

З організаційної точки зору ключовим заходом є своєчасний перехід на зимовий сорт дизельного палива – не пізніше ніж за 2–3 тижні до настання сталих мінусових температур, оскільки залишки літнього палива у баку змішуються з новим і погіршують характеристики суміші. Для підрозділів, що діють в умовах неможливості регулярного технічного обслуговування, виправданим є використання антигелевих присадок, що додаються безпосередньо до бака з розрахунку 1 флакон (зазвичай 200–250 мл) на 40–80 л палива.[2].

Проведений аналіз свідчить, що низькі температури навколишнього середовища є одним із визначальних чинників надійності дизельних двигунів у зимовий період. Кристалізація парафінових вуглеводнів відбувається поетапно, від помутніння палива через втрату фільтрованості, до повного застигання. І кожен із цих етапів становить реальну загрозу для роботоздатності паливної системи.

Таким чином, комплексний підхід, що охоплює правильний вибір сорту палива, відповідно до прогнозованих температур, застосування депресорних або антигелевих присадок, обладнання паливних систем підігрівачами фільтрів та дотримання вимог передпускового підігріву, дозволяє практично повністю усунути ризики, пов'язані з впливом низьких температур на дизельне паливо. Отже техніка, яка виконує завдання в умовах мінливого клімату та обмежених можливостей технічного обслуговування, впровадження таких заходів, для забезпечення своєчасного виконання завдань служби з конвоювання, є не лише доцільним, а й необхідним.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Чабанний В. Я., Черновол М. І., Солових Є. К. та ін. Паливо-мастильні матеріали, технічні рідини та системи їх забезпечення : навч. посіб. / ред. В. Я. Чабанний. Кропивницький : ЦНТУ, 2022. 488 с.
2. Троценко О. В., Григоров А. Б., Назаров В. М. Отримання дизельного палива з поліпшеними властивостями. Інтегровані технології та енергозбереження. 2021. № 4. DOI: <https://doi.org/10.20998/2078-5364.2021.4.08>
3. ДСТУ 7688:2015. Паливо дизельне Євро. Технічні умови. Київ : ДП «УкрНДНЦ», 2016. 22 с.

ХАДЖИНОВ АНДРІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ

Київський інститут Національної гвардії України

Науковий керівник:

КОБА ОЛЕКСАНДР ВАСИЛЬОВИЧ

кандидат педагогічних наук, старший дослідник,
Київський інститут Національної гвардії України

АДАПТАЦІЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ БАЗИ ДО СУЧАСНИХ ЗАГРОЗ: ПРОТИДІЯ БПЛА ТА РЕБ У КОНТЕКСТІ ОХОРОНИ ВІЙСЬКОВИХ ВАНТАЖІВ

Актуальність теми зумовлена стратегічним значенням охорони та супроводження військових вантажів у системі логістичного забезпечення Збройних Сил України (далі - ЗСУ) та інших складових сил оборони в умовах воєнного стану. У сучасній гібридній війні колони та ешелони з озброєнням, боєприпасами, технікою та іншими матеріальними засобами залишаються пріоритетними цілями для диверсійно-розвідувальних груп, безпілотних літальних апаратів (БПЛА) та засобів радіоелектронної боротьби (РЕБ) противника. Ефективність військових перевезень безпосередньо впливає на боєздатність військ, що обумовлює необхідність постійного вдосконалення організаційно-правових механізмів вартової служби з урахуванням досвіду бойових дій 2022–2026 років.

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному порівняльно-правовому аналізі норм Статуту гарнізонної та вартової служб ЗСУ, Положення про охорону та супроводження військових вантажів та Доктрини з організації перевезень і транспортування у ЗСУ в контексті нових загроз (БпЛА та РЕБ). Нами запропоновано оригінальний підхід до вдосконалення нормативної бази шляхом запровадження спеціалізованих алгоритмів дій варті («виявлення – доповідь – нейтралізація») та інтеграції засобів протидії дронам у структуру вартової служби, що раніше не було предметом системного науково-правового дослідження в українській військово-юридичній доктрині.

Результати дослідження можуть бути використані для вдосконалення програм бойової підготовки особового складу варт, актуалізації відомчих нормативних актів Міністерства оборони України та розробки рекомендацій для органів військового управління.

Організація охорони та супроводження військових вантажів розпочинається з планування, що включає визначення складу варті, її озброєння, забезпечення засобами зв'язку, сигналізації та індивідуального захисту, а також рекогносцирування маршруту з оцінкою потенційних загроз [1].

Відповідно до Положення з охорони та супроводу військових вантажів на залізничному та водному транспорті, затвердженого наказом Міністерства оборони України від 07.05.2019 № 210, варта призначається у складі начальника варті, його помічника (за потреби), розвідних та чатових. Кількість постів забезпечує безперервний візуальний контроль за транспортними одиницями. Особливі вимоги встановлюються для супроводження вибухових речовин, озброєння та секретної техніки [1].

Загальні принципи вартової служби на об'єктах ЗСУ та Державної спеціальної служби транспорту врегульовані Інструкцією з організації та несення вартової служби воєнізованою охороною, затвердженою наказом Міністерства оборони України від 25.10.2016 № 560 [4].

Специфіка завдань варті зумовлена динамічним характером об'єкта охорони. Під час руху основним є спостереження за прилеглою територією та станом кріплення вантажу; під час зупинок — організація кругової оборони.

Згідно зі Статутом гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України (Закон України від 24.03.1999 № 550-XIV) чатовий зобов'язаний негайно доповідати начальнику варті про підозрілі дії та забезпечувати недоторканність печаток і пломб [2]. Доктрина з організації перевезень та транспортування у Збройних Силах України (ОП 4-0(281), липень 2023) акцентує увагу на адаптивності дій варті в умовах зміни обстановки [3].

У сучасних умовах суттєво ускладнюють виконання завдань загрози БпЛА та РЕБ. Досвід бойових дій свідчить про необхідність готовності варті до вогню по повітряних цілях з рухомих платформ, застосування засобів маскування та протидії РЕБ. Аналіз практики показує проблеми координації між вартою, органами військових сполучень та підрозділами прикриття, перебої у зв'язку та недостатню адаптацію інструкцій до дронних атак.

Правовий статус варті визначається поєднанням норм загальновійськових статутів і відомчих актів. Начальник варті несе повну відповідальність за збереження вантажу, озброєння та дисципліну протягом усього супроводження. Він зобов'язаний забезпечувати безперебійний зв'язок з військовими комендатурами для оперативного виклику підкріплення [2; 3].

Статут гарнізонної та вартової служб деталізує порядок зміни постів (приховано, зі збереженням бойової готовності), заряджання зброї та дії в екстремальних умовах (пожежа, обстріл) [2]. На варту покладаються додаткові завдання щодо забезпечення живучості вантажу, гасіння пожеж на транспорті та надання домедичної допомоги. Забороняються несанкціоновані контакти з цивільними особами з метою запобігання витоку інформації. Взаємодія з підрозділами військової служби правопорядку під час зупинок формує додатковий рівень безпеки.

Порівняльний аналіз чинних норм з реальною практикою виявляє прогалини: відсутність деталізованих алгоритмів протидії БпЛА та РЕБ, що знижує ефективність охорони в динамічних умовах.

Аналіз практики застосування норм дозволяє виділити ключові проблеми:

- Недостатня координація між вартою, органами військових сполучень та комендатурами, що призводить до затримок реагування на загрози (у реальних умовах — до 15–40 хвилин).
- Відсутність уніфікованих алгоритмів дій при виявленні БпЛА та недостатня підготовка до стрільби по повітряних цілях з рухомих об'єктів.
- Перебої у зв'язку під час руху, особливо в умовах застосування противником РЕБ.
- Застарілість окремих положень нормативних актів, які недостатньо враховують гібридні загрози сучасної війни [3; 5].

Ці недоліки особливо критичні при супроводженні вибухонебезпечних вантажів. Практика показує, що без інтеграції сучасних засобів протидії дронам та стійкого до РЕБ зв'язку ефективність варти суттєво знижується.

Організація охорони та супроводження військових вантажів вартою є комплексним організаційно-правовим інститутом, що поєднує статутні вимоги з необхідністю адаптації до новітніх загроз.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про затвердження Положення з охорони та супроводу військових вантажів на залізничному та водному транспорті : наказ Міністерства оборони України від 07.05.2019 № 210 // Офіційний вісник України. 2019. № 52. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0735-19>.

2. Про Статут гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України : Закон України від 24.03.1999 № 550-XIV (станом на 18.07.2024) // Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/550-14#Text>.

3. Доктрина з організації перевезень та транспортування у Збройних Силах України : ОП 4-0(281). Вид. 2.– Київ : Командування Сил логістики ЗСУ, липень 2023.

4. Про затвердження Положення про воєнізовану охорону об'єктів Збройних Сил України та Державної спеціальної служби транспорту, Інструкції з організації та несення вартової служби воєнізованою охороною : наказ Міністерства оборони України від 25.10.2016 № 560 (зі змінами) // Офіційний вісник України. 2016. № 91. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1491-16#Text>.

5. Коломієць В. М. Забезпечення правопорядку в Збройних Силах України: адміністративно-правові аспекти : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Тернопіль, 2020. 204 с.