

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКИХ І ОКЕАНСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
В ЛОКАЛЬНИХ ВІЙНАХ ТА ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТАХ
(1950-1991 РР.)**

Важливу роль в локальних війнах та збройних конфліктах відіграють флоти. На них крім демонстрації сили та політичного тиску покладалася ряд задач, а саме: нанесення ударів по наземних воєнних та промислових об'єктах, угрупованнях сухопутних військ та їх комунікаціях; авіаційної та артилерійської підтримки сухопутних військ в наступальних та оборонних операціях; висадки морських десантів; морської та повітряної блокади узбережжя; знищення сил флоту противника в морі та в базах; порушення комунікації противника; оборони свого морського узбережжя а також забезпечення своїх морських перевезень, перегрупування та евакуація військ [3, С. 117].

В своїй статті автор прагне розкрити задачу флоту щодо здійснення морських та океанських перевезень. Вирішення цієї задачі для протиборчих сторін іноді набувало першорядного значення, а в деяких випадках суттєво впливало на весь хід війни.

Так, наприклад, під час війни в Кореї (1950-1953 рр.) основні морські комунікації поставок об'єднаних ВМС ООН проходили по трьох напрямках:

- центральному – з портів центральної частини західного узбережжя США до портів східного узбережжя Японії;
- південному – з портів Каліфорнійської затоки в південні порти Японії через Гавайські острови;
- північному – з Канади та із Аляски до північних портів Японії.

Морські перевезення із США в Японію по цих напрямках здійснювались головним чином на судах та кораблях військово-транспортної служби США та інших держав, що брали участь в війні проти Північної Кореї. Поодинокі судна американців через океан йшли без охорони, а групи транспортів – в охороні есмінців, вартових кораблів та конвойних авіаносців [1, С. 80].

Ще в перші дні війни в Кореї виявився недолік в тоннажі суден військово-морської транспортної служби, у зв'язку з чим американці мусили розконсервувати 65 суден типу "Вікторі" та зафрахтувати судна приватних

власників. Їх кількість до листопада 1950 року збільшилась до 300, а до серпня 1951 року – до 410. Наприкінці війни загальна кількість суден складала 658 одиниць [1, С. 80].

Плануванням військових перевезень у ВМС США займався штаб військово-транспортної служби, який знаходився в Перл-Харборі (Гавайські острови). Штаб складався з 28 військових та 73 вільнонайманих фахівців, більшість з яких отримали досвід морських та океанських перевезень в роки Другої Світової війни. Завдяки роботі цього штабу обсяг планових перевезень був доведений до 80%, а інші 20% – на перевезення позапланових вантажів [1, С. 80].

Операції сухопутних військ та військово-повітряних сил повністю залежали від безперервного постачання живої сили та предметів постачання, які необхідно було перевозити майже за десять тисяч миль через весь Тихий океан.

Не дивлячись на обмежений характер війни в Кореї, масштаби морських та океанських перевезень були великі. Так, шість з семи солдат прибували в Корею морським шляхом, а всього на суднах було доставлено біля 5 млн. чоловік, 52 млн. тонн сухих вантажів та більше 21 млн. тонн нафтопродуктів [3, С. 130]. На кожного солдата, висадженого в Кореї, приходилось 4 тонни різного військового майна, а щоденне поповнення складало 29 кг різних вантажів на чоловіка. Крім того, на кожен тонну матеріальних засобів, які були перекинуті через Тихий океан по повітрю, приходилось 270 тонн вантажів, які доставлялись на театр воєнних дій морем [1, С. 82].

Морські перевезення мали важливе значення і у В'єтнамській війні (1964-1973 рр.). Перевезення вантажів здійснювалося з портів Лос-Анжелес та Сан-Франциско (США) до портів Сайгон, Камрань, Куїнен та Дананг (В'єтнам). На перехід з США у Південно-Китайське море судна йшли 20-27 діб, оскільки до воїнських морських перевезень головним чином залучались застарілі транспорти типу "Ліберті". Для доставки термінових вантажів американським транспортним командуванням була введена транспортна лінія "спеціальний експрес", яку обслуговували більш швидкісні судна, які мали швидкість більше 18 вузлів. Доставка вантажів скоротилась до 16 діб [1, С. 186].

Морськими перевезеннями постійно займались до 300 суден військово-морської транспортної служби, лінійних торгових суден, що були зафрахтовані у приватних компаніях та суднах резервного флоту

національної оборони США. З 1967 року морські перевезення здійснювалися вже на 400-500 суднах [1, С.184]. За весь період війни американцями в район Південно-Східної Азії судами було перевезено до 98% всіх вантажів і до 60% особового складу. Річні перевезення склали 7,5 млн. тонн вантажів і 4 млн. тонн нафтопродуктів. За всю війну США перевезли більше 66 млн. тонн військових вантажів, 27 млн. тонн нафтопродуктів і більше 2 млн. чоловік [1, С. 187].

Загальне планування військових перевезень здійснював штаб воєнно-транспортної служби ВМС США, а морськими перевезеннями в Західній частині Тихого океану займалось створене на початку війни управління воєнно-морської транспортної служби, штаб якого знаходився в м. Йокогама (Японія). Але, у зв'язку із великим вантажопотоком, в 1965 році було сформовано відділення воєнно-транспортної служби в Сайгоні [1, С. 184].

Переважаюча частина всіх вантажів доставлялась в найкрупніший порт Сайгон, в якому одночасно могли розвантажуватись до 35 суден, що стояли біля причалів та до 12 суден, що стояли на рейді. Щоденно в Сайгон приходило біля 20 суден. Забезпечення охорони суден під час проведення їх по фарватеру здійснювалось 10-12 катерами. Перед катерами стояла задача щодо тралення мін на фарватері попереду руху конвою, подавлення вогневих точок противника артилерійсько-мінометним вогнем до виходу суден що охороняються в зону обстрілу конвою та безпосередня охорона конвою [1, С. 185].

Вперше у війні у В'єтнамі для перевезення вантажів та прискорення розвантаження суден в портах американці застосували контейнеровози. Для розвантаження звичайного судна витрачалось 5-7 діб, а розвантаження контейнеровоза займало біля 18 годин (виграш часу розвантаження в 6-8 разів) [1, С. 184].

У ході війни американці прагнули створювати як мінімум 90-добові запаси матеріальних засобів, з яких половина знаходилася на складах Південного В'єтнаму, а решта вантажів – на передових і проміжних базах. Для цього американці щомісячно ввозили в Південний В'єтнам 85 тис. тонн боєприпасів, 320 тис. куб. м палива, 15 млн. добових раціонів продовольства, що в середньому складала 35 кг на чоловіка, а загальний обсяг перевезень – біля 2 млн. тонн в місяць. Значна частина доставлених на ТВД військових вантажів знаходилася на суднах плавучого тилу, ефективно використовувались в ході війни універсальні транспорти

постачання. Для постачання кораблів 7-го флоту США в Південно-Китайському морі безперервно знаходилися до 10 транспортів та танкерів, які мінялися через кожні 15 діб [1, С. 187].

Під час морських перевезень американське командування намагалось забезпечити безперебійне постачання корабельних угруповань і військ озброєнням, боєприпасами, паливом, продовольством та медикаментами, створити необхідні резерви всіх матеріальних засобів, організувати доставку постачання з портів США безпосередньо в район воєнних дій без заходу суден в проміжні бази.

На відміну від війни в Кореї у в'єтнамській війні більша частина суден йшла в район воєнних дій без охорони. Лише деякі транспорти охоронялись бойовими кораблями [1, С. 189].

Війна у В'єтнамі ще раз показала, що морські перевезення значно зручніше та економніше повітряних тому що менше їх вартість. Тільки морськими шляхами доцільніше перевозити вантажі, що мають великі габарити і масу.

Під час Карибської кризи (липень-жовтень 1962 року) Радянським Союзом була проведена бездоганна у воєнному відношенні операція щодо перевезення, переважно морськими шляхами, більше ніж за 10 000 км, військ і військової техніки, включаючи балістичні ракети з ядерними боєголовками. На Кубі планувалось створити угруповання військ чисельністю майже 50 тис. чоловік, яка включала в себе сухопутні, авіаційні та морські з'єднання [2, С. 151].

Одним з найбільш складних та тяжким у виконанні виявилось питання охорони та оборони морських суден під час переходу через Атлантичний океан, тому основна ставка робилась на скритність – перекидання військ під прапором морських торгових суден. Операція отримала кодову назву "Анадир", яка мала підтверджувати "легенду" про перебазування військ і військової техніки, під виглядом стратегічного навчання, у різні райони країни, переважно в північні. Операція була настільки таємною, що навіть командування частин не знало куди їх перекинуть, а капітани суден тільки після проходження певних координат, розкриваючи спеціальні таємні пакети довідувались про справжній маршрут руху [6].

За попередніми розрахунками військових експертів, для забезпечення плану перевезення особового складу зі зброєю і військовою технікою, включаючи ракети, необхідно було чотири місяці, для чого було потрібно не менше 70 морських суден. У ході безпосередньої підготовки і

проведення операції виникла необхідність залучення додаткових сил і засобів цивільного торгового флоту. До забезпечення операції підключалось Міністерство морського флоту СРСР, яке було вимушено зафрахтувати судна деяких іноземних держав.

Завантажування вантажів на судна була теж нелегкою справою. В портах створювались спеціальні завантажувальні команди, які працювали цілодобово. Завантаження ракет і техніки відбувалось в суворому дотриманні плану. В середньому на одне судно уходило від 3 до 5 діб. Спецтехніка завантажувалась в трюми і твіндеки, у зв'язку з чим для підвищення остойчивості в них засипався пісок. Автомобілі, трактори і бульдозери – демонстративно на верхню палубу, щоб створити видимість перевезення мирної техніки. Спецтехніку, яку неможливо було укріпити в трюмі (ракетні катери, розтиковані літаки, боєголовки та інше). виносили на верхню палубу, але надійно обшивали дошками, а для виключення фотографування з повітря інфрачервоною апаратурою оббивали металевими листами [7].

Цивільні транспортні судна, які перевозили на Кубу особовий склад та воєнні вантажі, для боротьби з повітряними та надводними легкоброньованими цілями озброювались двома 23-мм спареними зенітними установками з боезапасом по два боєкомплекти [8].

Забезпечувати морські перевезення військ і вантажів повинні були 11 підводних човнів (7 ракетних пр.629 та 4 торпедних пр.641). однак фактично на океанських просторах діяли 4 дизельні підводні човни пр.641 [5, С. 582].

Реально перевезення військ, бойової техніки і озброєння відбувалось 2,5 місяці. Було залучено 85 суден, які здійснили 180-183 рейси на Кубу і назад. У кубинські порти були доставлені полк бомбардувальників ІЛ-28 (42 літака). бригада ракетних катерів типу "Комар" в складі 3 дивізіонів по 4 катери в кожному, полк ракет "Земля-море" типу "Сопка" (4 дивізіони по 2 пускові установки в кожному – 34 крилаті ракети) і 164 ядерні боєголовки, а також 43 тис. радянських військовослужбовців [8].

В англо-аргентинському конфлікті 1982 року розгортання сил проходило трьома ешелонами. При протяжності маршруту переходу 7100 миль, час переходу одного ешелону складав від 27-35діб (12-14 діб – перехід до о. Вознесіння, 3-4 доби – поповнення запасів та відпочинок особового складу, 10-12 діб – перехід від о, Вознесіння до Фолклендських островів) [1, С. 251].

Тилове забезпечення операції експедиційних сил в Південній Атлантиці явилось одною із важливіших задач ВМС Великобританії. Створення сильного плавучого тилу дозволило англійському командуванню вирішити багато проблем по підтримці і відновленню боєздатності своїх сил.

Група сил обслуговування (плавучий тил) була призначена для забезпечення і посилення 317-го оперативного з'єднання ВМС Англії. Вона мала в своєму складі 16 суден допоміжної служби ВМС і більше 70 суден, які були зафрахтовані або реквізовані у приватних компаній [9]. Перехід їх морем здійснювався як в складі конвоїв, так і поодинокими суднами на високих швидкостях ходу з протичовновим маневруванням та дотриманням режиму радіомовлення. Для запобігання протидії з боку аргентинських ВМС в район островів були направлені два атомних торпедних човна, які зіграли значну роль в блокуванні діяльності противника.

Для доставки в район бойових дій літаків і вертольотів англійці використовували ролкери-контейнеровози ("Атлантик Конвейер", "Атлантик Коузвей" та "Контендер Безант"), які були переобладнанні за проектом АРАПАХО (США). Всі роботи щодо переобладнання контейнеровозів під авіаносні кораблі зайняли 7-9 діб. До виконання робіт було залучено більш ніж 200 фірм-постачальників [9]. Це був перший випадок фактичного здійснення плану АРАПАХО в бойовій обстановці.

Зростали у війні роль та масштаби мобілізації суден. У Фолклендському конфлікті за дуже короткий термін було мобілізовано більше 70 суден, що значно перевищило масштаби та терміни двох попередніх світових воєн. Для боротьби з мінною загрозою було переобладнано 5 риболовних траулерів, а Лайнер "Уганда" за 65 годин переобладнали в шпитальне судно, на якому було розгорнуто більше 1 тис. ліжок, завантажено 90 тонн медичного майна та прийнято 100 чоловік медперсоналу [9]. Для виконання аварійно-рятувальних робіт до Фолклендів були направлені три самих великих буксири і два спеціальних судна морських нафтопромислів "Стіна Сіспред" і "Стіна Проспектор", що оснащені водолазним обладнанням і 150 тонними кранами. Крім того, на ці судна додатково встановили важке технічне обладнання для ремонту корпусних конструкцій та різні станки [1, С. 305].

Заслуговеє уваги досвід використання пасажирських суден-лайнерів для прискореної доставки в район бойових дій великого контингенту

військ. Всього були задіяні 3 судна цього класу: лайнер “Куїн Елізабет-2”, “Канбера” та “Норленд”. Місткість першого лайнера була доведена до 3150 місць, другого – до 2000 та третього – до 1200. Переобладнання лайнерів у військові транспорти зайняло всього 48 годин. На судах обладнували вертольоті майданчики та пристосування для передачі вантажів в морі, встановили додаткові засоби зв'язку. Всього за 16 діб англійці спромоглись доставити в район бойових дій на лайнері “Куїн Елізабет-2” 3 тис. морських піхотинців [9].

Планування і організація тилового забезпечення здійснювалося під безпосереднім керівництвом начальника Головного управління МТЗ ВМС Великобританії, що входить у штаб керівництва операцією.

Судна плавучого тилу, що знаходилися в Південній Атлантиці, несли більше 100 тис. тонн вантажів і більше 500 тис. тонн корабельного палива. Місячна потреба кораблів 317-го оперативного з'єднання в паливі складала 135 тонн. Тому постійно в районі конфлікту знаходилося не менше 10 танкерів [1, С. 303].

Особливістю океанських перевезень у ході англо-аргентинського конфлікту явилось відсутність передових ВМБ і портів, що вимушувало англійців приймати частину суден з вантажем в захищених районах, віддалених від метрополії більше чим на 7 тис. міль. Велика роль у тиловому забезпеченні операційних сил Великобританії грала воєнна база США на о. Вознесіння, а також створена в ході бойових дій передова база на о. Південна Георгія.

Відсутність серйозної протидії зі сторони аргентинських ВМС дозволили англійцям безперешкодно вирішувати складні проблеми тилового забезпечення в найкоротші терміни.

На прикладі англо-аргентинського конфлікту було встановлено, що співвідношення бойових кораблів і суден забезпечення повинно бути приблизно 1:1, щоб задовольнити всі потреби по забезпеченню матеріально-технічними засобами оперативного з'єднання [1, С. 306].

Під час "танкерної війни" в Перській затоці (1984-1987рр.) тилове забезпечення ВМС США здійснювалося з залученням спеціальних плавучих баз, що представляли собою великотоннажні баржі-секції. Дві таких плавбази були встановлені в 30 милях до заходу і до півдня від о. Фарсі [1, С. 346].

Під час війни в Перській затоці (операція "Щит пустелі" – серпень 1990 р. по січень 1991 р.) американцями та їх союзниками було створене

саме сильне угруповання військ і сил флоту з часів Другої світової війни. Змістом операції "Щит пустелі" було зосередження та нарощування військ і кораблів союзників по антиіракській коаліції в районі конфлікту. Завдання полягало в перекиданні важкого озброєння і бойової техніки, засобів матеріально-технічного забезпечення з'єднань і частин всіх видів збройних сил, а також в організації планового забезпечення військ і сил розгорнутих у зоні Перської затоки.

Великі воєнно-економічні можливості, розвинена інфраструктура дозволили США вже впродовж двох місяців після окупації Іраком Кувейту здійснити перекидання на Близький Схід біля 157 тис. чоловік [10].

Динаміка подальшого нарощування угруповання США немає аналогів за своїми масштабами, строками та залучання транспортних засобів.

Незважаючи на широке залучення до перевезень воєнно-транспортної авіації, цивільних пасажирських та вантажних літаків, все ж значна частина стратегічних перевезень штатного важкого озброєння, бойової та спеціальної техніки, предметів матеріально-технічного забезпечення та частини особового складу з'єднань сухопутних військ була здійснена морськими транспортними силами і засобами.

Всього до початку операції "Буря в пустелі" в зону конфлікту більш ніж за 230 рейсів було перекинуто 7,5 млн. тон вантажів із США та Європи, що склало 85-90% від загальної кількості всіх вантажів, створено запаси матеріально-технічних засобів на 60 діб бойових дій, а по окремим видам засобів – до 120 діб [10].

В якості пунктів завантаження використовувались порти: на східному узбережжі США і в Мексиканській затоці – Хьюстон, Галвестон, Новий Орлеан, Норфолк та інші; на західному узбережжі США – Портленд, Сіетл, Сан-Франциско, Лос-Анджелес; на Гавайських островах – Перл-Харбор; в Японії-Сасебо і Наха; в Південній Кореї – Пусан; в ФРН – Бремерхафен, Норденхам і Гамбург; в Нідерландах – Амстердам і Роттердам; в Бельгії – Антверпен. В якості перевалочних баз використовувались порти Рота (Іспанія). Субік-Бей (Філіппіни) та Дієго-Гарсія (Індійський океан). Порти таких країн, як Саудівська Аравія, Оман, ОАЕ, Бахрейн являлись основними портами розвантаження в зоні конфлікту [10].

До перевезення військ, бойової техніки та матеріально-технічних засобів було залучено біля 190 суден: судна-склади зброї та воєнної техніки, швидкохідні транспорти самохідної техніки, судна забезпечення авіації, танкери, шпитальні судна, зафрахтовані судна (88 суден) та інші. В

період найбільш інтенсивних перевезень військ і вантажів (вересень-жовтень 1990 р.) на морських шляхах одночасно знаходились до 90 суден. Перехід морських транспортних засобів із портів США в зону конфлікту при протяжності маршруту біля 12 тис. миль складала 21-27 діб [10].

Перехід від Атлантичного узбережжя США в район Червоного моря і Перської затоки судна здійснювали самостійно чи в складі груп. Після проходження Суецького каналу вони йшли в охороні бойових кораблів [1, С. 372].

Аналогічно, але із своїми специфічними особливостями, здійснювались перевезення військ (сил) країн антиіракської коаліції, які безпосередньо приймали участі в бойових діях в зоні Перської затоки. Для проведення операції по перевезенню військ (кодова назва "Гранбі-1,5") Великобританія задіяла 67 транспортних судна (37- для перевезення озброєння і військової техніки, 30 – для контейнерів з матеріально-технічними засобами). Одночасно в ході операції було перевезено 32550 тонн боєприпасів, в тому числі для угруповання військ в Саудівську Аравію – 28864 тони, для ВПС на Кіпрі – 3686 тони. Для перевезення морем воєнних вантажів формувались невеликі конвої в складі 3-4 суден, які супроводжував на переході воєнний корабель, а також атомний підводний човен [10]. Великобританія, як і Франція, здійснювала перевезення, як на власних суднах, так і на зафрахтованих. Франція використовувала 11 суден в основному під національним прапором, а Великобританія крім своїх транспортів притягала ще 15 суден зафрахтованих у судноплавних кампаніях 10 країн [1, С. 372].

Таким чином, забезпечення військових морських та океанських перевезень у ході локальних війн і збройних конфліктів було одним з важливих завдань флотів, їх значення особливо зростало в тривалих війнах, де брало участь багато угруповань різних видів збройних сил (війни в Кореї, В'єтнамі, англо-аргентинському конфлікті та в зоні Перської затоки).

Інтенсивність і масштаби військових перевезень залежали від розмаху збройної боротьби та віддалення ТВД від метрополії.

З метою підвищення темпів морських і океанських перевезень воюючі сторони мусили модернізувати старі та розробляти транспортні судна нової конструкції, у тому числі контейнеровози, що давало виграш в часі на їх завантаження і розвантаження, а також у швидкості перевезення вантажів.

Характерною особливістю океанських і морських перевезень в локальних війнах другої половини ХХ сторіччя було те, що перехід морем та розвантаження суден здійснювалося майже без протидії противника. Тому більша частина суден слідувала без охорони.

У ході локальних війн і збройних конфліктів воєнно-морським командуванням США та Великобританії були визначені середні норми потреби використання допоміжних і цивільних суден для забезпечення постачання військ і сил в районах бойових дій.

Використана література

1. Доценко В. Флоты в локальных конфликтах второй половины ХХ века. – М.: ООО "Издательство АСТ"; СПб.: Terra Fantastica, 2001. – 512 с.

2. Капитанец И.М. Флот в войнах шестого поколения. Взгляды на концептуальные основы развития и применения флота России. – М.: "Вече", 2003. – 480 с.

3. Рибак М.І., Бадах Ю.Г. Воєнне мистецтво в локальних війнах після другої світової війни: навчальний посібник. – К.: НАОУ, 2000. – 136 с.

4. Військово-політичний, стратегічний, оперативний і тактичний зміст локальних воєн і збройних конфліктів: навчальний посібник. – К.: НАОУ, 2000. – 228 с.

5. Дроздов И.Г. Большой флот Страны Советов. – Мн.: Харвест, 2003. – 688 с.

6. Сергеев В. Операция "Анадырь". |<http://www.ir.spb.ru/anadir100.htm>.

7. Шульгин С. Операция "Анадырь": цифры и факты // "Зеркало недели" – 2002 – 26 октября – 1 ноября.

8. Кубинский ракетный кризис 1962 г. Часть 1. |<http://legion.wplus.net/others/cuba1.shtml>

9. Фолкленды 1982: Последствия конфликта, потери и масштаб войны. |<http://historiwars.narod.ru/Index/XXv/Folk/F11.htm>.

10. Подготовка и проведение операции "Щит пустыни": аналитический обзор по материалам иностранной печати. |<http://belarmy.h1.ru/irakwar/1991/glava.2.1.php>.

Аннотация

Рассматривается обеспечение морских и океанские перевозок в локальных войнах и военных конфликтах (1950-1991 гг.). Автор раскрывает задачу флота в осуществлении этих перевозок, их характерные особенности подготовку и проведение операций.