

K PLÁNOVÁNÍ PŘÍSUNU MATERIÁLU U VŠEVOJSKOVÉ ARMÁDY

Jedním z rozhodujících a nejsložitějších úkolů, které plní štáb v soudobých operacích, je přísun materiálu. Základní a rozhodující podmínkou úplného a nepřetržitého přísunu je reálné plánování a stanovení reálných a splnitelných úkolů automobilním útvarům. V článku se zaměřím na plánování přísunu, na metodiku zpracování plánů přísunu a na některá doporučení k zlepšení činnosti orgánů zúčastněných v tomto procesu. Jelikož rozsah článku mi neumožňuje rozebrat současně jak perspektivní, tak i denní plánování, zaměřím se na analýzu všeobecných zásad plánování přísunu materiálu.

Plánování přísunu materiálu je nedílnou součástí celkového procesu plánování týlového zabezpečení vojsk. Specifika plánování přísunu u vševojskové armády spočívá v tom, že plán spolu se všemi kalkulacemi zpracovává náčelník vojenské dopravy v úzké součinnosti se štábem týlu armády a náčelníky druhů vojsk a služeb. Kromě toho náčelník vojenské dopravy odpovídá za komplexní využití všech druhů dopravy a komunikací v pásnu činnosti vševojskové armády.

Podle současné teorie a praxe u vojsk se v procesu plánování přísunu rozlišuje perspektivní, zahrnující období celé armádní operace, a denní plánování. Obě se liší svým významem, metodikou zpracování i svou obsahovou stránkou.

Plán přísunu materiálu na celou armádní operaci má perspektivní charakter. Obsahuje požadavky na přísun materiálu a způsob jejich realizace, tj. rozdělení přepravních výkonů mezi armádním a vojskově dopravní prostředky. Zahrnuje orientační údaje, zpracované na základě kvalifikovaných odhadů, a určuje perspektivní využití automobilní dopravy a činnost pohyblivé armádní základny v průběhu operace.

Perspektivní plán přísunu je nedílnou součástí plánu týlového zabezpečení vojsk. Zpracovává se do splnění bližšího úkolu vševojskové armády s podrobnějším rozpracováním na první dny operace a vcelku za období do splnění dalšího úkolu armády.

Při zpracování denního plánu přísunu vycházíme z globálních údajů perspektivního plánu. Obsahuje pořadí a objem přísunu materiálu podřízeným svazkům a útvarům na každý den. Na rozdíl od perspektivního, denní plán zahrnuje takové údaje, které nemohly být dříve známy. Je to například rozmístění divizních skladů a výdejních míst, upřesnění objemu přísunu, jakož i konkrétní čas předání materiálu.

Denní plán přísunu je základem pro zpracování plánu automobilních přeprav orgány vojenské dopravy, plánu činnosti pohyblivé armádní základny a spolu s vydaným rozkazem je podkladem pro plánování přepravních výkonů u automobilních

útvárů. Výpisy z denního plánu přísunu pro jednotlivé svazky a armádní útvary jsou závazné pro činnost zástupců velitelů pro týl svazků a útvarů. Zpravidla obsahují tyto údaje: množství přísunového materiálu podle jednotlivých druhů, odběry materiálu z pohyblivé armádní základny nebo jiných zdrojů, místa styku, časovou lhůtu k uvolnění dopravních prostředků, popř. způsob využití vracejících se automobilních proudů (odsun raněných a nemocných, nepotřebného, přebytečného a kořistního materiálu).

Výchozími podklady pro plánování přísunu jsou požadavky formované v žádankách zásobovacímí službami a náčelníky druhů vojsk a údaje o možnostech armádních a vojenských prostředků. Zpracovávají se po jednotlivých obdobích (příprava operace, plnění bližšího a dalšího úkolu) a po operačních směrech.

Náčelníci druhů vojsk a služeb při sestavování žádank musí vycházet ze stupně materiálního zabezpečení vojsk, tj. z výše a skladby pohyblivých zásob, z množství a struktury zásob v armádních skladech, z nařízených zásob na začátku a konci operace, z potřeby materiálu po obdobích atd.

Požadavky na přísun materiálu se zpracovávají na předepsaných tiskopisech a to zvlášť pro perspektivní a denní plánování.

Žádanky do perspektivního plánu přísunu zahrnují především druh a množství materiálu pro svazky a armádní útvary a požadované množství materiálu, který je třeba přisunout do pohyblivé armádní základny.

Žádanky pro denní plán přísunu obsahují mnohem konkrétnější údaje a to: druh a množství materiálu, odkud a kam přepravit, připravenost materiálu k přepravě, případnou potřebu mechanizačních prostředků ložných prací, způsob naložení materiálu, využití vracejících se dopravních prostředků.

Včasné předložení žádank na přísun materiálu je základním předpokladem pro sestavení plánů přísunu a úplné dokončení plánu týlového zabezpečení operace. Opožděně předložené žádanky ztěžují a znesnadňují zabezpečení vojsk materiálem, vyvolávají napětí a neumožňují harmonickou činnost tým, kdo se podílí na zpracování plánů přísunu. Tím se také znesnadňuje zpracování výpisů z plánů přísunu pro podřízené svazky a armádní útvary, jakož i odeslání předběžných nařízení. To proto, že se zpravidla k nim přiřkládají jako přílohy.

Stanovení dopravních možností armádních automobilních útvarů a dopravních

prostředků vojenského týlu se vypočte především z těchto výchozích podkladů: počet a přepravní kapacita dopravních prostředků pro přepravu suchého materiálu a pohonných hmot, doplňování dopravních prostředků v průběhu operace, koeficient technické pohotovosti, koeficient únosnosti dopravních prostředků (obloženost), norma průběhu automobilních jednotek, možnost přebudování automobilů určených pro všeobecnou přepravu materiálu na přepravu pohonných hmot, vzdálenosti přepravních míst, předpokládané ztráty a stanovená záloha dopravních prostředků s naloženým materiálem.

Dopravní možnosti automobilní dopravy vypočítávají orgány vojenské dopravy vševojskové armády po obdržení zámyslu organizace přísunu NT-ZV A. Vypočítávají se zvlášť pro plánovací období a operačních směrech činnosti vojsk na tiskopis, který by měl především obsahovat: druh dopravních prostředků (pro přepravu suchého materiálu nebo pohonných hmot), komu jsou podřízeny, úseky přísunu, na kterých se budou využívat, dopravní kapacitu po dnech.

Podstata plánování přísunu spočívá ve shrnutí a analýze předložených požadavků (žádank) na přísun, ve výpočtu dopravních možností a v jejich vzájemném porovnání co do místa, prostoru a času a následným stanovením objemu přísunu materiálu na jednotlivé operační směry a jednotlivým svazkům (útvárům). Jinými slovy jde o bilanci, kterou můžeme uskutečnit několika způsoby (viz dále).

Jak ukazují zkušenosti ze cvičení plán přísunu zpracuje náčelník vojenské dopravy v úzké součinnosti se štábem týlu. V procesu vlastního plánování přísunu jsou ve stanovených lhůtách předkládány náčelníku vojenské dopravy žádanky na přísun. Náčelník vojenské dopravy se svými podřízenými zpracovává jak perspektivní, tak i denní plán přísunu po důkladném vyhodnocení předložených žádank a všech podmínek, za kterých se bude přísun realizovat. Po schválení plánů přísunu NT-ZV A sděluje náčelníkům druhů vojsk a služeb, jak budou jejich požadavky realizovány.

Kromě toho náčelník vojenské dopravy stanoví přepravní úkoly armádním automobilním útvárům tím, že jednotlivým velitelům vydává s rozkazem i výpisy z plánů přepravy. Štáby automobilních útvarů podrobně rozpracovávají přepravní úkoly ve smyslu jednotlivých ustanovení předpisu Bojového řádu automobilního vojska (Dopr-1-2) zpravidla v úzké součinnosti s náčelníkem pohyblivé armádní základny.

Bilance požadavků na přísun a množství automobilové dopravy

Jak jsem uvedl, podstata reálného zpracování plánů přísunu spočívá ve srovnání požadavků s možnostmi automobilní dopravy. Vývojový diagram této bilance — viz schéma 1.

Bilanci můžeme zpracovat graficko-analyticky, matematicky, nebo pomocí samočinného počítače.

První způsob patří k nejrozšířenějším (nejpoužívanějším) v činnosti orgánů vojenské dopravy. V podstatě má dvě základní formy řešení. **První** spočívá v jednoduchém schematickém znázornění všech prvků dopravně zásobovacího systému. K nim zejména patří: přesunutí frontové základny a jejich oddělení, pohyblivá armádní základna, divizní sklady, místa zdrojů materiálu, automobilní jednotky (útvary). Vlastní činnost s realizováním přísunu materiálu se vyjadřuje pomocí čar, které mohou barevně odlišovat stupeň jejich podřízenosti.

Pomocí schématu můžeme automobilním jednotkám stanovit přepravní úkoly, např.: objem přisunovaného materiálu, místo a dobu nakládání, vlastní přepravu, místo a dobu vykládání, popř. další činnost. Schematické znázornění umožňuje také postihnout návaznost mezi koloběhy.

V schematickém znázornění je dobře zvýrazněna zejména prostorová stránka přepravního procesu. Je však třeba řešit i otázky časové a to tak, že se časové ohodnocení zaznamenává přímo k jednotlivým částem koloběhu.

Druhá graficko-analytická forma bilance spočívá ve využití grafikonu dopravy. Tuto formu používáme na dispečerských stanovištích všech stupňů. Slouží k řízení a sledování pochodových proudů buď v určitém prostoru, nebo na jedné komunikaci.

Výhodnost použití grafikonu dopravy spatřuji v hlubším pochopení operačně týlových hledisek s organizací přísunu materiálu. Umožňuje také komplexně řešit organizaci přísunu nejen ve vlastním, ale i v přilehlých úsecích přísunu.

S pomocí grafikonu dopravy můžeme též vyjádřit celkový záměr organizace přísunu. Umožní rychle posoudit a zdůvodnit návrh doplnění spotřebovaných zásob podřízeným svazkům (útvaram).

Zásady sestavení grafikonu dopravy jsou popsány v předpise Dopr 1-3 v příloze č. 3 „Organizace a provádění silniční poštovní služby v operačním týlu“.

Druhý základní způsob bilance spočívá ve využití matematických operací. I když se v současné době používají ve štábech a odděleních prostředky malé mechaniky,

zde, přesto je nezbytné volit k bilanci takové metody, které budou vyžadovat co nejjednodušších matematických výpočtů (požadavek na zkrácení času pro činnost v metodice práce štábu a oddělení).

Požadovanou dopravní kapacitu můžeme vypočítat takto:

$$D_p = \sum_{i=1}^n \frac{Q_i}{K_i}$$

Q_i = požadavek na přísun materiálu

K_i = koeficient využití únosnosti dopravních prostředků (obložnost) při naložení různých druhů materiálu.

Hodnotu celkového požadavku na přísun materiálu vypočítáme jako součet jednotlivých požadavků předložených náčelníky druhů vojsk a služeb.

$$\sum Q_i = Q_1 + Q_2 + \dots + Q_n$$

kde Q_1 = první druh materiálu, například munice

Q_2 = druhý druh materiálu, například PHM

Q_n = poslední druh materiálu.

Koeficient využití dopravních prostředků vychází z konkrétního druhu přisunovaného materiálu, např.:

K_1 = koeficient využití dopravních prostředků při naložení municí

K_2 = koeficient využití dopravních prostředků při naložení PHM atd.

Pak potřebná dopravní kapacita pro přísun bude

$$\sum_{i=1}^n \frac{Q_i}{K_i} = \frac{Q_1}{K_1} + \frac{Q_2}{K_2} + \dots + \frac{Q_n}{K_n}$$

Abychom určili skutečnou dopravní kapacitu a na jejím základě dopravní možnosti automobilní dopravy, sečteme dopravní kapacitu armádních a vojskových útvarů (jednotek), určených pro přísun. Přitom bereme v úvahu, že automobilní útvary (jednotky) realizují přísun v prostoru a v čase. Z tohoto důvodu se pak dopravní možnosti automobilní dopravy zvyšují násobkem počtů koloběhů a skutečné dopravní kapacity.

VÝVOJOVÝ DIAGRAM BILANCE POTŘEBNÉ DOPRAVNÍ KAPACITY A MOŽNOSTÍ AUTOMOBILNÍ DOPRAVY

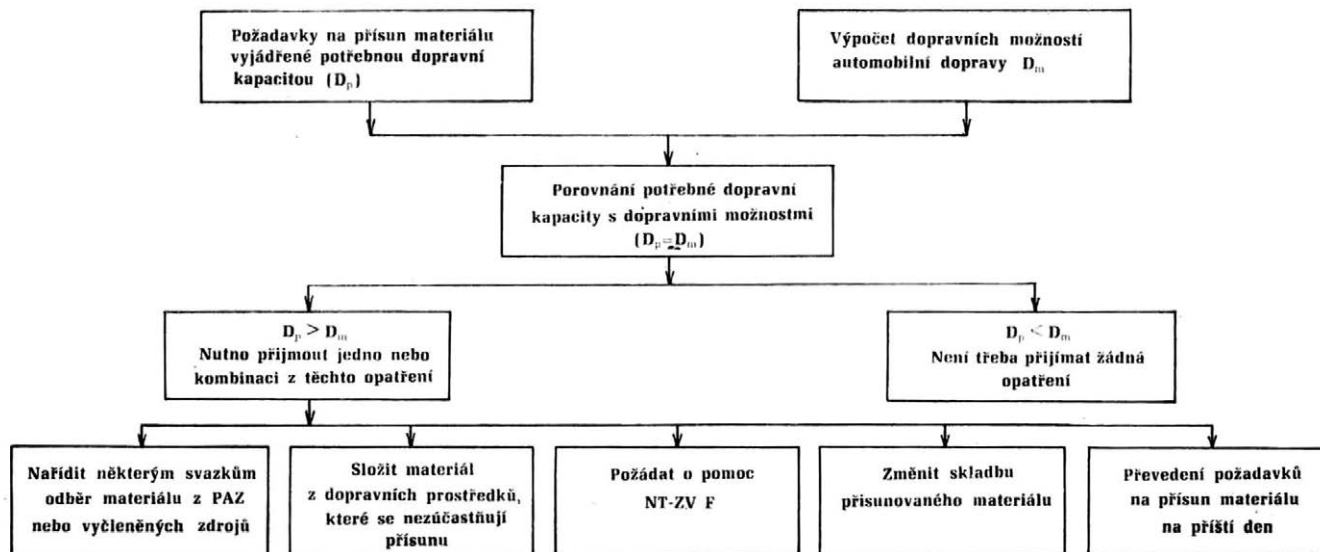


Schéma 1

Skutečnou dopravní kapacitu armádních automobilních útvarů můžeme určit takto:

$$D_m = \sum_{j=1}^m G_j,$$

kde G_j je dopravní kapacita automobilní jednotky.

Protože automobilní jednotky mohou za určenou dobu uskutečnit několik koloběhů pak jejich počet můžeme určit podle vzorce:

$$O = \frac{T}{T_k},$$

kde O = počet koloběhů

T = čas stanovený k přísunu

T_k = doba trvání jednoho koloběhu.

Výpočet podle dalších vzorců nám umožní vyhodnotit stupeň možností automobilní dopravy.

$$N_a = \frac{\sum_{i=1}^n Q_i}{\sum_{j=1}^m G_j}$$

kde N_a = koeficient přepravního výkonu

Q_i = požadavky na přísun materiálu (t)

G_j = dopravní kapacita automobilních jednotek (t)

$$P_j = \frac{N_a}{O}$$

V případě, že koeficient P_j je menší než 1 ($P_j < 1$), přísun materiálu uskutečňujeme v plném rozsahu a ještě nám zůstane určitá rezerva. Jestliže je koeficient roven 1, lze přísun materiálu plně realizovat. Není však už žádná rezerva v dopravních prostředcích. Jestli přesahuje hodnotu 1, nelze přísun materiálu realizovat podle předložených žádánek.

V tomto případě pak musí orgány vojenské dopravy v součinnosti se štábem týlu armády a s náčelníky druhů vojsk a služeb přijmout jedno z těchto opatření:

- zvýšit přepravní kapacitu určenou k přísunu a to buď z armádních automobilních prostředků, nebo vojskových;

- složit materiál z těch dopravních prostředků, které vezou materiál, jenž se nebude přesunovat;

- požádat o výpomoc NT - ZV F;

- snížit objem přísunu v případě, že se nepodaří realizovat jedno z předcházejících opatření a nesplněné požadavky převést na příští den.

Poslední způsob bilance předpokládá využít samočinné počítače. Využití samočinných počítačů k bilanci by bylo řešením jen dílčího úkolu. Samočinné počítače umožňují komplexně řešit celou problematiku plánování včetně vyhotovení plánů přísunu a potřebných výpisů z nich. To vyžaduje nejdříve podrobnou analýzu, sestavit algoritmus řešení, logicko-matematický model a program pro určitý druh samočinné ho počítače.

(Pokračování příště)