

Саобраћајна подршка мобилизације ратних јединица

УДК355.415.2:

Мр Милош Арсић, пуковник

У чланку је с организационог аспекта, на начелима и логици системског приступа, сагледан процес саобраћајне подршке мобилизације ратних јединица. Аутор је навео задатке који се морају обавити у оквиру саобраћајне подршке мобилизације и указао на нужност стварања одређених предуслова за њихово реализовање. У чланку су наведени и карактеристични проблеми везани за управљање процесима саобраћајне подршке у мобилизацији.

Увод

Успешно спроведена мобилизација један је од најважнијих стратегијских циљева сваке земље. Мобилизација је посебно значајна за земље које имају малу дубину државне територије, релативно мале „готове снаге“ и скромне мобилизацијске могућности. Мобилизација се не може извести без успешне логистичке подршке (ЛоП) и, посебно саобраћајне подршке (СбП). Саобраћајна подршка је делатност команди и јединица којом се обезбеђују планско и уредно одвијање саобраћаја и економично коришћење транспортних капацитета. Саобраћајна подршка ВЈ део је јединственог саобраћајног система земље и интегрални део логистичке подршке. Односно, развија се као подсистем система логистичке подршке Војске Југославије.

Под успешном мобилизацијом подразумева се обезбеђење одређених предуслова, односно усклађивање чинилаца од којих мобилизација зависи, а посебно:

– усклађивање и оптималан избор локације мобилизацијског зборишта (МЗ) ратних јединица (РЈ) у односу на територију потенцијалног агресора;

– усклађивање локације МЗ са рејоном борбене употребе ратних јединица и почетним операцијским планом;

– усклађивање локације МЗ са локацијом извора попуне (људство и материјална средства);

– усклађивање локације базирања активног (мирнодопског) језгра РЈ са локацијом складишта ратних резерви (РР);

– усклађивање локације базирања активног језгра РЈ, са локацијом мобилизацијског зборишта.

Основу за успешну реализацију СбП мобилизације чине:

– оспособљавање и материјално обезбеђење мирнодопског језгра ратних јединица (професионални састав);

– квалитетни (реални) планови којима се регулише СбП мобилизације;

– правилно распоређивање војних обвезника (уз уважавање основног занимања и војноевиденционе специјалности), селекција и планско квалитетно спровођење обуке резервног састава за потребе саобраћајне службе, праћење здравственог стања и оспособљености и обучености редовног састава за ратне дужности (на основу сарадње са органима општина и војнотериторијалним органима, и непосредно);

– правилно процењена и обезбеђена финансијска средства за обављање задатака који су у функцији СбП мобилизације.

Организација саобраћајне подршке мобилизације

Може се очекивати да ће се мобилизације реализовати у различитим условима, па чак и у условима који неће ни бити предвиђени мобилизацијским плановима. У сваком случају, изводиће се у најтежим условима и у току отпочињања агресије. Агресор ће свим расположивим средствима на све начине настојати да спречи или успори њено спровођење. Користиће савремена ракетно-нуклеарна, хемијска и биолошка средства, дејства авијације, десантних снага, диверзантско-терористичких и убачених група и деловаће пропагандно-психолошки, уз брз продор оклопних и механизованих састава. Масовном применом наведених средстава и начина агресор ће тежити да нанесе осетне губитке у људству и материјалним средствима јединицама које се мобилишу и да поремети руковођење, контролу територије, саобраћај, транспорт, снабдевање и попуну јединица, производњу и друге делатности и гране привреде земље.

Агресорово дејство по саобраћајном систему земље, путним и железничким чвориштима, лукама и пристаништима, аеродромима и другим саобраћајним објектима успориће и отежати сва кретања у току мобилизације. Проблеми мобилизације и осталих ратних припрема у СбП огледају се, првенствено, у сложености саобраћајног система.

Путни саобраћај и транспорт. Квалитет и стање путне мреже у нашој земљи не омогућавају у потпуности интензиван саобраћај какав ће се одвијати у току мобилизације. Могућа оштећења путева и објеката на њима тај проблем ће још више усложавати. Релативно слаб квалитет путева присиљаваће нас, за време мобилизације и осталих кретања, на мале брзине, а тиме на малу пропусну моћ пута и дуже трајање кретања и мобилизације. Ради обезбеђења несметаног одвијања саобраћаја неопходно је да се ангажују јаке снаге и средства за одржавање и оправку комуникација и јединица за регулисање и контролу саобраћаја (РКСб).

Бројна моторна возила оружаних снага и осталих структура друштва као и грађани с возилима у приватном власништву, умногоме ће отежавати организацију саобраћаја и уредно и непрекидно кретање планираних колона, као и регулисање и контролу саобраћаја на једносмерним путевима, кроз насељена места и градове и на важнијим правцима који воде ка мобилизацијским збориштима и рејонима.

Железнички саобраћај. Расположиви капацитети (возна и вучна средства и инфраструктура) веома су осетљиви ако се мобилизација изводи истовремено с почетком агресије и под дејством агресора са земље и из ваздушног простора по железничким чвориштима, инфраструктури, возним и вучним средствима. Железнички саобраћај и транспорт тешко се маскирају а недовољна еластичност у маневру чини тај саобраћај осетљивим на дејства са земље и из ваздушног простора. Осим тога, постоји мноштво објеката инфраструктуре (тунели, вијадукти, насипи, усеци, мостови итд.) чије оштећење или рушење стварају велике проблеме за уредно одвијање те врсте саобраћаја и транспорта а дуготрајни су оправка или обилазак оштећених места и деоница пруге.

Саобраћајна подршка мобилизације

Мобилизација је сложена борбена и организацијско-техничка радња која, са становишта одбране земље, има стратегијски значај. Може се успешно спровести само ако се реално планира према условима у којима ће се сви субјекти друштва оспособити за координирање, ефикасно и брзо обављање својих мобилизацијских послова и задатака и у најтежим условима. Мобилизација је плански и организован прелазак целокупних снага и средстава СРЈ из мирнодопске организације и стања на ратну организацију и стање спремности за вођење општенародног одбрамбеног рата. Систем мобилизације чине мере и поступци према којима се припрема и изводи мобилизација у СР Југославији. Саобраћајна подршка мобилизације остварује се кроз две основне функције: саобраћајно-оперативну и транспортно-позадинску функцију.

Саобраћајно-оперативна функција обухвата следеће основне задатке:

- планирање кретања јединица на путевима од места лоцирања до мобилизацијског зборишта;
- планирање кретања јединица од складишта РМР до мобилизацијског зборишта или до нових локација због расељавања;
- организацију кретања на комуникацијама да би се остварио плански и организован саобраћај;
- регулисање и контролу саобраћаја од места лоцирања јединице до МЗ, од МЗ до рејона употребе, од рејона ратних материјалних резерви (РМР) до МЗ и од рејона прикупљања војних обвезника до мобилизацијског зборишта.

Транспортно-позадинску функцију чине следећи задаци;

- планирање превозења људства – војних обвезника, транспортним средствима радних организација саобраћаја од пунктова за прикупљање до рејона и формираних јединица од МЗ до рејона употребе, као и превозење железницом и пловним средствима;
- планирање евакуације становништва у случају интензивних борбених дејстава;
- планирање превозења материјалних средстава из складишта РМР до мобилизацијског зборишта ратне јединице (МЗ РЈ);
- планирање поступака и мера за случај да се морају расељавати све РМР на нове безбедније локације;
- план расформирања мирнодопских транспортних јединица;
- обављање свих наведених мобилизацијских превозења да би се задовољиле све транспортне потребе.

У свим јединицама које се на оглас мобилизације одмах упућују на обављање наменских задатака и јединицама и установама које се мобилишу – формирају, организује се саобраћајна подршка. Темелитом и правовременом припремом и предузимањем мера СБП у потпуности се обезбеђују брзина и уредност мобилизације. Саобраћајна подршка мобилизације, према организацији рада на припреми и реализацији мобилизацијских ратних јединица, одвија се у две фазе: СБП мобилизацијских припрема (период мира до пријема наређења за мобилизацију), и СБП извођења мобилизације (период од тренутка објављивања мобилизације – пријема наређења за мобилизацијску узбуну, до формирања ратне јединице).

Саобраћајна подршка мобилизацијских припрема обухвата:

- 1) планирање;
- 2) попуну РЈ моторним возилима и возачима;
- 3) попуну јединица за РКСб одговарајућом опремом;
- 4) праћење стања и могућности комуникацијских праваца и улица које се могу користити током мобилизације;
- 5) оспособљавање и увежбавање људства и екипа за обављање мобилизацијских задатака, и
- 6) контролу мобилизацијских припрема СБП и пружање помоћи потчињенима.

Планирање се реализује у две фазе. *Прва фаза* обухвата: проучавање и схватање задатка; прикупљање података потребних за процену ситуације у вези са саобраћајем; дефинисање претходних мобилизацијских мера из домена СБП, и процену ситуације и подношење предлога саобраћајној служби. *Другу фазу* чине следећи задаци: израда докумената плана СБП мобилизације и других радних докумената; преглед и верификација докумената СБП; саопштавање старешинама с мобилизацијског плана и задатака и контролу мобилизацијских припрема по СБП и пружање помоћи потчињенима.

Садржај и метод рада саобраћајних органа у процесу схватања задатака аналоган је са садржајем и методом рада команде у борбеној ситуацији. У том процесу неопходно је да се утврди и схвати шта се захтева од саобраћајних органа у периоду припрема и мобилизације; важност задатка СБП у односу на општи задатак јединице и у каквим се условима ти задаци морају обављати.

Да би се могла обавити анализа треба прикупити већи број релевантних података, као што су: број и квалитет комуникација које ће јединице користити приликом кретања од касарни до МЗ; правци кретања појединачних и група возила и колона; маскирност комуникација; проходност изван путева у различитим временским условима; критична места на којима треба регулисати саобраћај и прилазни путеви МЗ и рејону складишта.

Упоредо с прикупљањем тих и других података, у сарадњи с другим органима, утврђују се и проверавају различите временске норме, које се односе на: просечно време потребно за излазак екипа за регулисање саобраћаја; време које је потребно за излазак моторних возила из парка техничких средстава; време кретања од касарне до МЗ и време превозења једне туре материјалних и техничких средстава (ТМС) од складишта РР до мобилизацијског зборишта. У току прикупљања података јавиће се потреба за извиђањем путева, нарочито осетљивих места, ради утврђивања могућности њиховог савлађивања.

Процена ситуације обухвата анализу целокупног тока мобилизације јединице са аспекта саобраћајне подршке. Ток мобилизације се рашчлањује на активности (задаци), утврђују се њихова међусобна веза и однос, и сагледавају сви елементи који могу да утичу на обављање тих активности. Да би се СБП мобилизације успешно решила и изнашле одговарајуће варијанте неопходна је примена одговарајућих метода операционих истраживања, као што је метода мрежног планирања.

У току процене активности РКСб треба размотрити на којим местима, деоницама пута и раскрсницама треба обезбедити регулисање и контролу саобраћаја. У првом периоду треба обезбедити правремен и брз излазак јединица из касарни и гарнизона према мобилизацијском зборишту. У другом периоду се јавља интензиван саобраћај

од магацина РР до мобилизацијског зборишта, док је у трећем периоду веома интензиван саобраћај од извора попуне ка МЗ јединица. ПUTEVI се процењују зависно од задатка јединице. Тежиште процене путева за кретање јединица до МЗ треба да буде на анализи техничко-експлоатационих карактеристика путева. У току процене и избора путева за кретање неопходна је стална сарадња саобраћајних органа у јединици са органима на територији.

Подношење предлога о начину реализације СбП мобилизације јединице завршни је део активности у првој фази планирања мобилизације. Предлогом се, начелно, обухватају следећи елементи СбП:

- начин и могућност попуне моторним возилима из пописа, заступљеност возач – возило, попуна с војним обвезницима, могућност попуне возилима и возачима из армијског фонда, попуна специјалним моторним возилима;

- могућност пристизања возила и војних обвезника на МЗ;

- начин и могућност одласка мобилизацијског језгра на МЗ, начин превозења и ко обезбеђује транспортна средства;

- могућност и организација транспорта МС из магацина РР, начин превозења, број тура и приоритет;

- комуникације које долазе у обзир за кретање јединица и превозење материјалних средстава (МС);

- расподела комуникација, приоритет кретања и време коришћења;

- организација РКСб, снаге, средства и начин РКСб;

- могућа ограничења и захтеви.

Израда докумената мобилизацијског плана почетна је активност *друге фазе* у процесу планирања мобилизације. У мобилизацијски план се у целини морају унети сви захтеви и потребе надлежних команди и органа на територији, и то усаглашени с потребама властите јединице. Називи докумената мобилизацијског плана, као и њихова форма, дефинисани су постојећим правилима и прописима. Сваки ниво руковођења и командовања поседује одређена документа СбП мобилизације. Саобраћајна подршка мобилизације планира се тимски у оквиру општег саобраћајног планирања. За сваку јединицу се, начелно, разрађују следећа документа: редослед изласка мобилизацијског језгра из касарне; правци кретања и време коришћења пута; начин, снаге и средства регулисања и контроле саобраћаја и транспорт материјалних средстава (МС) од складишта РР до мобилизацијског зборишта. За СбП мобилизације израђују документа СбП чији садржај зависи од руковођења и командовања.

На нивоу команде корпуса документ СбП садржи:

- елементе СбП који су обухваћени закључцима мобилизацијске процене;

- елементе СбП обухваћене заповешћу за мобилизацију;

- подсетник НСбСл команде корпуса;

- карту мобилизацијског развоја;

– план СбП који садржи план временског коришћења комуникација, план превозења људства и материјалних средстава у путном саобраћају и транспорту, план превозења људства и материјалних средстава у железничком саобраћају и транспорту, план превозења људства и МТС у ваздушном саобраћају и транспорту и шему регулисања и контроле саобраћаја), план расформирања мирнодопских аутомобилских и транспортних јединица које су предвиђене за попуно осталих јединица моторним и прикључним возилима и возачима;

– план издавања и преузимања материјалних средстава из складишног комплекса ратних материјалних резерви и њиховог превозења до МЗ;

– извод из ратне формације за непосредно потчињене јединице;

– план ангажовања саобраћајне полиције у време трајања мобилизације;

– план ангажованих транспортних капацитета организација јавног саобраћаја и транспорта друштвено политичких заједница за потребе јединица оружаних снага у току мобилизације.

Документ СбП *на нивоу команде бригаде* састоји се од:

– закључка из процене ситуације (само елементи саобраћајне подршке);

– заповести за мобилизацију, (оно што се односи на регулисање СбП и уредног кретања за време мобилизације);

– подсетника органа саобраћајне службе бригаде;

– шеме распореда јединица на МЗ;

– карте мобилизацијског развоја јединица бригаде;

– плана СбП са планом коришћења комуникација, планом превозења људства и материјалних средстава аутомобилима, планом превозења људства и материјалних средстава железницом, планом превозења и материјалних средстава пловним објектима, изводом из шеме за регулисање и контролу саобраћаја, планом издавања, преузимања и превозења материјалних средстава од магацина ратних резерви до МЗ јединица бригаде, и изводом из ратне формације јединица за које се обавља попуна возачима и моторним возилима.

На нивоу аутомобилског батаљона документ СбП садржи:

– заповест за мобилизацију;

– шему распореда јединица на мобилизацијском зборишту;

– извод из ратне формације јединице;

– списак људства;

– упутство за рад команданта батаљона;

– план мобилизацијског превозења људства и материјалних средстава аутомобилима;

– план издавања, преузимања и превозења материјалних средстава од магацина ратних резерви до МЗ;

– упутство за рад екипа за изузимање средстава из магацина ратних резерви јединица;

- упутство за рад екипа за предају некретнина и архиве;
- упутство за рад секције за пријем моторних возила и прихват људства;
- преглед поделе војника и материјалних средстава према документу Моб-2;
- извод из плана временског коришћења комуникација;
- картотеку људства и моторних возила из резерве и пописног фонда;
- списак докумената мобилизацијског плана;
- списак извршилаца и заменика извршилаца мобилизације.

Пре израде докумената СбП неопходна је координација са одговарајућим структурама зависно од нивоа команде, штабова, јединице и установе (с надлежним органима општине, радним организацијама саобраћаја, органима МУП-а, војним делегацијама при југословенским железницама, органима других команди, и слично). Посебно је значајно да се тимски раде следећи документи:

- план издавања, преузимања и преношења из магацина ратних резерви до МЗ и поделе тих средстава људству јединице;
- план превозења људства и МС аутомобилима, железницом и пловним објектима за време мобилизације;
- план временског коришћења комуникација;
- шема за регулисање саобраћаја.

Све команде РЈ спроводе СбП према плановима мобилизације. Радње и поступке прилагођавају конкретној ситуацији да би се планирани задаци СбП правремено обавили. Саобраћајним планирањем наведени органи одређују приоритетно временско коришћење комуникација, улица и путева који су предвиђени за коришћење током мобилизације, уз предвиђање и предузимање осталих мера за несметано одвијање саобраћаја и обављање транспортних задатака у току мобилизације. Наведене обавезе се остварују на основу плана коришћења комуникација којим се регулише:

- које се улице и путеви према приоритету и терминима одређују за кретање мирнодопских команди, јединица и установа од касарни до места за мобилизацијску узбуну, мобилизацијских зборишта и рејона употребе;
- начин РКСб (ко га обавља и каквим снагама и средствима), задаци јединицама за регулисање и контролу и сарадња са саобраћајном полицијом, и обратно;
- ограничења у саобраћају за време мобилизације;
- поступак у случају изненадног напада и рушења комуникација и објеката на њима.

План коришћења комуникација израђују руководиоци мобилизацијских планова. У гарнизонима у којима је лоцирано више јединица

– установа и штабова, израђују га команде гарнизона у сарадњи са командама – руководиоцима мобилизацијских планова и надлежним органима на територији. Изводи плана се достављају свим јединицама – установама и штабовима (корисницима), који су обухваћени тим мобилизацијским плановима.

Командама и јединицама које одмах одлазе на унапред одређени борбени задатак плановима коришћења комуникација одређују се: најкраће улице и путеви који од касарне воде до рејона места употребе; редослед и начин кретања колона, појединачних возила и група возила, и снаге и средства за регулисање и контролу саобраћаја у месту и за време кретања. Према плану СбП путног саобраћаја, који се израђује текстуално (наређења и упутства) или графички (шеме и графикони), тим јединицама се даје апсолутни приоритет у саобраћају. Документи се раде искључиво према одредбама Правила саобраћајне службе, а на основу података из плана коришћења комуникација.

За команде, јединице, установе и штабове који се мобилишу – формирају, планирањем и организацијом путног саобраћаја треба да се обезбеди уредно кретање на улицама и комуникацијама које ће бити коришћене за: излазак јединица од касарни до МЗ; изношење материјалних резерви из магацина РР и превозење до МЗ јединица – установа, команди и штабова, и прихват и развожење резервног састава и одвијање саобраћаја унутар просторије мобилизацијског збошта.

Регулисање и контролу саобраћаја за потребе јединица – установа, команди и штабова планирају и организују команде гарнизона, саобраћајни органи у командама, јединицама – установама, командама и штабовима који су одређени за руководе мобилизацијских планова, саобраћајни органи у координационим телима при командама одбране већих градова, војне делегације при ЈЖ и, у потребном обиму, органи народне одбране – штабова општина, у сарадњи са органима секретаријата унутрашњих послова. Планови су јединствени и обострано усаглашени (ВЈ и МУП). Упутства за рад и шеме РКСб такође су саставни део мобилизацијских планова јединица, команди и штабова – корисника, а са њима се регулишу и одређују: улице, путеви и раскрснице на којима се организује РКСб; начин РКСб према конкретној саобраћајној ситуацији; задаци јединица за РКСб, снаге и средства (моторна возила, средства везе, преносни саобраћајни знаци, трештачи итд.); сарадња јединица за РКСб са саобраћајном полицијом, и обрнуто; време готовости органа за РКСб, и поступак и задатак органа за РКСб после обављеног задатка.

Уз упутство за рад старешине јединице за РКСб обавезно се прилаже шема за РКСб за развијеним органима од јединица за РКСб и саобраћајне полиције, шема МЗ јединица (установе, команде и штабови), бројне ознаке ратних јединица и правци кретања јединица и

возила са материјалним резервама која се превозе од магацина РР до мобилизацијског зборишта. Јединицама саобраћајне полиције даје се само временско заузеће праваца који се користе уколико нису укључене у регулисање и контролу саобраћаја на мобилизацијској проторији.

Саобраћајна подршка мобилизације

Саобраћајна подршка у свим ратним јединицама (РЈ) спроводи се према плановима мобилизације (план ЛоП мобилизације). Радње и поступци се прилагођавају конкретной ситуацији да би се планирани задаци СбП обавили организовано и у што краћем времену. Управни и извршни органи СбСл у мобилизацији треба да обезбеде: преузимање и превозење (ТМС) из складишта РР до МЗ; попуњу РЈ материјалним средствима према ратној формацији, критеријумима и нормативима; преузимање и превозење људства и ТМС из касарни на МЗ; преузимање и превозење људства са места прикупљања до МЗ; излазак јединица за РКСб на саобраћајна места и обезбеђење изласка јединица од касарне до мобилизацијских места и МЗ; РКСб готових снага које се упућују у рејоне употребе до рејона употребе; РКСб на прилазним путевима који воде на МЗ; РКСб приликом расељавања резерви МС у пољска и друга складишта; превозење људства и материјалних добара приликом евакуације већих насељених места; контактирање органа МУП-а, радних организација саобраћаја и војних одсека, и друго.

Мобилизацијска превозења

Мобилизацијска превозења се планирају и изводе у употребном обиму. Приоритетно се превозе резервни састав, стока, товарни и запрежни прибор и запрежна кола који не могу правовремено да стигну на мобилизацијско збориште пешке, средствима јавног превоза или сопственом вучом, као и мирнодопске команде и јединице које за време мобилизације обављају наменске борбене задатке према унапред одређеним плановима употребе.

Приоритети у превозењу резервног састава одређују се према трајању мобилизације и удаљености МЗ јединица које се мобилишу – формирају. Начелно, приоритет имају обучено људство, грла и средства који се упућују на већу удаљеност. Сви приоритети одређују на основу пријава за превозење и остварују на основу планова превозења аутомобилима, железницом, морем и рекама, односно језерима.

Мобилизацијска превозења свим врстама транспортних средстава планирају се и изводе према одредбама Правила саобраћајне службе оружаних снага, одредбама Правила о мобилизацији ВЈ и следећим начелима:

– Превозење резервног састава од места становања – рејона прикупљања, до МЗ, начелно, обавља се аутобусима или моторним возилима саобраћајних предузећа која су предвиђена плановима и ангажована на основу унапред склопљеног уговора о услугама, односно обавезама. Пожељно је, на основу детаљног планирања попуне људством ратних јединица, да се за превозење користе и моторна возила из пописног фонда која су мобилисана и која се пријављују у исту јединицу где и позвано људство, или која пролазе поред МЗ других јединица (успутно). Може се користити и железница, уколико је попуна на екстериторијалном принципу, као и пловним објектима, када се мобилизација спроводи на акваторији.

– Резервни састав од места становања – рејона прикупљања, до укрцних железничких станица, начелно, превозе радне организације јавног саобраћаја и транспорта на територији средствима за градски и међуградски саобраћај и транспорт.

Сва превозења резервног састава која се обављају возилима из армијског и пописног фонда обавезно се планирају посебним плановима превозења аутомобилима, који су саставни део мобилизацијских планова јединица – установа, команди и штабова.

– За мобилизацијска превозења железницом користе се, начелно, редовни возови, према важећим редовима вожње, а могу да се формирају у потребном броју и ванредни возови, чији ће састав зависити од слободних капацитета возних и вучних средстава по железничким станицама.

– Техничку разраду плана превозења и осталих пратећих докумената предвиђених Правилном саобраћајне службе оружаних снага и Правилном о мобилизацији ВЈ обављају органи саобраћајне службе оперативних јединица, у сарадњи са органима државне управе надлежним са саобраћај и војним делегацијама при Југословенској железници. Сви пратећи документи или упутства за рад, која се израђују ради детаљнијег објашњавања планова, саставни су део одговарајућег плана превозења.

– Пријаве за мобилизацијска превозења подnose се и израђују према одредбама Правила саобраћајне службе.

– Због промена реда вожње на железници и пловидбе у пловидбеном саобраћају (летњи и зимски) саобраћајни органи команди гарнизона, команди јединица и штабова руковоаца мобилизацијских планова обавезни су да једном годишње ажурирају постојеће планове превозења.

Управљање саобраћајном подршком мобилизације

Саобраћајном подршком мобилизације ратних јединица треба да се створе услови за формирање ратних јединица према ратној формацији, прелазак на ратне услове рада и достизање високог степена

спремности за вођење рата. Да би се саобраћајна подршка мобилизације успешно одвијала потребно је да се сагледа као кибернетски систем и процес управљања, односно треба сагледати циљ управљања, потциљеве и критеријуме (квалитет управљања и мера за избор најбоље управљачке акције). Веома је важно да се сагледају ограничења која утичу на ширину избора управљачких акција и одреде политика (скуп правила и принципа у оквиру којих се одлучује и планирају акције) и стратегија управљања (скуп правила у алгоритамском облику која се користе у решавању управљачких задатака и доношењу управљачких одлука). Такође, треба одредити област допустивог управљања (скуп могућих управљачких акција у односу на утицај ограничења) и начин обављања контроле процеса.

Циљ управљања СБП мобилизације РЈ јесте обезбеђење формирања ратних јединица према ратној формацији и достизање високог степена спремности за вођење оружане борбе и квалитетно обављање задатака према одређеним плановима којима се регулише СБП мобилизације. Задатак управљања СБП мобилизације РЈ јесте превођење ратне јединице из мирнодопског стања и организације у ратно стање и организацију. При праћењу остварења циља морају се узети у обзир следећи критеријуми: трајање процеса и појединих његових етапа, обим ангажовања људских и материјалних ресурса и утрошка енергије, квалитет обављања кључних активности и квантитет одређених активности у задатом термину.

Суштина процеса управљања СБП мобилизације састоји се у сталном прикупљању значајних информација о одређеним појавама и предностима одређених параметара, њиховој обради, доношењу одлука, издавању задатака и контроли квалитета спровођења донетих одлука на основу повратних информација. Понекад с обзиром на ограничено трајање мобилизације, предвиђени (хронолошки) редослед обављања задатака и управљачких акција (одређују га експерти), због хитности обављања задатака, мора да се реализује без чекања на повратне информације.

Управљачки органи треба на свом нивоу да сагледају „пунктове“ реализације значајних активности СБП мобилизације, потребе и начин обраде информација неопходних за квалитетно одлучивање. Информације потребне за управљање СБП мобилизације морају да имају одређени квалитет, који се манифестује прецизношћу, правовременошћу и потпуношћу. Извори информација могу да буду људи и одређени документи који су обликовани према намени. Одлуке морају да буду добро замишљене, прецизно формулисане, разумљиве, сврсисходне, спроводљиве, правовремене и прецизне. Под управљањем процесом мобилизације подразумева се управљање роковима, обимом и квалитетом активности, трошковима и ресурсима. Управљање се може обављати на разне начине и применом различитих метода и тех-

ника. Постоји управљање према циљевима, изузецима, резултатима, и слично. За ефикасно управљање СБП мобилизације неопходни су одговарајући планови (и друга документа којима се детаљно регулишу задаци, извршиоци, време, место, начин реализације и остали елементи неопходни за квалитетно извођење) и познавање комплетног процеса мобилизације.

Саобраћајни систем у мобилизацији моћи ће успешно да функционише у свим условима само ако је добро организован, ако има прецизно одређену структуру, утврђене узајамне односе и везе између подсистема и њихових елемената, разрађену хијерархију система, функцију циља и одговорност сваког подсистема и елемената система у процесу функционисања. Садашњи саобраћајни систем организован је на принципима економичности и ефикасности функционисања у нормалним условима. Мора се узимати у обзир чињеница да прелазак из мирнодопских у ванредне услове мора да буде бржи, једноставнији и лакши јер саобраћајни систем земље треба да осигура и брзи прелазак свих друштвених и привредних организација на посебне услове функционисања. Посебно је значајна чињеница (уколико је реч о ратној ситуацији) да ће саобраћајни систем морати да задовољи захтеве двеју великих организационих структура као што су ВЈ и федерација у целини. Оружане снаге су посебно издвојене из оквира федерације због њиховог посебно значаја и улоге у рату и посебно организованог руковођења и командовања иако су, у суштини, интегрални део нашег друштва. Таква организација условила је настанак два паралелна система у управљању између којих мора да постоји чврста сарадња, јер су то делови јединственог саобраћајног система земље који користе постојећу инфраструктуру уз претходно усвојене приоритете. Тако гломазни систем, подељен је на неколико нивоа ради оперативног и ефикасног управљања. Сваки од тих нивоа оспособљен је кадровски и материјално за управљање, планирање и организацију саобраћаја на свом нивоу. Између свих управљачких органа мора да постоји стална сарадња и веза унутар истог нивоа и између суседних нивоа управљања ради усклађивања свих захтева и проналажења оптималних решења за конкретне услове.

Да би се постигла максимална ефикасност у управљању саобраћајем на читавој путној мрежи неопходна је брза циркулација информација између свих органа и организација које на било који начин учествују у саобраћају или његовом обезбеђењу, или могу да дају податке који се могу искористити у процесу управљања, планирања или организовања система. Највећа ефикасност таквог система може да се очекује у случајевима када функционише на свим нивоима, односно када постоје везе између свих елемената унутар система. У случају нефункционисања неког од подсистема може доћи до неекономичног коришћења саобраћајне инфраструктуре у целини и нагомилава-

ња моторних возила на одређеним местима путне мреже, односно повећања угрожености саобраћаја.

Успостављање и ефикасно функционисање таквог система немисливи су без добро распоређеног система веза и примене савремених аутоматизованих информационих система. Развој савремених управљачких аутоматизованих информационих система не може да се замисли без развоја телекомуникација, које су у директној функцији преноса свих облика информација. Будући да аналоган систем телекомуникација (већински систем у ВЈ) није одговарајућа телекомуникациона подлога за задовољење све израженијих захтева за преносом различитих врста и облика информација у реалном времену и са великом расположивошћу, и да у одређеном тренутку може да буде препреке развоју информационих система, предузимају се мере да се знатнијим улагањима не прави већи технолошки скок у примени савремених техничких решења модернизацијом постојећег система уз истовремено инсталирање нових дигитализованих телекомуникационих система.

Изградња система на основу савремених технологија подразумева систем који обезбеђује велику поузданост, мобилност, способност, функционалност и отпорност на све облике деструкције. Чињеница је да више нема савремених средстава везе у чијем хардверу нема једног или више процесора различитих средстава и могућности. Такође, нису ретки рачунари пројектовани за одређено средство везе (на пример, DATC.MD-110), а и PC рачунари налазе све већу примену у преносу порука и података (KZ FAKS-PS, PS-K3)

У области нових технологија прихваћени су многи међународни стандарди, посебно у области оперативних система за PC технологију WINDOWS и UNIX за вишекорисничке рачунарске системе. У области програмских језика стандардни програмски језик је COBOL, а у току је увођење савремених програмских језика као што је VISUAL BASIC. Од програмских алата користи се четврта генерација (CASE), док је ACESS усвојен за мање, а ORACLE за веће базе података.

Прикладне технике, које се у пракси користе при управљању сложеним процесима као што је мобилизација, јесу мрежно планирање, гантограми, дијаграми токова и табеле токова одлучивања, пошто су прилагођене човековом перцептивном систему (визуелна комуникација) и логици расуђивања, и пружају много информација.

Правци усавршавања система саобраћајне подршке мобилизације

На основу досадашњих искустава са вежби и провера мобилизацијске и борбене готовости, као и најважнијих искустава из рата, правци даљег рада на усавршавању система СБП мобилизације јесу:

- изналагање оптималних решења за реализацију СбП мобилизације РЈ;
- изналагање оптималног начина провере мобилизацијске спремности РЈ и СбП, са тежиштем на чешћој провери практичне оспособљености извршилаца одређених задатака;
- изналагање оптималног начина попуне РЈ људством и материјалним средствима из пописа;
- доградња СбП мобилизације РЈ са случај екстериторијалне мобилизације и употребе РЈ на локацијама које су удаљене од мирнодопских рејона лоцирања јединица, после марша;
- интензивирање сарадње РЈ са војнотериторијалним органима посебно са органима цивилне власти, ради стварања што бољих услова за СбП мобилизације РЈ;
- прецизно дефинисање обавеза у мобилизацији свим субјектима с територије ради стварања предуслова за успешну СбП мобилизације;
- доградња система СбП у мобилизацији коришћењем искустава из протеклог рата.

Закључак

Саобраћајна подршка мобилизације веома је сложен и значајан процес. За његово успешно одвијање неопходно је обављање бројних задатака у периоду припреме за мобилизацију и у току њеног спровођења. Задаци јединица у процесу мобилизације углавном се реализују кроз покрет, те су и мере СбП специфичне и комплексне и битно се разликују од сваког другог вида борбених дејстава Војске Југославије.

Рад органа СбСл у току мобилизације у тесној је вези с радом бројних субјеката и ВЈ и изван ње, па координацији активности треба посветити посебну пажњу. Да би се обавили ти задаци неопходно је стварање одређених предуслова и ангажовање значајних материјалних, финансијских и других ресурса. Услов за успешно одвијање СбП мобилизације јесте квалитетно управљање тим процесом на основу одговарајућих планова. Ради унапређења планирања СбП мобилизације неопходно је да се усаврши методологија планирања, тиме ће се створити основа за аутоматизацију планирања СбП мобилизације.

Литература:

1. Група аутора, *О саобраћају у ванредним условима*, Југословенско саветовање, Савез инжењера и техничара Југославије, Београд, 1982.
2. Л. Анђелковић, „Нови гласник“, бр. 6, 1997.

3. *Правило о мобилизацији Војске Југославије*, ГШ ВЈ, Београд, 1994.
4. М. Пуношевац, *Саобраћајно обезбеђење мобилизације* (лекција), ЦВТШ КоВ ЈНА, Загреб, 1986.
5. М. Андрејић, *Техничко обезбеђење мобилизације* (лекција), ЦВТШ ВЈ, Београд, 1995.
6. Група аутора, *Саобраћајно обезбеђење оружаних снага*, СБУ, Београд, 1988.