

RACIONALIZACE DOPRAVNĚ ZÁSOBOVACÍHO PROCESU

[Některé poznatky z vojenskovědecké konference MNO/HT]

Používání zbraní hromadného ničení a vybavování vojsk moderní bojovou technikou zvyšuje rozmach a manévrovost soudobých operací. To klade vysoké nároky na týlové zabezpečení, zejména v oblasti včasného a plynulého zásobování vojsk v průběhu operace, při nepřetržitém působení nepřítele na zásobovací základny, sklady, komunikace i dopravní prostředky. Použití jaderných zbraní vytváří takové podmínky, že k narušení, nebo dočasnému přerušení dopravně zásobovacího procesu (dále jen DZP) na některých stupních může dojít již v prvních dnech operace (bojové činnosti).

Rozmach operace, její manévrovost a vedení na směrech, jakož i některé vlivy činnosti nepřítele zvláště v podmínkách použití ZHN mohou vážně ohrozit organizaci polního DZP a jeho technického vybavení, mohou být i příčinou odtržení (vzdálení) zásobovacích základen a skladů od vojsk. V důsledku těchto skutečností můžeme předpokládat, že při plnění DÚ frontu bude třeba přisunovat automobilním transportem zásoby z frontové základny k vojskům na vzdálenost až 500—600 km.

Složitost DZP v první frontové útočné operaci (FÚO) je dána především tím, že:

- při vyhlášení bojové pohotovosti je nutné v nejkratším čase aktivovat hlavní prvky DZP a zabezpečit rychlé naložení a vyvezení (rozptyl) zásob do určených prostorů, aby nedošlo k jejich zničení ještě před vyvezením za stacionárních skladů a základen,

- v době zahájení bojové činnosti vojsky (v závislosti na době zahájení a realizaci předcházejících opatření) bude možné rozvinout DZP svazků stále bojové požadavky, zatímco ostatní prvky DZP operačního týlu se budou teprve vytvářet a postupně začleňovat do polního zásobovacího procesu podle průběhu bojové činnosti vlastních vojsk i nepřítele.

— zásobování vojsk může probíhat v podmínkách rozsáhlého zamoření terénu radioaktivními, chemickými a biologickými látkami při trvalé hrozbě hromadných raketových jaderných a leteckých úderů a často i při přerušení spojení s podřízenými,

— v důsledku hromadného ničení zásob, dopravních prostředků a komunikační bude třeba centralizovat a pružně řešit plynulé doplňování vojsk materiálem a efektivním využitím dopravních prostředků a zásob nadřazeného i podřízeného stupně, protože spotřeba zásob a ztráty na materiálu mohou být značně vysoké a nerovnoměrné.

Zkušenosti ukazují, že i přes až dvojnásobné zvýšení přepravní kapacity a vynaložení značné částky na palety, kontejnery a mechanizační prostředky (kromě technických prostředků služby PHM) se v polním DZP i nadále projevuje nedostatek těchto prostředků, což se může odrazit někdy ve zvlášť složité situaci i v kritickém poklesu stanovených zásob na konci operace, zejména ve vojscích. Všechny uvedené otázky v celém komplexu je třeba naléhavě řešit v souladu s potřebami ČSLA a národního hospodářství.

Analýza hlavních prvků polního DZP

Současný polní DZP ČSLA je svou funkcí a zásadami organizace shodný s DZP Sovětské armády, je v podstatě jednotný v rámci armád Varšavské smlouvy. Odpovídá základním principům výstavby socialistické armády a požadavkům upevňování nedílné velitelské pravomoci, protože každý velitelský stupeň má všechny potřebné síly a prostředky pro plynulý materiální zabezpečení vlastního i podřízeného stupně. Z hlediska analytického přístupu k rozboru DZP jsou určující prvky struktury tohoto systému, které mají vliv na jeho fungování, a to především:

- zásoby, jejich výše, rozložení a připravenost,
- sklady, mechanizační prostředky a pracovní síly,
- doprava a komunikace,
- řídicí orgány, dopravně zásobovací a informační systém.

1. Zásoby, jejich výše, rozložení a připravenost

Jedním z rozhodujících prvků, které uvádějí do chodu celý DZP, jsou zásoby a zejména jejich spotřeba i ztráty v průběhu bojové činnosti. Za posledních 15 let se podstatně zvýšila spotřeba materiálu, např. u munice o 40–50 % a PHM o 25 %. Zkušenosti potvrzují, že s uplatňováním vědeckotechnického pokroku v zavádění moderní a vysoce účinné bojové techniky do výzbroje armády se struktura i výše spotřeby materiálu budou i nadále značně měnit (např. zavedením tanku T-72 se zvýší náplň o 25 % oproti náplni dosavadního tanku T-55).

Z celkové spotřeby materiálu v útočné operaci může činit přibližně munice 34 %, PHM 48 %, proviant 3 % a zbývající ostatní materiál 15 %.

Z hlediska zásobování bude složitost v tom, že výše a struktura spotřeby materiálu se podstatně a rychle mění podle konkrétní bojové činnosti (druh operace, množství jaderných úderů apod.). Např. spotřeba dělostřelecké a minometné munice v první den činnosti bez použití jaderných zbraní v armádě na hlavním směru může být 2,0–2,5 pp, s použitím jaderných zbraní 1,0 až 1,2 pp. Denní spotřeba PHM při průměrném tempu postupu vojsk 40–60 km za den může činit 0,25–0,3 n u BA, 0,35–0,4 n nafty a dále 0,7–0,8 n letec-

kého petroleje na jeden armádní vzlet. Ztráty na operaci mohou dosáhnout 25—30 %.

Poznatky ze cvičení nasvědčují, že zásoby pravidelné spotřeby (munice, PHM, proviant a část ostatních zásob), které se v první útočné operaci mohou podílet na celkové spotřebě materiálu z 85—90 %, je možné doplňovat vojskům denně (s využitím kompletů — direktivně), zatímco ostatní materiál nepravidelné spotřeby (cca 10—15 %) je nutné přisunovat jako dosud podle skutečné potřeby vojsk (na žádanky) jednou za 3—5 dní. Rozdílné názory se vyskytují na určení výše a složení spotřeby materiálu tankového, automobilního, ženíjního, spojovacího, ale zejména dělostřelecké, tankové a raketometné munice (někdy až o 50 %). Těmto otázkám věnujeme zvýšenou pozornost.

S nárůstem spotřeby zásob došlo i k jejich zvýšení a ke změně rozložení. Např. za uplynulé období se zvýšily pohyblivé zásoby u msd a td o 30—40 % a u některých frontových armádních svazků (útvárů) až 3krát. K vedení zvýšených zásob dělostřelecké a PL munice o 0,1 až 0,5 pp byla využita přepravní kapacita tahačů bojové techniky a pro zvýšení zásob PHM byly tankům přidány 1—2 sudy, což stále ještě neodpovídá požadavkům. Proto se často vyskytují zdůvodněné požadavky na další zvýšení zásob dělostřelecké, tankové, protiletadlové a raketometné munice u svazků se stálou pohotovostí.

Zkušenosti ze cvičení potvrzují, že pohyblivé zásoby, armádní normativ a předepsané zásoby frontu by měly nejen zabezpečit požadovanou bojovou činnost vojsk frontu, ale z toho mít určitou část přímo na automobilních dopravních prostředcích. Celková potřeba zásob frontu však není dána pouze spotřebou v průběhu operace, ale i předpokládanými ztrátami a stanovenou výší zásob, kterou je nutné mít na konci operace (ve frontu minimálně 70—80 % a v armádě až 100 % stanovených norem zásob).

Dosavadní poznatky ukazují, že k rychlejšímu doplňování vojsk materiálem by významně přispěla větší připravenost zásob (jejich kompletace a paletizace). Např. dořešení paletizace raketometné munice „GRAD“ můžeme dosáhnout zkrácení doby nakládky vozidla PV3S z 30 na 4 minuty, při vyšším využití kapacity vozidla z 25 ks nábojů na 35 ks a několikanásobné zvýšení produktivity práce. Rovněž se ukazuje, že kompletace a paletizace zásob je nejefektivnější již ve výrobním závodě nebo v ústředních a okružích skladech, čímž můžeme dosáhnout plného využití předností kompletace, paletizace a mechanizované manipulace v celém zásobovacím a skladovacím procesu.

2. Ke skladovacím a manipulačním systémům

Od roku 1970 v souladu s možnostmi národního hospodářství bylo zavedeno do ČSLA značné množství palet, hydraulických ruk, zvedacích čel, vysoko-zdvíhacích vozíků, kontejnerů ISO a dalších progresivních prostředků, jako jsou velkokapacitní cisternové automobily — přepravníky, plnicí letecké a pozemní techniky, soupravy hromadného doplňování motorové techniky PH apod. Před dokončením vývoje je podvalník pro přepravu vysokozdvíhacích vozíků v poli a jsou plánována další opatření, např. rekonstrukce a typová výstavba skladů, zavádění regálových zakladačů, vysokozdvíhacích vozíků s bočním zdvihem apod.

Důslednější využívání uvedené techniky u převážné většiny svazků a útvárů přispělo k modernizaci skladového hospodářství, ke zkrácení doby nakládky zásob a efektivnějšímu využití přepravní a skladovací kapacity. Vytvořily se tím podmínky ke komplexní racionalizaci polního DZP, vyšší produktivitě a

bezpečnosti práce a efektivnějšímu využití pracovních sil ve vojenském a operačním týlu. Např. zavedením vysokozdvížného vozíku terénního (DVHM-3222 T) se oproti ruční manipulaci zvýšila produktivita práce až 20krát, kontejnerového překladače 48krát a soupravy hromadného doplňování PH 10krát. V důsledku racionalizačních opatření ve vojenském týlu se zvýšila manipulační kapacita u praporu na 25 t/h, pluku 480 t za 2 h a svazku cca 2000 t/5 h, což zabezpečuje předpokládanou nakládku (vykládku) materiálu na těchto zásobovacích etapách.

Přehodnocením organizační struktury jednotek a útvarů obsluhy a jejím vybavením vhodnými mechanizačními prostředky (zavedenými do ČSLA a v NH) byly odstraněny dosavadní disproporce a vytvořeny podmínky k zabezpečení mechanizované manipulace:

- u praporu obsluhy PAZ cca 7000 t/m³ za 8 hodin,
- u praporu obsluhy OFZ cca 9000 t/m³ za 16 hodin,
- u pluku obsluhy FZ cca 30 000 t/m³ za 16 hodin.

Ve srovnání s ruční manipulací se tím dosáhla celková úspora asi 3170 pracovníků a zvýšila se produktivita práce o 300 % i více. Vytvořily se předpoklady pro řízení výdejních míst k zásobování svazků, útvarů a zařízení přímo podřízených vyššímu svazu podle předpisu Týl-2-1.

Realizace uvedených opatření u jednotek a útvarů obsluhy zákonitě vyžaduje přestavbu skladů operačního stupně. Z jejich organizací bude nutné vyloučit zastaralé mechanizační prostředky (např. lačkové a řetězové dopravníky) a podle skutečné potřeby rozdělit mechanizační prostředky mezi jednotlivé sklady tak, aby denní vnitroskladová kapacita vytvořila podmínky pro plynulý přísun zásob v operačním týlu.

K racionalizaci DZP významně přispívá rozvoj kontejnerového dopravního systému (KDS). Využitím KDS v mírovém zásobování došlo k 5násobnému zrychlení toku zásob (z 20 na 4 dny), čtyřnásobnému zvýšení produktivity práce, úspoře cca 40 % pracovníků a uvedení do pohotovosti přepravovaného materiálu.

Efektivnost KDS byla prokázána i v polním zásobování již na cvičení MO-RAVA-74 (i FATRA-81), kdy přísun 460 t materiálu z operačních do svazkových skladů bez překládky v PAZ oproti ruční manipulaci proběhl s 50% počtem pracovníků a tok zásob se zrychlil o 60 %. Získané poznatky však ukázaly, že zavedení KDS v polním i mírovém zásobování bude zvyšovat nároky na organizaci práce, plánování přeprav a volbu manipulačních prostorů a komunikací.

K zabezpečení mechanizované manipulace s materiálem přispívá širší využívání přidělených mechanismů a jejich kvalitnější výběr v NH na doplnění předepsaných počtů (včetně dočasných výpomocí s obsluhami při bojové pohotovosti). Kromě těchto pozitivních výsledků se projeví i některé problémy, zejména v inovaci zastaralých mechanizovaných prostředků, jejich údržbě, v zabezpečení oprav, v efektivním využívání při všech cvičeních a zaměstnáních a také ve vycvičenosti obsluh.

3. K dopravnímu a silničnímu zabezpečení

Doprava jako jeden z hlavních dynamických prvků má největší vliv na fungování polního DZP. V soudobé operaci vzrůstá význam všech druhů dopravy (železniční, automobilní, potrubní, ale i vzdušné a říční). Jejich priorita je dána

podílem na celkovém objemu přísunu na jednotlivých zásobovacích etapách, na přepravní kapacitě, vybavenosti a současných možnostech.

Hlavním dopravním prostředkem ze stacionárních skladů teritoria do operačních základů (V/S) je železniční doprava, která např. v průběhu 12 dnů operace může přepravit cca 80 % i více všeho materiálu. Poznatky ze cvičení ukazují, že železnice i při značném zničení může podstatně přispět ke zkrácení zásobovacích koloběhů, což ke konci první útočné operace může činit 250 až 300 km i více (při průměrné denní obnově 25–30 km za 24 hodin). K tomu musíme učinit příslušná opatření již v míru (výstavba zvláštních a obnovovacích jednotek, výstavba dočasných překládkových prostorů, náhradní přemostění, objezdy apod.).

Ve vojskovém a operačním týlu je hlavním druhem automobilní doprava. Jejím úkolem je včas vyvézt všechny stanovené zásoby podle plánu 1. naložení. V dalším zabezpečit rozvinutí polního DZP a plynulé doplňování vojsk materiálem. Oproti železnici je automobilní doprava pružnější, rychlejší a méně zranitelná. Je však podstatně dražší, má menší kapacitu a velký počet překládek. Z hlediska manévrovosti je méně vhodný vysoký počet souprav vozidel s vleky ve vojskovém týlu (vleky u operačního týlu 100 % a apr divizí 80 %).

V 6. 5LP se zvýšil počet velkokapacitních vozidel, návěsových souprav, speciálních vozidel a sklápěčů (snížila se průchodivost a u sklápěček i nosnost). Předpokládá se, že dožívající střední automobily PV3S budou počínaje rokem 1983 postupně vyměňovány modernizovanými automobily PV3S-M, které v letech 8. pětiletky by měly být nahrazovány novými nákladními automobily středními — terénními.

V průběhu 7. 5LP se předpokládá další zvýšení kapacity transportu všeho druhu. Např. u apr svazku oproti začátku 70. let se přepravní kapacita zvýší celkem 3X, u svazu o cca 32 % a vyššího svazu o 40 %.

Přestože v současné době je ve vojskovém a operačním týlu již značná výše automobilní přepravní kapacity, projevuje se při některých cvičeních vlivem činnosti nepřítele její nedostatek. Nepřísunuté zásoby musí být proto uhrazeny z pohyblivých zásob, a to ve svých důsledcích vede ke snižování stavu materiálního zabezpečení vojsk. Teoreticky můžeme učinit závěr, že při průměrné vzdálenosti přísunu ze základny k vojskům na 500 km, kdy celková doba přísunu trvá asi 3 dny, by **pro plynulé doplňování vojsk postačila přepravní kapacita v hodnotě tří denní spotřeby. Jestliže však i třikrát větší přepravní kapacita je někdy nepostačující pro plynulé zásobování vojsk, bude nutné hledat rezervy ne v dalším zvyšování přepravní kapacity, ale především v jejím efektivnějším využívání a postupném zavádění velkokapacitních a velkotonážních vozidel a přepravníků (plniců).**

Racionálnějšího využití přepravní kapacity můžeme dosáhnout zejména zkracováním prostojů vozidel (nakládka a vykládka činí 50–60 %, jízda vozidel 30–40 % a další prostoje v důsledku ošetření vozidel a odpočinku řidičů pouze 10 % času). Toto můžeme zabezpečit zaváděním výkonných mechanizačních prostředků pro manipulaci s materiálem, omezováním nebo vyloučením některých překládek materiálů z vozidla na vozidlo, dočasnou výměnou naložených vozidel za prázdná (kontejnerů, NP-3500) a efektivnějším centralizovaným zapojením všech dopravních prostředků nadřazeného i podřazeného zásobovacího stupně.

Úspěšné splnění úkolů vojenské dopravy je do značné míry závislé na **silném zabezpečení**, jehož význam v oblasti průzkumu, oprav, obnovy a vý-

stavby silnic a mostů, jejich údržby, technické služby stále narůstá. O složitosti úkolů silničního vojska svědčí i to, že:

- v týlovém pásmu fronty se bude denně pohybovat značné množství kolon a vozidel. Komunikace mohou být značně rozrušeny i zamořeny radioaktivními látkami, dočasně vyhrazeny pro operační přesuny vojsk a tím pro přísun zásobovacích transportů omezeny,

- za každou prvosledovou armádou bude nutné rozvinout silniční podélné nebo příčné pásmo s 1—2 základními silnicemi (délka cca 900 km, propustnost 4000—6000 vozidel/den), 1—2 pomocnými (délka cca 1800 km) a potřebným počtem příčných silnic (propustnost 2000—4000 vozidel/den). Na těchto silnicích, které musí spojit všechny zásobovací základny (sklady), bude třeba zabezpečit péči dispečerských stanovišť získání a předání informací a nařízení do 1—2 hodin při průměrném tempu kolon 20—25 km/h. Z uvedeného vyplývá, že bude třeba přehodnotit dosavadní počet dispečerských stanovišť, jejich rozložení a vybavení technickými a spojovacími prostředky.

Vzrůstající význam pro zásobování vojsk PH má i polní potrubní doprava, která po přezbrojení na 150 mm potrubí může během útočné operace přepravit cca 30 000 m³ na vzdálenost 600 km. Polní potrubí může být napojeno na stálý produktovod nebo stacionární sklady PHM pro přísun vojskům.

Pro zásobování operačních manévrujících skupin (OMS) nebo pro náhlou přepravu raket a bojových hlavic do palebných postavení, pro přísun LTM, zásobování vzdušných výsadků a zdravotnický odsun má velký význam i vzdušná doprava. Jejím nedostatkem je zatím menší kapacita.

4. Organizování a řízení dopravně zásobovacího procesu

Na organizaci a řízení DZP a jeho fungování se podílejí velitelé, NŠ, NT-ZV, náčelníci druhů vojsk a služeb, dopravní, silniční a skladové orgány a mnoho různých vlivů a činitelů (např. bojová činnost nepřítelů a vlastních vojsk, použití JZ, připravenost a rozložení zásob, technický stav komunikací, dopravních a mechanizačních prostředků, kvalita informačního systému a spojení).

Racionalizace zásobování vojsk a zkracování doby nakládky a vývozu zásob z mírových skladů vyžaduje, aby byl DZP komplexně zdokonalován a modernizován. Jde především o budování příjezdových komunikací, zřizování většího počtu výdejních míst, kompletaci a paletizaci zásob, efektivní využití dopravních a mechanizačních prostředků a v neposlední řadě o zvýšení odborné připravenosti řídicích a výkonných orgánů. Proto na taktických a taktickoodborných cvičeních by měly být vyváděny síly a prostředky v maximálním počtu a rozsahu. Zvláštní pozornost bychom měli věnovat zejména praktickému doplňování munice a PHM. Zkušenosti potvrzují, že větší pozornost zasluhují i reálné kalkulace a propočty při plánování a realizaci přísunu.

V souladu s platnými předpisy (Týl-1-1 a Oper-1-3) je třeba efektivně využít pro přísun materiálu všechny dopravní prostředky nadřazeného i podřízeného stupně, vykonat včasný manévr jimi a během bojové činnosti v případě, kdy nelze zabezpečit potřebný přísun automobilními prostředky, mohou být podle rozhodnutí velitele k přísunu nutného materiálu použita i bojová vozidla. V širším rozsahu by se měl materiál přisunovat s omezením překládání na zásobovacích stupních, nebo bez překládání přímo ke svazkům (útvaram a jednotkám) a do palebných postavení dělostřelectva. Předpisy rovněž ukládají pře-

dávat náklady podle možností výměnou plných přívěsů, návěsů a obalů za prázdné, což může podstatně přispět ke zrychlení přísunu zásob vojskům.

Poznatky z praxe nasvědčují, že ke zkvalitnění řízení DZP v operačním i vojskovém týlu by významně napomohlo další zpracování a využití integrovaných souborů projektů a důslednější využití výpočetní techniky a intenzivní zavádění spojovacích prostředků pro přenos utajovaných dat a informací. K tomu by přispělo větší ujednacení a typizace vzorové dokumentace a rozpracování metodik pro řízení a organizaci polního zásobovacího procesu.

K racionalizaci DZP ve vojskovém a operačním týlu

Z rozboru základních prvků polního DZP vyplývá, že všechny tyto prvky je nutné rozvíjet souběžně a komplexně. Především je žádoucí efektivně využít současných přepravních, manipulačních a skladovacích kapacit pro racionální zásobování vojsk v poli. K tomu je třeba pokračovat ve sjednocování organizačních struktur a činnosti týlů s cílem zabezpečit plynulejší TSVZ z mírového na válečný stav, zvýšit přepravní kapacity automobilních útvarů a svazků a zdokonalit centralizaci velení v rámci polního DZP.

Ze cvičení známe, že první operace může být zahájena různým způsobem, např. s použitím klasických zbraní s postupným přechodem na jaderné zbraně. Tato skutečnost má velký význam z hlediska struktury spotřeby materiálu, zejména munice a PHM, které se tím značně změní. Těmto předpokládaným situacím musí odpovídat i vyvezení zásob po železnici, ale především automobilním transportem. Řeší se opatření ke zvýšení vývozu dělostřelecké, tankové, protitankové, protiletadlové a raketometné munice, ale i PHM ve vojskovém a armádním týlu. Zvýšené množství munice a PHM ve vojskovém týlu by mělo zabezpečit vojska tak, aby realizace tohoto opatření odstranila nutnost doplňování zásob na vojskovém stupni v průběhu jednoho dne několikrát.

Současné poznatky ukazují, že k zabezpečení plynulého zásobování vojsk se zahájením bojové činnosti by bylo vhodné mít již v míru rozvinutý zásobovací systém na potřebné úrovni.

Osvědčilo se v polním systému zásobování vojsk jako první rozvinout DZP vojskového týlu a jednotlivé zásobovací etapy tak, aby nedocházelo k odtržení zásobovacích jednotek od vojsk. V této situaci se dále osvědčilo naložit 1. sled armádního automobilního transportu municí a PHM a do ukončení mobilizace dalších útvarů ponechat tyto zásoby naložené jako pohyblivou zálohu NT-ZV armády.

V blízké perspektivě se předpokládá v operačním týlu přechod od soustavy základů (skladů) k brigádnímu systému (vytvořením brigád a praporů materiálního zabezpečení), které se vyznačují vyšší pohyblivostí a manévrovostí se zásobami, vyšší odolností zásobovacího systému, efektivnějším využitím sil a prostředků a centralizací velení.

K zabezpečení zrychlení polního DZP by podstatně přispělo i plné zavedení zásobovacích komplexů, zejména materiálů pravidelné spotřeby (až 90 % celkové spotřeby) přisunovaného vševojskovým svazkům (přes 50 % v rámci vyššího svazu), kde přisun probíhá v nejsložitějších podmínkách na největší vzdálenost (až 600 km i více) a prochází téměř všemi zásobovacími etapami. Mechanizovaná nakládka těchto zásob na dopravní prostředky v týlové základně může probíhat bezadresně a přisun bude realizován direktivně ve dvou uzavřených zásobovacích cyklech na hlavním zásobovacím směru:

— s omezením nebo vyloučením překládky částí zásob na operačním stupni s využitím kontejnerů, těžkých a velkokapacitních vozidel, přepravníků a pří-
věsů (A-5, 10),

— s omezením nebo vyloučením překládky částí zásob v plukovních skladech s využitím těžkých a hlavně středních vozidel, nakládacích plošin a pří-
věsů (A-3, 5),

— ostatní materiál nepravidelné spotřeby (nekompletovaný) přisunovat dosavadním způsobem podle vyžádání (i s využitím výdejních míst).

Fakta potvrzují, že rychlé a pronikavé změny v operační a týlové situaci vyžadují značnou pružnost manévrů zásobami. Spotřebované vojenské a armádní zásoby musí být denně přisunuty nebo odebrány ze základny. Ve všech případech však za včasný přísun zodpovídá nadřízený týlový orgán nezávisle na tom, jaký a čím transport se na přísun využívá.



Dosavadní zkušenosti i závěry vojenskovědecké týlové konference a MNO/HT k této problematice potvrzují, že modernizace bojové techniky a změny ve vedení soudobých operací se v plném rozsahu promítají do organizace a řízení dopravně zásobovacího procesu vojsk. Proto je cílevědomě věnována trvalá pozornost komplexní modernizaci tohoto procesu s cílem zdokonalovat jeho organizaci a řízení, technické vybavení a racionálně využívat všechny jeho prvky, zejména dopravní a mechanizační prostředky, pracovní síly a skladové kapacity.

S využitím zkušeností týlu Sovětské armády a vlastních poznatků z operačních cvičení tak zabezpečovat soudobost výstavby týlu ČSLA a jeho schopnost nepřetržitého doplňování zásob vojsk v souladu s potřebami vedení operací a bojové činnosti.