

**ТОЛСТОНОСОВ Дмитрій  
Юрійович,**

*доцент кафедри бойового та  
логістичного забезпечення*

*Київського інституту Національної  
гвардії України*

**ПАСІЧНИК Станіслав Миколайович,**  
*слухач магістратури*

*Київського інституту Національної  
гвардії України*

## **ДОСВІД ВІЙНИ З ТЕРОРИЗМОМ В АФГАНІСТАНІ: ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ**

Логістичне забезпечення під час війни НАТО з тероризмом в Афганістані була однією з ключових складових багатьох операцій. Оскільки ця війна тривала майже 20 років (з 2001 по 2021 рік), успішне управління логістикою мало величезне значення для забезпечення військових операцій та підтримки військових підрозділів на передовій.

У статутних та розпорядчих документах цього військово-оборонного Альянсу дається наступне визначення логістики: «логістика – це наука про планування та здійснення пересування матеріально-технічних засобів, зброї, обмундирування, харчування, розміщення збройних сил. У найширшому сенсі, це управління всіма аспектами підготовки та проведення військових операцій, що включають:

- проектування та розробку, придбання, зберігання, транспортування, розподіл, догляд, евакуації та утилізації матеріалу;
- перевезення персоналу;
- придбання або будівництво, обслуговування, експлуатація та розташування військових об'єктів;
- придбання або надання послуг;
- організація медицини і охорони здоров'я
- організація власне служби логістичної підтримки [1].

Під час цієї війни існували різні маршрути поставок для забезпечення військових операцій сил НАТО. Існували декілька маршрутів поставок.

Маршрут через Пакистан - один з основних шляхів поставок прямував через кордон Афганістану з Пакистаном. Цей маршрут використовувався для транспортування великих обсягів матеріальних ресурсів, включаючи важке обладнання, паливо та інше спорядження через порти в Пакистані, такі як Карачі, та подальше поставлення цих ресурсів в Афганістан. До закриття маршруту через Пакистан, НАТО використовувало цей маршрут для поставок палива та інших матеріалів, крім зброї. У 2007 році військові використовували щодня 575 тисяч галонів палива, при цьому 80% цього палива постачалося з пакистанських

заводів. Ємність сховищ для палива на авіабазах у Баграмі і Кабулі складала менше 3 мільйонів галонів, що робило НАТО залежним від пакистанських маршрутів постачання. Для зменшення цієї залежності, НАТО почало працювати над розширенням сховищ на авіабазі Баграм у 2007 році на ще 3 мільйони галонів. У 2010 році, через погіршення відносин між США та Пакистаном, американські військові посилили зусилля з накопичення запасів та збільшення ємності сховищ. Від початку використання пакистанського маршруту поставок стало очевидно, що вони є ненадійними та вразливими до нападів з боку «Талібану». Один інцидент у 2008 році призвів до знищення 42 нафтових танкерів, а пізніше того ж року 300 бойовиків напали на завод у місті Пешавар, що належав компанії Port World Logistics, та підпалили 96 вантажівок та шість контейнерів.

Маршрут через Центральну Азію - деякі поставки військового обладнання та матеріалів здійснювалися через країни Центральної Азії, перш за все такі як Узбекистан, Таджикистан та Киргизстан. Ці маршрути дозволяли уникнути деяких геополітичних складнощів, пов'язаних з транзитом через Пакистан. Цей маршрут був відомий як Північна мережа поставок. Хоча цей маршрут є довгими і дорожчими, ніж пакистанський, його почали використовувати з 2009 року через зростання ризиків відправки поставок через Пакистан. У 2011 році через Північну мережу поставок проходило 40% трафіку до Афганістану, порівняно з 30% через Пакистан. Після закриття пакистанського маршруту у 2011 році, Північна мережа стала основним шляхом постачання палива до Афганістану. У лютому 2012 року через неї транспортувалося 85% палива для міжнародної коаліції. Даний маршрут існував до 2014 року, коли в результаті збройної агресії проти України росія закрила цей маршрут.

Транспортування морським шляхом через Оманську затоку - деякі поставки здійснювалися морським шляхом через Оманську затоку до портів в Пакистані або Ірані, а потім перевозились наземним транспортом до Афганістану. Цей маршрут дозволяв доставляти великі обсяги обладнання та матеріалів за допомогою морських суден.

Укладання контрактів є важливим для проведення операцій, особливо коли вони діють за межами зони відповідальності НАТО. Це важливий інструмент, який можна використати для отримання швидкого доступу до ресурсів країни шляхом закупівлі матеріалів і послуг, які потрібні НАТО [2].

Як можна побачити з вище зазначеної інформації маршрути поставок були досить широкими і дозволяли військам НАТО повноцінно діяти в боротьбі з тероризмом на території Афганістану, для подальшого забезпечення глобальної безпеки в багатьох аспектах.

Транспортування військового персоналу та обладнання під час війни в Афганістані було складним та масштабним завданням, яке вимагало від органів військового управління НАТО детального планування, координації та розподілу ресурсів. Для забезпечення ефективного транспортування військових та матеріальних ресурсів використовувалися різні види транспорту - повітряний, морський і наземний.

Транспортування повітряним шляхом - військові транспортні літаки (наприклад, С-130 Hercules), використовувалися для перевезення великих партій військового персоналу, важкого обладнання та інших матеріальних ресурсів. Це дозволяло швидко переміщати військові сили в різні частини Афганістану для забезпечення виконання завдань по боротьбі з «Талібаном».

Транспортування морським шляхом - морський транспорт використовувався для перевезення великих обсягів обладнання та матеріалів, зазвичай через порти Пакистану та Ірану, що межують з Афганістаном. Це було важливим для доставки важкого обладнання та запасів, які були необхідні для військових операцій.

Транспортування наземним шляхом - автомобільний та залізничний транспорт не дивлячись на ускладненні географічні умови використовувались для переміщення військових інженерних машин, транспортних засобів, палива та інших ресурсів через кордони з сусідніми країнами Афганістану.

Логістичні центри та бази – війська НАТО створювали логістичні центри та бази в стратегічних місцях, які служили для прийому, розподілу та зберігання матеріальних ресурсів.

Контроль над транспортними маршрутами - забезпечення безпеки транспортних маршрутів було критично важливим для успішного транспортування. Адміністрація НАТО активно співпрацювала з місцевими владами суміжних з Афганістаном країн та міжнародними партнерами для забезпечення безпечного руху військових конвоїв та транспортних засобів.

Ці заходи разом утворювали складну систему логістики, яка дозволяла НАТО ефективно керувати транспортуванням військового персоналу та обладнання під час війни в Афганістані.

Отже, в цілому НАТО вдалось протягом 20 років війни організувати безперебійне і якісне логістичне постачання для своїх військ. Існувало кілька основних маршрутів постачання і кілька способів постачання всіх необхідних матеріальних засобів. Всі ці засоби забезпечували ефективне ведення бойових дій сил НАТО проти терористів з організації «Талібану», однак не дивлячись на ці всі заходи та вкладені кошти при відході сил НАТО з Афганістану практично вся техніка, озброєння та інше обладнання було захоплено «Талібаном», тому з іншого боку все логістичне забезпечення себе не виправдало.

## **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Логістика НАТО – електронний ресурс, – офіційний сайт НАТО, URL: <http://www.nato.int/docu/logi-en/1997/lo-103.htm>.

2. Логістика НАТО – електронний ресурс, – офіційний сайт НАТО URL: <https://www.nato.int/docu/logi-en/1997/lo-106.htm#107>