

ZKVALITNĚNÍ ČINNOSTI SVD

V článku chceme ukázat, jak zdokonalit metodiku činnosti Správy vojenské dopravy frontu, odhalit možné rezervy v práci jednotlivých náčelníků oddělení a skupiny, časově a obsahově vyjasnit otázky součinnosti se štábem týlu a ostatními správami frontu, jakož i odhalit všechny informace předávané podřízeným při dodržování zásady souběžnosti plánování.

V poslední době stále více využíváme síťové grafy, které umožňují analyzovat různé varianty řešení daleko přehledněji, než dosavadní tradiční způsoby zobrazení. Síťové grafy aplikované při zpracování metodiky činnosti umožňují vyjádřit logickou posloupnost a návaznost jednotlivých činností a poskytují názorný přehled přenosu informací, jež jsou nezbytné pro přípravu rozhodnutí náčelníka týlu — zástupce velitele frontu a pro rozhodnutí náčelníka Správy vojenské dopravy k dopravnímu zabezpečení frontové útočné operace. Velký význam mají při analýze činnosti plánování týlového a dopravního zabezpečení, které předchází snahám zvyšování efektivity a určování optimálních variant organizace práce štábu týlu a Správy vojenské dopravy. Hledání optimálních variant je také vyvoláno tím, že jednotlivé činnosti zpravidla plníme v omezeném čase při závislosti na výsledcích práce mnoha řídicích funkcíonářů a zpracovatelů.

Dříve jsme měli pro zplánování frontové útočné operace 25 hodin. Podle současné metodiky činnosti máme jen 20 hodin a ani tato doba není konečná. V budoucnu předpokládáme další zkrácení na 14–18 hodin. V této době nemůžeme s dosavadními způsoby zobrazení

metodiky činnosti vystačit. Jsme toho názoru, že síťový graf umožní stanovit časové lhůty začátku a ukončení prací, analyzovat posloupnost plnění úkolů, zhodnotit důsledky opoždění některých prací, ukázat na úzká místa v plánování a také ukázat, kterým pracem máme věnovat mimořádnou pozornost. Proto jsme pro analýzu metodiky činnosti štábu týlu a správy vojenské dopravy frontu použili rovněž síťového grafu. Avšak jeho rozsah ovlivňuje četnost činností rozhodujících funkcionářů; velitele frontu, náčelníka týlu a jeho zástupce, náčelníka správy vojenské dopravy a jeho zástupce a složek [tj. styčné a plánovací skupiny na velitelském stanovišti, štábu týlu, operačně dopravní, železniční, silniční, materiálně technické oddělení a automobilní skupina SVD].

Síťový graf jsme zpracovali s cílem zvýraznit názornost při jeho praktickém využívání. Funkční povinnosti (činnosti) jednotlivých funkcionářů a oddělení jsou v grafu zahrnuty do jednoho podélného pásu a časově ohodnoceny. Tím vznikl poměrně rozsáhlý síťový graf, který má 210 uzlů a 234 činností. Má dvě varianty. V první jsou činnosti přímo zaznamenány mezi jednotlivé uzly a v druhé je zhotoven samostatný přehled činností. První má tu přednost, že umožňuje současně sledovat plnění úkolů všech funkcionářů a složek k určité době.

Vzhledem k tomu, že publikace síťového grafu z technických důvodů není možná, v článku popíšeme dílčí výsledky získané při analýze síťového grafu.

Sestavení síťového grafu předcházelo zpracování vývojového diagramu, jako nezbytného předpokladu pro objasnění

základních činností hlavních funkcionářů a oddělení. I když má vývojový diagram přednosti (obsahovou stránku procesu), přece jen nemůže vyjádřit časovou závislost plnění úkolů. Z metodického a obsahového hlediska má pro vypracování síťového grafu své opodstatnění.

Při zpracování síťového grafu jsme vycházeli z podkladových materiálů štábu týlu, operační správy a správy vojenské dopravy. Při časovém ohodnocení jednotlivých činností jsme využili zkušenosti ze cvičení. Při současné metodice činnosti se hlavní prvky rozhodovacího procesu, to je příprava a vyhlášení rozhodnutí týlového zabezpečení zpravidla koná na velitelském stanovišti. Plánování týlového zabezpečení zahajuje zvlášť vyčleněná skupina rovněž na velitelském stanovišti. K zabezpečení práce ostatních činností štábu týlu a jednotlivých správ je nutné v co nejkratší době předat potřebné informace na TVS. Informace na Správu vojenské dopravy přicházejí po dvou liniích a to přes štáb týlu a cestou náčelníka SVD.

Základním východiskem pro zahájení plánování týlového a dopravního zabezpečení, vydání předběžných nařízení podřízeným svazkům, organizaci součinnosti jsou vyhlášení pojetí týlového rozhodnutí NT-ZVF a zámyslu dopravního zabezpečení.

Stanovení jasných a pevných cílů operace, úkolů podřízeným, jakož i způsob vedení bojové činnosti (včetně všech otázek jejího zabezpečení) je obsahem rozhodnutí velitele frontu. Určení cíle a způsobu vedení bojové činnosti v operaci je složitý proces, který je výsledkem uslovné tvůrčí práce vybraných funkcionářů pod vedením velitele frontu. Je výsledkem ujasnění úkolu a zhodnocení situace velitelem a hlavními funkcionáři. Náčelník týlu — zástupce velitele frontu poskytuje veliteli frontu ve svém návrhu informace z týlového zabezpečení cíle operace. Bez vyhlášení rozhodnutí velitele frontu nemůže přijmout žádné zásadní stanovisko v oblasti týlu. Proto je také vyhlášení rozhodnutí týlového zabezpečení logicky řazeno časově později. Příprava a vyhlášení rozhodnutí týlového zabezpečení operace je rovněž složitý proces jako na velitelském stupni. Jeho vyhlášení musí být urychleně předáno na TVS. Slouží k dopracování rozhodnutí náčelníků správ podřízených NT-ZVF, tedy i náčelníku SVD. K sladění plnění úkolů v operaci z hlediska jejího zabezpečení je nezbytné schválení návrhu rozhodnutí dopravního zabezpečení NT-ZVF. Někdo

může namítnout, že dostatečným podkladem a zdůvodněním pro přijetí rozhodnutí dopravního zabezpečení může být rozhodnutí NT-ZVF. Domníváme se, že výsledky této činnosti se velmi kladně projeví ve zpracovaném plánu dopravního zabezpečení a v přesném stanovení úkolů podřízeným svazkům, útvarům a zařízením.

V současné metodice činnosti jsou některé určující činnosti časově přesně vymezeny při podstatném zkrácení doby jejich trvání. Jako např.: Vyhlášení idey rozhodnutí a rozhodnutí velitelem frontu, vyhlášení pojetí a rozhodnutí týlového zabezpečení NT-ZVF. Tato skutečnost podstatnou měrou ovlivňuje logickou, obsahovou a časovou stránku činnosti podřízených funkcionářů v dané časové etapě. Jestliže došlo k podstatnému zkrácení doby trvání celkové činnosti, vidíme, že se to bezprostředně projevilo v časovém limitu jednotlivých prací. Zde chceme zdůraznit, že na velení se kladou stále větší a náročnější požadavky. Proto je třeba, abychom jednotlivé činnosti v metodice podrobili kritické analýze a na jejím základě navrhli racionalizační opatření s cílem zvýšit efektivnost práce všech funkcionářů. V podstatě jde o zavádění a komplexní využívání mechanizační techniky. I když jsme v praxi dosáhli poměrně dobrých výsledků, přesto jsou ještě další možnosti zvýšení efektivnosti a kvality práce ve štábu týlu a na SVD. K přenosu informací (popř. oleát se zakreslenými situacemi) z VS na TVS a ze štábu týlu k jednotlivým správám na TVS je zapotřebí mnoho času, který při zavedení nových prostředků k přenosu zpráv by se dal podstatně zkrátit. Jedním z nich je průmyslová televize, jejíž zavedení zvláště na TVS by představovalo jedno z opatření vrcholové racionalizace. K dalším opatřením počítáme zavádění prostředků malé mechanizace, zvláště těch, které nejsou závislé na dodávce elektrického proudu. Některé z nich už tvoří součást technického vybavení štábních pracovišť, avšak po kvantitativní stránce můžeme dosáhnout dalšího zlepšení.

Neméně důležitá úloha připadá především zpracováním podkladům, zvláště kalkulací, propočtů a přehledům potřebným pro informační zprávu náčelníka SVD NT-ZVF. K nim zejména patří:

— možnosti silničních svazků a mostní brigády při zabezpečování úkolů obnovy a údržby silnic a mostů v silničních pásmech,

— organizace a rozčlenění prvků sil-

ničních svazků při rozvinutí pořádkové služby, spojení a velení,

- možnosti a varianty manévru mostními prostředky k splnění cílů v operaci,
- předpokládané varianty činnosti automobilních brigád, návrhy ramen přísunu a počty koloběhů,

- možnosti a stav vyvážení zásob po železnici do zásobovacích etap a to po směrech, časových údobích a druzích materiálu,

- varianty manévru zásobami v prostoru jejich vyvezení na železniční síti,

- organizace a možnosti (provozní výkonnost, nakládací a vykládací kapacita apod.) úseků železniční sítě, organizace ložných prací a pohyb automobilních proudů v dočasném překládkovém prostoru.

Jedním z hlavních úkolů vojenské dopravy, které plní v přípravě a v průběhu útočné operace, je přísun materiálu vojskům podle předem přijaté organizace. Tento přesun podstatnou měrou ovlivní především činnost automobilní dopravy. A proto příprava rozhodnutí k přijetí organizace přísunu vyžaduje solidní a nanejvýš odpovědný přístup všech funkcionářů, kteří v tomto směru zpracovávají podklady a předkládají návrhy NT-ZVF.

Návrh na organizaci přísunu materiálu předkládá NT-ZVF náčelník Správy vojenské dopravy v součinnosti s náčelníkem oddělení plánování dopravy a materiálního zabezpečení štábu týlu.

V podstatě jde o to, abychom dopravní prostředky v rámci přijaté organizace přísunu využívali co neefektivněji s nejmenším vynaložením sil a prostředků. Dá se totiž předpokládat, že bude existovat napětí mezi předloženými požadavky na přísun a možnostmi automobilních brigád, jakožto hlavního a rozhodujícího realizačního prvku týlu ve frontovém úseku přísunu.

Činnost automobilních svazků (útvarů) hodnotíme podle měrných ukazatelů. Současná praxe ukazuje, že se některé ukazatele hodnocení činnosti ab (apr) v polních podmínkách využívají v jednotlivých případech. Posuzovat činnost ab (apr) podle všech známých ukazatelů není prospěšné, neboť každý hodnotí jen část přepravního procesu. Abychom dosáhli co neefektivnějšího hodnocení, musíme ze všech ukazatelů vybrat takový, který by odhalil podstatu hodnocení přepravního procesu. Jinými slovy, je třeba stanovit kritéria efektivnosti (operační a ekonomická) a podle nich vyhodnotit různé varianty organizace přísunu a potom přijmout k realizaci takovou varian-

tu, která bude předpokladem dosažení nejlepších výsledků v praxi.

Činnost orgánů vojenské dopravy podřízených náčelníkovi Správy vojenské dopravy přímo závisí na včasném zpracování perspektivního plánu přísunu na operaci. Při rozboru metodiky činnosti štábu týlu a jednotlivých správ je zřejmé, že rozhodující podklady pro jeho zpracování předkládají zástupci správ zejména PHM, výzbrojní a proviantní ve formě komplexních požadavků na přísun. Předložené požadavky je třeba porovnat s možnostmi dopravy co do času a prostoru realizace. Podklady pro vyhodnocení možnosti vojenské dopravy předkládá Správa vojenské dopravy frontu. Avšak podklady od správ (popř. náčelníků druhů vojsk a služeb) může předložit až po vyhlášení pojetí týlového rozhodnutí NT-ZVF. Předložené požadavky však mají ještě předběžný charakter, slouží k bilanci možnosti dopravy a úhrady potřeby materiálu vojskům. Tato bilance je na stupni vševojsková armáda součástí připravovaného integrovaného projektu VEGA. Výsledky obdobného projektu u frontu by tvořily součást návrhu náčelníka SVD NT-ZVF. Objektivně je však třeba poukázat na omezený časový interval (asi 60 minut) na obdržení výsledků bilance od SAPO, což by náčelníka SVD neosvobozovalo od zjednodušené bilance ruční formou.

Uprášující podklady pro strojové zpracování projektu HERMES (perspektivní plán přísunu a plán materiálního zabezpečení) může předložit až po vyhlášení rozhodnutí týlového zabezpečení NT-ZVF, tj. po 330 minutách od zahájení plánování.

Zde chceme připomenout, že opožděné předložení požadavku na přísun by i jen jednou správou se velmi negativně projevil v konečném zpracování projektu HERMES. To se dále promítne ve zpožděném určení perspektivních úkolů automobilním brigádám. Kromě toho je perspektivní plán přísunu součástí plánu týlového zabezpečení, který schvaluje velitel frontu. A proto je nezbytné velmi pečlivě kontrolovat včasnost předkládání podkladů pro projekt HERMES.

Síťový graf nám dále umožní názorným způsobem prověřit a prozkoumat četnost a obsahovou stránku informací předávaných podřízeným svazkům a zařízením, které by měly zabezpečit souběžnost plánování. Při dodržení předložené metodiky činnosti první informací obdrží podřízené svazky a zařízení zhruba po 5 hodinách. Po vyhlášení rozhodnutí dopravního zabezpečení náčelníkem SVD se

vydávají upřesňující úkoly formou rozkazů. Do ukončení plánování frontové útočné operace jim zůstává 8 hodin, což je relativně dostatek času k zplánování u automobilních a silničních brigád.

V současné době velmi podrobně studujeme otázky materiálního a dopravního zabezpečení průlomu nepřátelské obrany v operacích bez použití jaderných zbraní. Zabezpečení vojsk při průlomu nepřátelské obrany je velmi složitý úkol. K jeho splnění je třeba řada opatření předmobilizačního a operačně týlového charakteru. Vzhledem k neočekávané potřebě prolomit nepřátelskou obranu, převážně při zahájení ozbrojeného zápasu, vyžaduje přehodnocení plánu prvního nalezení automobilních brigád (útvárů), zejména ze dvou hledisek.

Prvé se týká materiálové skladby munice pro organické dělostřelecké svazky (útvary). Druhé hledisko sleduje časovou závislost zabezpečení navážení munice do palebných postavení dělostřelectva.

Neméně důležité místo připadá také silničnímu zabezpečení. Doby pohotovosti silniční brigády nebo některých silničních praporů musí být v souladu s dobou pohotovosti k plnění úkolů automobilních brigád (praporů), které navázejí municí do palebných postavení.

Obsahem činnosti N SVD a jeho automobilní skupiny a silničního oddělení při plánování dopravního zabezpečení operace musí být i otázky navážení munice do palebných postavení dělostřelectva. Zvláště bedlivě musíme řídit automobilní prapory, které vyvážejí trhavotřítivou

munici (kapacita, zaujímání prostoru soustředění, pohotovost k plnění úkolu apod.).

Změny ve vojenském umění vyvolaly nutnost dalšího rozvíjení a také přezkoumání všech otázek velení vojskům. Nové prostředky i způsoby vedení ozbrojeného zápasu základním způsobem změnily systém velení vojskům. Zvětšil se objem a obsah informací, nutných k přijetí rozhodnutí velitelů a náčelníků. Současně se zvětšením objemu informací se zkrátily časové lhůty na přípravu vedení ozbrojeného zápasu.

Jedním z nejdůležitějších požadavků na velení v soudobých podmínkách je vysoká operativnost v práci velitelů (náčelníků) a hlavním kritériem při jejich hodnocení se stal čas nezbytný na uskutečnění opatření v oblasti velení podřízeným. Zkracováním doby na plánování taková opatření, jako je sběr a analýza informací nezbytných k přijetí rozhodnutí podřízeným orgánům a svazkům (zařízením). Boj za maximální ekonomické využití času se stal neúprosným a nejzávažnějším problémem velení.

Cílem přípravy důstojníků SVD je dosáhnout vysoké operativnosti, přesnosti a včasnosti v jejich práci při využívání všech technických prostředků velení. Na úrovni jejich připravenosti závisí včasnost zpracování podkladů pro rozhodnutí náčelníka SVD a vlastní zpracování všech plánovacích dokumentů.