентом за погодженням з військовою частиною.

У разі обслуговування залізничних під'їзних колій локомотивом військових частин, вагони подаються локомотивом АТ «Укрзалізниця» на встановлені договором приймально-здавальні колії, на яких проводиться приймання і здавання вагонів. Подальше виконання маневрової роботи з вагонами до їх повернення на приймально-здавальні колії забезпечується локомотивами власника (користувача) або його контрагентів.

Приймально-здавальні колії можуть знаходитись як на станції примикання, так і на залізничній під'їзній колії.

У разі обслуговування залізничної під'їзної колії основного власника (користувача) власним локомотивом, порядок обслуговування контрагентів, встановлюється договорами, що укладаються безпосередньо між контрагентом і власником (користувачем) під'їзної колії без участі АТ «Укрзалізниця». За користування вагонами контрагентом відповідає власник (користувач) залізничної під'їзної колії.

Власник (користувач) залізничної під'їзної колії і контрагент відповідають за збереження вагонів і контейнерів, які належать АТ «Укрзалізниця». Випадки їх пошкодження оформлюються актом про пошкодження вагона (контейнера), який підписується представником залізниці і уповноваженим представником власника (користувача) залізничної під'їзної колії або контрагента. Пошкоджені вагони (у разі

ремонту їхніми силами і засобами) вважаються такими, що перебувають у їх користуванні до закінчення ремонту і приймання АТ «Укрзалізниця».

Комісія регіональної філії АТ «Укрзалізниця» спільно з військовою частиною проводить обстеження залізничної під'їзної колії і її технічного оснащення. Результати обстеження оформлюються актом обстеження умов роботи на залізничній під'їзній колії і станції примикання, в якому вказуються всі дані про фактичний стан залізничної під'їзної колії, а саме: довжина під'їзної колії; площа ділянки землі у межах смуги відведення залізниці, зайнятої спорудами військової частини та її контрагентів; відстань, за яку повинен нараховуватися збір за подачу та забирання вагонів; розмір та характер вантажообігу; спеціалізація складських площ; вантажні фронти; наявність вантажних машин, механізмів та їх паспортна потужність; наявність контрагентів тощо. Акт обстеження підписується членами комісії не пізніше 10 днів з дати обстеження. У разі непогодження з даними, які внесені до акту обстеження, представник військової частини, який бере участь в обстеженні, підписує акт і вносить до нього свої мотивовані зауваження (за наявності). Акт складається у двох примірниках, один з яких залишається у військовій частині, другий – у регіональній філії АТ «Укрзалізниця». До акту обстеження власником залізничної під'їзної колії додається Інструкція, масштабний план з нанесеним розташуванням вантажних фронтів і механізмів, а також технічний паспорт і поздовжній профіль колії.

Для укладення нового договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії (договору про подачу та забирання вагонів) власник колії та його контрагенти подають залізниці документи, які підтверджують право власності на залізничну під'їзну колію. Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договір про подачу та забирання вагонів підписується директором регіональної філії АТ «Укрзалізниця» або іншою уповноваженою ним посадовою особою. Якщо договір підписується уповноваженою посадовою особою за дорученням директора регіональної філії АТ «Укрзалізниця», то в ньому робиться посилання на це доручення із зазначенням його номера та дати. У разі обслуговування залізничної під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії укладається військовою частиною з цим підприємством на загальних підставах.

Для забезпечення узгодженої роботи під'їзної колії військової частини та станції при великих обсягах навантаження-вивантаження вагонів для деяких під'їзних колій може розроблятися єдиний технологічний процес (ЄТП). Головна задача ЄТП – ув'язати технологію обробки вагонів на станції і під'їзної колії МО з виробничим процесом військової частини, що базується на під'їзній колії, з метою раціонального використання технічних засобів і підвищення якості транспортного обслуговування військової частини.

Єдина технологія створює умови для найбільш повного використання внутрішніх резервів, покращення роботи станцій і під'їзних колій за рахунок ритмічної, рівномірної вантажної роботи та забезпечує раціональне використання технічних засобів власника під'їзної колії і залізниці. Зміст ЄТП і порядок його розробки визначаються Методикою розробки ЄТП роботи під'їзних колій та станцій примикання.

ЄТП роботи під'їзної колії і станції примикання розробляється для під'їзних колій, які мають середньодобовий вантажообіг 100 та більше вагонів. Розробка ЄТП виконується комісією у складі працівників залізниці та власника під керівництвом уповноваженої начальником залізниці особою.

Основними принципами організації роботи станції і під'їзної колії по ЄТП є:

- використання наявних на станції і під'їзних коліях, що примикають до неї, технічного оснащення (колійного розвитку, локомотивів, засобів механізації навантажувально-вивантажувальних робіт) як єдиного цілого;
- скорочення до мінімуму кількості маневрів, технічних і приймально-здавальних операцій, що виконуються з вагонами;
- забезпечення найбільш раціонального використання вагонів під навантаження і мінімальні пробіги порожніх вагонів у межах станції і під'їзної колії;
- організація єдиного для станції і під'їзної колії планування роботи й оперативного керівництва виконання плану;
- організація внутрішньостанційних ступінчатих маршрутів.

Вихідними даними для розробки ЄТП є:

- графік руху і план формування поїздів;
- технічний стан станції примикання і під'їзної колії;
- порядок використання технічних пристроїв відповідно до технічно-розпорядчого акту (ТРА) станції;

- дані про вантажні і вагонні потоки;
- аналіз стану роботи і дані натурних спостережень.

Зміст ЄТП включає:

- технічну характеристику підрозділів станцій примикання, характеристику під'їзної колії та її вантажного господарства;
- схему вантажо- і вагонопотоків;
- оперативне планування і диспетчерське керівництво роботою станції і під'їзної колії;
- порядок взаємодії, взаємної інформації про підхід поїздів і вантажів;
- добове і змінне планування й організацію зв'язку;
- технологію обробки поїздів операції по прибуттю, відправленню, їх прийому і здачі;
- графік обробки груп вагонів;
- організацію подачі і забирання вагонів, маневрової роботи на під'їзній колії;
- спеціалізацію фронтів навантаження і вивантаження, складів, організацію навантаження і вивантаження, зважування і дозування вантажів, особливості виробництва подвоєних вантажних операцій, навантаження маршрутів;
- заходи щодо комплексного використання вантажно-розвантажувальних засобів;
- організацію комерційних операцій, вихідні дані для розрахунку основних показників роботи і їхній розрахунок;
- порядок спільного аналізу роботи і контролю за виконанням ЄТП.

На підставі ЄТП встановлюються основні показники і норми роботи станції примикання і під'їзної колії.

Порядок визначення розміру збору за подачу та забирання вагонів на під'їзній колії. Збір за подачу та забирання вагонів визначається відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009р. №317 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009р. за №340/16356 (із змінами).

Відстань подачі та забирання вагонів визначається в кілометрах з одним десятковим знаком. Відстань подачі та забирання вагонів до 500 м включно округлюється до 0,5 км. Відстань подачі та забирання вагонів локомотивом АТ «Укрзалізниця» на (з) приймально-здавальні(их) колії(ій), розташовані(их) на під'їзній колії, визначається у два кінці від стрілки примикання залізничної під'їзної колії, якщо вона примикає до роздільного пункту, який відкрито для виконання комерційних операцій, або від вихідної стрілки станції, з якої здійснюється подача вагонів, якщо під'їзна колія примикає за межами роздільного пункту, який відкрито для виконання комерційних операцій. Під час визначення відстані подачі або забирання вагонів враховується довжина стрілки примикання (вихідної стрілки станції, з якої здійснюється подача вагонів) та довжини приймально-здавальних колій у межах граничних стовпчиків. Якщо на маршруті від стрілки примикання (вихідної стрілки станції, з якої здійснюється подача вагонів) до приймально-здавальних колій відбудеться зміна напрямку руху маневрового составу, то на кожну таку зміну додатково враховується довжина локомотива та найбільшої групи вагонів, яка передається на під'їзну колію згідно з договором про подачу та забирання вагонів. Довжина локомотива в розрахунках приймається рівною 18 м, одного вагона – 14 м.

Якщо під'їзна колія примикає не до загальної мережі залізниць, а до іншої залізничної під'їзної колії, то відстань подачі та забирання вагонів визначається від стрілочного переводу примикання тієї під'їзної колії, що безпосередньо примикає до загальної мережі залізниць, якщо вона примикає до роздільного пункту, який відкрито для виконання комерційних операцій, або від вихідної стрілки станції, з якої здійснюється подача вагонів, якщо залізнична під'їзна колія за межами роздільного пункту, який відкрито для виконання комерційних операцій.

У разі подачі й забирання вагонів до/з місць незагального користування, що розташовані біля станційних колій, відстань подачі та забирання вагонів визначається за технічно-розпорядчим актом станції або фактичним заміром від стрілки примикання колії, на яку подаються вагони для виконання вантажних операцій, до місця виконання цих операцій (враховуючи довжину вантажного фронту та довжину стрілки примикання).

За наявності на під'їзній колії декількох пунктів подачі (забирання) вагонів, розташованих на різних коліях, збір за подачу або забирання вагонів визначається за загальну кількість вагонів, що подаються (забираються) протягом звітної доби на середньозважену відстань залежно від відстані й кількості вагонів для кожного пункту.

Передача вагонів на залізничну під'їзну колію та їх повернення АТ «Укрзалізниця» засвідчується підписом представників сторін у Пам'ятці про подавання/забирання вагонів, форма якої встановлена Правилами користування.

Облік часу і порядок визначення, внесення плати за користування вагонами (контейнерами) визначаються Правилами користування.

Розмір вантажного немеханізованого фронту визначається кількістю вагонів, які можна поставити уздовж складської колії, що може бути використана для одночасного навантаження або вивантаження.

Ділення фронтів за однорідними вантажами проводиться за умови постійної спеціалізації складських площ для таких вантажів. Однорідними вважаються вантажі, які перевозяться однаковою способом (навалом, насипом, наливом тощо) і для таких можливе спільне зберігання. Фронт для вантажів, які потребують зберігання у критих складах, визначається кількістю дверей у складі, якщо немає рампи. Якщо рампа є, кількість дверей не враховується, а фронт визначається за довжиною колії біля складу і наявністю механізмів.

Розмір вантажного фронту нафтових та інших рідких вантажів, які перевозяться наливом у цистернах, визначається кількістю стояків або механізмів для наливу і зливу, а при міжрейковому зливі – кількістю цистерн, які стають уздовж колії, призначеної для зливу.

За потреби фронт наливу і зливу може встановлюватися за видами наливу (темні, світлі, масла).

Якщо довжина колії дозволяє виконувати подачу такої кількості вагонів, яка перевищує місткість механізованого фронту навантаження або вивантаження то встановлюється також розмір партії вагонів, яка може одночасно подаватися на колію.

Організація поточного утримання і ремонту залізничних під'їзних колій. Поточне утримання і ремонт залізничних під'їзних колій здійснюється на підставі документів АТ «Укрзалізниця».

Планово-запобіжні ремонтно-колійні роботи верхньої будови колії (баластовий шар, шпали, перевідні бруси, рейки з кріпленнями і

протиугонами, стрілочні переводи і глухі схрещення) поділяються на такі види:

- поточне утримання;
- середній ремонт;
- капітальний ремонт;
- суцільна заміна рейок;
- капітальний ремонт переїздів.

Стосовно земляного полотна і штучних споруд:

- поточне утримання;
- капітальний ремонт.

Крім того, можуть виконуватися такі ремонтні роботи:

- заміна стрілочних переводів і перевідних брусів;
- постановка стрілочних переводів на щєбінь;
- зварювання, наплавлення, шліфування рейок та елементів стрілочних переводів;
- ремонт шпал, мостових і перевідних брусів та інші окремі роботи.

Поточне утримання залізничних під'їзних колій полягає у підтриманні справного стану всіх елементів колії (земляного полотна, верхньої будови, штучних споруд і колійних пристроїв), що гарантують безпечний і плавний рух поїздів з установленими швидкостями та проведення маневрової роботи. Головним завданням поточного утримання залізничних під'їзних колій є утримання її в межах встановлених норм і допусків, що забезпечують тривалі терміни експлуатації всіх елементів колії, попередження появи пошкоджень, своєчасне їх усунення. Поточне утримання здійснюється безперервно протягом року і на всій довжині колії, у тому числі й дільницях, на яких здійснюється той чи інший вид періодичного ремонту.

Середній ремонт залізничних під'їзних колій або ділянок колій призначається для відновлення рівнопружності колії та дренажних властивостей баласту, вибіркової заміни дефектних шпал і елементів скріплення.

Капітальний ремонт залізничних під'їзних колій або ділянок колій здійснюється у випадках необхідності суцільної заміни рейок та стрілочних переводів, поновлення або посилення баластного шару шпального господарства і земляного полотна.

Суцільна заміна рейок і кріплень старопридатними повинна проводитись рейками не легше типу Р-50, які відремонтовані і зварені завдовжки не менше 25 м.

Прийом комісією виконаних робіт із суцільної заміни рейок і кріплень старопридатними, середнього та капітального ремонтів здійснюється за участю представників АТ «Укрзалізниця», виконавця робіт (якщо ремонт здійснювався ремонтною організацією, яка не входить до складу АТ «Укрзалізниця»), органів військових сполучень і військових частин.

Склад комісії призначається наказом директора регіональної філії АТ «Укрзалізниця» на підставі заявки територіальних органів військових сполучень.

Залізничні під'їзні колії з усіма спорудами і пристроями, локомотиви і вагони повинні утримуватися в повній справності згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України, затвердженими наказом Міністерства транспорту від 20 грудня 1996р. №411, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997р. за №50/1854.

Військові частини своїми силами та засобами забезпечують освітлення залізничних під'їзних колій у межах території, яку вони займають, а також місць навантаження (розвантаження) вантажів, своєчасно здійснюють очищення залізничних під'їзних колій та вантажно-розвантажувальних місць від сміття, трави і снігу.

З метою визначення технічного стану залізничних під'їзних колій, а також для планування робіт з поточного утримання і ремонту, двічі на рік, весною та восени, комісією, яка призначається керівником регіональної філії АТ «Укрзалізниця», проводяться огляди під'їзних колій.

До складу комісії залучаються:

- начальник станції;
- представник військової частини;
- ревізор з безпеки руху поїздів;
- дорожній майстер;
- представник органу військових сполучень.

Комісія перевіряє наявність технічних паспортів під'їзних колій, правильність їх ведення та своєчасність внесення до них змін, відповідність утримання під'їзних колій встановленим технічним умовам і нормам, дотримання габариту, наявність та виконання вимог Інструкції, наявність і порядок зберігання матеріалів для ремонту,

пристосувань для закріплення вагонів, визначає порядок і терміни виконання необхідних ремонтних робіт.

Результати огляду залізничних під'їзних колій оформлюються актами, які складаються по одному примірнику для кожної зі сторін, які брали участь у проведенні комісійних оглядів.

Комісійні огляди залізничних під'їзних колій, що знаходяться на закритих територіях, здійснюються командуванням військової частини за участю представників органів військових сполучень.

Утримання та всі види ремонтів здійснюються на:

- залізничних під'їзних коліях, власниками яких є військові частини – АТ «Укрзалізниця» або іншими будівельними організаціями за рахунок кошторису Міністерства оборони України шляхом укладання договорів на виконання ремонту;
- залізничних під'їзних коліях до військових частин, власниками яких є АТ «Укрзалізниця» – за рахунок балансоутримувача. [18]

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Яким керівним документом визначені основні вимоги до експлуатації, поточного утримання і ремонту залізничних під'їзних колій?
2. Як позначається межа залізничної під'їзної колії з колією залізничного транспорту загального користування?
3. Як поділяються під'їзні колії об'єктів МО по формі власності?
4. При яких умовах здійснюється будівництво залізничних під'їзних колій до військових частин?
5. Для чого розробляється єдиний технологічний процес роботи під'їзної колії і станції примикання, яка його головна задача?
6. В чому полягає поточне утримання залізничних під'їзних колій?
7. Який склад комісії, яка призначається для визначення технічного стану залізничних під'їзних колій?

## **РОЗДІЛ 4. ОРГАНІЗАЦІЯ ВІЙСЬКОВОЇ ЧАСТИНИ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.**

### **4.1 Організація військового ешелону.**

Військові частини, установи, підприємства, організації МО, команди великої чисельності для перевезення залізничним, морським, річковим транспортом зорганізуються у військові ешелони.

Військовим ешелonom називається організована для перевезення в одному поїзді, на одному судні військова частина, один або декілька підрозділів, військова команда великої чисельності. [13,17]

На час перевезення військ зі складу підрозділів, що перевозяться, призначаються посадові особи, спеціальні команди і добовий наряд ешелону, що необхідні для управління ешелonom, підтримання в ньому належного військового порядку, ліквідації наслідків у випадку нападу супротивника на ешелон і забезпечення вчасного навантаження й вивантаження.

Принципи формування військового ешелону. Військовий поїзд формується з різноманітного рухомого складу, тому його довжину доцільно вимірювати в умовних вагонах.

Умовний вагон – це чотиривісний суцільнометалевий напіввагон довжиною 14 м. При визначенні потрібної кількості рухомого складу та складу військового поїзда, крім довжини, визначають і його масу. Уніфікована норма маси і довжина поїзда в напрямку перевезення встановлюються графіком руху. Уніфіковані маса і довжина одного поїзда такі: 1500 т – 40 умовних вагонів, 3000 т – 57 умовних вагонів.

Кожному військовому ешелону на весь період перевезення присвоюють номер, який, як правило, не змінюється до прибуття його в пункт розвантаження. Але в одному поїзді може бути і декілька ешелонів.

Військовий поїзд з ешелonom формується таким чином, щоб вагони з людьми і діючими кухнями знаходились у середній частині поїзда, а платформи і напіввагони з бойовою та іншою технікою – в головній і хвостовій частинах.

Вагони з небезпечним вантажем відділяють спеціальним прикриттям від локомотива, хвоста поїзда, пасажирських вагонів, вагонів з діючими кухнями. [13]

При організації військового ешелону враховується:

- необхідність збереження цілісності підрозділів, що перевозяться;

- наявність достатньої кількості особового складу для забезпечення своєчасного навантаження бойової техніки, матеріальних засобів, сил і засобів для виконання задач по бойовому, матеріальному і медичному забезпеченню.

Посадові особи військового ешелону, їх права та обов'язки (Рис.45). Перевезення військової частини (підрозділу) організує командир спільно з органами ВІСП. Наказом командира військової частини в кожному військовому ешелоні призначаються наступні посадові особи:

- начальник військового ешелону;
- заступник начальника військового ешелону з виховної роботи;
- заступник начальника військового ешелону по бойовому забезпеченню;
- заступник начальника військового ешелону з МТЗ;
- начальник зв'язку ешелону;
- лікар військового ешелону.



Рис. 45. Посадові особи військового ешелону.

Військовий ешелон, як тимчасова військова організація, створювана на період перевезення, починає свою діяльність з моменту віддання наказу по частині на перевезення і про призначення начальника військового ешелону. [2]

Начальник ешелону призначає начальників навантажувально-вивантажувальних команд, а при необхідності й інших спеціальних команд.

*Начальник військового ешелону (команди) відповідає:*

- за постійну бойову готовність, вчасне навантаження, перевантаження й вивантаження ешелону (команди);
- за дисципліну, порядок і дотримання особовим складом ешелону (команди) установлених правил перевезень;
- за організацію всебічного забезпечення, протипожежних заходів, цілість озброєння і військової техніки, що перевозиться, а також рухомого складу і його обладнання.

Начальник військового ешелону (команди) підпорядковується командирю військової частини або особі, що формувала ешелон (команду) і військовим комендантам на шляхах сполучення. Він має право безкоштовного користування засобами зв'язку органів транспорту (телеграфом, телефоном, радіо) для ведення переговорів з питань, що стосуються перевезення й забезпечення військового ешелону. Всі питання, що пов'язані з перевезеннями, начальник військового ешелону вирішує з військовими комендантами на шляхах сполучення, а там де їх немає – з начальниками станцій.

*При підготовці до перевезення начальник ешелону зобов'язаний:*

- вивчити наказ на перевезення, отримати маршрутний лист військового ешелону, необхідну кількість бланків військових перевізних документів форми 2, постових відомостей, табель постам і інструкцію начальнику варти;
- перевірити повітряну, радіаційну, хімічну й бактеріологічну (біологічну) обстановку в районі навантаження;
- дати попередні вказівки командирам підрозділів і іншим посадовим особам підрозділів ешелону про підготовку до перевезення;
- особисто або через командирів підрозділів перевірити знання особовим складом правил навантаження (вивантаження) озброєння і військової техніки, порядку руху через залізничні переїзди, правил поведінки й мір безпеки особового складу, готовність озброєння і військової техніки до навантаження, наявність і потребу кріпильних матеріалів і вантажно-розвантажувальних пристроїв;

- за добу до навантаження прибути до військового коменданта станції навантаження, маючи при собі виписку з розрахунку на перевезення і маршрутний лист;
- по вказівці військового коменданта на шляхах сполучення направити на станцію навантаження необхідну кількість військовослужбовців для завчасного встановлення збірно-розбірних вантажно-розвантажувальних пристроїв.

*Безпосередньо перед навантаженням і при навантаженні начальник військового ешелону зобов'язаний:*

- прибути на станцію за 2 години до початку навантаження з посадовими особами ешелону, вартою, першою зміною днювальних, навантажувально-вивантажувальними командами, а в зимовий час – із грубниками (опалювачами);
- встановити зв'язок з військовим комендантом на шляхах сполучення, з командирами підрозділів в районі очікування (вихідному районі), а також із командиром частини;
- перед навантаженням (вивантаженням) на електрифікованих ділянках зробити у чергового по станції в «Журналі огляду колій, стрілочних переводів, приладів СЦБ, зв'язку і контактної мережі» запис про необхідність зняття напруги і заземлення контактного проводу над ділянкою, де буде здійснюватися навантаження (вивантаження) ешелону; указати час закінчення навантаження (вивантаження) і отримати від начальника станції (чергового по станції) письмовий дозвіл на виконання навантажувально-вивантажувальних робіт;
- уточнити розташування вагонів в складі поїзда або суднових приміщень на судні, оглянути їх, при необхідності відкоригувати план навантаження ешелону і довести зміни до командирів підрозділів по прибутті їх на навантажувально-вивантажувальне місце;
- прийняти знімне військове обладнання, перевірити його справність і розписатися в описі знімного військового обладнання;
- дати вказівки командирам підрозділів і особовому складу навантажувально-вивантажувальних команд про порядок навантаження і кріплення озброєння і військової техніки й дотримання при цьому мір безпеки;
- організувати відкриття бортів платформ і торцевих дверей напіввагонів, укладку перехідних містків, отримання й розподіл

по підрозділам виділених залізницею матеріалів для кріплення озброєння і військової техніки;

- доповісти військовому коменданту на шляхах сполучення або його представнику про готовність ешелону до навантаження і з його дозволу подати команду (сигнал) про початок навантаження;
- перевіряти в ході навантаження особисто і через командирів підрозділів правильність розміщення, кріплення, маскуванню озброєння і військової техніки на залізничному рухомому складі й виконання інших заходів по маскуванню;
- не припускати скупчення особового складу, озброєння і військової техніки на вантажно-розвантажувальних місцях;
- переконавшись в правильності розміщення й закріплення озброєння і військової техніки на залізничному рухомому складі, зробити в маршрутному листі і накладній необхідні записи і завірити їх своїм підписом;
- вчасно оформити в товарній конторі, а де її немає – у начальника станції, транспортні документи на ешелон;
- після закінчення навантаження (вивантаження) ешелону на електрифікованій ділянці, переконавшись у тому, що особовий склад, озброєння і військова техніка знаходяться на відстані не менше 2 м від контактного проводу, у чергового по станції зробити запис про час закінчення робіт;
- закінчити посадку особового складу у вагони не пізніше, ніж за 10 хвилин до відправлення поїзду;
- доповісти військовому коменданту на шляхах сполучення або його представнику, а також командиру частини про готовність військового ешелону.

*На шляху прямування начальник ешелону зобов'язаний:*

- підтримувати зв'язок із старшими начальниками через військових комендантів на шляхах сполучення;
- перевіряти вирішення питань бойового забезпечення, при необхідності уточнювати задачі спостерігачам і командам;
- організувати під час стоянок поїзду перевірку кріплення озброєння і військової техніки й стан маскуванню;
- контролювати несення служби посадовими особами й особами добового наряду військового ешелону, а також спостерігачами;

- при необхідності представляти військовим комендантам на шляхах сполучення заявки на матеріальне й медичне забезпечення;
- повідомляти черговому по ешелону станції, на яких буде здійснюватися матеріальне і медичне забезпечення ешелону, і порядок виходу особового складу з вагона;
- при захворюванні або смерті когось з особового складу військового ешелону, діяти порядком, означеним у «Положенні з військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом», що затверджено наказом МО України 05.09.2013 р. № 595 (далі – Положення);
- в випадках тривалої перерви в русі в результаті нападу супротивника, при катастрофах, аваріях і стихійних лихах діяти у відповідності до Положення;
- на підході до району вивантаження уточнити у найближчого військового коменданта станцію вивантаження, час прибуття, умови вивантаження й обстановку в районі станції вивантаження; в відповідності з отриманими вказівками організувати підготовку ешелону до вивантаження.

*На станції вивантаження начальник ешелону зобов'язаний:*

- встановити зв'язок з військовим комендантом на шляхах сполучення, а при необхідності зі старшим начальником;
- отримати від військового коменданта на шляхах сполучення або його представника необхідні вказівки і забезпечити вчасне вивантаження ешелону;
- організувати протиповітряну оборону, захист від зброї масового ураження і охорону підрозділів під час вивантаження;
- не припускати при вивантаженні скупчення особового складу, озброєння і військової техніки;
- здати в установленому порядку знімне військово-обладнання;
- оформити документи на вивантаження ешелону;
- після вивантаження організувати прибирання звільнених вагонів і вантажно-розвантажувальних місць.

Виконання обов'язків начальника військового ешелону закінчується після доповіді командирів військової частини про закінчення перевезення і здачі в штаб військової частини маршрутного листа й інших документів на перевезення.

Начальник військової команди на шляху прямування вирішує питання організації перевезення з військовими комендантами на шляхах сполучення, а там, де їх немає – з начальниками станцій.

Для ведення переговорів з питань перевезення і його забезпечення він має право безкоштовно користуватися засобами зв'язку транспортних міністерств (телефоном, телеграфом, радіо) з дотриманням установлених правил.

При підготовці до перевезення начальник військової команди зобов'язаний:

- вивчити наказ на перевезення, отримати списки особового складу військової команди, опис вантажу, що перевозиться, а також інші необхідні документи;
- ознайомитися з радіаційною, хімічною і бактеріологічною обстановкою в районі навантаження;
- уточнити маршрут слідування, умови й засоби навантаження;
- перевірити знання особовим складом військової команди правил посадки й навантаження озброєння і військової техніки в транспортні засоби;
- в районі очікування перевірити готовність озброєння і військової техніки до навантаження;
- уточнити прізвище командира і бортовий номер повітряного судна, на якому повинна слідувати військова команда, порядок руху по аеродрому;
- оформити військові перевізні документи.

При тривалості перевезення військ більше 3 діб і за наявності у військовому поїзді не менше 10 пасажирських вагонів до його складу входить вагон-ізолятор, а за наявності у поїзді менше 10 вагонів з людьми у пасажирському вагоні виділяють купе-ізолятор. [13]

В одному з вагонів лікар (фельдшер) розгортає медичний пункт.

Для несення внутрішньої і вартової служб у військовому ешелоні призначаються:

- черговий по військовому ешелону і його помічник;
- чергові по ротам;
- днювальні по вагонам;
- варта;
- черговий підрозділ;
- черговий сигналіст.

Командири підрозділів призначають вартових по ротам, днювальних по вагонам. Добовий наряд ешелону несе службу стосовно до обов'язків, викладених в [27]. Черговий по ешелону призначається з офіцерів і підпорядковується НЕШ.

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Що таке військовий ешелон?
2. Що має враховуватись при організації військового ешелону?
3. Які є посадові особи військового ешелону?
4. Хто призначається для несення внутрішньої і вартової служб у військовому ешелоні?

#### **4.2 Документація військового ешелону**

У "пакет" документів, що оформляються на перевезення військового ешелону безпосередньо в штабі військової частини, що перевозиться, входить:

- План навантаження військового ешелону (Додаток 5).
- Маршрутний лист військового ешелону (Додаток 6).

Розробляють ці документи безпосередньо начальник ешелону і начальник штабу військової частини, що перевозиться. До цієї роботи притягуються командири підрозділів, що перевозяться, і посадові особи військового ешелону. План навантаження військового ешелону складається начальникам ешелону спільно з військовим комендантом залізничної дільниці і станції. [13]

На станції навантаження начальник військового ешелону разом із офіцером ЗКУ проводять рекогносцировку навантажувально-розвантажувальних місць і підходів до них з району очікування (вихідного району) і складають план навантаження на бланку певної форми. (Зразок бланку наведено в додатку № 10 до Наказу МО України від 05.09.2013 р. № 595).

План навантаження військового ешелону складається з чотирьох розділів:

- 1 – схема складу поїзда;
- 2 – дані про навантаження військового ешелону;
- 3 – навантажувально-розвантажувальні команди;
- 4 – добовий наряд на першу добу перевезення.

Схема заповнюється начальником військового ешелону разом з військовим комендантом на транспорті. У прямокутниках проставляється: вгорі ліворуч – порядковий номер вагону, внизу ліворуч –

найменування вагонів (пас – пасажирський, лд – людський, кх – вагон-кухня, кр – критий під вантаж та вагон-продсклад, пв – піввагон, пл – платформа), всередині – найменування озброєння чи військової техніки (вантаж), кількість особового складу та найменування майна. Зчепи позначаються з'єднанням двох (або декількох) прямокутників двома паралельними лініями. Назви виробів, які містять гриф обмеження доступу, вказуються (кодами, шифрами, умовними найменуваннями) відповідно до Класифікатора озброєння, військової техніки та майна Міністерства оборони України (ВК 001-2000). На схемі відображається організація зв'язку, протиповітряної оборони, охорони військового ешелону на шляху прямування тощо.

В 2-му розділі плану навантаження військового ешелону вказується:

- місце, початок і кінець навантаження;
- дата, час і номер поїзда відправлення;
- потреба в пристосуваннях і матеріалах для кріплення озброєння і військової техніки на рухомому складі, наданих військовою частиною і залізницею.

В 3-му розділі плану навантаження вказується:

- порядкові номери вагонів;
- начальник навантажувально-розвантажувальної команди (військове звання, прізвище);
- склад навантажувально-розвантажувальної команди;
- від якого підрозділу призначаються.

Склад навантажувально-розвантажувальних команд визначається в залежності від конкретних умов навантаження (розвантаження) ешелону за вказівкою начальника військового ешелону .

На кожен групу вагонів, що завантажуються або вивантажуються одночасно, призначається окрема команда. Розрахунок команд повинний передбачати виконання однієї або декількох операцій технологічного процесу навантаження (вивантаження) ешелону.

Склад навантажувально-розвантажувальних команд ешелону може коливатися в межах 25-45 чоловік, у тому числі на виконання окремих операцій звичайно виділяється:

- для відкривання, закривання і закріплення бортів платформ – 8-10 чоловік;
- укладання і перенесення навантажувально-розвантажувальних пристосувань – 8-12 чоловік;

- навантаження несамоходної техніки і майна ешелону – 6-10 чоловік; кріплення техніки разом із водіями (екіпажами) на рухомому складі – по 1-2 чоловіка на одиницю техніки, а при навантаженні в напіввагони або похилим засібом по 3-4 чоловік;
- перевірка й очищення звільненого рухомого складу – 4-6 чоловік.
- для установки навантажувально-розвантажувальних платформ і апарелей в залежності від типу пристроїв виділяються команди 20-30 чоловік.

В 4-му розділі вказується:

- черговий по військовому ешелону (військове звання і прізвище);
- від якого підрозділу варта, її склад, кількість посад.

План навантаження військового ешелону складається в однім примірнику, підписується ЗКУ і НЭШ і здається начальником військового ешелону по закінченні перевезення в штаб військової частини. Під час перевезення військовим ешелonom команди без озброєння і військової техніки план навантаження військового ешелону може не складатися. У цьому випадку проводиться розрахунок особового складу по вагонах.

*Маршрутний лист ешелону* складається з семи розділів. Зразок маршрутного листа наведено в додатку № 12 до Наказу МО України 05.09.2013 р. № 595. Маршрутний лист військового ешелону складається із семи розділів, в яких містяться відомості:

У першому розділі – умовне найменування військової частини (підрозділу).

У другому – посадові особи військового ешелону, їх військове звання, прізвище, ініціали.

У третьому – кількість особового складу військового ешелону (окремо офіцерів, прапорщиків, старшин, сержантів, солдат).

У четвертому – санітарний стан військового ешелону перед навантаженням (коли і які санітарно-гігієнічні і протиепідемічні заходи проведено, відсоток охопту особового складу).

У п'ятому – забезпеченість військового ешелону продовольством на день навантаження.

У шостому – умови розміщення і кріплення озброєння і військової техніки. У цьому розділі начальник ешелону повинен зробити запис наступного змісту:

"Озброєння і військова техніка розміщені і закріплені на залізничному рухомому складі правильно, стопорні і фіксуючі пристрої справні і приведені в положення, що виключає розворот або відхилення окремих частин і вузлів озброєння і військової техніки й опломбовані".

Ці розділи маршрутного листа після перевірки начальник штабу військової частини завіряє своїм підписом і печаткою частини.

У сьомому розділі міститься зведення про результати перевірок військового ешелону і інші записи і відмітки (у тому числі запис про інструктаж по техніці безпеки).

По закінченні перевезення маршрутний лист військового ешелону здається в штаб військової частини, і після перевірки завіряється підписом начальника штабу.

Крім перерахованих документів штабом військової частини розробляються для військового ешелону:

- постова відомість;
- таблиць постам;
- інструкція начальнику варти.

Після закінчення перевезення всі документи повинні бути здані в штаб військової частини. [13]

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Яку документацію військового ешелону розробляє штаб військової частини?
2. З яких розділів складається план навантаження військового ешелону?
3. З яких розділів складається маршрутний лист військового ешелону?

#### **4.3 Підготовка та розрахунок військової частини до перевезення залізничним транспортом.**

В сучасній обстановці, питання організації взаємодії Сил оборони України та установ транспорту набувають особливої важливості і потребують більш ретельного вивчення, особливо молодими фахівцями. Перевезення військових частин залізничним транспортом організується в загальнодержавних інтересах, коли всі учасники перевезення повинні діяти спільно, тому велике значення набуває сама

підготовка до перевезення та її всебічна організація.

*Розрахунок на перевезення.* Сутність розрахунку на перевезення військової частини полягає в визначенні потреби вагонів для перевезення кожного підрозділу частини, розподілу підрозділів по ешелонам і визначення кількості рухомого складу по роду для перевезення кожного ешелону і військової частини в цілому. [26]

Розрахунок на перевезення військової частини залізничним транспортом виконується в наступній послідовності:

- визначається потреба у вагонах для перевезення кожного підрозділу:

$$m_{\text{підр}} = \frac{Ч}{ч} + \sum \frac{N_{\text{вт}}}{n_{\text{вт}}} + \sum \frac{Q_{\text{вант}}}{q_{\text{вант}}}, \text{ де:}$$

Ч – чисельність особового складу в підрозділі;

ч – норми посадки особового складу у вагон (наведені в Положенні);

$N_{\text{вт}}$  – чисельність озброєння і військової техніки кожного виду в підрозділі;

$n_{\text{вт}}$  – норми розміщення озброєння і військової техніки на одній платформі, залежать від маси і розмірів техніки й характеристик рухомого складу;

$Q_{\text{вант}}$  – кількість або маса кожного виду матеріальних засобів підрозділу, що перевозиться у вагонах;

$q_{\text{вант}}$  – норми навантаження матеріальних засобів в один вагон.

- визначається потреба для перевезення всієї військової частини:

$$m_{\text{заг}} = \sum m_{\text{підр}},$$

Підсумки розрахунку надаються у формі таблиці.

- визначається кількість ешелонів для перевезення військової частини:

$$N_{\text{еш}} = \frac{m_{\text{заг}}}{m_{\text{еш}}},$$

де  $m_{\text{еш}}$  – кількість вагонів в одному ешелоні.

Усі розрахунки проводяться в умовних вагонах.

*Розподіл підрозділів по ешелонах.* За основу кожного ешелону береться великий підрозділ і до нього додається меншій до

укомплектування повної довжини військового ешелону. При цьому

$$\sum m_{\text{підр}} \leq m_{\text{еш}}$$

Розрахунок на перевезення військової частини залізничним транспортом виконується на спеціальному бланку (Додаток 7).

При проведенні розрахунку необхідно приймати до уваги черговість відправлення підрозділів, необхідність дотримання норм установлених графіком руху поїздів по вазі і довжині поїзда. Маса поїзду складається з суми мас вагонів з особовим складом, тари вагонів, а також маси озброєння й техніки. Для розрахунку приймається: маса тари пасажирського вагона 52 тон, маса тари критого вагона та платформи 22 тони. Маса нетто пасажирського вагону приймається 6 тон, маса нетто людського вагону, вагону-кухні та вагону продуктового складу 33 тони. [26]

#### **Питання для самоконтролю:**

1. В чому полягає сутність розрахунку на перевезення військової частини?
2. За якою формулою визначається потреба у вагонах для перевезення кожного підрозділу?
3. Від чого залежать норми розміщення озброєння і військової техніки на одній платформі?
4. Що саме треба брати до уваги при проведенні розрахунку на перевезення військової частини залізничним транспортом?

#### **4.4 Навантаження (вивантаження) військових ешелонів та транспортів.**

Начальник ешелону особисто контролює хід підготовки до перевезення, перевіряє знання своїх обов'язків посадовими особами ешелону і командирами підрозділів, віддає розпорядження на вихід особового складу та військової техніки ешелону в район очікування або на станцію навантаження. [8, 27]

Підготовлений для ешелону рухомий склад подається на станцію навантаження у строк, зазначений військовим комендантом.

Підрозділи, що підлягають перевезенню, перед навантаженням розташовуються в районі очікування. Начальник та посадові особи ешелону, навантажувально-вивантажувальні команди та варта прибувають на станцію за 2 години до початку навантаження. У частині або в районі очікування залишається заступник начальника ешелону, якому

дається вказівка про порядок і час виходу підрозділів в район очікування або відразу на вантажно-вивантажувальне місце.

На станції навантаження начальник ешелону віддає розпорядження на:

- організацію захисту від зброї масового ураження, охорони, оборони ешелону;
- підготовку до навантаження навантажувальних пристроїв та відкритого рухомого складу;
- перевірку наявності і справності знімного військового обладнання та приймання його.

Віддавши розпорядження посадовим особам ешелону, начальник ешелону спільно з військовим комендантом, начальником станції, лікарем ешелону і черговим по ешелону перевіряє фактичну розстановку вагонів, порівнюючи її з планом навантаження ешелону, і при необхідності, здійснює коригування плану навантаження військового ешелону, контролює санітарний стан людських вагонів.

За вказівкою начальника ешелону черговий по ешелону проставляє крейдою порядкові номери вагонів.

Оформлення прийому знімного військового обладнання вагонів проводиться особисто начальником ешелону шляхом розписки в опису ЗВО, який складається у чотирьох примірниках. Один примірник опису вручається начальнику ешелону, другий – прямує з поїзними документами, третій – направляється начальнику вагонної ділянки, четвертий – залишається в справах станції. Якщо в ешелоні прямують підрозділи на різні станції призначення, то описи складаються окремо на кожну групу вагонів по станціях призначення.

Після прийому рухомого складу та знімного військового обладнання начальник ешелону доповідає військовому коменданту про готовність ешелону до навантаження і, отримавши дозвіл на навантаження, по радіо, телефоном або через посильного передає наказ своєму заступнику на висунення ешелону на станцію навантаження.

Підрозділи викликаються з району очікування на навантажувально-вивантажувальні місця безпосередньо перед завантаженням ешелону і йдуть у порядку черговості навантаження. Для регулювання руху в районі очікування і на шляхах проходження ешелону до навантажувального місця організується комендантська служба. Не допускається скупчення особового складу та бойової техніки на навантажувально-вивантажувальному місці в очікуванні навантаження.

Начальник ешелону зустрічає на станції навантаження підрозділи, що прибувають маршем, дає їм вказівки про порядок навантаження.

Навантаження ешелону, як правило, проводиться на широкому фронті з використанням усіх наявних пристроїв, пристосувань і механізмів.

Основними операціями при навантаженні (вивантаженні) військового ешелону є:

- відкриття та закриття бортів платформ та закріплення їх в опущеному положенні (якщо це передбачається умовами навантаження), а також відкриття і закриття торцевих дверей напіввагонів;
- укладання і перенесення перехідних містків та інших навантажувально-розвантажувальних пристроїв, що застосовуються при навантаженні (вивантаженні) ешелону;
- застропка бойової техніки при навантаженні (розвантаженні) краном;
- навантаження (вивантаження) самохідної і несамохідної техніки і майна ешелону;
- кріплення водіями (екіпажами, розрахунками) військової техніки на рухомому складі;
- перевірка положення стопорів-фіксаторів і правильності їх опломбування;
- маскуванню бойової техніки, що перевозиться;
- слідування за рухом гусениць (коліс) техніки на платформах з метою подачі сигналів зупинки;
- перевірка рухомого складу та його очищення після вивантаження.

Норми часу на навантаження (розвантаження) військового ешелону на залізничний рухомий склад наведені в Наказі МО України 05.09.2013 р. № 595 (Додаток 8). У норми часу входить час на укладання та перенесення перехідних містків, розміщення ОВТ, приведення до габариту і закріплення (зняття кріплення) озброєння та військової техніки на залізничному рухомому складі і їх маскуванню.

У зазначені норми не входить час на встановлення ЗРМА, подачу і прибирання залізничного рухомого складу.

Кріплення зброї та військової техніки, пломбування стопорних устаткувань та люків проводяться одночасно з навантаженням і встановленням телефонного зв'язку. Зазначені норми часу розраховані для

навантаження (вивантаження, перевантаження) одного військового ешелону під час заїзду техніки з одної точки на рухомий склад з 30 вагонів.

Приведені норми часу зменшуються:

- під час закріплення озброєння та військової техніки табельними пристроями (без дровових розтяжок) – 40 %;
- під час заїзду з двох або трьох точок бокової платформи – відповідно на 15 % або 25 %.

Наведені норми часу збільшуються:

- під час навантаження (вивантаження, перевантаження) у темний час доби з дотриманням правил світломаскування, а також під час роботи особового складу військового ешелону у протигазах – на 25 %;
- при довжині потяга від 31 до 40 вагонів - 15 % , а при довжині потяга від 41 до 50 вагонів – на 25 %.

Правила, норми і порядок організації перевезення військ залізничним транспортом викладені в статутах, в Наказі МО № 595 від 05.09.2013 року, інструкціях, розпорядженнях, технічних умовах навантаження і кріплення вантажів та інших керівних документах. [13]

**Питання для самоконтролю:**

1. Що таке військовий ешелон, які є його уніфіковані маса та довжина?
2. Які посадові особи призначаються у військовому ешелоні?
3. Що входить до «пакету» документів, які оформляються на перевезення військового ешелону безпосередньо в штабі військової частини?
4. З яких розділів складається план навантаження військового ешелону? Який зміст маршрутного листа?
5. В якій послідовності виконується розрахунок на перевезення військової частини залізничним транспортом?
6. Які основні операції виконуються при навантаженні (вивантаженні) військового ешелону?

## **РОЗДІЛ 5. РОЗМІЩЕННЯ ТА ЗАКРІПЛЕННЯ ОЗБРОЄННЯ ТА ВІЙСЬКОВОЇ ТЕХНІКИ НА РУХОМОМУ СКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.**

### **5.1 Розміщення військової техніки на відкритому рухомому складі.**

Порядок розміщення і закріплення озброєння і військової техніки (далі – техніка) на залізничному рухомому складі (платформи, піввагони, транспортери) (далі – вагони) для перевезення в складі військових ешелонів, а також транспортів, що прямують під охороною військових варт встановлюється Технічними умовами розміщення і кріплення вантажів (Додаток №3 до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення від 01 листопада 1951 року (зі змінами)) (далі – ТУ).

Техніка, яка перевозиться в складі військових транспортів без супроводу військових варт, спосіб розміщення і закріплення якої передбачено ТУ, перевозиться на загальних підставах згідно з вимогами цих ТУ.

Під час перевезення техніки в міжнародному сполученні необхідно дотримуватися вимог законодавства тих держав, залізницями яких буде здійснюватися перевезення.

Для перевезення техніки у складі військових ешелонів та військових транспортів залізниця надає технічно справні, придатні для перевезення даного вантажу, очищені від залишків раніше перевезеного вантажу, засобів кріплення, сміття та бруду вагони.

Придатність вагонів для перевезення конкретних військових вантажів (у комерційному відношенні) визначає відправник, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізниця, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці. Придатність вагонів у технічному відношенні визначає залізниця.

Платформи, які подаються під навантаження техніки, повинні мати покриття підлоги із щільно підігнаних цілих дошок, зміцнених по всьому периметру сталевим кутником.

Перевірку правильності розміщення, закріплення й маскуванню техніки під час навантаження військового ешелону проводить начальник ешелону, а під час навантаження військового транспорту – відправник військового транспорту, які несуть відповідальність за розміщення, закріплення й маскуванню техніки, у тому числі за кількість, розміри і

якість матеріалів та засобів кріплення, які використовувалися під час закріплення техніки.

Башти танків, самохідних артилерійських гармат та направляючі пускових установок ракет і рухомі частини іншої техніки встановлюють у положення для транспортування, закріплюють стопорними пристроями, що виключають їх розворот. Стопорні пристрої опломбовуються. При цьому обов'язково застосовується додаткова фіксація рухомих частин техніки надійним дротовим, тросовим або ланцюговим кріпленням.

Начальник військового ешелону (відправник) у маршрутному листі військового ешелону і залізничній накладній, а відправник військового транспорту в описі військового транспорту, який вручається начальнику варти, і в залізничній накладній роблять запис, засвідчуючи його своїм підписом: “Техніка розміщена та закріплена на залізничному рухомому складі правильно, стопорні і фіксуючі пристрої – справні та приведені в положення, що виключає розворот або відхилення окремих частин і вузлів техніки, та опломбовані”.

Залежно від ваги, розмірів і конструктивних особливостей техніка може розміщуватися на платформах (у напіввагонах) горизонтально в один (Рис. 46) або два яруси (Рис. 47).

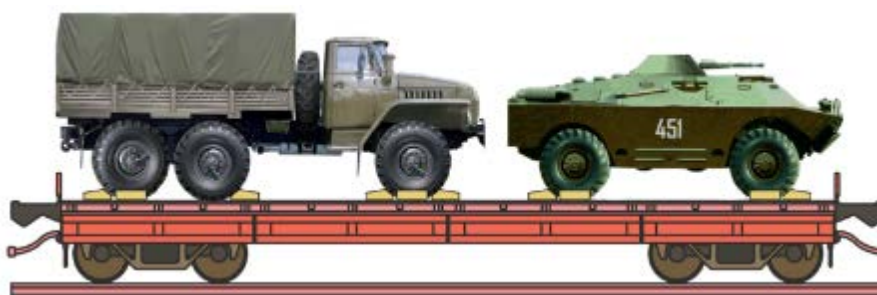


Рис. 46. Розміщення ОВТ в один ярус.



Рис. 47. Розміщення ОВТ в два яруси.

Борти платформ, люки й двері напіввагонів повинні бути закриті й замкнені на запори, коли це можливо, зважаючи на конструктивні

особливості техніки, яка перевозиться. Дозволяється борти платформ не замикати на запори, а закріплювати у вертикальному положенні за допомогою дерев'яних стійок, встановлених у торцеві та бічні скоби для стійок у платформах. Стійки повинні мати висоту не менше висоти борту та всіма чотирма краями щільно прилягати до стінок стійкових скоб.

Під час перевезення техніки, яка не вміщується в межах підлоги платформ (напіввагонів) по довжині, торцеві борти платформ опускають на кронштейни; секції бічних бортів опускають і закріплюють за кільця на поздовжніх балках, а в разі відсутності кілець ув'язують дротом діаметром не менше ніж 4 мм, двері напіввагонів відкривають і закріплюють.

Техніка не повинна опиратися на опущені борти платформ.

Вихід окремих елементів техніки за межі торцевого бруса вагона не повинен перевищувати 400 мм. Техніка, що виходить за межі торцевого бруса більше ніж на 400 мм, перевозиться на зчепках вагонів з опорою на один або два вагони.

Під час навантаження на зчепках можливі два варіанти розміщення машин (Рис. 48):

- колісна машина може встановлюватися на зчепках вагонів, при цьому колеса заднього (заднього й середнього) мосту повинні перебувати в межах підлоги одного вагона, колеса переднього мосту – сусіднього вагона;
- гусенична або колісна машина може встановлюватися на одному вагоні, а частина її (ствол, стріла крана тощо) – виходити за межі торцевого бруса більше ніж на 400 мм, що вимагає прикриття іншим вагоном.



Рис. 48. Варіанти розміщення машин на зчепках платформ.

Над автозчепками вагонів, які входять до складу зчепу не дозволяється встановлювати гусеничні машини, машини з небезпечними вантажами, автоцистерни та іншу техніку з резервуарами, у які залиті

легкозаймісті рідини або зріджені гази, колісні машини з кількістю осей більше трьох, колісні крани й екскаватори.

Під час встановлення техніки на зчепах відправник вантажу на бокових бортах платформ (напіввагонів) зчепа по обидві сторони робить напис “Зчеп не роз’єднувати”, ручки ланцюгових важелів автозчепа закріплюють у гніздах кронштейнів м’яким дротом у положенні, що виключає розчеплення (Рис. 49).



Рис. 49. Закріплення рукоятки.

Зчеп для перевезення довгомірного вантажу повинен бути сформований так, щоб у порожньому стані висота поздовжніх осей автозчепів вантажонесучих вагонів від рівня верху головок рейок була більше висоти осей автозчепів вагонів прикриття та проміжних вагонів на 50 – 100 мм. Допускається використовувати для формування зчепу вагони з різною довжиною бази.

Візки вагонів повинні бути завантажені рівномірно. Якщо це неможливо забезпечити, то дозволяється зміщення загального центру маси техніки від вертикальної площини, в якій знаходиться поперечна вісь вагона, не більше ніж на одну восьму довжини бази вагона (Рис. 50).

Різниця в завантаженні візків чотиривісних вагонів не повинна перевищувати 10 т, шестивісних – 15 т, восьмивісних – 20 т. Одночасно необхідно, щоб навантаження на кожний візок цих вагонів не перевищувало половину вантажопідйомності, встановленої для вагонів даного типу.



Рис. 50. Зміщення загального центру маси техніки від вертикальної площини, в якій знаходиться поперечна вісь вагону.

Поперечне зміщення центру ваги навантаженої колісної техніки від вертикальної площини, в якій знаходиться поздовжня вісь вагону, не повинно перевищувати 100 мм. Поперечне зміщення центру ваги для гусеничних машин з вузькою стрічкою (БМП, МТЛБ та на їх базі), не повинно перевищувати 50 мм. (Рис. 51)



Рис. 51 Поперечне зміщення центру ваги навантаженого ОВТ від вертикальної площини, в якій знаходиться поздовжня вісь вагону.

Звисання гусениць танків з обох боків повинно бути однаковим, дозволяється різниця не більше 40 мм. (Рис. 52)



Рис. 52. Допустимі відстані для звисання гусениць танків.

Під час розміщення на одній платформі або зчехах з платформ декількох військових гусеничних машин (далі – ВГМ), закріплених за допомогою універсальних багатообертових кріплень (далі – УМК) або шпор (ВГМ і колісних машин), відстань між ними повинна бути не менше 220 мм. (Рис. 53).



Рис. 53. Відстані між одиницями техніки при закріплення ОВТ за допомогою УМК.

Якщо ВГМ закріплені за допомогою упорних брусків і розтяжок, то відстань між машинами повинна бути не менше 100 мм. (Рис. 54).



Рис. 54. Відстані між одиницями техніки при закріплення ОВТ за допомогою упорних брусків і розтяжок.

Під час розташування колісних машин на одній платформі (у напіввагоні) або зчепі з них відстань між ними повинна бути не менше 50 мм.

Відстань між колісною машиною, навантаженою над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу і не закріпленою на платформі (напіввагоні) від поздовжнього переміщення, і колісною машиною,

навантаженою на цю саму платформу (напіввагон), повинна бути не менше 270 мм, а з протилежної сторони – не менше 50 мм.

Якщо поруч із колісною машиною, навантаженою на зчехах і не закріпленою на платформі від поздовжніх переміщень, розташована ВГМ, закріплена за допомогою УМК або шпор, то відстань між ними повинна бути не менше 440 мм, а в разі закріплення ВГМ за допомогою упорних брусків і розтяжок – не менше 270 мм. (Рис. 55).



Рис. 55. Відстані між зразками ОВТ.

Порожні вантажні автомобілі можуть розміщуватися на платформі (напіввагоні) або зчепі з них. У напіввагони можна вантажити автомобілі типу Богдан-2251, 2351, їх модифікації та аналогічні базові моделі іноземного виробництва.

У разі завантаження автомобілів різних марок автомобілі з більш широкими кузовами встановлюють попереду автомобілів, що мають кузова меншої ширини.

Взимку перед завантаженням підлога вагонів, опорні поверхні техніки і пристосування для закріплення повинні бути очищені вантажовідправником від снігу та льоду.

У зимовий час підлогу вагонів у місцях спирання техніки відправник зобов'язаний посипати тонким шаром (1 – 2 мм) сухого піску. [13, 20]

### Питання для самоконтролю:

1. Які дозволяються максимальні показники поперечного зміщення центру ваги навантаженої ОВТ від вертикальної площини, в якій знаходиться поздовжня вісь вагону?
2. Якої величини не повинен перевищувати вихід окремих елементів техніки за межі торцевого бруса вагона?
3. Які зразки ОВТ заборонено розміщувати над зчепом платформ?
4. Якої ваги не повинна перевищувати різниця в завантаженні візків чотиривісних вагонів?
5. Звисання гусениць танків з обох боків повинно бути однаковим, яка дозволяється різниця?

6. Яка має бути відстань між колісною машиною, навантаженою над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу і не закріпленою на платформі (напіввагоні) від поздовжнього переміщення, і колісною машиною, навантаженою на цю саму платформу (напіввагон)?

## 5.2 Матеріали та засоби для закріплення військової техніки на відкритому рухомому складі.

Для закріплення техніки застосовують дротові розтяжки (ув'язки, обв'язки, стяжки), дерев'яні упорні й бокові бруски, підкладки, прокладки, розпірні бруски, стійки, каркаси, касети, піраміди, ложементи, турнікети, скоби, цвяхи, а також засоби багаторазового кріплення (УМК, шпори, ланцюгові розтяжки).

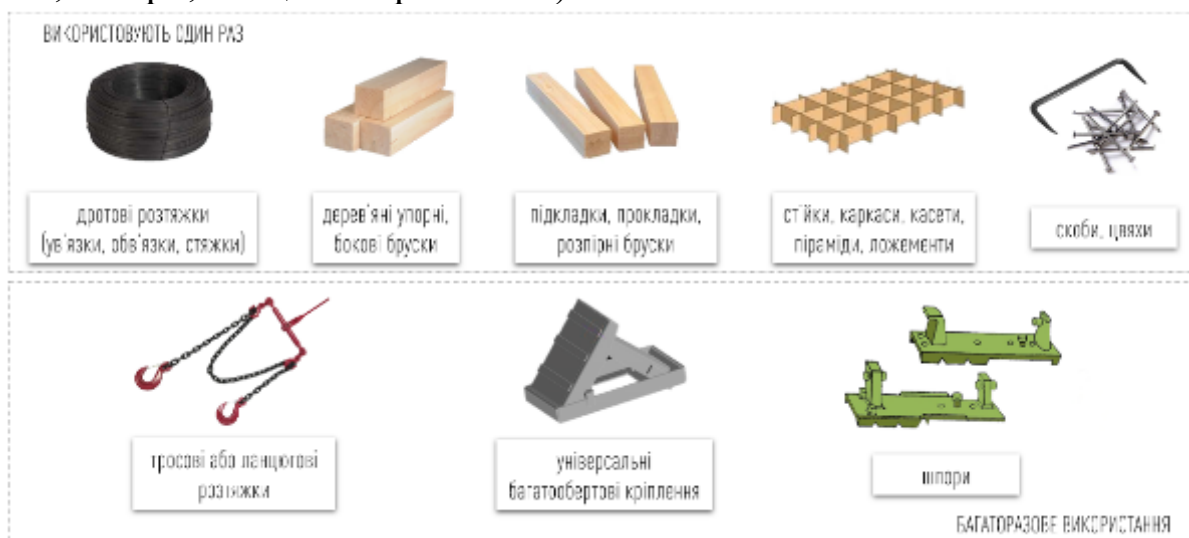


Рис. 56. Матеріали та засоби для закріплення ОВТ.

Розтяжки (обв'язки, стяжки, ув'язки) для закріплення техніки можуть бути одноразового (дротові) або багаторазового (ланцюгові) використання.

Обв'язка – засіб кріплення, що охоплює вантаж і закріплюється обома кінцями за ув'язувальні пристрої вагона;

Ланцюгові розтяжки – механізовані стропи багаторазового використання, споряджені стяжним ланцюговим пристроєм (талрепом) і двома гаками, які закріплюють за ув'язувальні пристрої вагона й машини;

Розтяжка – засіб кріплення, який закріплюється одним кінцем за ув'язувальний пристрій на вантажі, другим – за спеціально призначений для цього ув'язувальний пристрій на кузові вагона;

Стяжка – засіб кріплення, призначений для з'єднання між собою і забезпечення натягу інших засобів кріплення (розтяжок, обв'язок, стійок тощо);

Ув'язка – засіб кріплення, призначений для об'єднання окремих одиниць вантажу в одне місце вантажу.

Відповідальність за якість і надійність засобів кріплення несе відправник.

Розтяжки закріплюють на машинах за буксирні гаки або петлі, мости, рами та інші деталі, які забезпечують міцність закріплення і не можуть бути ушкоджені розтяжками (Рис. 57).

Для виготовлення розтяжок, обв'язок, стяжок, ув'язок використовується сталевий дріт, термічно оброблений (відпалений), круглого перерізу, діаметром не менше 4 мм, без тріщин, закручувань та інших дефектів або квадратного перерізу, виготовлений відповідно до чинних державних стандартів України.



Рис. 57. Закріплення колісної техніки за допомогою ланцюгових та дротових розтяжок.

Дерев'яні деталі кріплення (упорні і бокові бруски, вкладиші, підкладки, прокладки, розпірні бруски, стійки) виготовляють тільки із якісної деревини. Забороняється використовувати осику, вільху, липу й сухостійну деревину інших порід. У деталях кріплення з твердих порід (дуб, граб тощо) для цвяхів просвердлюються отвори. Упорні бруски (напівкругляки, четвертини полін, обрізки шпал та інше) використовуються для перешкодження переміщення ВГМ і колісних машин вздовж платформ.



Рис. 58. Закріплення колісної техніки за допомогою дерев'яних брусків та дротяних розтяжок.

Розміри брусків встановлюють залежно від ваги ВГМ або діаметру колеса (табл. 5.1, табл. 5.2).

Таблиця 5.1

Розміри брусків у залежності від діаметру колеса.

Розміри бруска, (не менше) мм	Діаметр колеса, мм					
	менше ніж 500	500 – 799	800 – 1099	1100 – 1399	1400 – 1599	1600 та більше
Висота	40	50	75	100	135	150
Ширина	100	100	120	160	200	220

Таблиця 5.2

Розміри брусків у залежності від ваги ВГМ.

Розміри бруска, мм (не менше)	Маса ВГМ, т		
	до 12,0	12,1 – 18,0	більше ніж 18,0
Висота	100	150	180
Ширина	150	180	200

Довжина бруска при приляганні його довгою стороною до гусениці або колеса повинна бути не менше ширини гусениці або більше ширини колеса (при двоскатних колесах більше ширини обох скатів).

Для закріплення колісних машин допускається застосування упорних брусків прямокутного перетину, складених із двох частин по висоті і скріплених між собою цвяхами. Кількість цвяхів, що з'єднують нижню частину бруска з підлогою вагона, а верхню – з нижньою

частиною бруска, повинна бути не менше ніж визначена розрахунком для кріплення бруска до підлоги вагона.

Бокові бруски використовуються для перешкодження поперечному переміщенню ВГМ на платформі (та при деяких способах закріплення колісних машин), коли борти платформ не можуть бути закриті, а також у разі розташування їх над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу.

Бокові бруски для закріплення ВГМ повинні мати розміри не менше ніж 100x100x2000 мм. (Рис. 59)



Рис. 59. Закріплення ВГМ за допомогою дерев'яних брусків та дров'яних розтяжок.

Для колісних машин на одиночних вагонах з діаметром коліс до 1200 мм включно розміри брусків повинні бути не менше ніж 75x100x500 мм, при більшому діаметрі – не менше ніж 150x200x700 мм. Для колісних машин на зчепках розміри бокових брусків з діаметром коліс до 1200 мм включно – не менше ніж 75x100x500 мм, при більшому діаметрі – не менше ніж 150x200x1000 мм.

Типові упорні і бокові бруски перешкоджають поздовжньому і поперечному переміщенню колісних машин на платформах та використовуються багаторазово, виготовляються відправником.

Дозволяється виготовлення типових брусків із матеріалів, наданих залізницею для закріплення техніки військових ешелонів, у типових брусках для цвяхів просвердлюються отвори.

Підкладки, прокладки й розпірні бруски застосовують для розосередження навантажень, запобігання ушкодження техніки тощо. Довжина поперечних підкладок повинна дорівнювати ширині вагонів, а прокладки – ширині вантажу.

Дозволяється вихід кінців прокладок за навантажений вантаж до 200 мм за умови забезпечення габариту навантаження. Висота

підкладок і прокладок повинна бути не менше 25 мм, а розпірних брусків – 50 мм.

Для закріплення дерев'яних деталей кріплення використовуються цвяхи та скоби. Цвяхи діаметром 6 мм дозволяється замінювати цвяхами інших діаметрів відповідно до вимог (табл. 5.3)

Таблиця 5.3

Розміри цвяхів для кріплення.

Діаметр стержня цвяха, мм	Довжина цвяха, мм	Маса 1000 цвяхів, кг	Кількість цвяхів в 1кг, шт.
5	150	23,2	43
6	200	43,9	22 – 23
8	250	98,6	10

Розміри скоб для кріплення

Розміри скоб, мм			Маса 100 скоб, кг
діаметр стрижня	довжина скоби	довжина рога	
8	250 – 300	70 – 80	150 – 160
10	250 – 300	70 – 80	210 – 250
12	250 – 300	70 – 80	300 – 360

Взаємозамінність цвяхів різних діаметрів

Кількість цвяхів діаметром 6 мм, які підлягають заміні, шт.	Відповідна кількість цвяхів діаметром, мм	
	5	8
2	3	2
3	5	2
4	6	3
5	8	3
6	9	4
7	10	4
8	12	5
9	13	5
10	15	6

Цвяхи повинні мати довжину на 50 – 60 мм більше висоти деталей кріплення й пробивати дошки підлоги платформи. Цвяхи забивають вертикально на відстані не менше 90 мм від торців деталей кріплення, дошок підлоги платформи або один від одного в напрямку уздовж волокон і не менше 30 мм від країв деталей кріплення й дошок підлоги платформи або один від одного в поперечному стосовно волокон напрямку.

Не допускається забивати цвяхи між дошками підлоги вагона.

Для кріплення розтяжок (обв'язок) у вагонах використовують:

- на платформах – бокові і торцеві стійкові скоби; опорні кронштейни на кінцевій балці рами; підлогові ув'язувальні пристрої (за наявності);
- у напіввагонах – нижні ув'язувальні пристрої (косинки), середні ув'язувальні пристрої, що знаходяться на стійках бокових стін на висоті 1100 – 1200 мм від підлоги; верхні ув'язувальні пристрої у вигляді скоб всередині і зовні верхнього обв'язувального бруса кузова, зовнішні ув'язувальні пристрої на кінцевих балках рами.

Не допускається кріплення розтяжок (обв'язок) до інших деталей кузова вагона, у тому числі до лісових скоб та ув'язувальних кілець, розташованих на верхньому обв'язувальному брусі напіввагона, а також до кілець на зовнішній поверхні секцій бортів платформи. Як виняток під час перевезення військових машин масою до 3,8 т розтяжки в напіввагонах, що не мають ув'язувальних пристроїв, дозволяється ув'язувати за лісові скоби. Скручування розтяжки має бути рівномірним по всій її довжині. Пристосування для скручування має встановлюватися посередині між ув'язувальними пристроями вагона і вантажу (ув'язувальним пристроєм вагона і перегином на вантажі, місцями перегину на вантажі). Допускається при довжині розтяжки (обв'язки) більше ніж 1,5 м скручувати її в 2 місцях, не допускаючи розкручування скрученої раніше ділянки.

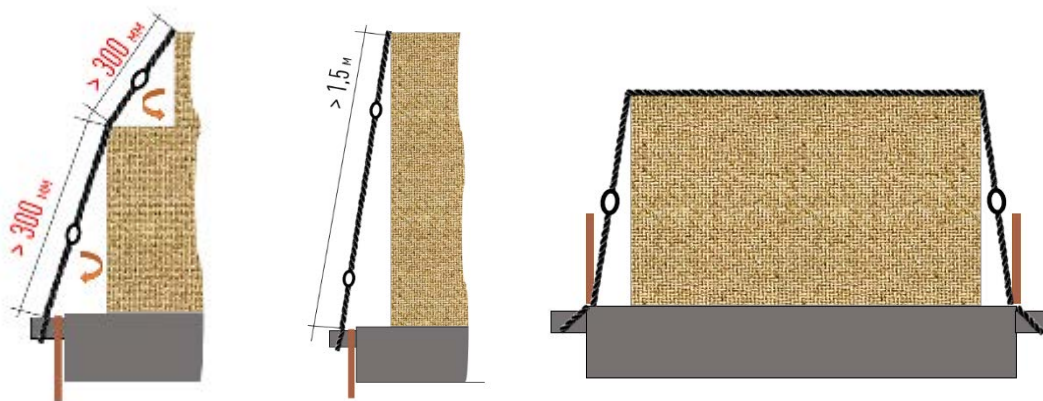


Рис. 60. Встановлення розтяжок та обв'язок.

Обв'язки необхідно скручувати не менше ніж у 2 місцях – на протилежних гілках. У розтяжках, які мають перегини гілок на вантажі, необхідно додатково скручувати ділянки між перегинами довжиною більше ніж 300 мм.

Під час розрахунку в розтяжках (обв'язках, стяжках, ув'язках) число ниток дроту, робочий перетин і допустиме навантаження визначаються без урахування решти кінців зашпарування.

Число ниток в розтяжках, обв'язках, стяжках має бути парним.

Не допускається виготовляти розтяжки (обв'язки, ув'язки, стяжки) числом ниток більше ніж 8 при діаметрі дроту від 6 мм.

Не допускається торкання між собою розтяжок (обв'язок) під час закріплення техніки, яка має можливість пружних коливань щодо вагона, наприклад, обресореного.

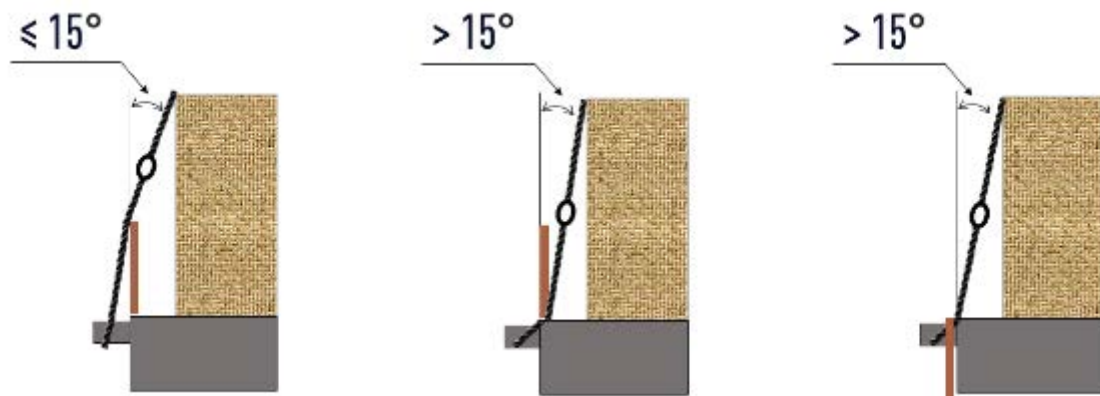


Рис. 61. Кут між розтяжкою і вертикальною площиною в точці дотику з бортом платформи.

На ВГМ розтяжки дозволяється закріплювати за гусениці в обхват.

На колісних машинах, встановлених над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу, розтяжки закріплюють за задні або за задні й середні мости.

Розтяжки не повинні торкатися гумових шин коліс машин, гострих металевих деталей вагонів, техніки й одна одної.

Розтяжки з натяжними пристроями не повинні торкатися закритого борту платформи.

Якщо цього уникнути неможливо, то борт повинен бути опущений.

Не допускається спирання розтяжок (обв'язок) з дроту на борт платформи, якщо кут між розтяжкою і вертикальною площиною в точці дотику з бортом платформи становитиме більше ніж  $15^\circ$  (Рис. 64). За неможливості виконати цю умову розтяжки і обв'язки пропускають під боковими бортами або борти платформи повинні бути опущені.

Допускається у разі застосування дротяних засобів кріплення замінювати передбачений діаметр дроту іншим за умови забезпечення рівномірності засобів кріплення.

Таблиця 5.4

## Взаємозамінність дровових засобів кріплення

Кількість ниток дроту діаметром 6 мм, які підлягають заміні	Відповідна кількість ниток дроту діаметром, мм								
	4,0	4,5	5,0	5,5	6,3	6,5	7,0	7,5	8,0
2	6	4	4	4	2	2	2	2	2
4	–	8	6	6	4	4	4	4	4
6	–	–	8	8	6	6	6	4	4
8	–	–	–	–	8	8	6	6	6

Розтяжки встановлюють таким чином, щоб одночасно кути між розтяжкою і підлогою вагона, між проєкцією розтяжки на підлогу вагона й поздовжньою віссю вагона не перевищували  $45^\circ$  (Рис. 62).



Рис. 62. Кути між розтяжкою і підлогою вагона, між проєкцією розтяжки на підлогу вагона й поздовжньою віссю вагона.

Якщо такі кути забезпечити неможливо, то дозволяється їх збільшення з обов'язковим збільшенням перетину розтяжок. При цьому кожні дві нитки дроту діаметром 6 мм замінюють згідно з таблицею 5.5.

Таблиця 5.5

## Відповідність кількості ниток у розтяжках в залежності від кута.

Кут між проєкцією розтяжки на підлогу вагона та поздовжньою віссю вагона в плані, град.	Кількість ниток при куті між розтяжкою та підлогою вагона, шт.							
	45 та менше	46 – 50	51 – 55	56 – 60	61 – 65	66 – 70	71 – 75	76 – 80
45 та менше	1	1,5	1,5	1,5	2	2,5	3	4

46 – 50	1,5	1,5	1,5	2	2	2,5	3	–
51 – 55	1,5	1,5	1,5	2	2,5	3	3,5	–
56 – 60	1,5	2	2	2	2,5	3	4	–
61 – 65	2	2	2,5	2,5	3	3,5	–	–
66 – 70	2,5	2,5	3	3	3,5	–	–	–
71 – 75	3	3	3,5	4	–	–	–	–
76 – 80	4	–	–	–	–	–	–	–

Повторне використання дроту в розтяжках **не допускається**.

Комплекти універсальних багатообертових кріплень (УМК-1Г та УМК-2Г) використовуються для розміщення та кріплення на залізничних платформах всіх типів ВГМ (Рис. 63). Кріплення являють собою металеву опорну плиту з привареними вертикальними штирями, які під дією ваги машини входять у дошки підлоги платформи. На плиті є гребінь із хвостовиком, що втримує машину від поздовжніх і поперечних переміщень.

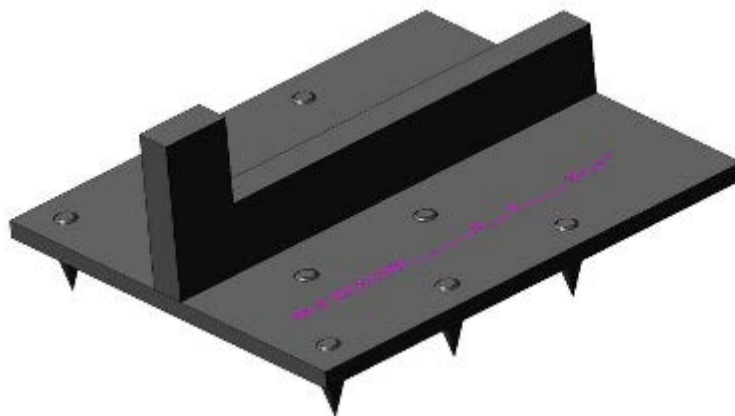


Рис. 63. Багатообертове кріплення з комплекту УМК-1Г.

Залежно від ваги ВГМ застосовують два типи кріплень УМК-1Г та УМК-2Г.

Таблиця 5.6

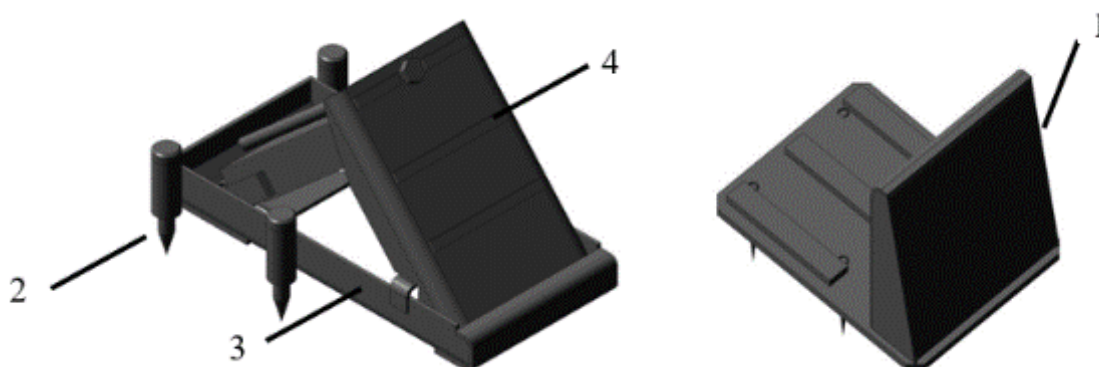
Характеристики УМК-1Г, УМК-2Г.

Тип УМК	Маса ВГМ, тонн	Розміри опорної плити (довжина x ширина x товщина), мм	Кількість стрижнів, шт.	Розміри стрижнів (довжина x діаметр), мм	Маса комплекту (чотирьох упорів), кг
УМК-1Г	7 – 25	280 x 200 x 8	6	26 x 14	25
УМК-2Г	25,1 – 42	280 x 240 x 10	10	26 x 14	31

Комплекти універсальних багатообертових кріплень (УМК-1К та УМК-2К) використовуються для розміщення та кріплення на залізничних платформах усіх типів колісних машин.

Комплект УМК складається з чотирьох поздовжніх упорів та чотирьох поперечних упорів.

Комплекти універсальних багатообертових кріплень (УМК-1КМ та УМК-2КМ) використовуються для розміщення та кріплення на залізничних платформах несправної техніки (несправні гальмівні пристрої).



Поздовжній упор УМК  
у робочому положенні

Поперечний упор УМК

Рис. 64. Комплект універсальних багатообертових кріплень (УМК-1КМ, УМК-2КМ) для кріплення військових колісних машин: 1 – упор; 2 – штирі; 3 – основа; 4 – опорна плита.

Комплект УМК складається з чотирьох поздовжніх упорів, чотирьох поперечних упорів і ланцюгових розтяжок, що виключають перекидання несправної техніки у процесі перевезення та виконання вантажно-розвантажувальних операцій.

Для зберігання і транспортування комплект упорів складають у два пакети, який повинен бути стягнутий двома пакувальними П-подібними скобами (Рис. 65).

УМК являє собою упори з вертикальними штирями, які застосовуються для з'єднання з підлогою платформи.

Залежно від маси та технічного стану військових машин застосовують чотири типи кріплень.



Рис. 65. Пакет УМК -1К (два поздовжніх і два поперечних упори, складені для транспортування та зберігання)

Таблиця 5.7

Характеристики УМК-1Г, УМК-2Г.

Тип УМК	Маса колісних машин, тон	Розміри опорної плити (довжина x ширина x товщина), мм	Кількість стрижнів, шт.	Маса ком-ту (чотирьох упорів), кг
УМК-1К	До 15	480 x 200 x 290	2 у бокових; 4 у поздовжніх	36
УМК-2К	15,1 – 26	480 x 200 x 280	2 у бокових; 6 у поздовжніх	80
УМК-1КМ	До 15	360 x 220 x 196	4 у бокових; 4 у поздовжніх	114,3
УМК-2КМ	15,1 – 26	415 x 260 x 228	4 у бокових; 6 у поздовжніх	190,6

Металеві шпори застосовують для закріплення на залізничних платформах відповідних типів ВГМ.

Шпора являє собою металеву опорну плиту з вертикальними полицями у вигляді гребенів, які під дією маси машини входять у дошки підлоги платформи (Рис. 66).

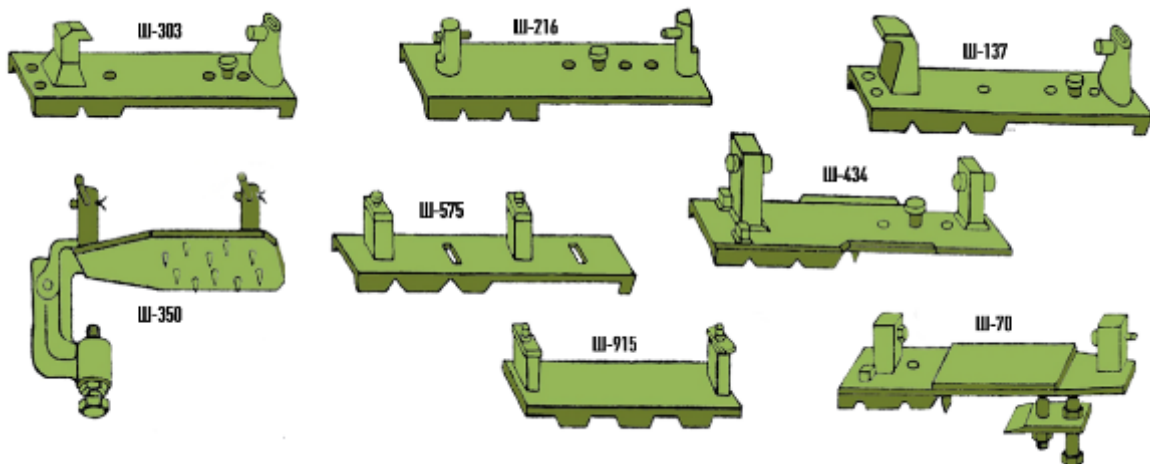


Рис. 66. Металеві шпори для кріплення ВГМ.

Для з'єднання із траком гусениці на плиті є дві вертикальні стійки з фіксаторами (поворотними притискними прапорцями). (Рис. 67)

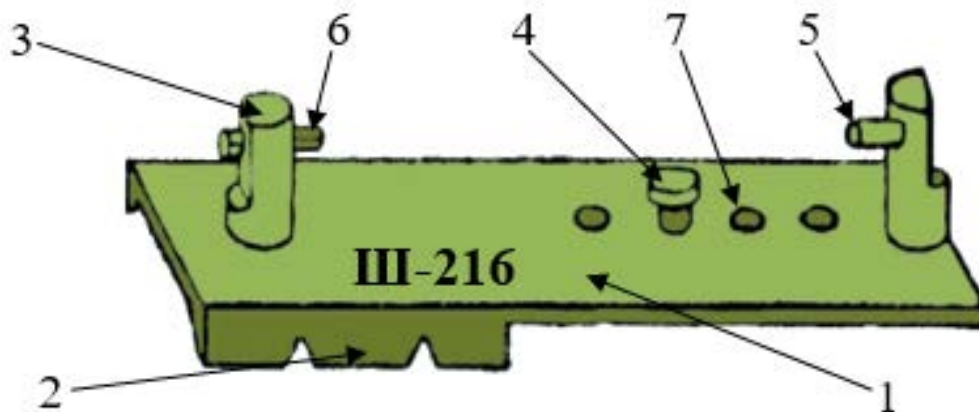


Рис. 67. Металева шпора Ш-216 (1 – плита; 2 – гребні плити; 3 – стійка; 4 – обмежувач; 5 – фіксатор; 6 – шплінт; 7 – отвір для обмежувача).

Відповідальність за якість, надійність та експлуатацію одноразових та багаторазових засобів кріплень, а також засобів маскування, тентів тощо несе начальник військового ешелону чи вантажовідправник. [29]

#### Питання для самоконтролю:

1. Перерахуйте матеріали та засоби для кріплення ОВТ на рухомому складі?
2. Що таке розтяжка? Які вони бувають?
3. Який дрід використовується для виготовлення розтяжок (вимоги, діаметр)?
4. Які способи встановлення розтяжок ви знаєте?

5. В якому випадку дозволяється спирання розтяжок (обв'язок) з дроту на борт платформи?
6. В якому місці визначається кількість ниток в розтяжці?
7. На скільки ниток з дроту діаметром 5 мм треба замінити 2-і нитки з дроту 6 мм?
8. Яким має бути кут між розтяжкою і підлогою вагона та між проекцією розтяжки на підлогу вагона й поздовжньою віссю вагона?
9. Від чого залежить висота та ширина упорних брусків при використанні їх для закріплення колісної техніки?
10. Які існують комплекти універсальних багатообертових кріплень?

### **5.3 Закріплення на залізничних платформах військових гусеничних машин (ВГМ).**

Закріплення на платформах ВГМ зі справними гальмівними пристроями, ходовою частиною та розташуванням центру ваги не вище 1,5 м. над підлогою платформи дозволяється виконувати одним з таких способів:

1. Комплектами універсальних багатообертових кріплень (перший спосіб);
2. Металевими шпорами (другий спосіб);
3. Дерев'яними (типовими) упорними брусками та дрововими (табельними) розтяжками (третій спосіб).

ВГМ, вага яких перевищує половину вантажопідйомності платформ, перевозяться по одній одиниці на платформі. Як виняток допускається розміщення колісної техніки над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу даних платформ, маса яких не перевищує 5 т.

Візки платформ повинні бути завантажені рівномірно. ВГМ закріплюють тільки після її остаточного розміщення за місцем на платформах.

Кожна одиниця ВГМ, яка завантажена та закріплена на платформі одним з наведених способів, повинна бути встановлена на передачу заднього руху та загальмована. Важіль коробки швидкості та педаль гальма після цього пломбують. Важіль подачі пального встановлюють у нульове положення. [2]

*Першим способом* виконують закріплення на залізничних платформах ВГМ комплектами універсальних багатообертових кріплень (УМК-1Г та УМК-2Г).

Комплект складається з чотирьох упорів, які встановлюють з внутрішньої сторони під гусениці в місцях спирання на них других та передостанніх опорних котків (Рис. 71). Упори перешкоджають позовжнім та поперечним переміщенням техніки.

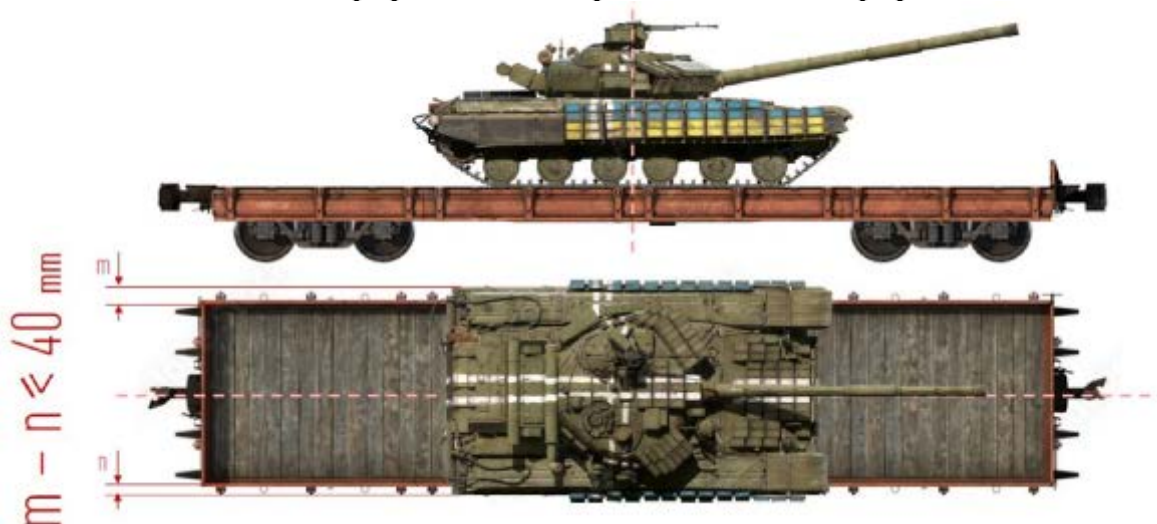


Рис. 68. Закріплення ВГМ за допомогою УМК-2Г.

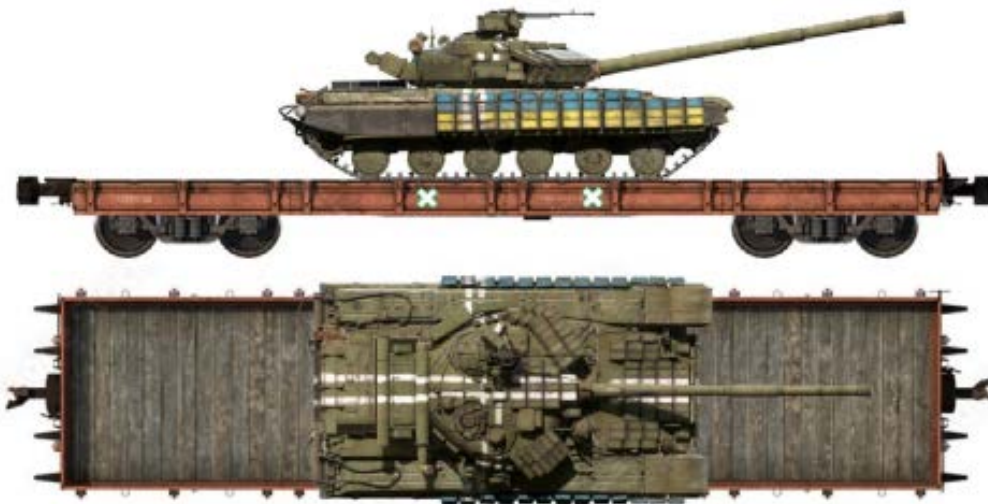
Два упори встановлюють під однією і два під другою гусеницею.

Порядок закріплення ВГМ за допомогою УМК:

1. Одиницю ВГМ перед закріпленням встановлюють симетрично позовжній осі платформи та поперечній осі платформи.



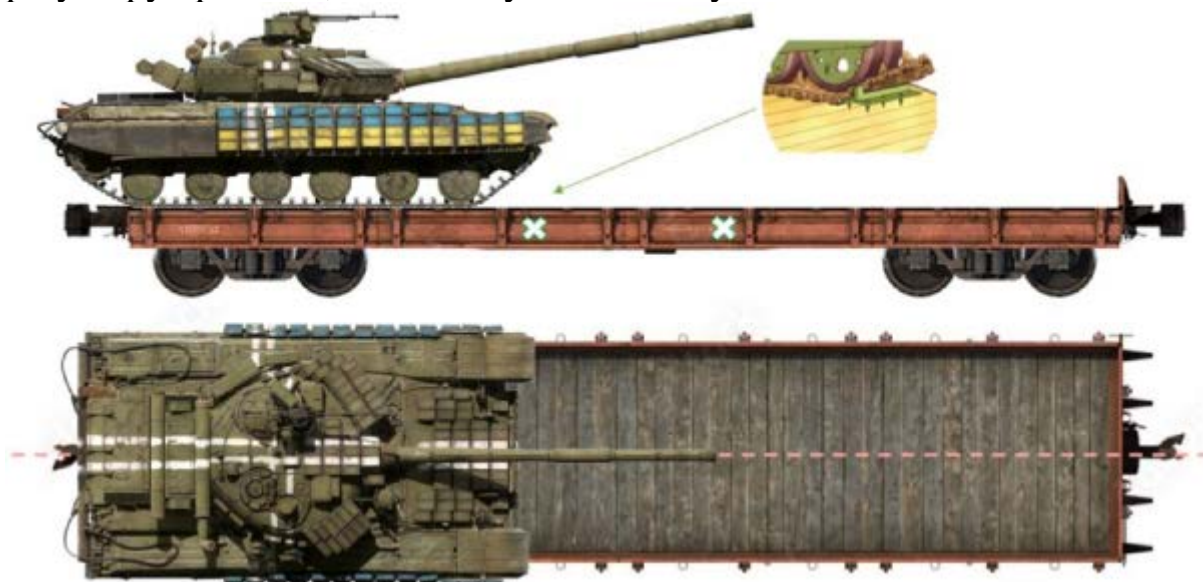
2. На підлозі/рамі платформи відмічаємо місця встановлення пар УБК.



3. Повертаємо ВГМ на початок платформи та зупиняємо за місцем, де передбачається знаходження передостанніх опорних котків.



4. Перед гусеницями, з їх внутрішньої сторони, у місці, де передбачається знаходження передостанніх опорних котків, установлюють першу пару кріплень, по одному в кожній гусениці.

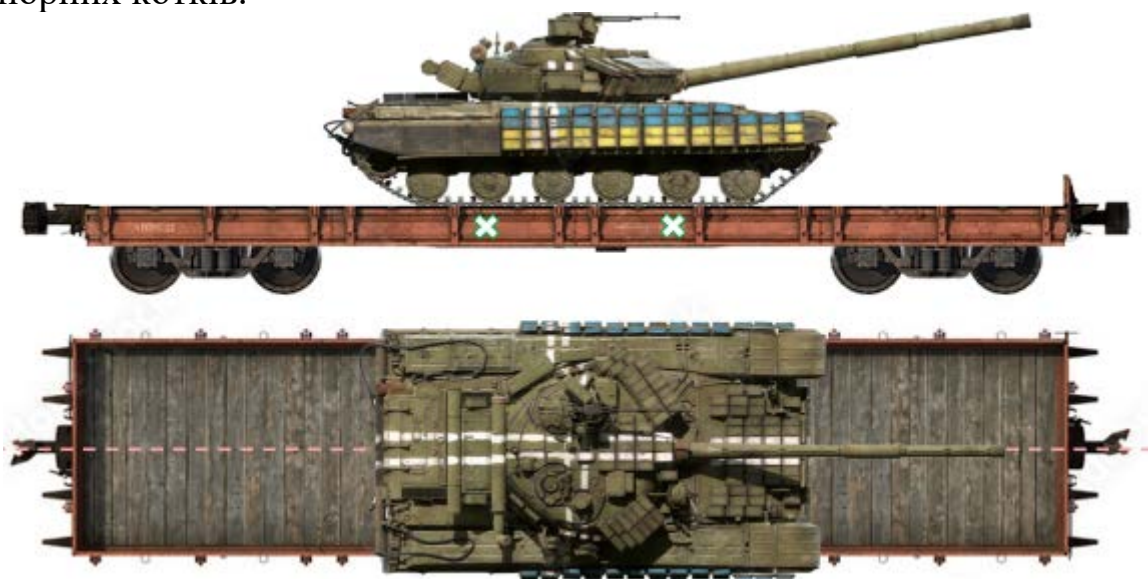


5. Машину просувають вперед та зупиняють перед місцем, де передбачається знаходження других опорних котків. Установлюють другу пару кріплень з дотриманням вимог встановлення першої пари.



Кріплення встановлюють таким чином, щоб їх гребені знаходилися поміж ґрунтозачепами, а хвостовики заходили в торцеві цівки (за їх наявності) траків гусениць.

б. Просувають машину по платформі далі вперед, поки кріплення не опиняться в місцях спирання на гусениці других та передостанніх опорних котків.



Допускається розміщення кріплень під гусеницями безпосередньо в місці спирання на них других та передостанніх котків, або на відстані 0,5 м від точок спирання котків, але не менше 1,7 м один від одного (Рис. 69).



Рис. 69. Допустимі відстані для УМК-1Г, 2Г.

У процесі встановлення кріплень, після кожної зупинки машини, двигун вимикають, а машину загальмовують.

Використання кріплень з пошкодженою конструкцією (поламани штирі, поломка гребеня, порушення цілісності зварних швів тощо) **не допускається**.

Згідно з *другим способом* кріплення ВГМ на залізничних платформах виконується комплектами металевих шпор.

Комплект складається з чотирьох шпор, які встановлюються під гусениці в місцях знаходження на них других та передостанніх опорних котків. Шпори перешкоджають повздовжнім та поперечним переміщенням техніки.

Дві шпори встановлюють під однією і дві під другою гусеницею.

Перед навантаженням необхідно перевірити правильність розміщення стійок на шпорах, надійність їх кріплення на опорній плиті, а також наявність обмежувача, фіксатора та їхніх шплінтів.

Палець-обмежувач у шпорі повинен бути вставлений в отвір горизонтальної частини плити, найближчий до бокового краю платформи та зашплінтований. Відстань від кутника, який скріплює дошки підлоги платформи, до обмежувача повинна бути не більше 40 мм.

Алгоритм закріплення ВГМ за допомогою шпор аналогічний алгоритму закріплення ВГМ за допомогою УМК. За потреби ВГМ

просувають уперед (назад) до тих пір, поки гребені шпор не увійдуть в дошки підлоги платформи.

Третім способом ВГМ закріплюють за допомогою чотирьох розтяжок із дроту діаметром 6 мм і чотирьох упорних брусків (Рис. 70). Бруски встановлюють щільно до гусениць довгою стороною впоперек платформи та прибивають до підлоги цвяхами діаметром 6 мм.



Рис. 70. Закріплення ВГМ за третім способом.

Кількість ниток у розтяжці та кількість цвяхів для встановлення упорних брусків визначають за таблицею 5.8

Таблиця 5.8

Витрати матеріалів для кріплення ВГМ.

Вага машини, тонн	Кількість ниток дроту в розтяжці, шт.	Витрата дроту на машину з урахуванням ув'язки бортів платформ		Кількість скоб на упорний брусок, шт.	Усього скоб на машину*, шт.
		кг	пог. м		
До 15	4	10,0	45	3*	12*
15,1 – 25	6	14,5	65	4	16
25,1 – 50	8	19,0	85	4	16

\* - Кількість скоб без урахування додаткового кріплення від поперечного переміщення.

ВГМ вагою до 25 т під час перевезення на платформах із відкритими поздовжніми бортами додатково закріплюють від поперечного зміщення боковими брусками розміром 100x100x2000 мм.

Бокові бруски укладають уздовж кожної гусениці з її внутрішньої сторони та прибивають кожний брусок вісьмома цвяхами діаметром 6 мм та довжиною 200 мм. Зазор між гусеницями та боковими брусками повинен бути 10 – 15 мм (Рис. 71)



Рис. 71. Закріплення ВГМ від поперечного зсуву бічними брусками.

Перевезення танкових мостокладчиків здійснюється на двох платформах кожний. На одній платформі перевозяться безпосередньо мостокладчик, на другій – міст.

Власне мостокладчик може закріплюватись будь-яким з трьох способів закріплення ВГМ, міст закріплюється згідно окремих схем.

#### Питання для самоконтролю:

1. Скільки існує способів закріплення гусеничної техніки? Які саме?
2. ВГМ мають бути розташовані симетрично поздовжній осі платформи. Яке зміщення від осі дозволяється?
3. Для яких ВГМ використовують УБК-1Г та УБК-2Г?
4. Наведіть алгоритм закріплення ВГМ за допомогою УБК.
5. Які відстані повинні бути між парами УБК та між УБК та котками?
6. Які ВГМ додатково до упорів кріпляться дерев'яними вкладишами?
7. Наведіть алгоритм закріплення ВГМ за допомогою шпор.
8. Як саме закріплюють ВГМ за третім способом?
9. Яка кількість ниток в розтяжці має бути при закріпленні ВГМ вагою до 15 тон?
10. Які мають бути мінімальні розміри упорних брусків при закріпленні ВГМ вагою від 12,1 до 18 тон?

#### 5.4 Закріплення на залізничних платформах військових колісних машин.

Закріплення на платформах колісних машин (автомобілів, колісних бронетранспортерів, причепів, напівпричепів, автопоїздів й інших агрегатів, змонтованих на їхній базі), а також гармат наземної й зенітної артилерії може виконуватися одним з таких способів:

1. Комплектами універсальних багатообертових кріплень (*перший спосіб*);
2. Дерев'яними (типovими) упорними брусками й дротовими (ланцюговими) розтяжками (*другий спосіб*);
3. Типовими дерев'яними упорними і боковими брусками (*третій спосіб*).

*Перший і другий способи* застосовують під час перевезення в складі військових ешелонів і транспортів колісних машин масою окремих одиниць до 40 т за наявності надійно діючої гальмівної системи й справної ходової частини, крім того, застосовують для закріплення колісних машин без гальм масою окремих одиниць до 10 т.

Закріплення комплектами універсальних багатообертових кріплень без дротових (ланцюгових) розтяжок застосовують під час перевезення на платформах колісних машин за наявності надійно діючої в них гальмівної системи, справної ходової частини й тільки в складі військових ешелонів.

*Третій спосіб* застосовується в разі перевезення на платформах з закритими бортами колісних машин масою окремих одиниць до 12 т за наявності надійно діючої гальмівної системи й справної ходової частини тільки в складі військових ешелонів.

Закріпляти комплектами універсальних багатообертових кріплень без дротових (ланцюгових) розтяжок та типовими дерев'яними упорними і боковими брусками причепа, напівпричепа, автопоїзди, автокрани, автомобілі з чотирма й більше осями, а також автомобілі з резервуарами, залитими легкозаймистими рідинами або зрідженими газами, а також з небезпечними вантажами НЕ ДОЗВОЛЯЄТЬСЯ.

Усі способи можуть застосовуватися для колісних машин, що мають висоту центру маси над підлогою платформи не більше 1,7 м.

Перед навантаженням колісні машини приводять у положення для транспортування залізницями відповідно до інструкцій з експлуатації.

Колісні машини встановлюють симетрично поздовжній осі платформи (напіввагона) і закріплюють тільки після їх остаточного встановлення на місце. Кожна одиниця техніки, навантажена на платформу й

закріплена на ній одним з перерахованих способів, повинна бути поставлена на першу передачу й загальмована.

У машини з двома – трьома ведучими мостами, встановленої над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу, передній міст вимикають.

Закріплення колісних машин першим способом виконується комплектами універсальних багатообертових кріплень (УМК-1К, 2К без ланцюгових розтяжок; УМК-1КМ, 2КМ з ланцюговими розтяжками). Машини з масою окремих одиниць до 15 т закріплюють одним комплектом УМК-1К, з масою 15,1 – 26 т – одним комплектом УМК-2К, а з масою 26,1 – 40 т – двома комплектами УМК-2К. Двовісні машини закріплюють чотирима поздовжніми упорами, які встановлюють біля коліс переднього й заднього мостів (попереду й позаду коліс) і чотирима поперечними, установленими під кожне колесо з внутрішньої (зовнішньої) сторони.

Тривісні машини закріплюють чотирима поздовжніми упорами, які встановлюють біля коліс середнього й заднього мостів (попереду й позаду коліс) й чотирима поперечними, установлюваними під колеса переднього й заднього мостів (Рис. 72).

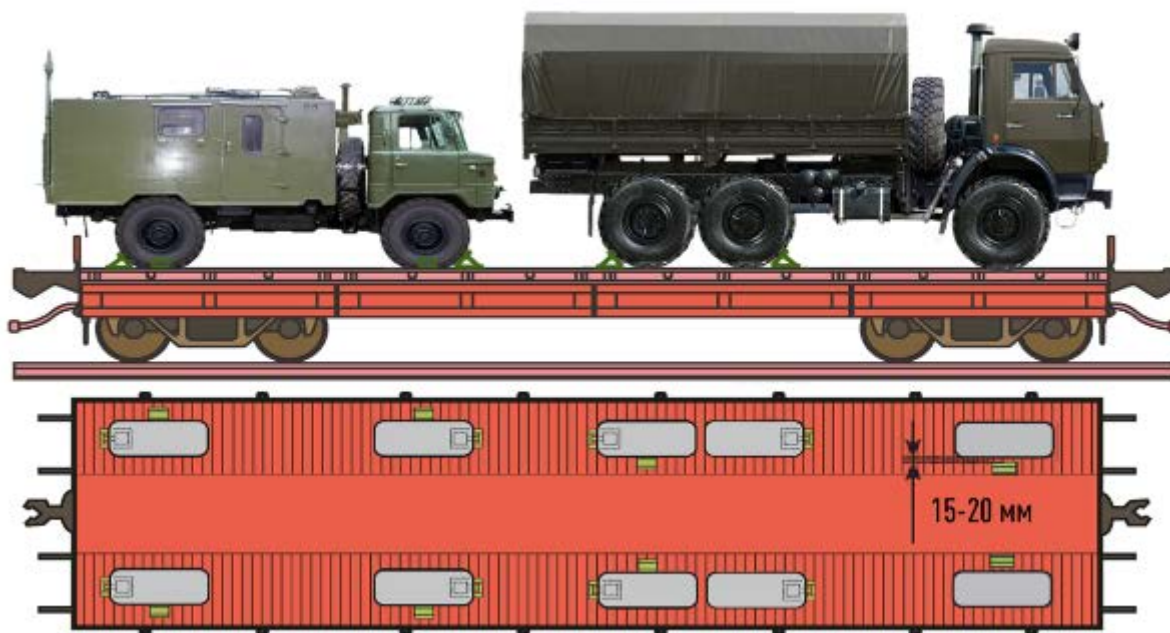


Рис. 72. Закріплення колісної техніки одним комплектом універсальних багатообертових кріплень.

Під час закріплення чотиривісних колісних машин одним комплектом УМК-2К поздовжні упори встановлюють біля коліс крайніх мостів

(попереду й позаду коліс), а поперечні – під ті ж самі колеса, тільки з внутрішнього боку (Рис. 73)

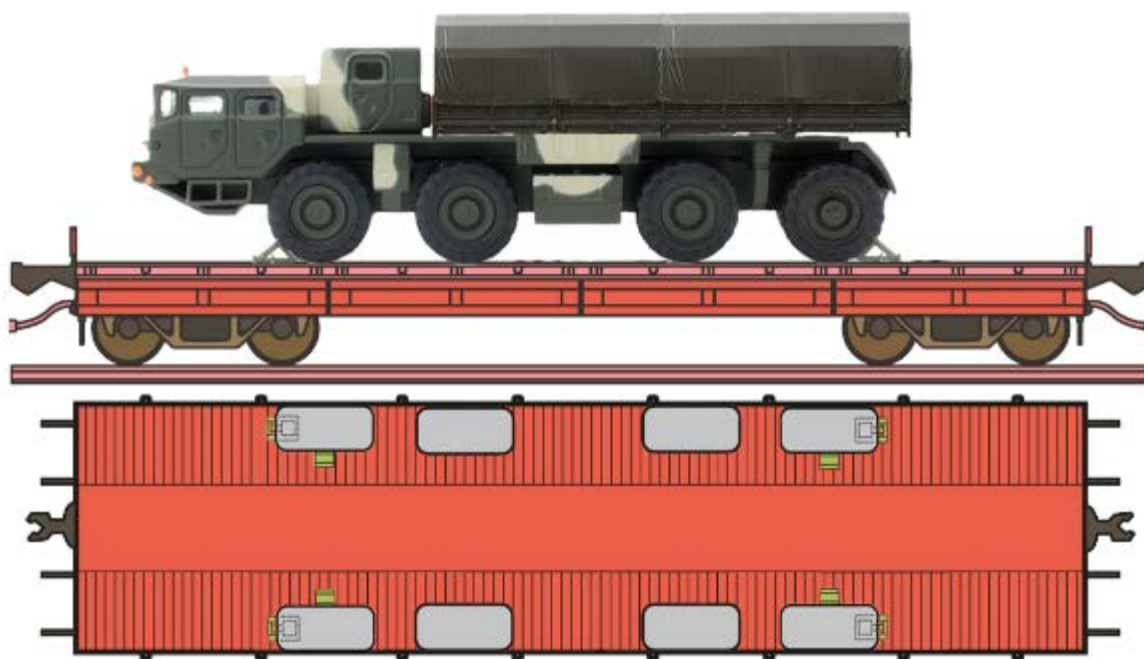


Рис. 73. Закріплення чотиривісних колісних машин одним комплектом УМК-2К.

Під час закріплення чотиривісної машини двома комплектами УМК-2К поздовжні упори встановлюють біля коліс першого й третього мостів в один бік, другого й четвертого – у протилежний. Поперечні упори встановлюють під кожне колесо (Рис. 74)

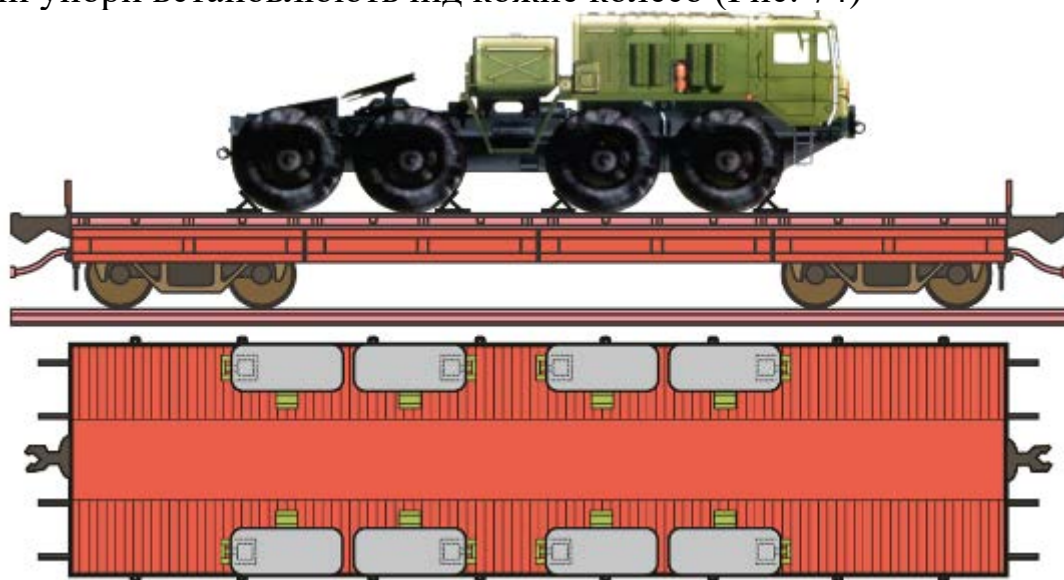


Рис. 74. закріплення чотиривісної машини двома комплектами УМК-2К.

Машини з масою окремих одиниць до 15 т закріплюють одним комплектом УМК-1КМ, з масою 15,1 – 26 т – одним комплектом УМК-2КМ, а з масою 26,1 – 40 т – двома комплектами УМК-2КМ.

Двовісні машини закріплюють чотирма поздовжніми упорами, які встановлюють біля коліс переднього й заднього мостів (попереду й позаду коліс) і чотирма поперечними, установленими під кожне колесо з внутрішньої (зовнішньої) сторони, та чотирма ланцюговими розтяжками, які виключають перекидання машини в процесі перевезення і вантажно-розвантажувальних операцій. Тривісні машини закріплюють чотирма поздовжніми упорами, які встановлюють біля коліс середнього й заднього мостів (попереду й позаду коліс), й чотирма поперечними, установлюваними під колеса переднього й заднього мостів, та чотирма ланцюговими розтяжками, які виключають перекидання машини в процесі перевезення і вантажно-розвантажувальних операцій. Під час закріплення чотиривісних машин одним комплектом УМК-2КМ поздовжні упори встановлюють біля коліс крайніх мостів (попереду й позаду коліс), а поперечні – під ті ж самі колеса тільки з внутрішнього боку та чотирма ланцюговими розтяжками, які виключають перекидання машини в процесі перевезення і при виконанні вантажно-розвантажувальних операцій (Рис. 75).

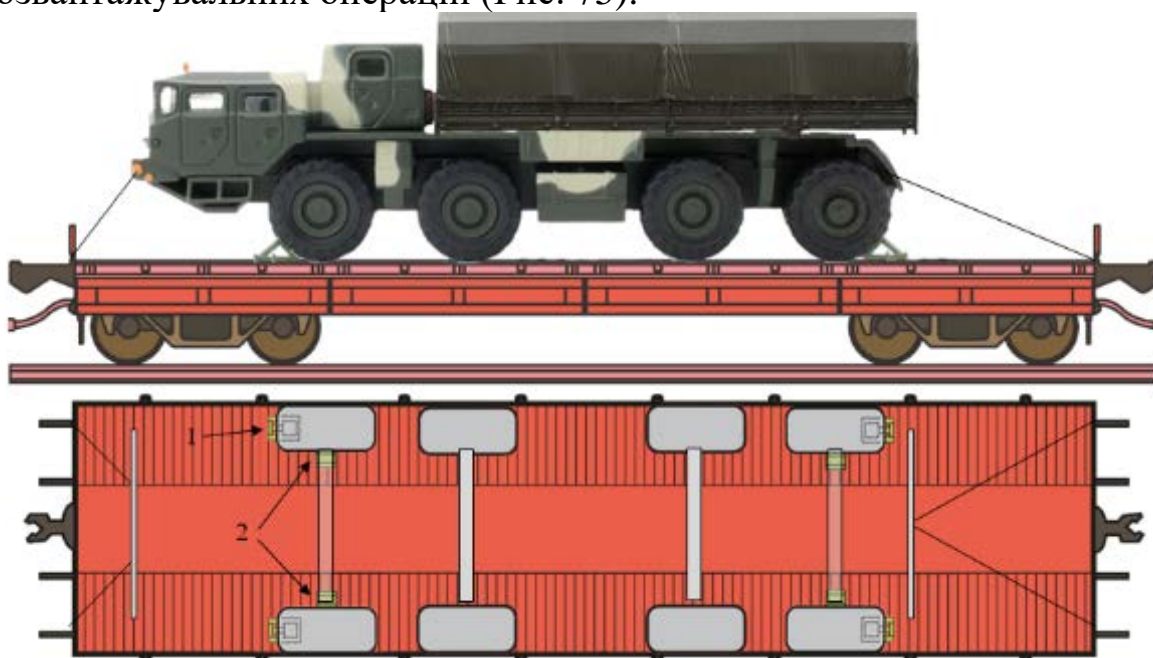


Рис. 75. Закріплення чотиривісного автомобіля за допомогою одного комплекту УМК-2КМ: 1 – поздовжній упор; 2 – поперечний упор.

Під час закріплення чотиривісної машини двома комплектами УМК-2КМ поздовжні упори встановлюють біля коліс першого й

третього мостів в один бік, другого й четвертого – у протилежний. Поперечні упори встановлюють під кожне колесо та використовують вісім ланцюгових розтяжок, які виключають перекидання машини в процесі перевезення і вантажно-розвантажувальних операцій (Рис. 76).

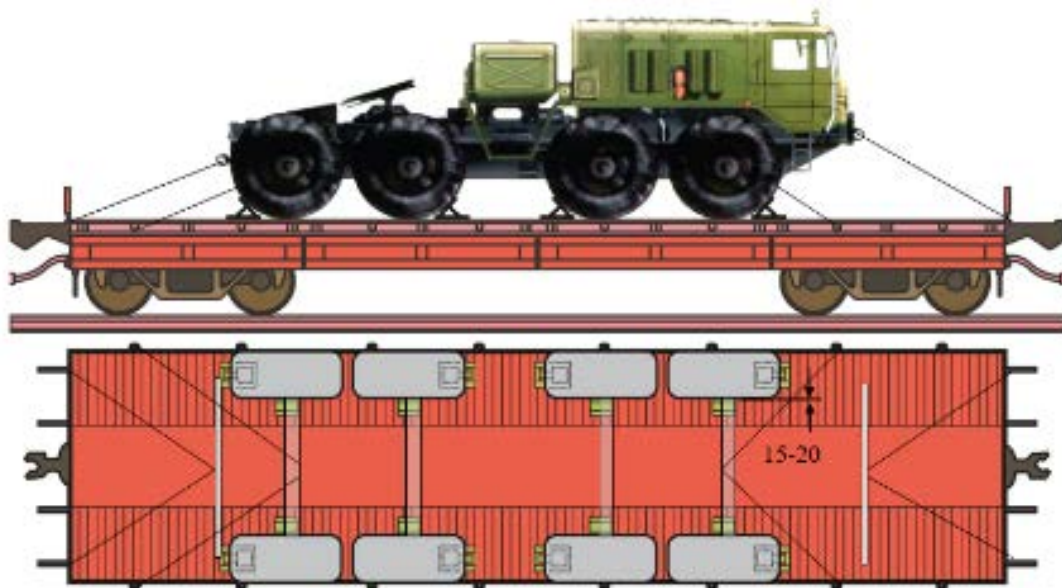


Рис. 76. Кріплення чотиривісного автомобіля за допомогою двох комплектів УМК-2КМ.

У разі розташування над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу платформ двовісної машини, в неї закріплюють поздовжніми упорами тільки колеса заднього моста (по обидва боки). У тривісної машини – колеса середнього й заднього мостів. Поперечні упори встановлюють під колеса заднього й переднього мостів із зовнішніх (внутрішніх) сторін.

Якщо за конструктивними особливостями машини бокові борти платформ після навантаження не можуть бути закриті, то поперечні упори встановлюють під кожне колесо машини. Зазначена вимога поширюється й під час перевезення техніки на платформах без бортів. Під колеса переднього моста упори встановлюють на відстані 20 – 30 мм від бокової поверхні шин. У всіх випадках поздовжні упори встановлюють впритул до коліс, а поперечні (крім випадку перевезення машин на зчехах платформ) – на відстані 15 – 20 мм від бокової поверхні шин (Рис. 77).

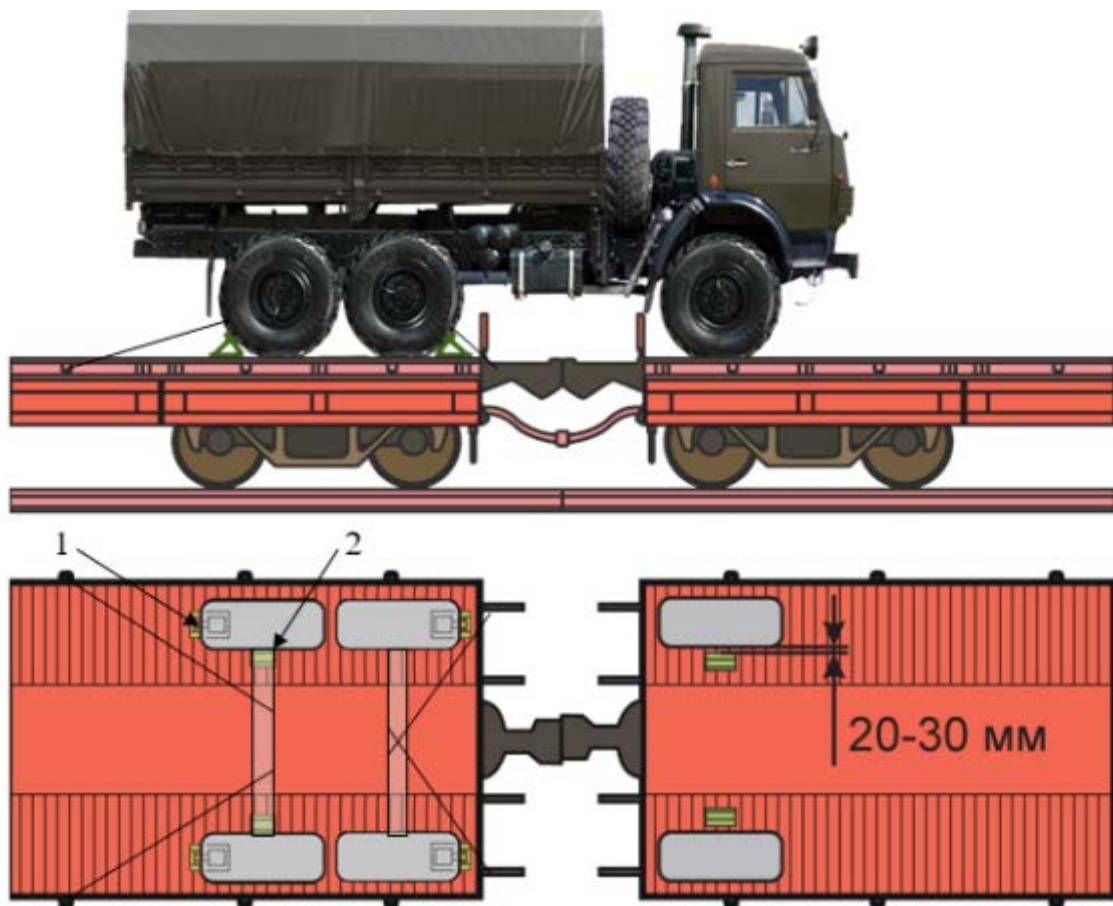


Рис. 77. Кріплення тривісних автомобілів, розміщених над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу платформ за допомогою УМК-1КМ: 1 – поздовжній упор; 2 – поперечний упор.

Для закріплення машин пакети кріплень розбирають, поперечні упори переводять у робоче положення. Попереду (позаду) коліс машини, розташованої на платформі, встановлюють по одному поперечному упору. Машина наїжджає колесами на опорні плити упорів і зупиняється. До коліс машини встановлюють поздовжні упори. Штирі поздовжніх і поперечних упорів по черзі повністю забивають у підлогу платформи. Під час розкріплення не допускається переїзд машин через поздовжні упори. Поздовжні й поперечні упори знімають за допомогою демонтування й складають у пакети. З метою запобігання руйнування упорів **НЕ ДОЗВОЛЯЄТЬСЯ**:

- бити по корпусах упорів (крім штирів) під час закріплення й розкріплення колісних машин;
- знімати упори, що перебувають у контакті з колесами машини.

Закріплення колісних машин вагою до 24 т *другим способом* виконують чотирма дротовими (табельними) розтяжками, а вагою від 24,1 до 40 т – вісьмома розтяжками.

Залежно від ваги машин та їх конструктивних особливостей колеса закріплюють чотирма або вісьмома дерев'яними упорними брусками, які укладають довгою стороною поперек платформи й щільно підганяють під колеса.

Колеса двовісних машин закріплюють із зовнішніх (внутрішніх) сторін чотирма упорними брусками.

У тривісних машин колеса переднього моста закріплюють брусками по обидві сторони, а колеса середнього й заднього мостів – із зовнішніх сторін. Колеса двовісних причепів закріплюють із зовнішніх (внутрішніх) сторін, а одновісних – по обидві сторони (Рис. 78)



Рис. 78. Закріплення тривісного автомобіля та двовісного причепа за допомогою розтяжок та упорних брусків: 1 – розтяжка; 2 – упорний брусок.

У чотиривісних машин упорними брусками закріплюють колеса всіх мостів (Рис. 79)



Рис. 79. Закріплення БТР-4Е за допомогою розтяжок та брусків.

Під час розміщення машин над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу платформ у двовісних машин підклинюють упорними брусками по обидві сторони колеса заднього моста, в тривісних – із зовнішніх сторін колеса середнього й заднього мостів.

Паралельно колесам переднього моста із зовнішніх (внутрішніх) сторін на відстані 20 – 30 мм від бокової поверхні шин встановлюють поздовжні напрямні бруски, кожний з яких прибивають при вазі машини до 12 т чотирма цвяхами діаметром 6 мм і довжиною 200 мм, при більшій вазі – шістьма цвяхами (Рис. 80).

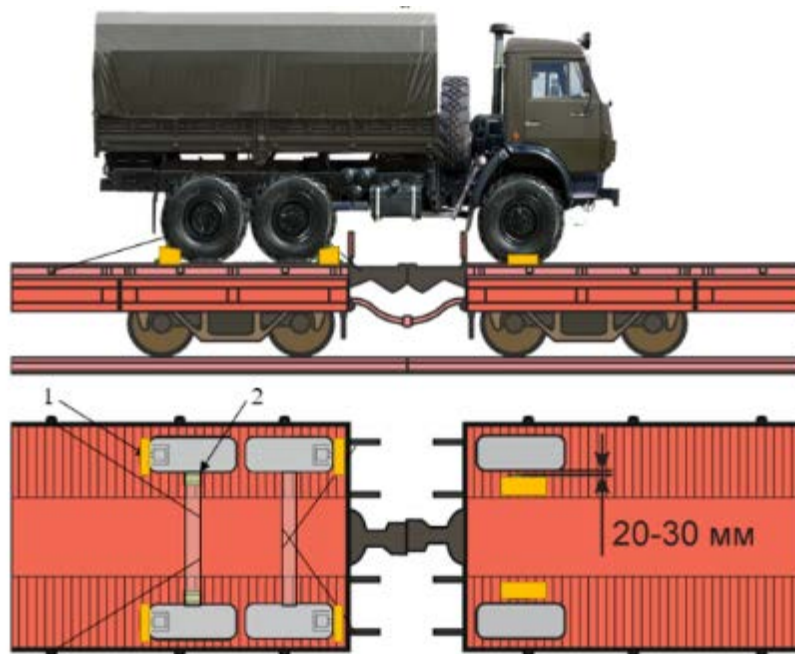


Рис. 80. Розміщення машин над автозчепами вагонів: 1 – упорний брусок, 2 – боковий брусок.

Кількість цвяхів, якими прибивають упорні бруски, кількість розтяжок і число ниток дроту залежать від ваги машини (Таблиця 5.9).

У випадку якщо виходить, що в один упорний брусок необхідно забити 12 і більше цвяхів, то замість чотирьох брусків застосовують вісім брусків.

Як правило, колісні машини перевозяться на платформах, борти яких закриті. Якщо за конструктивними особливостями машин бокові борти платформи не можуть бути закриті, то кожну колісну машину додатково закріплюють від поперечного зсуву боковими брусками, які прибивають до підлоги платформи із зовнішньої (внутрішньої) сторони всіх коліс.

Кожний брусок прибивають чотирма цвяхами діаметром 6 мм, довжиною 200 мм при вазі колісної машини до 12 т і вісьмома цвяхами – при вазі машини від 12 до 40 т.

Таблиця 5.9

## Витрата матеріалів для кріплення колісних машин.

Вага однієї колісної машини, тон	Кількість дрових розтяжок на колісну машину, шт.	Кількість ниток дроту $\varnothing$ 6 мм в одній розтяжці, шт.	Кількість цвяхів $\varnothing$ 6 мм, довжиною 200 мм на один брусок, шт.		Витрата дроту на колісну машину		Витрати цвяхів на колісну машину, шт.
			при 4 упорних брусках на колісну машину	при 8 упорних брусках на колісну машину	кг	погонних метрів	
Для колісних машин із гальмами							
До 2,0	4	2	2	2	4,4	20	8 або 16*
2,1 – 4,0	4	2	4	2	4,4	20	16
4,1 – 6,3	4	2	6	3	4,4	20	24
6,4 – 12,0	4	4	12	6	8,8	40	48
12,1 – 18,0	4	6	18	9	13,2	60	72
18,1 – 24,0	4	8	24	12	17,6	80	96
24,1 – 30,0	8	6	–	12	26,4	120	96
30,1 – 40,0	8	8	–	12	35,2	160	96
Для колісних машин без гальм							
До 3,5	4	2	4	2	4,4	20	16
3,6 – 7,0	4	4	8	4	8,8	40	32
7,1 – 10,0	4	6	–	9	13,2	60	72

\* - У разі застосування чотирьох брусків – 8 цвяхів, а восьми брусків – 16 цвяхів.

Третім способом закріплення колісних машин здійснюється за допомогою типових упорних брусків, якими підклинюють колеса. Бруски розміщують довгою стороною вздовж платформи, а бокові – впритул до бокової поверхні покришок передніх та задніх коліс із зовнішньої чи внутрішньої сторони (Рис. 81).

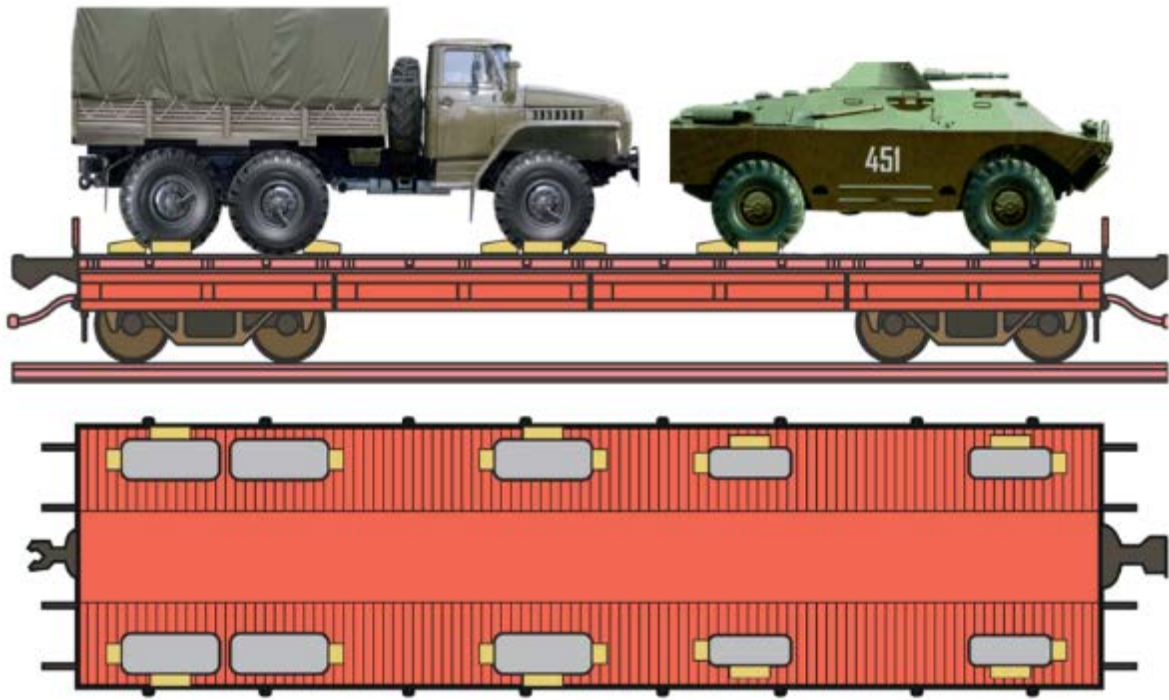


Рис. 81. Кріплення дво- та тривісних автомобілів за допомогою типових дерев'яних упорних та бокових брусків.

Кожний упорний брусок прибивають шістьма, а кожний боковий – чотирма цвяхами діаметром 6 мм, довжиною 200 мм.

Колісні машини вагою окремих одиниць до 5,5 т підклинюють чотирма упорними брусками, а масою 5,6 – 12 т – вісьмома брусками. Кожну машину незалежно від її маси кріплять чотирма боковими брусками.

Під час навантаження над автозчепами вагонів, які входять до складу зчепу платформ задні колеса машин масою окремих одиниць 5,6 т та більше, а також колеса середнього та заднього мостів тривісних машин підклинюють подвоєною кількістю типових упорних брусків (Рис. 82). Бокові бруски у передніх коліс встановлюють на відстані 20 – 30 мм від бокових поверхонь покришок.

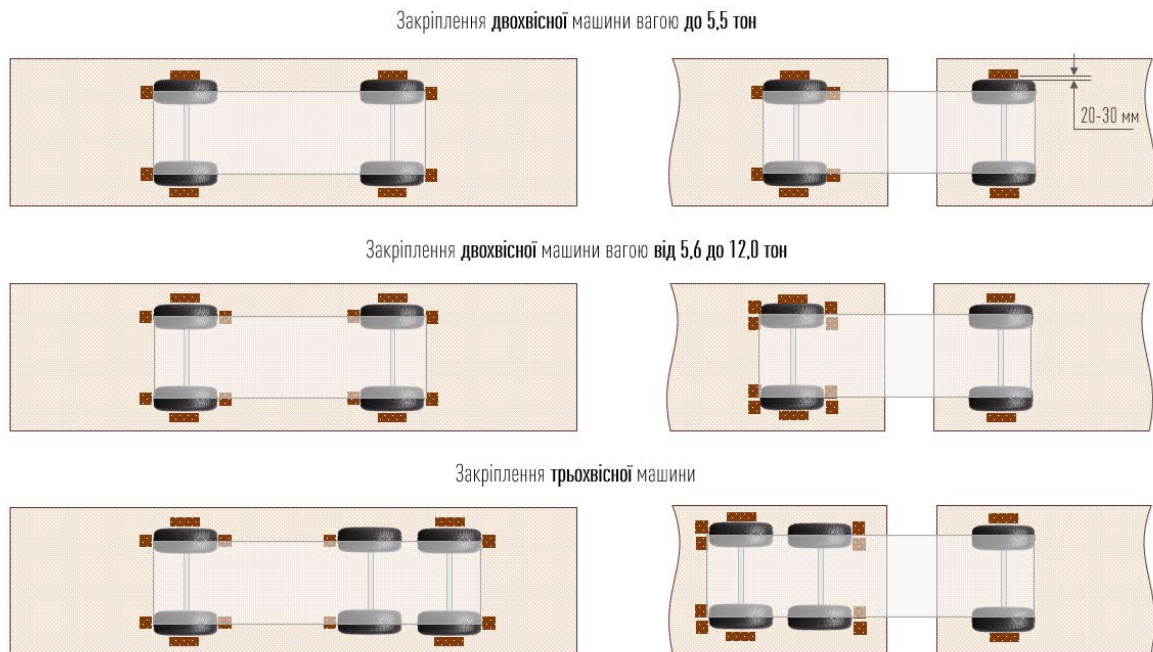


Рис. 82. Схеми встановлення типових дерев'яних брусків.

Під час навантаження машин у два яруси більш легку машину розташовують у кузові більш важкої. Закріплення машини, що опирається на підлогу платформи, здійснюють з урахуванням сумарної ваги обох машин. Закріплення колісної машини, розташованої в кузові (у другому ярусі), здійснюють у такому самому порядку, як це передбачено для машини даної маси, що опирається на підлогу платформи (Рис. 83). Дозволяється під колеса машин другого ярусу поміщати розподільні (розвантажувальні) щити.



Рис. 83. Розміщення колісної техніки в два яруси.

Поворотна частина окремо розташованих причепів повинна бути застопорена фіксатором, дишло (води́ло) причепа підняте й закріплене у вертикальному положенні або опущене на підлогу платформи. У

першому випадку дишло додатково закріплюють двома розтяжками у дві нитки дроту діаметром 6 мм. (Рис. 84)



Рис. 84. Варіанти розміщення СВТ на рухомому складі.

Стріли автокранів для обмеження розгойдування додатково закріплюють двома розтяжками з дроту діаметром 6 мм у дві нитки кожна, а стріли екскаваторів і робочі органи інших землерийних машин для обмеження переміщення закріплюють двома розтяжками з дроту діаметром 6 мм у чотири нитки кожна.

Гармати наземної й зенітної артилерії закріплюють, як колісні машини, кожним з перерахованих вище способів залежно від їхньої маси(Рис. 85).

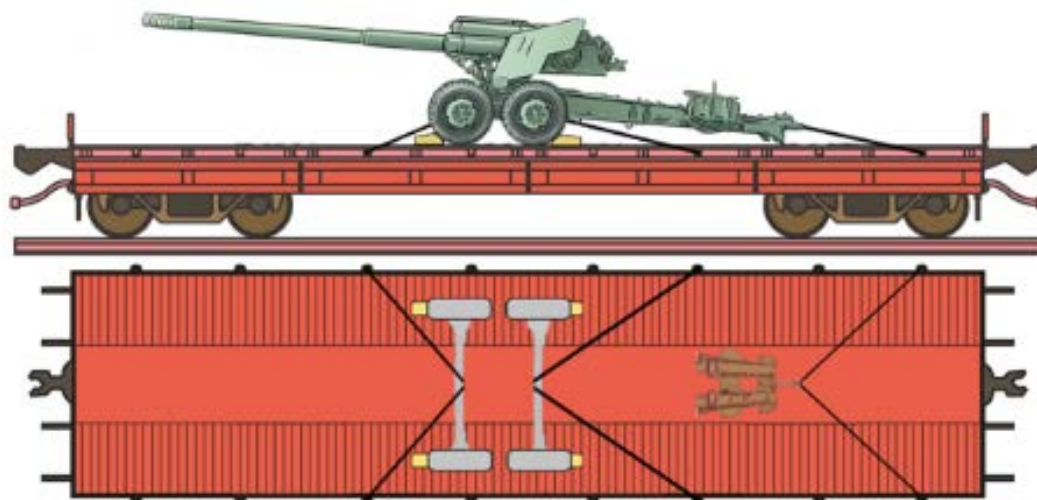


Рис. 85. Кріплення артилерійських гармат за допомогою розтяжок і брусків.

Третім способом (типовими упорними брусками) артилерійські системи дозволяється закріплювати тільки під час перевезення

військовими ешелонами. При будь-якому способі закріплення сошник лафета гармати для запобігання розвороту додатково закріплюють двома розтяжками з дроту діаметром 6 мм у дві нитки кожна, спрямованими поперек підлоги платформи. Стріла механічної тяги зенітної гармати повинна бути піднята й закріплена стопором або опущена на підлогу платформи. У першому випадку стрілу закріплюють двома розтяжками з дроту діаметром 6 мм у дві нитки, у другому випадку – двома розтяжками, як сошник гармат наземної артилерії.

Колісні машини (автомобілі, колісні бронетранспортери, причепа, напівпричепа тощо), а також знаряддя наземної й зенітної артилерії закріплюють у напіввагоні шістьма дротяними (ланцюговими) розтяжками. Крім того, суміжні машини між собою закріплюють двома горизонтальними ув'язками (Рис. 86).

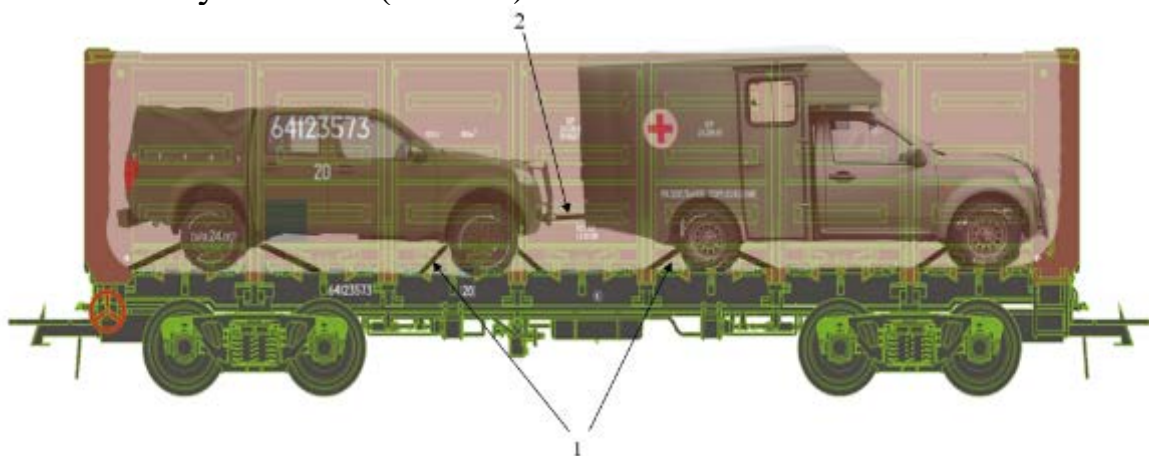


Рис. 86. Кріплення автомобілів у напіввагоні: 1 – розтяжка; 2 – ув'язка.

Дишло причепа, а також стрілу механічної тяги зенітної гармати і сошник наземної артилерії для запобігання розвороту кріплять двома розтяжками.

Машини вагою до 3,3 т закріплюють розтяжками та ув'язками з дроту діаметром 6 мм у дві нитки, а машини вагою від 3,4 до 6,3 т – у чотири нитки.

Розтяжки для запобігання розвороту дишл і сошників роблять у дві нитки. У машин повинні бути включені гальма.

Техніка, яка перевозиться в складі військових транспортів без супроводу військових варт, способи розміщення і закріплення якої не передбачено ТУ, перевозиться згідно з погодженою з залізницею та затвердженою відправником технічною документацією (схеми, креслення і розрахунки) розміщення і кріплення техніки на рухомому

складі, виконаними відповідно до вимог ТУ та Інструкції з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 листопада 2004 року № 1026, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2004 року за № 1640/10239 (із змінами).

Схеми (креслення) розміщення і закріплення техніки на рухомому складі погоджуються з військовим комендантом залізничної дільниці та станції, Управлінням військових сполучень на залізниці, в зоні відповідальності яких здійснюється навантаження.

Відправником відповідно до вимог Правил оформлення перевізних документів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 24 листопада 2000 року за № 863/5084 (із змінами), в графі 20 накладної вноситься відповідна відмітка про розміщення та кріплення вантажу із зазначенням посади та прізвища відповідального за навантаження. [6,8,13,18,29]

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Скільки способів закріплення колісної техніки?
2. Яку техніку (які вимоги) можна закріплювати за першим/другим/третім способом?
3. Що заборонено закріплювати за третім способом?
4. Закріпіть за допомогою УБК двох, трьох та чотиривісні машини.
5. Які особливості закріплення колісної техніки за допомогою УБК над зчепом?
6. Наведіть алгоритм закріплення колісної техніки за допомогою УБК.
7. Від чого залежить і чому дорівнює кількість упорних брусків при другому способі?
8. Закріпіть за другим способом двох, трьох та чотиривісні машини.
9. Як закріплюють за другим способом колісні машини над зчепом?
10. Скільки цвяхів треба вбити в кожний боковий брусок при закріпленні колісних машин при відкритих бортах платформи?
11. Яку кількість упорних та бокових брусків використовують при закріпленні колісної техніки за третім способом?

## **РОЗДІЛ 6. ОХОРОНА І СУПРОВІД ВІЙСЬКОВИХ ВАНТАЖІВ, ЯКІ ПЕРЕВОЗЯТЬСЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ (ВОДНИМ) ТРАНСПОРТОМ.**

### **6.1 Загальні положення з організації вартової служби під час перевезення військ.**

Охорона та супровід військового транспорту з військовими вантажами під час перевезення їх залізничним (водним) транспортом здійснюються відповідно до вимог Статуту гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України.

Повноваження посадових осіб Міністерства оборони України, Збройних Сил України, Державної спеціальної служби транспорту, вантажовідправників і вантажоодержувачів, органів військових сполучень Збройних Сил України під час планування та організації перевезень військового майна під охороною варти визначені в «Положенні з охорони та супроводу військових вантажів на залізничному та водному транспорті», яке затверджено наказом МОУ №210 від 07 травня 2019 року.

Охороні та супроводу вартою підлягають військові вантажі, що перевозяться залізничним (водним) транспортом:

- ракети, боєприпаси та інші вибухові речовини;
- займисті та токсичні (отруйні) гази, рідини та речовини, радіоактивні матеріали, наркотичні засоби, психотропні речовини, прекурсори, отруйні та сильнодіючі лікарські засоби, що належать до небезпечних вантажів;
- військова техніка, озброєння та майно (у тому числі стрілецька зброя, матеріальна частина артилерії, танки, бойові машини піхоти, десанту, бронетранспортери, інші види військової техніки з установленим на них озброєнням тощо).

Відрядження варти для охорони та супроводу військових вантажів покладається:

- у разі перевезення військових вантажів, що відправляються військовими частинами, які підпорядковані Адміністрації Державної спеціальної служби транспорту, Повітряним Силам Збройних Сил України, Військово-Морським Силам Збройних Сил України, Десантно-штурмовим військам Збройних Сил України, Силам спеціальних операцій Збройних Сил України, - відповідно на Адміністрацію Державної

спеціальної служби транспорту, Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, Командування Військово-Морських Сил Збройних Сил України, Командування Десантно-штурмових військ Збройних Сил України, Командування Сил спеціальних операцій Збройних Сил України;

- в інших випадках - на Командування Сухопутних військ Збройних Сил України.

Рішення на відрядження варти для охорони та супроводу військових вантажів у разі перевезення національного контингенту чи національного персоналу, поповнення їх новими зразками військової техніки, озброєння та боєприпасами, що належать Збройним Силам України, участі військових частин Збройних Сил України в міжнародних військових навчаннях тощо приймається начальником Генерального штабу - Головнокомандувачем Збройних Сил України.

Особовий склад варти має бути озброєний справною, приведеною до нормального бою зброєю (автоматами або карабінами, багнетами), начальники варти озброюються штатною зброєю.

Залучати особовий склад варти для навантаження (розвантаження), закріплення (розкріплення) техніки і майна, виконання господарських та інших робіт ЗАБОРОНЕНО.

Склад варти для охорони та супроводу військових вантажів під час перевезення залізничним транспортом визначається з такого розрахунку (без урахування вагона для розміщення особового складу варти та вагонів прикриття):

- до 15 вагонів включно - 4 особи (начальник варти - офіцер (сержант) та один тризмінний пост);
- від 16 до 30 вагонів включно - 7 осіб (начальник варти - офіцер та два тризмінні пости);
- від 31 вагона - 8 осіб (начальник варти - офіцер, розвідний - сержант та два тризмінні пости).

За рішенням Голови Адміністрації Державної спеціальної служби транспорту, командувачів видів Збройних Сил України, командувача Десантно-штурмових військ Збройних Сил України, командувача Сил спеціальних операцій Збройних Сил України склад варти може бути посилено.

Під час перевезення військових вантажів водним транспортом на кожне судно, яке перевозить вантаж, виділяється одна варта кількістю

4 особи незалежно від кількості вантажоодержувачів (начальник варти; офіцер (сержант) та один тризмінний пост).

На станціях (у портах) навантаження та розвантаження матеріально- побутове і медичне забезпечення особового складу варти покладається на командирів військових частин, від яких було відряджено варти, вантажовідправників і вантажоодержувачів, на шляху перевезення - на начальників гарнізонів, військових комендантів.

Продовольче забезпечення особового складу варти під час супроводження військових вантажів, що перевозяться залізничним та водним транспортом, організовується в установленому порядку відповідно до Положення про продовольче забезпечення Збройних Сил України на мирний час, затвердженого наказом Міністра оборони України від 09 грудня 2002 року № 402, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 20 грудня 2002 року за № 992/7280 (із змінами). У разі затримки варти на шляху перевезення і витрати всіх продуктів харчування начальник варти доповідає про це найближчому військовому коменданту, який вживає заходів для забезпечення особового складу продовольством.

Усі питання, що стосуються матеріально-побутового забезпечення особового складу варти на шляху перевезення, вирішуються військовим комендантом на станції (у порту) перебування (прибуття) спільно з начальником гарнізону. У разі відсутності військового коменданта начальник варти звертається до начальника станції (капітана порту) щодо встановлення зв'язку з військовим комендантом, у зоні відповідальності якого перебуває ця станція.

Для розміщення особового складу варти АТ "Укрзалізниця" надає:

- ВСТП;
- пасажирський вагон;
- людський вагон (застосовується в особливий період і під час воєнних дій та в разі неможливості забезпечити потрібною кількістю ВСТП і пасажирських вагонів).

У разі виділення для розміщення особового складу варти пасажирського вагона особовий склад варти розміщується у визначених провідником пасажирського вагона місцях. Начальник варти перед розміщенням у вагоні перевіряє у провідника пасажирського вагона службове посвідчення, пред'являє йому посвідчення начальника варти, проводить інформування і доводить провіднику вимоги щодо

особливостей службових обов'язків під час перевезення та у разі виникнення надзвичайних ситуацій.

Провідник пасажирського вагона щодо організації внутрішнього порядку у вагоні підпорядковується начальнику варти.

Особовий склад варти усувають від виконання службових обов'язків у разі раптового захворювання, вживання алкогольних напоїв або наркотичних речовин, порушення заходів безпеки під час поведження зі зброєю. Про усунення від виконання службових обов'язків військової комендант (начальник варти) вносить відповідний запис до постової відомості.

Про всі нещасні випадки, події, скоєні правопорушення, у разі виявлення ознак відкривання вагонів (суднових приміщень варти), пошкодження упаковки, кріплення, маркування, знаків небезпеки вантажу, що перевозиться на відкритій платформі (верхній палубі), порушення відбитків печаток (пломб) начальник варти зобов'язаний терміново повідомити військового коменданта та особу, яка супроводжує вантаж.

Військовий комендант через начальника гарнізону організовує, оповіщення органів і підрозділів поліції, начальника територіального управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України та за потреби - органи Служби безпеки України і вживає термінових заходів для посилення охорони військового майна, що знаходиться під його охороною, до прибуття відповідних органів. [14,28]

### **Питання для самоконтролю:**

1. Якими керівними документами регламентується охорона і супровід військових вантажів, які перевозяться залізничним транспортом?
2. З якого розрахунку визначається склад варти для охорони та супроводу військових вантажів під час перевезення залізничним транспортом?
3. З ким вирішуються усі питання, що стосуються матеріально-побутового забезпечення особового складу варти на шляху перевезення?

## **6.2 Правила безпеки під час охорони та супроводу вартю військових вантажів на залізничному та водному транспорті.**

З метою запобігання нещасним випадкам командир військової частини, від якої відряджається варта, організовує з особовим складом

варті заняття з правил надання потерпілим першої медичної допомоги, безпеки під час перебування на коліях залізничних станцій, використання засобів пожежогасіння, а також сигналів, які застосовуються на залізничному та водному транспорті.

Рух змін на пости та з постів здійснюється на міжколії або узбіччі земельного полотна колоною по одному. Перехід залізничної колії зміною, яка прямує на пости та з постів, здійснюється швидко й тільки під прямим кутом. Слід попередньо подивитись праворуч та ліворуч, переконатись у відсутності небезпеки.

Особовому складу варті заборонено:

- переходити через колії, на яких перебуває залізничний рухомий склад, відстань до якого менше ніж 5 м;
- переходити колії на стрілочних переводах, ходити між коліями, пролізати під вагонами (Рис. 87).



Рис. 87. ЗАБОРОНЕНО переходити колії на стрілочних переводах, ходити між коліями, пролізати під вагонами.

Обходити потяг з локомотивом, що стоїть, або групу вагонів потрібно на відстані не менше ніж 3 м. (Рис. 88).

Не можна проходити між розчепленими вагонами, якщо відстань між ними менше ніж 5 м.

На стоянках потяга чатовий несе службу на міжколії або узбіччі земельного полотна біля вагонів, що охороняються.

Під час проїзду потяга сусідніми коліями чатовий піднімається на гальмові майданчики (тамбури) вагонів.



Рис. 88. Обходити потяг з локомотивом, що стоїть, або групу вагонів потрібно на відстані не менше ніж 3 м.

На електрифікованих ділянках залізниць ЗАБОРОНЕНО (Рис. 89):

- наближатися до неогороджених дротів або частин контактної мережі, що перебувають під напругою, на відстань ближче ніж 2 м, а також торкатися електроустаткування електрорухомого складу як безпосередньо, так і через будь-які предмети;
- торкатися обірваних дротів контактної мережі, металевих опор і пристроїв заземлення, повітряної лінії електропередач і предметів, що до них доторкуються, та наближатися до них ближче ніж на 2 м;
- підніматися на покрівлю, перебувати або виконувати будь-яку роботу на покрівлі вагонів, контейнерів, тепловозів, електровозів, моторних вагонів дизель- та електропоїздів (оглядати покрівлі та обладнання, що розміщено на них, ставати на бані та танків, дахи будок спеціальних автомобілів тощо);
- відкривати люки (кришки) цистерн, ізотермічних та критих вагонів або виконувати будь-які роботи на них;
- підніматися на вантажі або проводити навантажувальні та розвантажувальні роботи з відкритого рухомого складу, якщо самі працівники або пристрої, які використовують працівники, можуть у період роботи наближатися на відстань менше ніж 2 м до частин кабельних мереж, що перебувають під напругою. [13,14]

Під час охорони та супроводу військових вантажів на залізничному транспорті особовому складу варті та супроводжувачу ЗАБОРОНЕНО:

- сидіти на борту платформи, східцях гальмівного майданчика;
- висовуватися з вікон, люків і дверей критих вагонів, сидіти на підлозі в дверному прорізі критого вагона, спиратися на закладку дверей;
- викидати будь-які предмети з вагонів (двері у вагоні для розміщення особового складу варти мають бути постійно закріплені для запобігання несподіваному зачиненню під час різкого гальмування потяга або удару інших вагонів);
- виходити з вагона в бік потяга, що проходить;
- застосовувати у вагонах невстановлені види освітлення та опалювання.

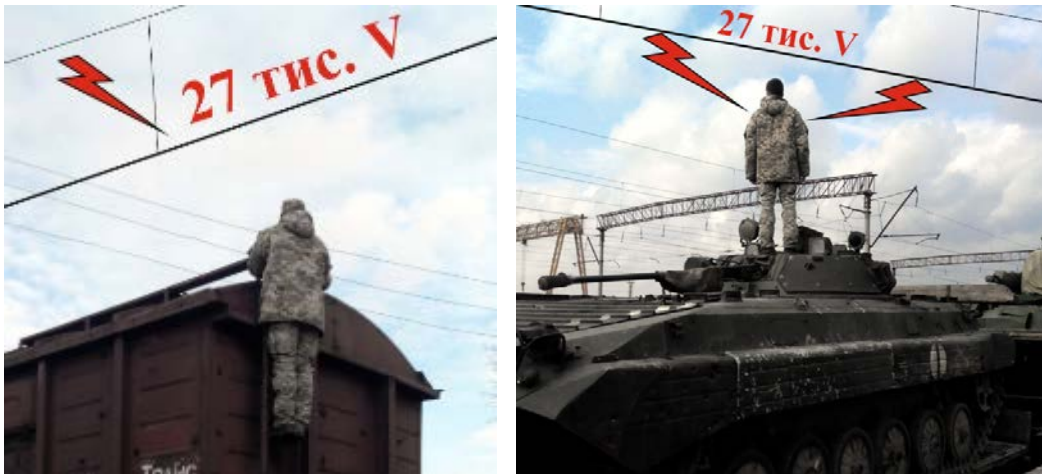


Рис. 89. Заборонено підніматися на покрівлю вагонів, навантажених ОВТ.

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Яким чином здійснюється рух змін на пости та з постів?
2. Що забороняється особовому складу варти під час знаходження на станції, під час навантаження/вивантаження?
3. Що забороняється особовому складу варти на електрифікованих ділянках?

### **6.3 Особливості організації вартової служби у разі перевезення варти у ВСТП під час охорони та супроводу військових вантажів.**

ВСТП (вагон службово-технічний переобладнаний) - спеціально спроектований вагон для розміщення особового складу варти та супроводжувача вагону службово-технічного переобладнаного (Рис. 90).



Рис. 90. Вагон службово-технічний переобладнаний (ВСТП).

Для розміщення особового складу варти у ВСТП передбачено такі приміщення:

1. Приміщення начальника варти (супроводжувачів ВСТП);
2. Приміщення особового складу варти;
3. Салон-кухня;
4. Відділення для котла системи опалювання вагона;
5. Сантехнічне;
6. Технічне;
7. Коридор;
8. Комора.

Особовому складу варти, а також супроводжувачу ВСТП ЗАБОРОНЕНО залишати ВСТП без дозволу начальника варти.

У ВСТП дотримуються порядку й тиші. Особовому складу дозволено писати, читати, грати в шахи та шашки, перебувати без головних уборів і польових утеплених курток, але в спорядженні.

Палити в приміщеннях вагона заборонено. Палити можна тільки з дозволу начальника варти під час зупинок потяга поза межами вагона.

На всі вікна ВСТП зовні встановлюються металеві ґрати з чарунками не більше ніж 150x150 мм та діаметром прута не менше ніж 10 мм, а поверх них - протигранатні металеві сітки, а також вивішуються світломаскувальні штори (Рис. 91).

Зовні входні двері ВСТП обладнуються кнопкою електричного дзвінка для виклику начальника варти. Гучномовець дзвінка розміщується в приміщенні для начальника варти (супроводжувачів ВСТП).



Рис. 91. На всі вікна ВСТП зовні встановлюються металеві ґрати з чарунками.

На вхідних дверях у ВСТП та дверях запасного виходу має бути знято зовнішні ручки відчинення дверей, щоб їх можна було відчиняти тільки зсередини приміщення. Вхідні двері до вагона та двері запасного виходу обладнуються засувами зсередини приміщення та фіксаторами відчиненого положення дверей.

На вікна зазначених дверей зсередини приміщення встановлюється металевий щиток з оглядовим віконцем розміром 100х100 мм. У прорізах вхідних дверей та дверей запасного виходу встановлюються перемички запобіжні, які належить встановлювати в горизонтальне положення під час руху вагона та у разі відчинених дверей, коли біля них знаходиться хтось зі складу варти.

Двері між приміщенням начальника варти (супроводжувачів ВСТП) та технічним приміщенням мають бути обладнані засувом зсередини приміщення для начальника варти (супроводжувачів ВСТП). Двері запасного виходу мають бути обладнані вушками для навісного замка зсередини приміщення.

Особовому складу варти дозволено відпочивати лежачи (спати), не знімаючи спорядження та не роздягаючись, у приміщенні для особового складу варти (Рис. 92). Двері приміщення для особового складу варти (суднового приміщення) постійно перебувають зачиненими на засув. Доступ сторонніх осіб, у тому числі супроводжувача ВСТП, до цих приміщень заборонено.



Рис. 92. Приміщення для особового складу варти.

Автомати ставляться у ставницю (Рис. 93), що розміщена у приміщенні для особового складу варти, без магазинів, із затворами у передньому положенні. Ставниця має бути обладнана світловою та звуковою сигналізацією, що має спрацьовувати за кожного відчинення дверей та вимикатися після їх зачинення, яку неможливо вимкнути навіть на нетривалий час та яка має бути виведена до приміщення начальника варти (супроводжувачів ВСТП). Двері станиці закриваються на замок та опечатуються печаткою начальника варти. Ключі від замка зберігаються у начальника варти. Передавати ключі будь-кому заборонено. Зброю зі ставниці беруть лише з дозволу та в присутності начальника варти.



Рис. 93. Обладнання ставниці для зберігання зброї варти.

Для гасіння пожежі ВСТП забезпечується вогнегасниками, ящиком із піском та іншими засобами пожежогасіння (Рис. 94). Особовий склад варти повинен бути ознайомлений з інструкцією щодо дій у випадку виникнення пожежі у вагоні та схемою евакуації з приміщень вагона. Зазначені інструкція та схема евакуації знаходяться в приміщенні начальника варти (супроводжувачів ВСТП 1)

У ВСТП в холодний період температура повітря підтримується не нижче ніж  $18^{\circ}\text{C}$ . Відповідальним за дотримання температурного режиму у ВСТП є супроводжувач ВСТП. Дозвіл па використання системи опалення дає начальник варти.

Супроводжувач ВСТП щодо організації внутрішнього порядку у ВСТП підпорядковується начальнику варти. Супроводжувач ВСТП відповідає за технічний стан та правильність експлуатації вагонного обладнання, комплектність і збереження обладнання, інвентарю та майна ВСТП, своєчасне подання заявок щодо забезпечення матеріальними засобами, їх отримання та зберігання у ВСТП. [14]



Рис. 94. Засоби пожежогасіння.

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Що таке ВСТП?
2. Які є особливості обладнання входних дверей ВСТП?
3. Які розміри чарунок встановлених ззовні на всіх вікнах ВСТП?
4. Як відпочиває особовий склад варти?
5. Які вимоги до обладнання ставниці для зберігання вартової зброї?

## **6.4 Порядок перевірки військової варти під час охорони та супроводу військових вантажів.**

Перевіркою повинні бути охоплені всі розглянуті в попередніх главах питання, що стосуються життєзабезпечення і організацій несення служби вартою, яка супроводжує військовий транспорт. Про виявлені недоліки, які неможливо усунути в ході перевірки, доповідається по команді для вживання невідкладних заходів по їх усуненню. Якість перевірки варти багато в чому залежить від теоретичної підготовленості і практичного досвіду офіцера, перевіряючого військову варту. Тому методика перевірки варт, виходячи з досвіду роботи комендатур, може бути розділена на наступні етапи:

*При отриманні попутного сповіщення від сусіднього ЗКУ про надходження на залізничну дільницю військового транспорту з вартою необхідно уточнити наступні відомості про військовий транспорт:*

- номер транспорту, наявність розрядного вантажу;
- кількість і вид рухомого складу, контрольний номер вагону;
- склад варти, військове звання й прізвище начальника варти, номер військової частини, від якої наряджена варта;
- станція попередньої перевірки, виявлені недоліки, дата останньої санобробки, термін забезпеченості продовольством або продовольчо-шляховими грошима й наявність заявок на забезпечення.

*До прибуття поїзда з вартою на станцію перевірки необхідно:* уточнити час, колію прийому поїзду, термін знаходження на станції, оцінити можливість перевірки й забезпечення варти, вийти на колію прийому.

*Під час прибуття поїзду візуально:*

- перевірити наявність вартового на пості;
- визначити відповідність кількості й роду рухомого складу даним отриманого попутного сповіщення;
- проконтролювати дотримання особистим складом варти правил проїзду залізницею й техніці безпеки.

*Після зупинки поїзду представитися начальнику варти і перевірити:*

- наявність документації на варту й транспорт, що охороняється; відповідність наявності особового складу варти обліковим даним;
- наявність, порядок зберігання зброї й боєприпасів, відповідність номерів зброї, вказаним у посвідченні начальника варти

- знання особовим складом своїх обов'язків і правил перевезення вантажу, що охороняється;
- повноту матеріально-побутового й медичного забезпечення на весь шлях прямування;
- несіння служби вартовими на постах; правильність і стан кріплення вантажу на відкритому рухомому складі;
- цілісність пломб на вагонах і військовій техніці, відповідність відбитків печаток контрольним знакам.

Провести бесіду і інформування. Прийняти заявку на забезпечення варти. Провести інструктаж особового складу варти на шлях прямування. Проінформувати начальника варти про час стоянки поїзду і наступні великі станції, про станції майбутньої переробки поїзду, пункти дислокації комендатур військових сполучень і забезпечення на маршруті, наявність водозабірних колонок, магазинів і інші питання. Зробити запис у постовій відомості.

По закінченні перевірки начальнику варти може надаватись "Пам'ятка особистої й протипожежної безпеки". [8,11,13,14]

*По закінченню перевірки:*

- доповісти військовому коменданту про зроблену перевірку, про виявлені недоліки і прийняті заходи;
- зробити запис про результати перевірки в обліково-звітній документації;
- надати сусідньому ЗКУЦХ всі необхідні дані про варту.

### **Питання для самоконтролю:**

1. До якого числа здійснюється замовлення на виділення варти?
2. Хто повинен зустрічати військовий транспорт із військовим вантажем та інформувати начальника варти про порядок подальшого руху транспорту?
3. У разі тривалого перебування військового транспорту з вартою на станціях (портах) з яким інтервалом організовують їх перевірку?
4. Які існують етапи перевірки варти помічником військового коменданта?
5. Що має уточнити ЗКУП при отриманні попутного сповіщення від сусіднього ЗКУ про прибуття варти?
6. Які дії ЗКУП по закінченню перевірки варти?
7. Який запис робить ЗКУП і де?

## **РОЗДІЛ 7. ВІЙСЬКОВІ ПЕРЕВІЗНІ ДОКУМЕНТИ ТА ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ ЗА ВІЙСЬКОВІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.**

### **7.1 Військові перевізні документи (ВПД), їх види та призначення. Порядок оформлення.**

Всі військові перевезення оплачуються за рахунок кредитів і коштів на транспортні витрати по ст. 7 кошторису МО України військовими перевізними документами (ВПД) і готівкою.

Військовими перевізними документами оплачуються перевезення військових ешелонів, військових вантажів, що поставляються постачальниками народного господарства (промисловість), військових команд і військовослужбовців, які перевозяться поодинокі.

Готівкою оплачуються, як правило, перевезення військовослужбовців (крім військовослужбовців строкової служби) в службові відрядження.

Грошові документи на бланках спеціальної форми, які призначені для розрахунків за перевезення військових ешелонів, вантажів, військових команд, одиночно наступних військовослужбовців і членів їх сімей, а також домашніх речей військовослужбовців, називаються *військовими перевізними документами* (ВПД).

ВПД виготовляються на підприємстві Держзнаку по заявці Головного органу військових сполучень.

У цей час існують два різновиди військових перевізних документів: військовий перевізний документ форми 1 (ВПД форми 1) і військовий перевізний документ форми 2 (ВПД форми 2).

ВПД форми 1 призначений для отримання військових пасажирських квитків на військовослужбовців, які перевозяться поодинокі або військові команди чисельністю не більш за 12 чоловік.

ВПД форми 1 видається на проїзд залізничним, річковим (морським) і повітряним транспортом на весь шлях проходження в безпересадочному сполученні або з розривом в пунктах пересадок із найменшою кількістю пересадок відповідно до покажчика пасажирських маршрутів.

ВПД форми 1 видається щорічно для проїзду по території України військовослужбовцю і всім членам його сім'ї до місця проведення відпустки і в зворотному напрямку.

ВПД форми 1 складається з двох частин: самого ВПД і корінця. Проїзним документом при оформленні поїздки є оборотна сторона бланку ВПД форми 1, яка відповідає бланку квитка і заповнюється

квитковим касиром через АСУ «Експрес». У корінці ВПД форми 1 квитковий касир вказує фактичну кількість пасажирів, що прямує по військовому квитку (роздільно дорослих і дітей) і вартість перевезення за рахунок МО України. Корінець обрізається й додається до звіту про продаж військових квитків. У квиткових касах, де відсутній АСУ «Експрес», військові квитки видаються в обмін на ВПД форми 1 з корінцями, які додаються до звіту про продаж військових квитків разом з корінцями квитків.

ВПД форми 2 призначений для оформлення перевезення військових ешелонів, військових вантажів, установ МО України, домашніх речей військовослужбовців і членів їх сімей.

Військові перевізні документи офіцерському складу, прапорщикам, мічманам, військовослужбовцям строкової служби видаються по місцю їх служби.

Основою на видачу перевізних документів або грошей є:

- наказ по військовій частині;
- копія посвідчення про відрядження або відпускнуго квитка;
- виписка з особової справи про склад сім'ї військовослужбовця.
- довідка на бланку ВПД форми 1 з колишнього місця служби військовослужбовця про неотримання ВПД на проїзд членів сім'ї й перевезення домашніх речей.

Оформлені ВПД видаються особам, яким вони виписані, під розписку на оборотній стороні копії кожного документа.

Серії і номери виданих ВПД вказуються в посвідченнях про відрядження, розпорядженнях або відпускнух квитках. ВПД дійсні на проїзді шести місяців від дня видачі.

ВПД заповнюються на українській мові синьою або чорною пастою для кулькових ручок під копірку.

Рядки, що не вимагають заповнення прокреслюються. Серія й номер виданого військового перевізного документа вказуються на його копії.

Вказувати у військових перевізних документах секретні відомості не дозволяється.

При неможливості заздалегідь передбачувати (при службових відрядженнях) маршрути проїзду військових пасажирів або перевезень військових вантажів на оборотній стороні ВПД форми 1 і 2, що

видаються, повинен бути зроблений запис, завірений гербовою печаткою, наступного змісту:

«Підписання і видача ВПД доручається (Прізвище й ініціали), підпис якого (Зразок підпису) підтверджується».

ВПД форми 1 і 2 з такими записами, що оформлені у встановленому порядку, але без гербової печатки на лицьовій стороні, приймаються касами, багажними і товарними конторами і підлягають оплаті нарівні з військовими перевізними документами, оформленими у звичайному порядку.

Оформлення ВПД форми 1. ВПД форми 1 здійснюється для проїзду не більш ніж 12 чоловік від станції відправлення до кінцевої станції в безпересадочному сполученні. При відсутності безпересадочного сполучення ВПД форми 1 видаються по кількості пересадок. Сам ВПД форми 1 і його корінець оформляються ідентично і під копірку із заповненням всіх граф.

При виявленні під час поїздки у військовослужбовця неправильно оформлених перевізних документів, виправлення або заміну їх проводить військовий комендант залізничної станції (порту, аеропорту), а при його відсутності – комендант гарнізону або найближчий військовий комісар. Про це робиться відмітка в посвідченні про відрядження, розпорядженні або відпускнуому квитку, завірена підписом цих осіб і печаткою.

Права проїзду військовослужбовців, службовців і членів їх сімей і перевезення домашніх речей по ВПД.

У відповідності до вимог Закону України від 20.12.1991 року № 2012-ХІІ «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей» ВПД на проїзд військовослужбовців і членів їх сімей і перевезення багажу видаються:

- військовослужбовцям вищого офіцерського складу та членам їх сімей;
- залізничним транспортом – у спальних вагонах або вагонах 1 класу будь-якої категорії поїзда;
- повітряним транспортом – в економ-класі салону літака;
- автомобільним транспортом (за винятком таксі) – на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування;
- військовослужбовцям старшого і молодшого офіцерського складу, військовослужбовцям сержантського, старшинського

і рядового складу (крім військовослужбовців строкової служби) та членам їх сімей:

- залізничним транспортом – у купейних вагонах або вагонах 2 класу будь-якої категорії поїзда;
  - повітряним транспортом – в економ-класі салону літака;
  - автомобільним транспортом (за винятком таксі) – на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування;
- військовослужбовцям строкової військової служби (курсантам):
    - залізничним транспортом – у плацкартних вагонах або вагонах 3 класу будь-якої категорії поїзда;
    - автомобільним транспортом (за винятком таксі) – на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування. [5,19]

#### **Питання для самоконтролю:**

1. Які документи називають військовими перевізними документами? Види та призначення ВПД.
2. Правила оформлення ВПД форми 1.
3. Правила оформлення ВПД форми 2.
4. Права проїзду військовослужбовців, робочих, службовців та членів їхніх сімей та перевезення домашніх речей по ВПД.
5. Порядок забезпечення бланками ВПД.
6. Порядок обліку та зберігання ВПД.

#### **7.2 Тарифи та порядок розрахунку плати за перевезення військових ешелонів та транспортів.**

Тарифи застосовуються при визначенні плати за перевезення вантажів вантажною і великою швидкістю та пасажирськими поїздами за відстань залізницями України.

*Тарифи* – це система цінових ставок та правил їх застосування, за якими проводяться розрахунки за вантажні перевезення залізницями.

До системи тарифів належать:

- плата за перевезення – цінові ставки, за якими проводяться розрахунки за перевезення вантажів, у т. ч. рейкового рухомого складу, порожніх контейнерів і проїзд провідників. (розділи 1 та 3 збірника тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги, далі – Збірник);

- тарифи за супроводження й охорону – цінові ставки , за якими провадяться розрахунки за супроводження й охорону вантажів(пункт 31 розділу 1 Збірника);
- плата за користування – цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за користування вагонами і контейнерами (розділ 4 Збірника);
- збори – цінові ставки ,за якими провадяться розрахунки за виконанням робіт і послуг, пов’язаних з перевезенням вантажів(розділ 2 Збірника);
- вільні тарифи – цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за перевезення та роботи й послуги, пов’язані з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснюється державне регулювання (пункт 32 розділу 1 Збірника);
- штрафи – санкції за порушення норм, правил і договірних умов.

Відповідно до статті 60 Статуту залізниць України залізницями затверджуються:

- тарифи на перевезення вантажів усіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць;
- ставки зборів з вантажоодержувачів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць після перевезення тварин, птиці, швидкопсувних та інших вантажів у разі ,якщо відповідними правилами передбачено очищення й промивання вагонів;
- тарифи на перевезення коліями, що належать залізницям, без виходу на колії загального користування;
- ставки зборів за складання вантажів у смузі відведення за межами станції та розмір плати за надання дозволу на примикання під’їзних колій та на будівництво тимчасових споруд;
- пільгові тарифи відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень(зі знижкою не більше 20% від загальних тарифів) на перевезення вантажів у місцевому сполученні.

Розрахунки за перевезення вантажів ,роботи і послуги , пов’язані з ними, щодо яких не встановлені державні регульовані тарифи ,проводяться за вільними тарифами, які наведені в табл. 5 пункту 32 розділу II Збірника.

Тарифи застосовуються при визначенні плати за перевезення вантажів вантажною і великою швидкістю та пасажирськими поїздами за відстань залізницями України:

- у внутрішньому сполученні – від станції відправлення до станції призначення, які відкриті для виконання комерційних операцій згідно з Тарифним керівництвом №4 залізниць України;
- у сполученнях за участю інших видів транспорту – між станціями відправлення та перевалки вантажу на інші види транспорту і в зворотному напрямку;
- у міжнародних сполученнях, крім транзитних перевезень – між станціями відправлення (призначення) і прикордонною (припортовою) станцією.

Для розрахунку плати за перевезення військових ешелонів та транспортів в тому числі рейкового рухомого складу, порожніх контейнерів за супроводження та охорону вантажів і за проїзд провідників потрібно:

- за Тарифним керівництвом №4 залізниць України визначити відстань перевезення (тарифна відстань);
- визначити характерні особливості перевезення вантажу (швидкопсувний, наливний, небезпечний, великоваговий, негабаритний, спеціальний, військовий, з окремим локомотивом, на зчепі) і застосувати відповідні правила розрахунків плати за перевезення.

Плата за перевезення вантажів обчислюється залежно від відстані перевезення, яка визначається:

- за Тарифним керівництвом №4 залізниць України, якщо вантажі перевозяться вантажною або великою швидкістю, у тому числі для вантажів 1, 2 нижнього, 1, 2, 3 бокового та 1, 2, 3 верхнього ступеня негабаритності, які перевозяться у напіввагонах, на платформах та 4-8 вісних транспортерах;
- за маршрутом прямування негабаритних вантажів (крім тих, що мають 1, 2 нижні, 1, 2, 3 бокові та 1, 2, 3 верхні ступені негабаритності і перевозяться у напіввагонах, на платформах 4-8 вісних транспортерах), велико вагомих вантажів на транспортерах, вантажів у вагонах, що причіпляються до пасажирських поїздів;

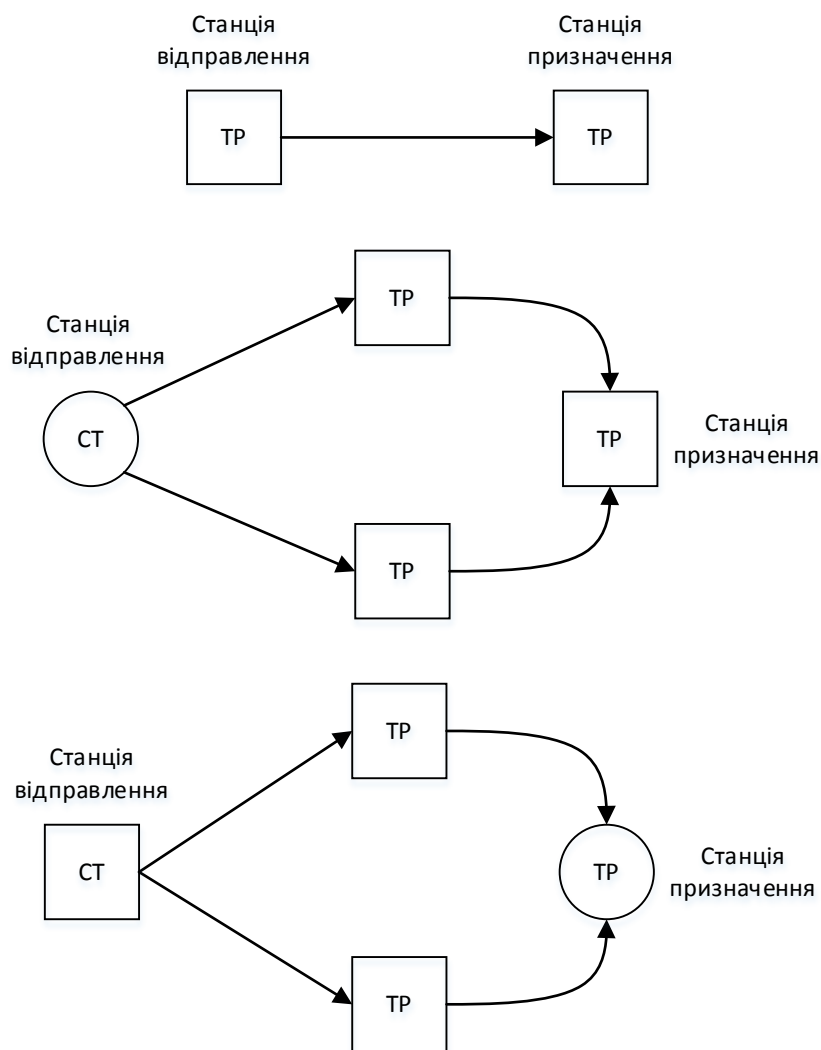
- за маршрутом, який вказаний у завданні на перевезенні спеціальних вантажів;
- за фактичну відстань при внутрістанційних перевезеннях, визначену згідно з техніко розпорядчим актом станції, але не менше мінімальної відстані.

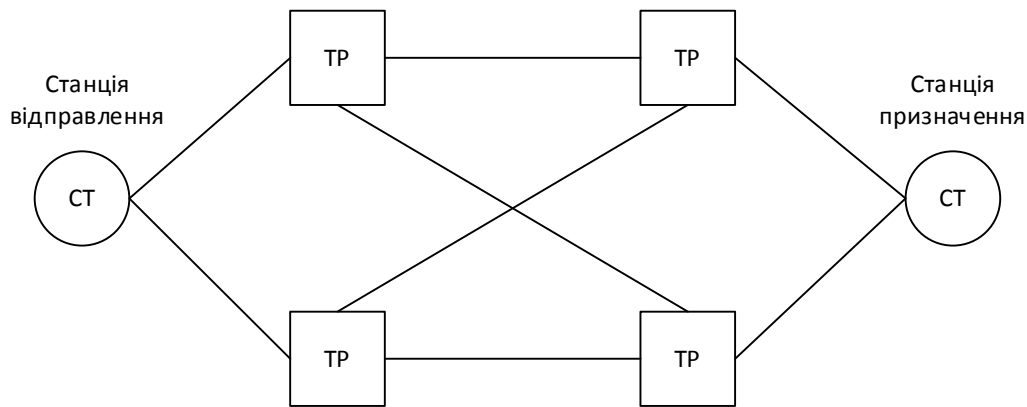
Мінімальна відстань, за яку нараховується плата за перевезення – 10 км.

### Схеми розрахунку тарифної відстані

СТ – проміжна станція

ТР – транзитний пункт





При оформленні вантажних документів товарний касир проводить розрахунок вартості перевезення, вона залежить від відстані перевезення та кількості вагонів в ешелоні, або транспорті.

Вартість перевезення ешелону розраховується за формулою:

$$S = N_{\text{пас}} \times C_{\text{пас}} + N_{\text{вант}} \times C_{\text{вант}}, \text{ де}$$

$N_{\text{пас}}$ ,  $N_{\text{вант}}$  – кількість пасажирських та вантажних вагонів у ешелоні відповідно;

$C_{\text{пас}}$ ,  $C_{\text{вант}}$  – плата за використання пасажирських та вантажних вагонів.

По Тарифному керівництву №4 вибираємо транзитні пункти та відстані до них. Вибираємо найменшу відстань для меншої вартості перевезення.

Плата за перевезення вантажною швидкістю військових вантажів (крім негабаритних) вагонними відправками визначається за тарифною схемою №15.

Плата за перевезення військових вантажів великою швидкістю визначається за тарифною схемою №15 зі збільшенням у два рази.

Плата за проїзд військових караулів визначається відповідно до пункту 16 II розділу Збірника.

Плата за перевезення негабаритних військових вантажів визначається відповідно до пунктів 18, 19 II розділу. У разі, якщо військовий вантаж є небезпечним і негабаритним водночас, плата визначається за більш високим тарифом.

Плата за перевезення військових вантажів контейнерними відправками, визначається відповідно до пункту 10 II розділу.

Плата за перевезення військових вантажів контрейлерними відправками, визначається по пункту 12 II розділу збірника тарифів.

Плата за проїзд одного провідника відправника (одержувача) визначається за тарифною схемою 16.

Розрахунок плати за проїзд провідників здійснюється:

- при проїзді в окремому критому вантажному чи пасажирському вагоні залізниць, критому власному (орендованому) вагоні або власному (орендованому) локомотиві, або в іншому рейковому рухомому складі, що перевозяться локомотивом залізниць – за фактичне число провідників. При цьому нараховується також плата за перевезення цього рейкового рухомого складу за тарифною схемою 14.

Термін безоплатного зберігання обчислюється згідно з відповідними Правилами. Після закінчення терміну безоплатного зберігання нараховується збір за кожен добу в розмірі:

- 4,0 грн за одну тонну – при зберіганні вантажів у вагонах (у тому числі контейнерах);
- 2,5 грн за одну тонну – при зберіганні вантажів у критих складах;
- 1,6 грн за одну тонну – при зберіганні вантажів на відкритих складах (у тому числі у контейнерах).
- За зберігання небезпечних вантажів нараховується збір за кожен добу в розмірі:
  - 3,4 грн за одну тонну – при зберіганні в критих складах;
  - 2,1 грн за одну тонну – при зберіганні на відкритих складах (у тому числі у контейнерах).

Збір за зберігання рухомого складу на своїх осях (з одиниці), а також за зберігання тварин (з голови) справляється в розмірі 5,9 грн за добу.

У всіх випадках неповна доба зберігання вантажів округляється до повної.

При виникненні на станції призначення ускладнень, пов'язаних із несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів одержувачами (експедиторами), начальник залізниці має право збільшити ставку збору за зберігання вантажів до двократного розміру. Підвищена ставка вводиться після двох годин з моменту повідомлення одержувача про введення підвищеної ставки, але не раніше ніж через 24 години після закінчення терміну безоплатного зберігання.

Якщо вантаж для відправлення завозиться частинами і в день завантаження першої частини був завезений повністю, то збір за зберігання нараховується в розмірі 2,5 грн за добу з однієї тони кожної ввезеної частини вантажу. Збір у таких випадках визначається як сума зборів за

ввезені частини вантажу. Час зберігання кожної частини завезеного вантажу визначається від ввезення цієї частини до моменту оформлення перевізних документів. У такому самому розмірі нараховується збір за зберігання вантажу на складі станції відправлення, поверненого на вимогу відправника.

Якщо вантажоодержувач не вивіз вантаж зі станції призначення у термін безоплатного зберігання, збір нараховується незалежно від того, чиїми засобами здійснюється охорона вантажу.

При дезінфекції, дезінсекції вагонів на коліях загального користування за маневрову роботу нараховується збір у розмірі 292,6 грн за кожні півгодини роботи локомотива, рахуючи неповні півгодини за повні.

За подачу й забирання навантажених і порожніх вагонів на пристанські та портові колії, крім вагонів з вантажами, що перевозяться в прямому змішаному сполученні, справляється збір відповідно до табл. 1 і 2 залежно від кількості вагонів, що подаються та забираються протягом доби. Відстань подачі й забирання визначається договором між залізницею і портом.

За маневрову роботу, що виконується локомотивом залізниці неодноручасно з подачею або забиранням вагонів на вимогу власника під'їзної колії, вантажовласника або порту, яка оформлена пам'яткою про подавання/забирання вагонів із зазначенням у ній часу, протягом якого виконувалась маневрова робота, нараховується збір у розмірі 292,6 грн за кожні півгодини роботи локомотива, рахуючи неповні півгодини за повні. До такої роботи належать:

- переставляння вагонів з одного вантажного фронту на інший, переміщення вагонів на фронті;
- подача вагонів на ваги і для дозування;
- прибирання вагонів після зважування та дозування;
- у випадках, коли навантаження або вивантаження виконується в присутності локомотива залізниці (подача стисненого повітря від локомотива тощо);
- інша маневрова робота з вагонами на станціях, під'їзних коліях та інших місцях незагального користування.

Не стягується плата за маневрову роботу, яка виконується в процесі подачі й забирання вагонів на під'їзних, портових (пристанських) коліях, а саме:

- розставляння вагонів, що подаються, на вантажні fronti та забирання їх після закінчення вантажних операцій;
- підбирання вагонів на станційних коліях перед подаванням на під'їзні, пристанські (портові) колії, а також після здавання з під'їзної колії.

За пробіг локомотива залізниці з іншої станції для виконання маневрової роботи на вимогу вантажовласника сплачується збір у розмірі 44,4 грн за кожний кілометр тарифної відстані між цими станціями у два кінці, але не менше ніж 118,5 грн.

Розрахунки за подачу й забирання вагонів за ставками зборів можуть здійснюватися за добу, п'ятиденку, декаду або місяць.

За подачу або забирання навантажених і порожніх вагонів на місця загального користування збір не нараховується. [5,19]

### **Питання для самоконтролю:**

1. По якій схемі робиться розрахунок на перевезення військовослужбовців?
2. По якій схемі робиться розрахунок на перевезення майна в критому вагоні?
3. По якій схемі робиться розрахунок на перевезення ОВТ на платформі?
4. Як робиться розрахунок за порожній пробіг?
5. Яка плата береться за використання вагона за добу(1 кр, 1 пл.)?

## **ПЕРЕЛІК ДОДАТКІВ.**

Додаток 1. Система переміщень та перевезень.

Додаток 2. Бланк заявки на планування військових перевезень.

Додаток 3. Райони та рубежі, що призначаються під час перевезення військ.

Додаток 4. Рухомий склад, його характеристика за масою тари та умовною довжиною.

Додаток 5. План навантаження.

Додаток 6. Маршрутний лист.

Додаток 7. Зразок розрахунку на навантаження.

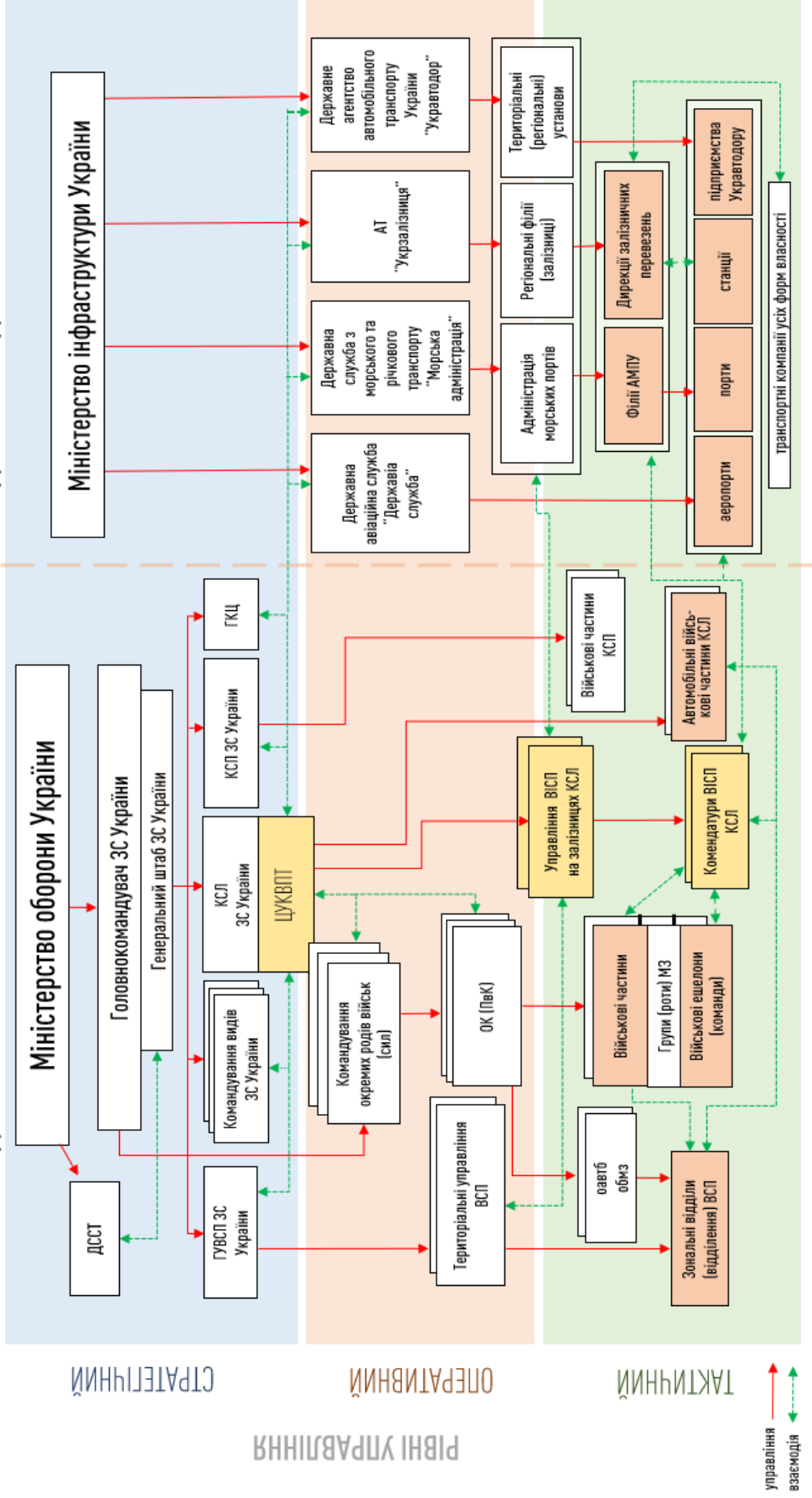
Додаток 8. Норми часу на навантаження/вивантаження військових ешелонів.

Додаток 9. Витрата матеріалів для кріплення ОВТ.

Додаток 10. Алгоритм закріплення ВГМ за допомогою УМК.

Додаток 11. Алгоритм закріплення ВГМ за допомогою шпор.

**СИСТЕМА ПЕРЕМІЩЕНЬ ТА ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
ПІДСИСТЕМА ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ**



## Додаток №2

Начальнику \_\_\_\_\_  
(посада, військове звання, прізвище, ім'я, по батькові)

### ЗАЯВКА на планування військових залізничних перевезень

№ з/п	№ військового ешелону/транспорту	Найменування військового підрозділу (військової частини, установа)	Кількість особового складу, осіб	Назва вантажу, кількість одиниць, тон	Рухомий склад						Залізниця навантаження	Станція навантаження		Дата навантаження	Залізниця вивантаження	Станція вивантаження		Примітки	
					Пас	Лд	Кр	Пл	Нв	Цс		усього	відправник			Одержувач			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		

1. Підстава для планування перевезень відповідно до пункту 1 розділу II Інструкції з планування військових залізничних перевезень, затвердженої наказом Міністерства оборони України, Міністерства інфраструктури України від 01 грудня 2015 року № 666/503.

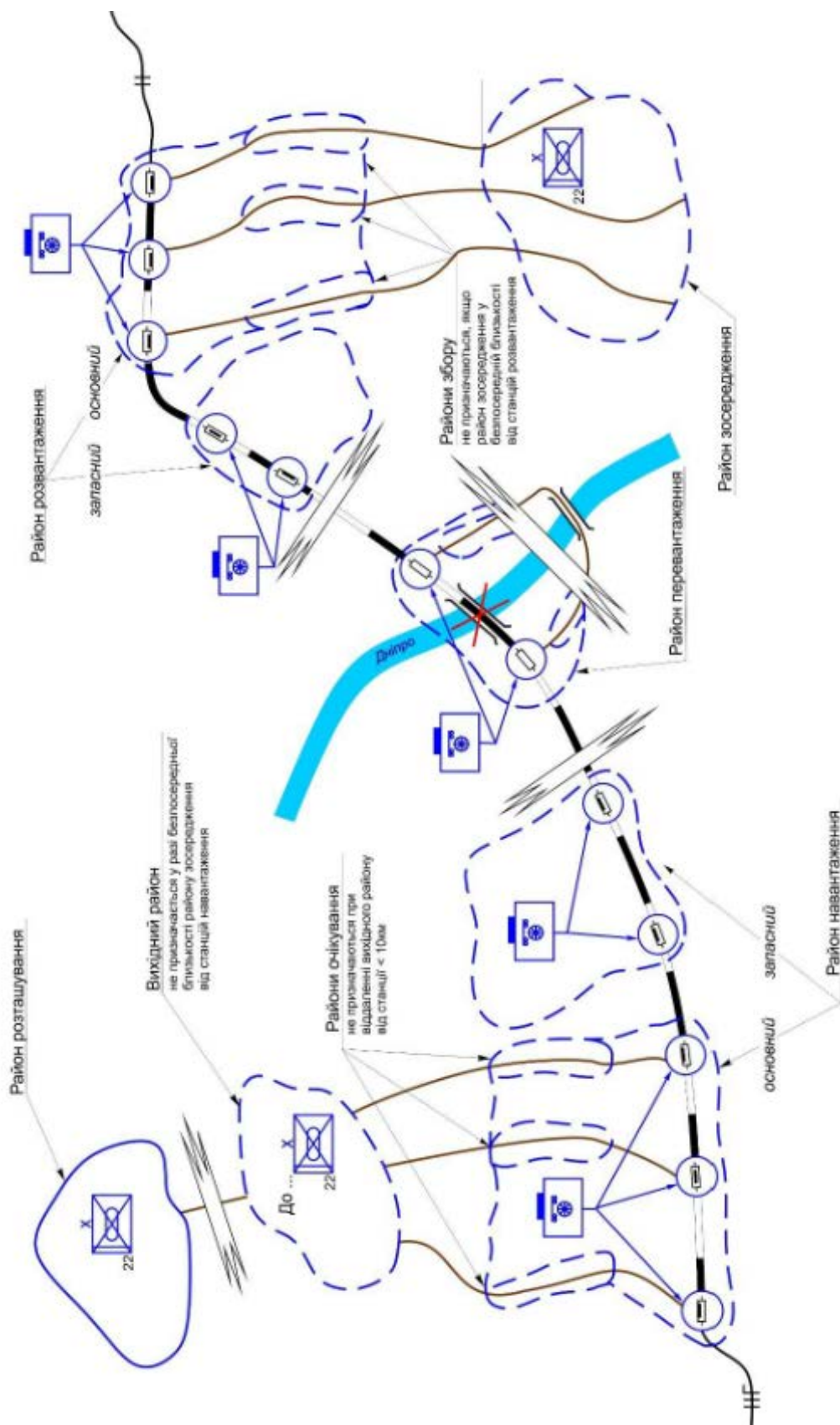
2. Кошти для виконання заходу в наявності - \_\_\_\_\_ тис. грн (призначено, виділено), розподіл від \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_,

КПКВ \_\_\_\_\_, КЕКВ \_\_\_\_\_, стаття \_\_\_\_\_;  
на навантаження \_\_\_\_\_ тис. грн, в/ч А \_\_\_\_\_;  
на вивантаження \_\_\_\_\_ тис. грн, в/ч А \_\_\_\_\_;  
на кріплення \_\_\_\_\_ тис. грн, в/ч А \_\_\_\_\_;  
на посилену охорону залізниці (без супроводу вагони в/ч) \_\_\_\_\_ тис. грн, в/ч А \_\_\_\_\_.

Примітка. Пас - пасажирські вагони, Лд - людські вагони, Кр - криті вагони, Пл - платформи, Нв - напіввагони, Цс - цистерни.

Начальник \_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Райони і рубежі, які призначаються під час перевезення залізничним транспортом.



Рухомий склад, його характеристика  
за масою тари та умовною довжиною.

Рід вагона	Умовне позначення	Умовна довжина, м*
Вагони вантажного парку		
Платформа чотиривісна	пл	1,05
Критий чотиривісний	кр	1,05
Критий чотиривісний з гальмівним майданчиком	кр	1,10
Напіввагон чотиривісний	нпв	1,00
Напіввагон шестивісний	нпв	1,08
Напіввагон восьмивісний	нпв	1,45
Цистерна чотиривісна	цс	0,86
Цистерна восьмивісна	цс	1,52
Вагон ізотермічний	рв	1,58
Вагони пасажирського парку		
Чотиривісні цільнометалеві, поштові, багажні, службові тощо	пас	1,75

\* Одиниця умовної довжини вагона складає 14 м.

Примітка. Середнє значення маси та довжини поїзда складає 3000 т, 57 умовних вагонів.

ПЛАН НАВАНТАЖЕННЯ

військового ешелону (транспорту) № \_\_\_\_\_

I. Схема складу поїзда

1	ЗИЛ 131, БРДМ	2	ЗИЛ 131	3	ЗИЛ 131	4	ЗИЛ 131	5	ЗИЛ 131, БРДМ
пл		пл	ЗИЛ 131	пл	ЗИЛ 131	пл	пл	пл	
6	ЗИЛ 131, ГАЗ 66	7	КамАЗ 4310	8	ЗИЛ 131, ГАЗ 66	9	ЗИЛ 131, ГАЗ 66	10	ЗИЛ 131, ГАЗ 66
пл		пл		пл		пл		пл	
11	ЗИЛ 131, БРДМ	12	тех. майно	13	Ч - 20/15/37	14	КП-1, КП- 1	15	речове та медичне майно
пл		кр		пас		кх		кр	
16	УРАЛ 4320, 2-ПН-4	17	ЗИЛ 131, 2-ПН-2	18	ГАЗ 66, УАЗ 469	19	УАЗ 469, ГАЗ 66	20	УРАЛ 4320, 2-ПН-4
пл		пл		пл	ГАЗ 66	пл		пл	
21	МАЗ 543	22	МАЗ 543	23	УРАЛ 4320, 2-ПН-4	24	ПТС 2	25	МТ - Т
пл		пл		пл		пл		пл	

Заповнення

Схема заповнюється начальником військового ешелону разом з військовим комендантом на транспорті. У прямокутниках проставляється найменування вагонів (пас – пасажирський, лд – людський, кх – вагон-кухня, кр – критий під вантаж та

вагон-продсклад, пв – піввагон, пл. – платформа, а також найменування озброєння чи військової техніки (вантаж), кількість особового складу та найменування майна. Зчепи позначаються з'єднанням двох (або декількох) прямокутників двома лініями. Назви виробів, які містять гриф обмеження доступу, вказуються (кодами, шифрами, умовними найменуваннями) відповідно до Класифікатора озброєння, військової техніки та майна Міністерства оборони України (ВК 001-2000). На схемі відображається організація зв'язку, протиповітряної оборони, охорони військового ешелону на шляху слідування тощо.

МАРШРУТНИЙ ЛИСТ

військового ешелону № \_\_\_\_\_

1. Умовне найменування військової частини (підрозділу) \_\_\_\_\_

2. Посадові особи військового ешелону:

Начальник військового ешелону \_\_\_\_\_  
(військове звання, прізвище, ініціали)

Заступник начальника військового ешелону з бойового забезпечення  
\_\_\_\_\_  
(військове звання, прізвище, ініціали)

Заступник начальника військового ешелону з виховної роботи  
\_\_\_\_\_  
(військове звання, прізвище, ініціали)

Заступник начальника військового ешелону з постачання  
\_\_\_\_\_  
(військове звання, прізвище, ініціали)

Начальник зв'язку військового ешелону \_\_\_\_\_  
(військове звання, прізвище, ініціали)

Лікар (фельдшер) військового ешелону \_\_\_\_\_  
(військове звання, прізвище, ініціали)

3. Чисельність особового складу військового ешелону \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(офіцерів, прапорщиків, мічманів, старшин, сержантів, солдат)

4. Санітарний стан військового ешелону перед навантаженням (коли та які санітарно-гігієнічні заходи проведено) \_\_\_\_\_

5. Забезпеченість військового ешелону продовольством на день навантаження \_\_\_\_\_

Продовження додатка 6 (другий бік аркушу)

6. Умови розміщення та кріплення озброєння й техніки (запис робить  
начальник військового ешелону та ставить підпис)

---

---

---

М.П. Начальник штабу військової частини

\_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали та прізвище)  
“ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ року

Результати перевірок військового ешелону та інші записи й відмітки

Дата, час	Станція (порт) перевірки військового ешелону	Результати перевірки

Маршрутний лист перевірів

Начальник штабу військової частини

\_\_\_\_\_  
(військове звання, підпис, ініціали та прізвище)  
“ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ року

# Додаток №7

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Командир військової частини А0000

## РОЗРАХУНОК

### На перевезення військової частини залізничним транспортом (варіант)

№ ешелону	Найменування підрозділів	Кількість особового складу			ОВТ								Вага вантажу (т)		Потреба у вагонах					Загальна вага бойової техніки і майна, т	Вага поїзда з ешелоном	Довжина поїзда з ешелоном, умовних вагонів			
		офіцерів	старшин, сержантів і рядових	всього	T-64	БМП-2	2С1	2С3	2С6	ЗСУ 23-4	МТУ-12	Урал-4320	МТ-12	БП	МТЗ	пас	лц	кр (БП)	кр (МТЗ)				пл	всього	
10001	1 мб	25	120	145	13	42									15	20	2,02	1	1	34	36	1174	2037	41,3	
	3 мб	10	60	70	13	1											0,96			14	13,5	565	896,9	15,6	
	<b>Разом</b>	<b>35</b>	<b>180</b>	<b>215</b>	<b>26</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>2,02</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>49,5</b>	<b>1739</b>	<b>2934</b>	<b>57</b>	
10002	2 мб	25	120	145	13	42									10	5	2,02	1	1	34	35	1154	1993	40,3	
	4 мб	10	100	110	13	1											1,48			14	13,5	565	922,9	16,7	
	<b>Разом</b>	<b>35</b>	<b>220</b>	<b>255</b>	<b>26</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>52</b>	<b>1719</b>	<b>2916</b>	<b>57</b>	
10003	5 тб	20	120	140	40	17									20	20	1,93	0	0	1	49	49,5	3093	55,4	
	<b>Разом</b>	<b>20</b>	<b>120</b>	<b>140</b>	<b>40</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>49</b>	<b>51,4</b>	<b>3093</b>	<b>55</b>	
	інші	54	105	159		33										20	2,36			17	17,5	482	970,7	22,5	
10004	<b>Разом</b>	<b>54</b>	<b>105</b>	<b>159</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>20,9</b>	<b>482</b>	<b>970,7</b>	<b>23</b>	
	6 садн	19	60	79			18										1,13			18	18	486	920,6	20,9	
	8 зрадн	35	80	115			12				12					10	1,69			18	19	418	904,4	22,9	
10005	<b>Разом</b>	<b>54</b>	<b>140</b>	<b>194</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>904</b>	<b>1825</b>	<b>44</b>
	7 садн	19	60	79			18								20	5	1,13	1	1	18	20	486	968,6	23,0	
	10 птадн	19	80	99							9						1,39			4,5	4,5	108	272	7,2	
10006	9 реадн	20	80	100							18				10	1,41			1	9	10	226	509,5	13,0	
	<b>Разом</b>	<b>58</b>	<b>220</b>	<b>278</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>34,5</b>	<b>1750</b>	<b>43</b>	
	<b>Усього</b>	<b>256</b>	<b>985</b>	<b>1241</b>	<b>92</b>	<b>136</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>45</b>	<b>90</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>228</b>	<b>245</b>	<b>7619</b>	<b>13489</b>	<b>279,0</b>	

Начальник штабу військової частини А0000

Норми часу на навантаження (розвантаження) військового ешелону на залізничний рухомий склад

№ з/п	Військові ешелони	Час, год., хв.						
		під час навантаження з використанням		під час вивантаження з використанням			на перванта-жіння	
		торцева платформа	бокова платформа	торцева платформа	бокова платформа	на перванта-жіння		
1	2	3	4	5	6	7		
1	З гусеничними машинами на табельному кріпленні, які не потребують приведення до габариту навантаження після розміщення на залізничному рухомому складі, у разі спільного навантаження з колісною технікою	2.40	3.20	2.00	2.00		4.15	
2	З гусеничними машинами, які не потребують приведення до габариту навантаження після розміщення на залізничному рухомому складі	3.20	4.00	2.30	2.45		5.00	
3	З артилерією (колісні тягачі)	2.30	3.00	1.45	2.00		3.45	
4	З артилерією (гусеничні тягачі)	3.20	4.00	2.30	2.45		5.00	
5	З колісними машинами загальної маси кожної одиниці до 24 т, які не потребують приведення до габариту навантаження після розміщення на залізничному рухомому складі	3.00	3.30	2.20	2.40		4.40	

Продовження Додатку №8

6	З колісними машинами загальною масою кожної одиниці більше 24 т, які не потребують приведення до габариту навантаження після розміщення на залізничному рухомому складі	4.00	5.00	3.00	3.30	6.25
7	З громіздким, довгомірним озброєнням, військовою технікою, а також з озброєнням та військовою технікою, яка потребує приведення до габариту навантаження після розміщення на залізничному рухомому складі	5.00	6.00	4.00	4.30	7.50
8	З озброєнням, військовою технікою та майном, які потребують застосування кранів під час навантаження (вивантаження, перевантаження)	8.00	10.00	6.30	8.30	13.50

Примітки:

- У норми часу входить час на укладання та перенесення перехідних містків, розміщення, приведення до габариту і закріплення (зняття кріплення) озброєння та військової техніки на залізничному рухомому складі і їх маскування. У зазначені норми не входить час на встановлення ЗРМА, подачу і прибирання залізничного рухомого складу. Кріплення зброї та військової техніки, пломбування стопорних устаткування та люків проводяться одночасно з навантаженням і встановленням телефонного зв'язку.
- Зазначені норми часу розраховані для навантаження (вивантаження, перевантаження) одного військового ешелону під час заїзду техніки з одної точки на рухомий склад з 30 вагонів.
- Приведені норми часу зменшуються:

- під час закріплення озброєння та військової техніки табельними пристроями (без дровових розтяжок) – 40 %;
- під час заїзду з двох або трьох точок бокової платформи – відповідно на 15 % або 25 %.

4. Наведені норми часу збільшуються:

- під час навантаження (вивантаження, перевантаження) у темний час доби з дотриманням правил світломаскування, а також під час роботи особового складу військового ешелону у протигазах – на 25 %;
- при довжині потяга від 31 до 40 вагонів – 15 %, а при довжині потяга від 41 до 50 вагонів – на 25 %.

Витрати матеріалів для кріплення ВГМ

Вага машини, тонн	Кількість ниток дроту в розтяжці, шт.	Витрата дроту на машину з урахуванням ув'язки бортів платформ		Кількість скоб на упорний брусок, шт.	Усього скоб на машину*, шт.
		кг	пог. м		
До 15	4	10,0	45	3**	12**
15,1 – 25	6	14,5	65	4	16
25,1 – 50	8	19,0	85	4	16

\* Кількість скоб без урахування додаткового кріплення від поперечного переміщення. \*\* Кількість скоб без урахування додаткового закріплення від поперечного переміщення. \*\* Замість двох скоб дозволяється застосовувати вісім цвяхів діаметром 6 мм та довжиною 200 мм.

Витрата матеріалів для кріплення колісних машин

Вага однієї колісної машини, тон	Кількість дротових розтяжок на колісну машину, шт.	Кількість ниток дроту діаметром 6 мм в одній розтяжці, шт.	Кількість цвяхів діаметром 200 мм на один брусок, шт.	Витрата дроту на колісну машину		Витрати цвяхів на колісну машину, шт.	
				кг	погонних метрів		
1	2	3	при 4 упорних брусках на колісну машину	при 8 упорних брусках на колісну машину	6	7	8
Для колісних машин із гальмами							
До 2,0	4	2	2	2	4,4	20	8 або 16*
2,1 – 4,0	4	2	4	2	4,4	20	16
4,1 – 6,3	4	2	6	3	4,4	20	24
6,4 – 12,0	4	4	12	6	8,8	40	48

Продовження додатку №9

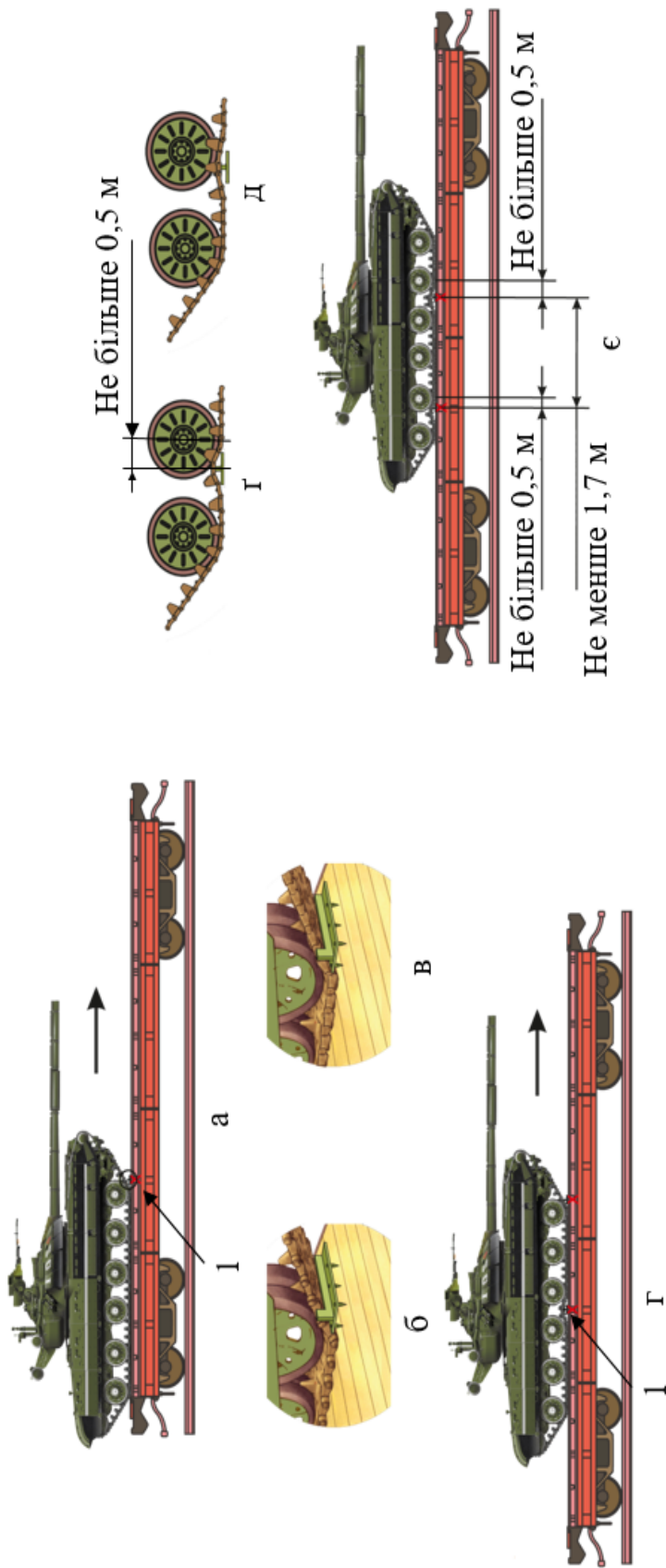
1	2	3	4	5	6	7	8
12,1 – 18,0	4	6	18	9	13,2	60	72
18,1 – 24,0	4	8	24	12	17,6	80	96
24,1 – 30,0	8	6	–	12	26,4	120	96
30,1 – 40,0	8	8	–	12	35,2	160	96
Для колісних машин без гальм							
До 3,5	4	2	4	2	4,4	20	16
3,6 – 7,0	4	4	8	4	8,8	40	32
7,1 – 10,0	4	6	–	9	13,2	60	72

\* У разі застосування чотирьох брусків – 8 цвяхів, а восьми брусків – 16 цвяхів

Кількість цвяхів на один упорний брусок в залежності від маси машини

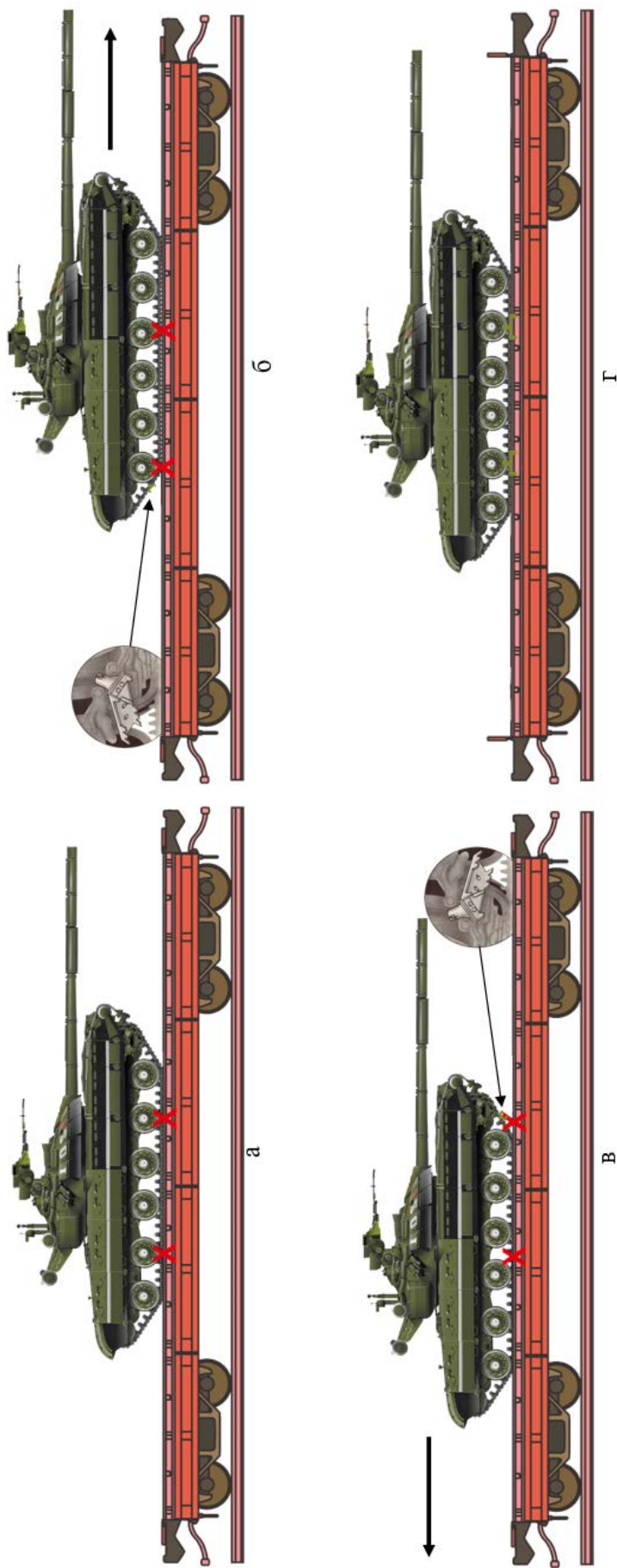
Вага автомобіля, тонн	Кількість цвяхів діаметром 6 мм, довжиною 200 мм на один упорний брусок, шт.
3 гальмами до 3,8	4
Те саме, 3,9 – 4,2	5
Те саме, 4,3 – 6,3	6
Без гальм – до 2,7	4

Порядок кріплення на платформі військової гусеничної машини за допомогою УМК-2Г



- а – положення машини та визначення місця встановлення першої пари упорів;
- б – розміщення упору під гусеничними стрічками з торцевими цівками;
- в – розміщення упору під гусеницею без торцевих цівок;
- г – положення машини та визначення місця встановлення другої пари упорів: 1 – упор першої пари;
- г – розміщення упору під гусеницею у місці спирання на неї другого (передостаннього) опорного котка;
- д – розміщення упору під гусеницею між точками спирання опорних котків;
- е – мінімальні допустимі відстані між упорами першої та другої пари.

Порядок кріплення на платформі військової гусеничної машини за допомогою шпор



а – визначення місць встановлення шпор;

б – встановлення першої пари шпор;

в – встановлення другої пари шпор;

г – машина, встановлена в положення для перевезення.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Allied joint movement and transportation Doctrine. Edition B, NATO STANDARDIZATION AGENCY (NSA), 2013 p. URL: [https://www.coemed.org/files/stanags/01\\_AJP/ajp-4.4\\_edb\\_v1\\_e\\_2506.pdf](https://www.coemed.org/files/stanags/01_AJP/ajp-4.4_edb_v1_e_2506.pdf)
2. Бойовий статут механізованих і танкових військ Сухопутних військ ЗС України (частина II, батальйон, рота). Наказ командувача Сухопутних військ ЗС України від 30.12.2016 № 605. URL: <https://drive.google.com/file/d/180Sg1C1TimNm0X2iWJ2-Ie-Hbf273z1mW/view> (дата звернення 31.01.2024 р.)
3. Горбенко А.П., Мартинов І.Е. Конструювання та розрахунки вагонів: навч. посіб. Харків: УкрДАЗТ, 2007. 150 с.
4. Доктрина з організації переміщень та перевезень (транспортувань) у Збройних Силах України. - ВКП 4-00(03).01. URL: <https://sprotyv7.com.ua/wp-content/uploads/2022/04/ВКП-4-0003.01-Доктрина-з-організації-переміщення-та-перевезення-у-ЗСУ.pdf>
5. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 року № 317 станом на 02 лютого 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
6. Інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.11.2004 №1026 станом на 01 липня 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1640-04#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
7. Інструкція з планування військових залізничних перевезень. Наказ Міністерства оборони України та Міністерства інфраструктури України від 01.12.2015 № 666/503. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1606-15#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
8. Інструкція з планування і управління військовими перевезеннями водним транспортом у Збройних Силах України Наказ Міністерства оборони Міністерства інфраструктури України від 12.10 2016 № 526/350
9. Інструкція з управління військовими залізничними перевезеннями. Наказ Міністерства оборони 01.12.2014 № 853.
10. Інструкція щодо приведення озброєння та військової техніки, обладнаних динамічним захистом та захисними протикумулятивними екранами решітчастої конструкції, до транспортабельного

- стану. Наказ Генерального штабу Збройних Сил України від 16.09.2019 №351
11. Настанова «Управління (комендатура) військових сполучень», ВКДП 4-101(03).01, затверджена командувачем Сил логістики Збройних Сил України 10.11.2020.
  12. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.03.2018 р. №430-р. станом 03 травня 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  13. Положення з військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом. Наказ Міністерства оборони України від 05.09.2013 № 595. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1662-13#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  14. Положення з охорони та супроводу військових вантажів на залізничному та водному транспорті. Наказ Міністерства оборони України від 07.05.2019 року № 210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0735-19#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  15. Положення про службу військових сполучень. Наказ Генерального штабу Збройних Сил України від 16.08.2019 № 307.
  16. Порядок логістичного забезпечення сил оборони під час виконання завдань з оборони держави, захисту її суверенітету, територіальної цілісності та недоторканості. Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2018 №1208 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1208-2018-p#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  17. Порядок організації діяльності залізничного транспорту під час здійснення військових залізничних перевезень. Постанова Кабінету Міністрів України від 04.11.2015 № 891 станом на 14 листопада 2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/891-2015-p#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  18. Порядок утримання і обслуговування залізничних під'їзних колій до військових частин, установ та організацій Збройних Сил України. Наказ Міністерства оборони України та Міністерства інфраструктури України від 30.07.2020 № 258/431. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1091-20#Text> (дата звер. 31.01.2024 р.)
  19. Правила перевезень військових пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом України. Наказ Міністерства

- транспорту України від 05.07.1999 року №346 станом на 10 березня 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
20. Правила технічної експлуатації залізниць України. Наказ Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411 станом на 01 січня 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  21. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. №273/96-ВР станом на 01 січня 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text> (дата звернення: 31.01.2024)
  22. Про оборону України: Закон України від 6 груд. 1991 р. № 1932-ХІІ станом на 15 квітня 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#Text> (дата звернення: 31.01.2024)
  23. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. №233/94-ВР станом на 01 січня 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 31.01.2024)
  24. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: Закон України від 20.11.1998 року № 52 станом на 23 квітня 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  25. Равлюк В.Г. Основи експлуатації та відновлення вагонів: конспект лекцій. Харків: УкрДАЗТ, 2014. 71 с. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/7043/1/Конспект%20лекцій.pdf> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  26. Робота комендатури військових сполучень залізничної дільниці та станції з організації перевезення військових частин і підрозділів залізничним транспортом : методичні вказівки до виконання курсової роботи / Максименков Є. А., Гудімов В. В., Зайцев М. П., Коваленко Г. П. Дніпро, 2022. 28 с. URL: <http://eadnurt.diit.edu.ua/jspui/handle/123456789/16637>
  27. Статут вартової та гарнізонної служб ЗС України. Закон України від 24.03.1999 року № 550-ХІV станом на 31 березня 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/550-14#Text> (дата звернення 31.01.2024 р.)
  28. Статут залізниць України. Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. №457 станом на 28 травня 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-п#Text> (дата звернення

31.01.2024 р.)

29. Технічні умови розміщення та закріплення вантажів, додаток №3 до УМВС станом на 01.07.2023 року. URL: [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/smgs/dod3\\_2023/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/smgs/dod3_2023/) (дата звернення 31.01.2024 р.)

Для нотаток

Для нотаток

Для нотаток

Навчальне видання

*Максименков Євген Анатолійович,  
Кравчук Олександр Володимирович,  
Гудімов Віктор Володимирович*

**ВІЙСЬКОВІ СПОЛУЧЕННЯ ТА ПЕРЕВЕЗЕННЯ.  
ОРГАНІЗАЦІЯ ВІЙСЬКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Навчальний посібник

Відповідальний редактор Максименков Євген Анатолійович  
Комп'ютерна верстка Максименков Євген Анатолійович  
Дизайн обкладинки Беата Куркуль,  
Мирослав Кобилянський, Євген Максименков

Експертний висновок склав начальник науково-дослідної  
лабораторії підполковник Микола ГЕРНИЧ

Зареєстровано НМВ УДУНТ (№ 688 від 05.02.2024 р.)

Підписано до друку 01.10.2024. Формат 60x84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Папір офсетний. Друк цифровий. Обл.-вид. арк. 13,25.  
Ум. друк. арк. 12,3. Наклад 50 пр. Зам № 508.

Видавництво «Журфонд»  
49001, Дніпро, вул. Старокозацька, 8.  
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру  
ДК №684 від 21.11.2001 р.

Віддруковано:  
Приватне підприємство «Інтеграл»  
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру  
Серія АОО № 767897 від 17.11.2003 р.  
49000, м. Дніпро, вул. Воскресенська, 41, оф. 122.