

**МИХАЙЛОВ Р. Л.
ПОТАНОВ А. А.**



СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИМИ ПЕРЕБРОСКАМИ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ США



2024

Р. Л. Михайлов, А. А. Потапов

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ
СТРАТЕГИЧЕСКИМИ ПЕРЕБРОСКАМИ
ВООРУЖЕННЫХ СИЛ США**

Санкт-Петербург
Наукоемкие технологии
2024

УДК 355.69
ББК 68.49(7США)Я73
М69

Рецензенты:

Бойко Алексей Александрович, доктор технических наук, доцент, Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина» (г. Воронеж)

Курбанов Артур Хусаинович, доктор экономических наук, профессор, Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулева

Сазонов Константин Викторович, доктор технических наук, профессор, Военный университет радиоэлектроники (г. Череповец)

Смирнов Андрей Александрович, доктор военных наук, доцент, Военная академия связи имени Маршала Советского Союза С. М. Буденного

Титков Илья Васильевич, доктор технических наук, профессор, Военный учебно-научный центр Военно-Морского Флота «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова»

Михайлов Р. Л., Потапов А. А.

Система управления стратегическими перебросками вооруженных сил США. Монография. – СПб.: Научно-технологические технологии, 2024. – 134 с.

В монографии на основе открытых источников отражены основы построения глобальной системы перебросок вооружения, военной техники, личного состава и грузов в интересах вооруженных сил США. Подробно описаны структурные и видовые компоненты системы, а также порядок взаимодействия коммерческих воздушных и морских судов для нужд министерства обороны США.

Монография адресована студентам и аспирантам, обучающимся по специальностям, связанным с управлением логистикой, кроме того, может быть полезна соискателям, ведущим прикладные исследования в области прогнозирования применения вооруженных сил иностранных государств.

© Михайлов Р.Л., 2024
© Потапов А.А., 2024

Список условных обозначений и сокращений

CRAF	– Civil Reserve Air Fleet – «Гражданский резервный воздушный флот» (программа);
MSP	– Maritime Security Program – «Программа морской безопасности»
PM	– Program Manager – программа, определяющая целевое предназначение судна;
ROS	– Reduced Operating Status – пониженная готовность кдействию;
SPM	– single port manager – оператор порта;
SPOD	– seaport of debarkation – порт выгрузки;
SPOE	– seaport of embarkation – порт погрузки;
TEU	– twenty-foot equivalent unit – универсальный стандартный контейнер;
VISA	– Voluntary Intermodal Sealift Agreement – «Добровольное соглашение по обеспечению воинских перевозок» (программа);
VTA	– Voluntary Tanker Agreement – «Добровольное соглашение по танкерам» (программа);
АИС	– автоматизированная информационная система;
АСУ	– автоматизированная система управления;
АУГ	– авианосная ударная группа;
брпо	– бригада полевого обеспечения;
ВВТ	– вооружение и военная техника;
ВС	– вооруженные силы;
ВТА	– военно-транспортная авиация;
ДКВП	– десантный катер на воздушной подушке;
дн	– дивизион (подразделение);
ЗСВМЗ	– заблаговременно складированные военные мобилизационные запасы;
ЗСЗ	– заблаговременно складированные запасы;
ЗСН	– заблаговременное складирование запасов сил морской пехоты в Норвегии (программа);
КВоинП	– командование воинских перевозок СВ США;
КВП	– командование воздушных перебросок ВВС США;
КЗЗ	– комплект зонального задействования;
КИК	– корабль-измерительный комплекс;
КМП	– командование морских перевозок ВМС США;
КМТО	– командование материально-технического обеспечения СВ США;

КНШ	– комитет начальников штабов (ВС США);
КОСРКС	– комплект оснащения сил реагирования в кризисной ситуации;
МИСГ	– морская инженерно-строительная группа;
МО	– министерство обороны;
МП	– морская пехота;
МСЗС	– морские силы заблаговременного складирования» (программа);
ОК	– объединенное командование (ВС США);
ОКСП	– объединенное командование стратегических перебросок ВС США;
ООФ	– объединенное оперативное формирование;
ОС	– оперативное соединение (в составе ОФ);
ОФ	– оперативный флот (ВМС США);
ПБ	– передовая база;
ПБПБ	– плавучая базы передового базирования;
ПЛ	– подводная лодка;
ПО	– программное обеспечение;
ПС	– предмет снабжения;
ПУ	– пункт управления;
РФВГ	– резервный флот высокой готовности;
РФНО	– резервный флот национальной обороны США;
СГР	– судно гидроакустической разведки;
СРВМЗ	– система развертывания военных мобилизационных запасов (СВ США);
с-с	– суда-склады (в составе эскадр системы ЗСМВЗ);
СТС	– стратегический транспортный самолет;
ТВД	– театр военных действий;
ТЗС	– транспортно-заправочный самолет;
ТО	– техническое обслуживание;
ТРСБ	– транспорт снабжения и боеприпасов;
ТРСС	– транспортное судно-склад;
ТРСТ	– транспорт самоходной техники;
ТТС	– тактический транспортный самолет;
УСМФ	– управление судоходства и морского флота министерства транспорта США;
УТ	– управление тыла;
эбр	– экспедиционная бригада;
ЭФ	– экспедиционное формирование.

ВВЕДЕНИЕ

Соединенные Штаты Америки являются одной из немногих зарубежных стран, обладающей возможностями по осуществлению быстрого развертывания группировок войск (сил) в любом регионе мира с последующим их всесторонним обеспечением на театре войны. Поэтому руководство страны рассматривает стратегическую мобильность вооруженных сил в качестве одного из инструментов защиты национальных интересов.

Задача по обеспечению стратегической мобильности войск (сил) возложена на объединенное командование стратегических перебросок (ОКСП) вооруженных сил (ВС) США. При этом общее руководство планированием и практической реализацией вопросов транспортировки личного состава и воинских грузов в интересах национальных ВС осуществляет министр обороны. В свою очередь, председатель комитета начальников штабов (КНШ) несет ответственность за анализ и оценку потребностей в перебросках войск (сил), а также привлекаемых для этих целей транспортных ресурсов с учетом их оптимального распределения и приоритетов транспортировки.

Конгресс и министерство обороны (МО) США регулярно анализируют практику стратегических перебросок национальных войск (сил) в различные регионы мира, выявляют проблемные вопросы и разрабатывают предложения по их совершенствованию. Основным способом достижения высокой стратегической мобильности ВС американское командование считает в первую очередь наращивание возможностей так называемой триады стратегической мобильности (Strategic Mobility Triad), основу которой составляют силы и средства стратегических воздушных перебросок (strategic airlift), морских перевозок (sealift), а также заблаговременное складирование вооружения и военной техники (ВВТ) и других материальных средств в передовых зонах (на суше и на судах-складах).

Воздушные переброски в основном задействуются для экстренной транспортировки воинских формирований с легким вооружением и военной техникой, предназначенных для выполнения первоочередных задач, и последующим оснащением их ВВТ, а также другими материальными средствами, заблаговременно заскладированными в районе пункта выгрузки.

За осуществление воздушных перебросок отвечает командование воздушных перебросок (Air Mobility Command, КВП) ВВС, которому подчинены основные силы и средства военно-транспортной и транспортно-заправочной авиации. Кроме того, для выполнения этих задач могут использоваться силы и средства зональных командований, командования резерва ВВС, а также ВВС национальной гвардии.

Морские перевозки предназначены для перемещения материальных средств и личного состава вооруженных сил из одного района (пункта) в другой с использованием морского транспорта. За их организацию отвечает командование морских перевозок (Military Sealift Command, КМП) ВМС.

На командование воинских перевозок СВ США (Military Surface Deployment and Distribution Command, КВоинП) возложены задачи доставки войск (сил) и материальных средств от мест дислокации (складирования), до места погрузки, а также от места выгрузки до места назначения. Кроме того, данное командование является оператором морских портов погрузки и выгрузки (single port manager, SPM), то есть ответственно также за организацию соответствующих процессов как на территории США, так и на любом удаленном театре военных действий (ТВД).

Как показало время, воздушные переброски и морские перевозки не всегда способны гарантировать транспортировку больших объемов ВВТ в кратчайшие сроки для участия формирований ВС США во внезапно возникающих кризисных ситуациях. Поэтому важное значение в триаде стратегической мобильности имеет система заблаговременного складирования ВВТ в передовых зонах, которая позволяет значительно сократить сроки развертывания группировок войск (сил) США в ключевых регионах для их последующего задействования в военных и гуманитарных операциях. Кроме того, силы и средства стратегических перебросок включают не только воздушные и морские суда, принадлежащие военному ведомству, но и арендованный (зафрахтованный) транспорт гражданских федеральных ведомств и учреждений, а также коммерческих структур. Комбинированное использование их возможностей позволяет МО США значительно повысить темпы и эффективность проведения мероприятий по созданию и обеспечению национальных группировок войск (сил) на удаленных ТВД, а также избежать лишних расходов на содержание резервного парка транспортных средств различного базирования [1].

Строительство и применение сил стратегических перебросок американским командованием определяют следующие основополагающие документы:

- «Стратегия национальной безопасности»;
- «Стратегия национальной обороны»;
- «Национальная военная стратегия»;
- концепция «Морское базирование».

В соответствии с данными документами ВС США, стратегическая переброска личного состава, ВВТ и других материальных средств является одним из основных этапов проведения военных операций в любом регионе мира, которая обеспечивает:

- быстрое наращивание сил и средств передового базирования для принуждения противника к отказу от своих целей и намерений;
- проведение операций по сдерживанию и предотвращению эскалации региональных и локальных конфликтов, стабилизации обстановки в стране пребывания и борьбе с незаконными вооруженными формированиями;
- оказание помощи местным властям в условиях стихийных бедствий и техногенных катастроф, эвакуацию граждан и имущества.

Основные положения по организации стратегических перебросок ВС США изложены в ряде наставлений КНШ.

1. JP 3-35 «Операции развертывания и передислокаций войск (сил)» раскрывает все этапы данных операций, а также определяет сферу ответственности должностных лиц ВС всех уровней при их проведении.

2. JP 4-10 «Всестороннее обеспечение операций» описывает фундаментальные принципы планирования и проведения соответствующих мероприятий в рамках применения объединенной (межвидовой) группировки ВС.

3. JP 3-17 «Воздушные переброски» – определяет принципы организации (планирования) и осуществления воздушных перебросок, задачи транспортной и транспортно-заправочной авиации, взгляды военного руководства на глобальную систему обеспечения воздушных перебросок.

4. JP 4-0 «Тыловое обеспечение вооруженных сил» устанавливает место воинских перевозок в системе тылового обеспечения ВС.

5. JP 4-01 «Военная транспортная система» содержит структуру системы транспортного обеспечения американских ВС, систему управления стратегическими перебросками национальных ВС, определяет порядок взаимодействия между ними и другими федеральными ведомствами и учреждениями, а также коммерческими структурами США и прочих государств в сфере воинских перевозок.

6. JP 4-01.2 «Морские перевозки для обеспечения военных операций» содержит требования к планированию и реализации перевозок морским транспортом при проведении военных операций, правила использования военных и коммерческих судов в интересах национальных ВС.

7. JP 4-01.5 «Организация деятельности транспортных терминалов» определяет требования к воздушным, морским и наземным транспортным терминалам, используемым ВС США, а также к планированию и выполнению работ на них.

8. JP 4-01.6 «Тыловое обеспечение действий войск (сил) на необорудованном побережье» раскрывает особенности планирования и осуществления транспортировки и погрузочно-разгрузочных работ, в том числе с наливными грузами.

9. JP 4-09 «Порядок распределения материальных средств» устанавливает требования к системе мероприятий по распределению материальных средств при их перевозках [1].

Подобный подход американского руководства к организации и проведению стратегических перебросок предопределил структуру настоящей монографии. При ее разработке использовались данные исключительно из открытых источников [1–28], которые размещены в сети «Интернет» и доступны для более углубленного изучения отдельных вопросов.

В первой главе проведен анализ сил и средств стратегических перебросок в составе ВС США. При этом рассмотрены не только соответствующие командования в составе видов ВС США, но и структура системы заблаговременного складирования вооружения и материальных средств. Показана взаимосвязь данных компонент ОКСП при совместном выполнении задач.

Во второй главе подробно описан порядок задействования коммерческих воздушных и морских судов в интересах расширения возможностей МО США по осуществлению перебросок и снабжению группировок войск, удаленных авиабаз и научно-исследовательских центров.

Кроме того, проведен подробный анализ состава резервного флота национальной обороны США, приведены места стоянки соответствующих судов.

В приложениях приведены сведения о численном составе транспортной и транспортно-заправочной авиации в формированиях ВВС США и судов ВМС, характеристиках соответствующих самолетов, состоящих на вооружении, а также основные характеристики судов резервного флота высокой готовности.

Большее внимание в работе уделено характеристикам и наглядному описанию морских судов в составе ВМС и торгового флота США, что объясняется разнообразием их номенклатуры по сравнению с воздушным компонентом, а также их задействованием в составе двух из трех элементов триады стратегической мобильности.

Читателям следует помнить, что система управления стратегическими перебросками ВС США является динамично развивающейся, вследствие чего происходят постоянные изменения в составе привлекаемых для этих целей штатных и коммерческих сил и средств, а также мест их дислокации (базирования). В этой связи сведения о количестве воздушных и морских судов в составе командований видов ВС США, резервном флоте национальной обороны и зафрахтованных в коммерческой сфере, приведенные в данной работе, будут закономерно устаревать с течением времени. Вследствие этого рекомендуется своевременно уточнять соответствующие сведения, в том числе используя периодические справочные материалы, приведенные в списке литературы.

Авторы выражают благодарность рецензентам: доктору технических наук, доценту А. А. Бойко; доктору экономических наук, профессору А. Х. Курбанову; доктору технических наук, профессору К. В. Сазонову; доктору военных наук, доценту А. А. Смирнову и доктору технических наук, профессору И. В. Титкову за ценные предложения и советы, которые способствовали значительному улучшению качества работы, ее полноты и ясности, а также ориентированности на профессионального читателя.

1. СИЛЫ И СРЕДСТВА СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПЕРЕБРОСОК В СОСТАВЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ США

Для реализации всего комплекса задач по обеспечению стратегических перебросок командованием ВС США задействуется военная транспортная система (Defense Transportation System, DTS).

Согласно американским подходам она является частью глобальной транспортной инфраструктуры, которая может быть использована для обеспечения потребностей ВС США в перебросках (перевозках) войск (сил) в мирное и военное время и включает три основных источника транспортных ресурсов, находящихся в собственности:

- МО США (штатные);
- частные компании-перевозчики (коммерческие);
- страны, принимающие и обеспечивающие развертывание на своей территории группировок войск (сил) США.

Транспортные ресурсы (средства), которыми располагают эти источники, обеспечивают наземные перевозки внутри страны (inland surface transportation), при которых для перемещения личного состава и воинских грузов используется железнодорожный, автомобильный и водный (речной) транспорт (КВоинП СВ США), а для перемещения войск (сил) на удаленные ТВД – океанский (морской, КМП ВМС США) и воздушный (КВП ВВС США) транспорт. Кроме того, к этим ресурсам относится система трубопроводов, которая предназначена для перекачки жидких грузов по континентальной территории США и стран пребывания.

Инфраструктура военной транспортной системы и предоставляемые ею сервисы объединяют сеть морских и воздушных портов, железнодорожных терминалов, железных дорог, автомобильных магистралей, насосных станций на трубопроводах, таможенных постов, систему управления транспортными ресурсами, включающую автоматизированные информационные системы, в том числе контроля наличия и перемещения материальных средств в процессе их транспортирования (in-transit visibility).

Комбинированное задействование возможностей воздушного и океанского (морского) транспорта в глобальном масштабе, а также воинских перевозок внутри страны в сочетании с использованием автоматизированных систем управления военной транспортной

системой повышает эффективность ее эксплуатации, улучшает контроль за перемещением материальных средств в процессе транспортирования и, как следствие, способствует выполнению требований, предъявляемых национальными ВС к сокращению времени транспортировки личного состава и воинских грузов. При этом возможности, предоставляемые военной транспортной системой по обеспечению действий войск (сил), рассматриваются руководством США в качестве одного из важнейших инструментов «национальной мощи», имеющих в распоряжении федерального правительства и позволяющих ВС страны выполнять поставленные перед ними задачи.

1.1. Объединенное командование стратегических перебросок вооруженных сил США

Основной организационно-управляющей структурой в системе глобального транспортного обеспечения ВС является ОКСП ВС США, непосредственное руководство которым осуществляет министр обороны. Командование является функциональным в составе национальных ВС, его структура приведена на рис. 1.1 [1].

Командование отвечает за планирование, координацию и непосредственное задействование сил и средств, необходимых для осуществления перевозок (перебросок) в интересах обеспечения деятельности национальных войск (сил) в передовых зонах. Основной его задачей является транспортное обеспечение (транспортировка личного состава и материальных средств) в интересах любых военных операций, включая гуманитарные и миротворческие, мероприятий оперативной и боевой подготовки, а также повседневной деятельности войск (сил) в любом регионе мира.

Командованию административно подчинены командование объединенных (комбинированных) обеспечивающих возможностей (ВМБ Норфолк, шт. Вирджиния) и управление объединенных транспортных резервов (АвБ Скотт, шт. Иллинойс). Кроме того, ему оперативно подчинены силы стратегических перебросок видов ВС США, которые находятся в составе КМП ВМС, КВП ВВС и КВоинП СВ.

Командующий ОКСП непосредственно подчиняется министру обороны США и единолично отвечает за организацию и управление перебросками (перевозками) личного состава и материальных средств в интересах ВС США.

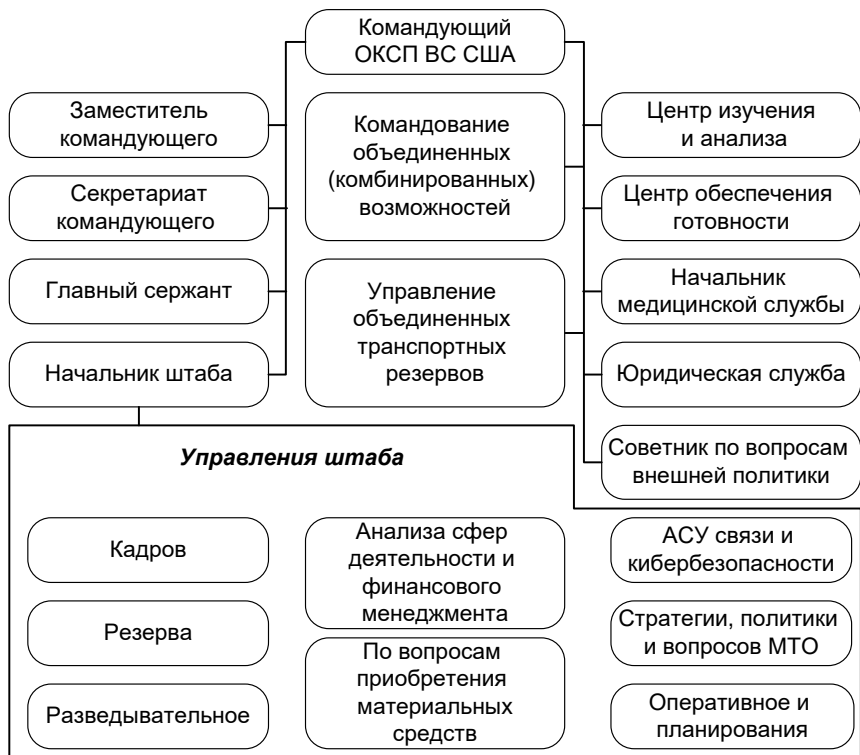


Рис. 1.1. Организационная структура ОКСП ВС США

Командование, представленное командующим, заместителем командующего и начальником штаба, осуществляет общее руководство функционированием подчиненных командований, управлений, а также сил и средств стратегических перебросок, включая находящиеся в оперативном подчинении видовые командования. Кроме того, оно обеспечивает поддержание готовности сил и средств к выполнению задач мирного и военного времени в соответствии с их предназначением.

Штаб ОКСП (АвБ Скотт) предназначен для осуществления стратегического планирования, организации и руководства воздушными, морскими и наземными перебросками (перевозками) личного состава, ВВТ и других материальных средств в интересах обеспечения

деятельности ВС в мирное и военное время. ОКСП постоянно взаимодействует с различными государственными ведомствами и коммерческими организациями, а также с зональными объединенными командованиями (ОК) национальных ВС в целях недопущения сбоев в функционировании военной транспортной системы при осуществлении перебросок (перевозок) личного состава и военных грузов в больших объемах.

Согласно «Плану объединенных командований ВС США» (Unified Command Plan), который является руководящим документом, утверждаемым президентом, ОКСП несет следующую функциональную нагрузку [1].

1. Является координирующей структурой всех сфер деятельности системы воинских перевозок и распределения материальных средств (Joint Deployment and Distribution Coordinator, JDDC). При этом сама система воинских перевозок и распределения материальных средств (Joint Deployment and Distribution Enterprise, JDDE) представляет собой военную транспортную систему и совокупность всех военных и гражданских (коммерческих) структур, привлекаемых к проведению операций по перемещению личного состава, ВВТ и других материальных средств национального военного ведомства. Функционируя в масштабе времени, близком к реальному, она располагает инструментами поддержки принятия решений и моделирования, а также обеспечивает командование информацией о наличии, нахождении и перемещении объектов воинских перевозок.

2. Руководит всем процессом транспортировки личного состава и материальных средств в интересах ВС США (DoD's Single Manager for Transportation) и обеспечивает переброски (перевозки) личного состава и воинских грузов всеми силами и средствами, находящимися в оперативном подчинении. Командование в мирное и военное время организует переброски (перевозки) как штатным, так и коммерческим воздушным, морским и наземным транспортом, осуществляет управление деятельностью транспортных терминалов, проведением дозаправок самолетов топливом в воздухе в интересах развертывания, боевого применения и тылового обеспечения действий войск (сил), а также в ходе их передислокации. Кроме того, командование организует перевозки военно-политического руководства США.

3. Обеспечивает стратегическую мобильность национальных ВС и в тесном взаимодействии с зональными ОК отвечает за поиск путей решения проблемных вопросов, связанных с силами перебросок (перевозок) и их возможностями.

4. Руководит эвакуацией больных и раненых (DoD Single Manager for Patient Movement) в интересах зональных ОК, федеральных ведомств и учреждений, а также стран-союзниц и ключевых международных партнеров.

5. Представляет комбинированные обеспечивающие возможности (joint enabling capabilities), включая согласование процессов планирования органов управления различного уровня, налаживание связей с военными и гражданскими органами управления страны пребывания, устранение проблем в информационно-коммуникационном обеспечении действий развертываемой группировки войск (сил) с целью уменьшения нормативов развертывания штабов объединенных оперативных формирований (ООФ) в районах развертывания войск (сил).

Указанным документом также установлены основные задачи и направления деятельности ОК американских ВС, в том числе обязанности и сферы ответственности командующих объединенными зональными и функциональными командованиями, организационно-штатная структура и численность подчиненных формирований, а также границы районов ответственности зональных командований и сферы ответственности функциональных командований. Применительно к ОКСП определены следующие задачи [1]:

- планирование применения и непосредственное управление силами и средствами стратегических перебросок;
- разработка перспективных направлений развития транспортной системы в масштабе ВС, проведение НИОКР и закупка соответствующих материальных средств и техники;
- управление военной транспортной системой и организация ее взаимодействия, осуществление контроля за перевозками личного состава, ВВТ и других материальных средств в глобальном масштабе;
- обеспечение взаимодействия с американскими и иностранными (международными) коммерческими компаниями-перевозчиками.

Вопросы практической реализации перебросок личного состава и материальных средств раскрыты в «Правилах транспортировки сил и средств министерства обороны». В них рассматриваются,

в том числе, вопросы планирования воинских перевозок, взаимодействия с другими федеральными ведомствами и учреждениями по выделению транспортных средств для перевозки личного состава и материальных средств, организации погрузочно-разгрузочных работ для каждого вида транспорта. При этом задачи по закупке техники возложены одновременно и на штабы видовых компонентов ОКСП. В ведении этих штабов также находятся функции комплектования личным составом соответствующих компонент и его обучения.

На базе штаба ОКСП для непосредственного руководства военной транспортной системой развернут и функционирует центр интеграции (USTRANSCOM Fusion Center), предназначенный для централизованного оперативного управления ею с целью выполнения задач транспортировки личного состава и воинских грузов. Центр является «распределенным» пунктом управления, основу которого составляют территориально разнесенные группы управления в ОКСП, в видовых командованиях и в других организациях, осуществляющих переброски (перевозки) личного состава и воинских грузов. Все группы управления объединены автоматизированными системами управления (АСУ) и различными каналами связи.

Командование объединенных (комбинированных) обеспечивающих возможностей (Joint Enabling Capabilities Command) предназначено для поддержки операции на начальном этапе (переброска войск (сил), формирования ядра штаба создаваемого ООФ либо коалиционного ООФ в зоне оперативного развертывания войск (сил), согласования процессов планирования органов управления различного уровня, отдельных операций войск (сил), а также организации оперативного планирования, налаживания связей с военными и гражданскими органами управления и общественностью страны пребывания, устранения проблем в информационно-коммуникационном обеспечении действий развертываемой группировки войск (сил).

Главной задачей командования является комплектование и отправка в передовые районы развертывания войск (сил) США модульных групп объединенных (комбинированных) обеспечивающих возможностей (Joint Enabling Capabilities Package). Эти группы оказывают помощь в создании системы управления группировок войск (сил, объединенных оперативных формирований) на начальном этапе развертывания войск на ТВД. В типовой состав боеготовой группы

входит до 74 человек военнослужащих и гражданского персонала с комплектом необходимых технических средств. Численность личного состава и оснащение этой группы могут варьироваться исходя из поставленной боевой задачи.

Задачами управления объединенных транспортных резервов (Joint Transportation Reserve Unit) является подготовка (комплектование и обучение) гражданских специалистов запаса наземных, морских и воздушных перебросок, отвечающих требованиям МО США.

Общая численность личного состава ОКСП около 138 000 военнослужащих регулярных сил, национальной гвардии, резерва и гражданских лиц. В среднем, в системе организации воинских перевозок ОКСП ежедневно задействуются 115 вагонов и локомотивов, до 30 судов, около 1 500 автомобилей различной грузоподъемности, осуществляется до 240 самолето-вылетов, в том числе с дозаправкой самолетов топливом в воздухе.

Для выполнения перебросок ВС в оперативное подчинение ОКСП передаются: от ВВС – более 700 транспортных самолетов; от ВМС – около 90 судов; от СВ – свыше 2 000 железнодорожных вагонов и специальных платформ и до 50 судов различного типа (класса «река-море» и речных), а также другая необходимая для перевозок инфраструктура.

Значительное количество транспортных средств, привлекаемых к выполнению операций ОКСП, арендуется у гражданских структур. Расширение использования гражданского транспорта в интересах стратегических перебросок рассматривается американским командованием как одно из основных направлений их дальнейшего развития. При полной мобилизации сил и средств возможности перебросок ВС могут быть значительно увеличены.

Таким образом, ОКСП ВС США является основной организационно-управляющей и координирующей структурой всех сфер деятельности системы воинских перевозок и распределения материальных средств национальных ВС. Необходимо отметить, что все транспортные средства различного базирования административно входят в состав видовых компонент данного командования, а описанные выше задачи его задачи носят, в первую очередь, организационный и контролирующий характер.

1.2. Командование воздушных перебросок военно-воздушных сил США

Авиационный компонент является одним из приоритетных в системе глобальных перевозок войск (сил) и средств на большие дальности. Важнейшую роль в реализации соответствующих замыслов руководства Пентагона играет КВП ВВС США (штаб размещен на АвБ Скотт, шт. Иллинойс), созданное 1 июня 1992 года на базе ранее расформированных военно-транспортного и тактического авиационных командований.

На КВП возложено решение следующих задач:

- проведение воздушных перебросок личного состава, ВВТ, а также других материальных средств;
- дозаправка топливом в воздухе авиационной техники ВС страны и ее союзников;
- участие в развертывании передовых авиабаз в условиях кризисной ситуации;
- перевозка президента и других высокопоставленных лиц государственного и военного управления;
- проведение поисково-спасательных операций;
- эвакуация погибших и раненых [2].

С 1 октября 2021 года командующим КВП ВВС США является генерал М. Минихан. Под его руководством находятся формирования 18 ВА (АвБ Скотт, шт. Иллинойс) и экспедиционного центра (АвБ Мак-Гуайр, шт. Нью-Джерси) общей численностью более 42 000 военнослужащих. В КВП сосредоточены основные силы и средства военно-транспортной и заправочной авиации ВВС страны. Структура КВП приведена на рис. 1.2, дислокация авиакрыльев (за исключением 521 авиакрыла управления транспортно-десантными операциями, АвБ Рамштэйн, ФРГ) – на рис. 1.3 [3]. Помимо этого, структурными соединениями КВП являются музей и два оркестровых подразделения ВВС США [26].

В роли командного пункта КВП, на котором производится оперативное управления всеми проводимыми мероприятиями, выступает 618 центр управления воздушными операциями (АвБ Скотт, шт. Иллинойс) [26].

Экспедиционный центр КВП (АвБ Мак-Гуайр, шт. Нью-Джерси) является подразделением анализа и обобщения передового опыта ВВС в области воздушных перебросок в ходе реагирования на чрезвычайные ситуации, а также контроля за наращиванием сил и средств в рамках реализации планов совершенствования глобальной мобильности [26].

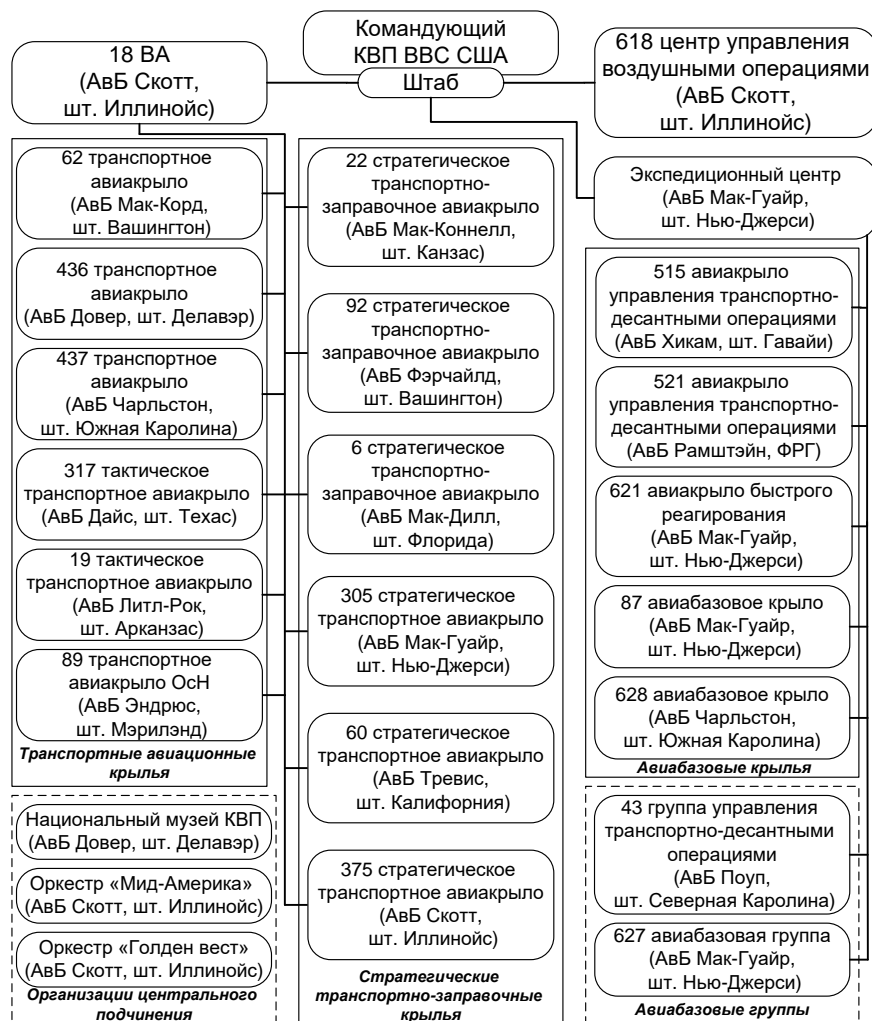


Рис. 1.2. Организационная структура КВП ВВС США



Рис. 1.3. Дислокация основных формирований КВП ВВС США

В непосредственном подчинении экспедиционного центра находятся пять авиабазовых крыльев и две авиабазовые группы, размещенные на континентальной части США, в европейском и азиатско-тихоокеанском регионах (см. рис. 1.2). Данные формирования не имеют в своем составе воздушных судов, а предназначены для решения задач планирования и управления воздушными перевозками в своих зонах ответственности [26].

Задачами 87 и 628 авиабазовых крыльев является организация взаимодействия КВП со штабами и управлениями в составе МО США по вопросам организации воздушных перебросок грузов и личного состава в пределах континентальной части страны. В интересах взаимодействия с СВ США функционируют 43 группа управления транспортно-десантными операциями и 627 авиабазовая группа. На 515 и 521 авиакрылья управления транспортно-десантными операциями возлагаются задачи организации транспортного обеспечения контингентов США в азиатско-тихоокеанском и в европейском регионах соответственно [26].

Задача подготовки высококвалифицированных кадров для проведения всех этапов воздушных перебросок и дозаправки самолетов в воздухе, включая процесс планирования, организацию аэродромной службы, погрузочные работы, техническое обслуживание и ремонт самолетов КВП, а также всестороннее обеспечение частей и подразделений в его составе, возложена на 621 авиакрыло быстрого реагирования. В состав авиакрыла входят две эскадрильи быстрого реагирования и одна эскадрилья поддержки [26]. Данные подразделения выделяют персонал в состав представительств КВП, организующих, в свою очередь, взаимодействие с территориальными формированиями СВ и морской пехоты (МП) уровня до корпуса включительно. Данные представительства развернуты в местах постоянной дислокации соединений СВ и МП на континентальной части США в Форт Драм (шт. Нью-Йорк), Форт Брагг и Кэмп Лейен (шт. Северная Каролина), Форт Стюарт и Форт Беннинг (шт. Джорджия), Форт Кэмпбэлл и Форт Кнокс (шт. Кентукки), Форт Карсон (шт. Колорадо), Форт Рилли (шт. Канзас), Форт Блисс и Форт Худ (шт. Техас), Форт Полк (шт. Луизиана), на АВБ Маккорд (шт. Вашингтон), а также в Визбадене и Кайзерслаутене (ФРГ), Виченце (Италия), на о. Окинава (Япония) и в Республике Корея [26].

Все военно-транспортные и транспортно-заправочные самолеты КВП входят в состав частей, непосредственно подчиненных 18 ВА. Она была образована в 1951 году на АБВ Доналдсон (шт. Южная Каролина). В 1957 году штаб ВА был передислоцирован на АБВ Коннели (шт. Техас), а с января 1958 года по причине бюджетных ограничений деятельность формирования была приостановлена (силы и средства были переданы в состав 12 ВА). С началом операции «Свобода Ираку» в 2003 году объединение было воссоздано. В настоящее время общая численность 18 ВА достигает 49 000 сотрудников, при общей численности военнослужащих в 36 000 человек.

Штаб 18 ВА находится на АБВ Скотт (шт. Иллинойс). Его основными задачами является координация действий подчиненных авиакрыльев, гибкое реагирование на изменения в складывающейся оперативной обстановке и планирование транспортно-заправочного обеспечения самолетов ВВС США, в первую очередь, стратегической бомбардировочной авиации [26].

По состоянию на март 2024 года, на вооружении 18 ВА КВП и ВВС США в целом находились военно-транспортные и транспортно-заправочные самолеты (ТЗС) следующих типов [2-4]:

- 52 стратегических транспортных самолетов (СТС) С-5В/С/М «Гэлакси» и «Супер Гэлакси», из них 36 в составе регулярных сил и 16 в составе командования резерва ВВС;

- 222 СТС С-17А «Глоубмастер-3», из них 146 в составе регулярных сил, 50 в составе национальной гвардии ВВС и 26 в составе командования резерва ВВС;

- 295 тактических транспортных самолета (ТТС) С-130 «Геркулес» различных модификаций, из них 107 в составе регулярных сил, 136 в составе национальной гвардии ВВС и 52 в составе командования резерва ВВС;

- 19 ТТС С-21А «Авкон индастриз» в составе регулярных сил;

- 16 ТТС С-37 «Гольфстрим» в составе регулярных сил;

- 13 ТТС С-40 различных модификаций, из них 6 в составе регулярных сил, 3 в составе национальной гвардии ВВС и 4 в составе командования резерва ВВС;

- 29 ТТС С-12 «Гурон» различных модификаций в составе регулярных сил;

- 2 VC-25A (специальная военная версия модернизированного пассажирского самолета Боинг 747 для президентского транспорта, эксплуатируемого ВВС США) в составе регулярных сил;
- 4 C-32A в составе регулярных сил и 2 C-32B в составе национальной гвардии ВВС для перевозки высшего военно-политического руководства США;
- 394 ТЗС KC-135R/T «Стратотанкер» (рис. 1.4), из них 168 в составе регулярных сил, 164 в составе национальной гвардии ВВС и 62 в составе командования резерва ВВС;
- 56 ТЗС KC-10A «Экстендер» (рис. 1.5), все в составе регулярных сил;
- 48 ТЗС KC-46A «Пегас» (рис. 1.6), из них 29 в составе регулярных сил, 12 в составе национальной гвардии ВВС и 7 в составе командования резерва ВВС;
- 37 тактических ТЗС HC-130 «Комбат кинг», из них 19 в составе регулярных сил, 12 в составе национальной гвардии ВВС и 7 в составе командования резерва ВВС.



Рис. 1.4. ТЗС KC-135T «Стратотанкер»



Рис. 1.5. ТЗС КС-10А «Экстендер»



Рис. 1.6. ТЗС КС-46А «Пегас»

Военно-транспортная авиация (ВТА), как основное средство глобальных перебросок войск, представлена самолетами С-5В/С/М «Гэлакси» и «Супер Гэлакси» (рис. 1.7), С-17А «Глоубмастер-3» (рис. 1.8), а также ТТС С-130 «Геркулес» (рис. 1.9), С-12 «Гурон» (рис. 1.10) и С-40 «Клиппер» (рис. 1.11).



Рис. 1.7. СТС С-5М «Гэлакси»



Рис. 1.8. СТС С-17А «Глоубмастер»



Рис. 1.9. ТТС С-130 «Геркулес»



Рис. 1.10. ТТС С-12 «Гурон»



Рис. 1.11. ТТС С-40 «Клиппер»

Стратегические самолеты серии С-5, разработанные в 1960-х годах, сейчас составляют основу парка самолетов ВТА ВВС страны. Для поддержания их в боеготовом состоянии реализуется комплексная программа модернизации, которая предусматривает их оснащение новыми двигателями, замену бортового радиоэлектронного оборудования, а также другие конструктивные и технологические доработки. Порядок загрузки самолета С-5 стандартными паллетами 463L представлен на рис. 1.12.

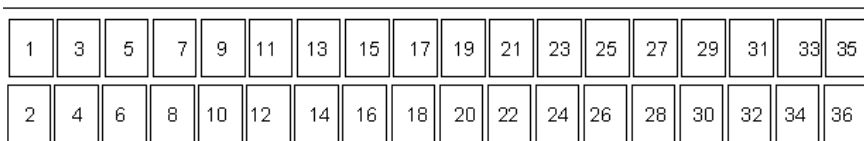
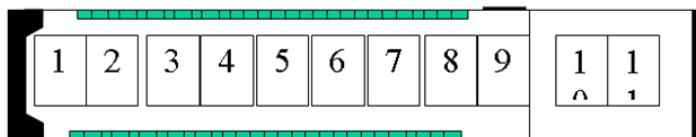


Рис. 1.12. Загрузка СТС С-5 стандартными паллетами 463L

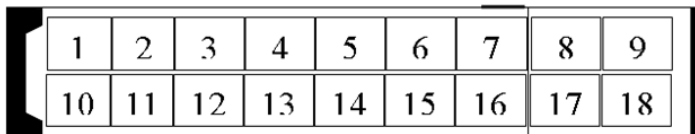
Самолет С-17А, принятый на вооружение ВВС в 1993 году, обеспечил КВП более широкие возможности по доставке тяжелых (объемных) образцов ВВТ, а также других материальных средств в районы их применения [3]. Варианты загрузки самолета С-17А стандартными паллетами 463L представлены на рис. 1.13.



Вариант С-1

1. Мест для сидения-54.

2. Количество стандартных паллетов 463L - 11



Вариант С-2

Количество стандартных паллетов 463L – 18.

Рис. 1.13. Варианты загрузки СТС С-17А личным составом и стандартными паллетами 463L

Из числа СТС непосредственно в составе формирований КВП состоят 120 самолетов С-17А «Глоубмастер-3» и 36 самолетов С-5М «Супер Гэлакси». Остальные самолеты в составе регулярных сил состоят на вооружении командования ВВС США в тихоокеанской зоне (9 самолетов С-17А «Глоубмастер-3») и командования обучения и подготовки кадров ВВС США (17 самолетов С-17А «Глоубмастер-3»). Численный состав основных формирований ВВС США, на вооружении которых находятся самолеты транспортной и транспортно-заправочной авиации, приведен в приложении 1 на основе работы [3].

Перечисленные образцы самолетов созданы ведущими американскими авиационными корпорациями «Боинг» и «Локхид-Мартин». На их предприятиях помимо выпуска указанной техники проводятся мероприятия по модернизации уже состоящих на вооружении самолетов, разработке с последующим внедрением в производство новых модификаций на основе предыдущих моделей, а также ремонт и переоснащение летательных аппаратов, серийный выпуск которых прекращен [2].

Характеристики СТС, ТТС и ТЗС, входящих в состав формирований КВП ВВС США, приведены в приложениях 2 и 3.

Таким образом, КВП ВВС США отвечает за организацию, непосредственное проведение перебросок личного состава, ВВТ и материальных средств в глобальном масштабе, а также за подготовку экипажей соответствующих воздушных судов. Стратегические транспортные и транспортно-заправочные самолеты состоят на вооружении авиакрыльев, которые размещены, главным образом, на территории США вблизи стратегически важных морских портов и ВМБ. Зональные командования ВВС США осуществляют, в первую очередь, воздушные переброски с использованием ТТС.

1.3. Командование морских перевозок военно-морских сил США

Морские перевозки играют решающую роль в обеспечении стратегической мобильности ВС и, как показано ранее, являются важнейшей составляющей военной транспортной системы США. В настоящее время на них приходится не менее 95 % транспортируемых воинских грузов, предназначенных для обеспечения деятельности контингентов войск (сил), дислоцирующихся в передовых зонах, а также для проведения военных операций.

Морские перевозки (sealift) – это перемещение материальных средств и личного состава из одного района (пункта) в другой с использованием морского транспорта. Основным достоинством морских перевозок по сравнению с другими видами транспортировки воинских грузов является возможность доставки тяжелой военной техники в значительных количествах, вооружения, других материальных средств и личного состава в интересах всех видов ВС на большие расстояния при относительно экономичной их стоимости. В то же время к недостаткам этого вида доставки следует отнести невысокую скорость судов-транспортов, ряд ограничений по использованию модернизированных портов, обеспечивающих обслуживание судов с большой осадкой, а также зависимость от состояния портовой инфраструктуры.

Как в мирное время, так и в ходе крупномасштабных операций по переброске воинских грузов и личного состава, силы и средства морских перевозок ВС США выполняют следующие основные задачи:

- непосредственная перевозка материальных средств и личного состава, в том числе трансокеанские перемещения войск (сил);
- задействование в качестве судов-складов в системе заблаговременного складирования материальных запасов на море;
- осуществление материального и других видов тылового обеспечения действий войск (сил).

Кроме того, на морские перевозки приходится бóльшая часть транспортировок воинских грузов при обратной переброске контингентов национальных войск (сил) в места постоянной дислокации после выполнения задач на удаленных ТВД.

При совершении трансокеанских перевозок употребляется термин «стратегические морские перевозки» (strategic sealift), который связан с перемещением материальных средств в интересах всестороннего обеспечения деятельности войск (сил) США и их союзников на удаленных ТВД.

Для транспортировки твердых грузов задействуются суда-сухогрузы, а жидких – танкеры. В случае острой необходимости может осуществляться перемещение военнослужащих с использованием пассажирских судов.

Средства стратегических морских перевозок задействуются для транспортировки грузов одного или более видов ВС от порта погрузки до порта назначения (выгрузки) либо до определенного морского района для последующей выгрузки на необорудованное побережье в зоне проведения военной операции.

Основу средств стратегических морских перевозок составляют суда «общего пользования» (common-user shipping) КМП ВМС, не задействованные для выполнения задач по складированию материальных запасов на море, которые, при необходимости, могут быть дополнены судами резерва управления судоходства и морского флота (MARitime ADministration, MARAD) министерства транспорта США (см. п. 2.3). При этом предоставление услуг КМП, а также другим государственным структурам США по перемещению грузов водным транспортом на общих условиях командование ВС определяет как обычные (стандартные) морские перевозки (common-user sealift).

Кроме того, к выполнению задач стратегических морских перевозок могут привлекаться суда, находящиеся в частной собственности компаний и граждан США, а также принадлежащие иностранным государствам (см. п. 2.2).

Задачи материального и других видов тылового обеспечения чаще всего выполняют суда торгового флота США (в большинстве случаев, транспорты-контейнеровозы), которые могут перевозить большое количество грузов для непрерывного снабжения национальных войск (сил), находящихся за пределами континентальной части страны.

За организацию и выполнение морских перевозок, в том числе стратегических, воинских грузов и личного состава в интересах всех видов ВС, отвечает КМП, которое является одним из основных командований ВМС, а также морским компонентом ОКСП ВС США. Структура командования приведена на рис. 1.14. Численность командования составляет около 7 000 гражданских лиц судового состава, около 1 300 гражданских лиц в составе береговых служб, а также около 1 000 военнослужащих регулярных и резервных сил ВМС США [17].

В структуре ВМС КМП подчинено командованию Атлантического флота / ВМС в зоне Северной Америки, имея статус межфлотского командования, которое отвечает за управление штатным судовым составом (эксплуатацию, техническое обслуживание (ТО) и ремонт судов, материальное обеспечение, подготовку кадров и комплектование персоналом), обеспечение повседневной деятельности и боевой подготовки сил флота (несение боевой службы и решение других задач в составе оперативных и экспедиционных формирований флота, а также морской пехоты) [6].



Рис. 1.14. Организационная структура КМП ВМС США

Организация обслуживания судового состава КМП реализуется в рамках 60-месячного цикла ТО и ремонта (60-month shipboard maintenance cycle). При этом каждый квартал проводится межрейсовый ремонт (Voyage Repair, VR), каждые 15 месяцев средний ремонт (Mid-term Availability, MTA) и каждые 5 лет – регулярный капитальный ремонт (Regular Overhaul, ROH), который предусматривает постановку судна в сухой док [17].

Оперативное управление силами и средствами КМП возложено на штаб ОКСП. КМП организует как обычные (стандартные) морские перевозки воинских грузов и личного состава, так и специализированные морские перевозки (exclusive use sealift) материальных средств в интересах всех видов ВС в соответствии с планами ОКСП мирного и военного времени по осуществлению развертывания, боевого применения и всестороннего обеспечения американских войск (сил) в любом регионе мира [6].

Возглавляет КМП командующий (штатно-должностная категория «контр-адмирал»), который подчиняется:

- по вопросам всестороннего обеспечения деятельности военно-морских сил – командующему Атлантического флота / ВМС в зоне Северной Америки (административное управление);

- по проблемам транспортировки личного состава и воинских грузов в интересах видов ВС – командующему ОКСП (оперативное управление);

- по вопросам закупок технических средств и надзора за их техническим состоянием – помощнику министра ВМС по НИОКР и закупкам ВВТ.

Управление силами резерва командования морских перевозок (Strategic Sealift Reserve Force) обеспечивает проведение мероприятий по поддержанию мобилизационной и технической готовности судового состава, находящегося в состоянии пониженной готовности к выполнению соответствующих задач. Кроме того, задачей КМП является подготовка резервных погрузочных команд (cargo afloat rig teams, CART), экспедиционных портовых подразделений (expeditionary port units, EPU), подразделений поддержки командующих (headquarters support units) и подразделений поддержки снабжения (logistics support units). Данные команды и подразделения призваны при необходимости дополнить возможности соответствующих формирований, развернутых в мирное время. В условиях повседневной деятельности в состав резерва КМП входит порядка 800 человек в составе 40 подразделений различного назначения [17].

Основным предназначением эскадр судов-складов (Prepositioning Ship Squadrons) является обеспечение боевой деятельности экспедиционных формирований МП и поддерживающих их сил флота на удаленных ТВД. Более подробно вопросы задействования сил и средств КМП в системе заблаговременного складирования ВВТ и материальных средств представлены в п. 1.5.

Зональные управления морских перевозок отвечают за готовность и управление штатными и приданными судами КМП, заключение договоров о фрахтовании судов, контроль загрузки портов, выгрузку и распределение воинских грузов в зонах ответственности. Эти структуры, по аналогии с КВП ВВС, имеют отделы и представительства, взаимодействующие с соответствующими территориальными формированиями ВС США. Данные отделы и представительства расположены на передовой базе (ПБ) Диего-Гарсия (арх. Чагос),

на о. Окинава (Япония), в Республике Корея, в ОАЭ, в Джибути, в Кувейте, на ВМБ Рота (Испания), на ВМБ Сауда-Бэй (о. Крит, Греция), на АвБ Скотт (шт. Иллинойс), на ВМБ Перл-Харбор (шт. Гавайи), в Сиэтле (шт. Вашингтон), в Ирле (шт. Нью-Джерси), в Санни-Поинт (шт. Северная Каролина), в Чарльстоне (шт. Южная Каролина), в Бомунте (шт. Техас), в Порт Каннавэрал и в Джеконсвилле (шт. Флорида) [16, 17].

Зоны ответственности управлений КМП соответствуют операционным зонами оперативных флотов (ОФ) ВМС США (рис. 1.15). Следует отметить тот факт, что состав ОФ не постоянный, он формируется из боеготовых сил и средств, выделяемых (как правило, для несения боевой службы в передовых зонах) из состава командований однородных сил Атлантического и Тихоокеанского флотов. Каждому ОФ присвоен свой порядковый номер (2, 3, 4, 5, 6 и 7). Оперативным соединениям (ОС, англ. Task Force, TF) из состава ОФ также назначается определенная группа номеров (двухзначных, например, ОС 31, англ. TF 31). Первая цифра указывает на принадлежность к флоту, а вторая – на порядковый номер соединения. В свою очередь ОС разделяются на оперативные группы, отряды и элементы (31.2.3.1). Кроме того, ОС, непосредственно подчиненные командованию Атлантического флота / ВМС в зоне Северной Америки, в качестве первой цифры используют «8» (например, ОС 80).

Управление КМП в зоне Атлантического океана (Military Sealift Command Atlantic, MSCLANT) осуществляет оперативное управление всеми судами КМП в западной части Атлантического океана, в Мексиканском заливе, а также в южной части Атлантического и восточной части Тихого океанов, прибрежных странам Центральной и Южной Америки. Управление разрабатывает планы и обеспечивает всю совокупность мероприятий по транспортному обеспечению ОС 80 и ОС 40. Кроме того, управление выделяет суда в интересах материально-технического обеспечения 5 и 6 ОФ ВМС США, в том числе и в состав развертываемых авианосных ударных групп (АУГ). Ежедневно в зоне ответственности управления находится порядка 40 судов, выполняющих различные задачи от транспортного обеспечения войск до стратегических морских перевозок. В течение календарного года управление осуществляет доставку, в среднем, более 7 миллиардов кг грузов, более 1,7 миллиарда литров нефтепродуктов и боеприпасов общим чистым весом более 140 миллионов кг.

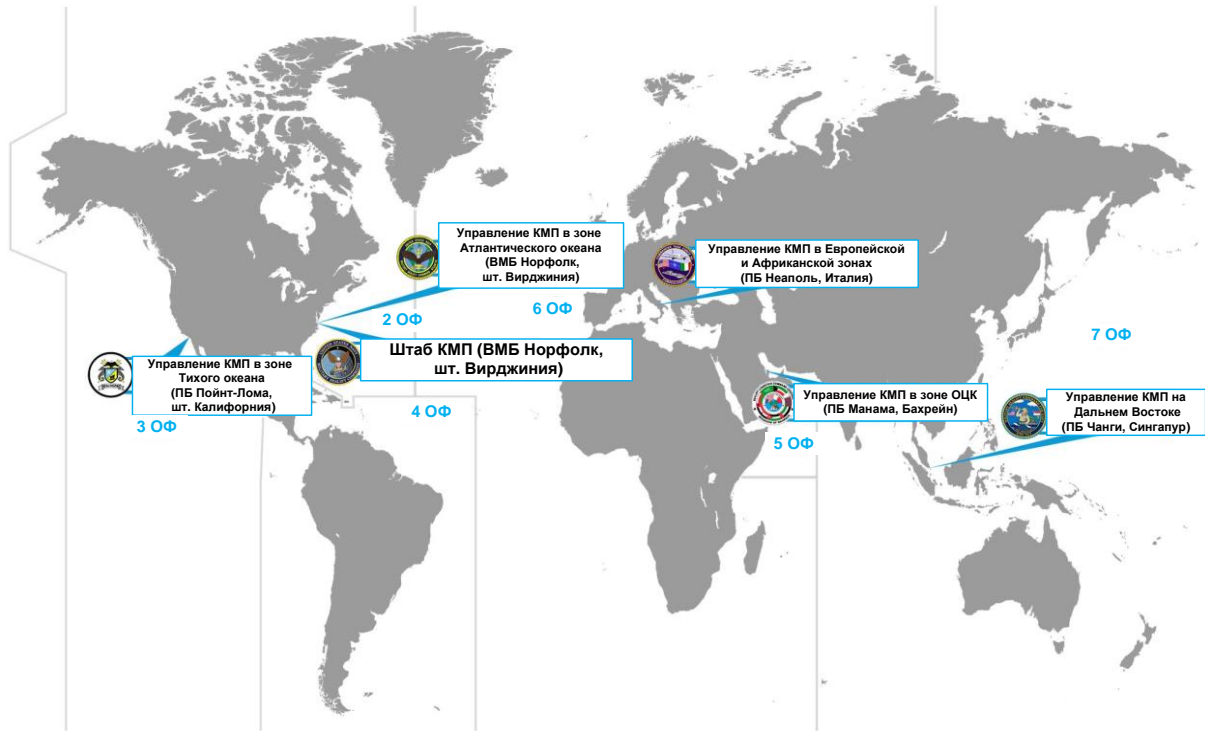


Рис. 1.15. Зональные управления КМП ВМС США

На управление КМП в зоне Атлантического океана также возложены задачи обеспечения безопасности прохождения судов с грузами военного назначения по Панамскому каналу, а также подготовки и участия подчиненного подразделения резерва (MSC Reserve Unit 103) в учениях типа «Пасифик Фьюри» («Pacific Fury») и «Харрикейн» («Hurricane»).

Управление КМП в зоне Тихого океана (Military Sealift Command Pacific, MSCPAC) осуществляет оперативное управление судами КМП в зоне ответственности 3 ОФ США в восточной части Тихого океана от западного побережья США до линии смены дат, а также, по особому распоряжению, и в случае их следования по транстихоокеанским маршрутам.

Управление КМП в европейской и африканской зонах (Military Sealift Command Europe and Africa, MSCEURAF) осуществляет оперативное управление кораблями, задействованными для выполнения задач в интересах зональных ОК ВС США в европейской и африканской зонах, а также непосредственно ОКСП США. Кроме того, управление ответственно за транспортное обеспечение ОС 63 из состава 6 ОФ ВМС США. При выполнении поставленных задач управление контролирует как суда КМП различного назначения (в том числе предназначенные для проведения океанографических исследований, аварийно-спасательных работ и морских перевозок), находящиеся в регионе на постоянной основе, так и следующие транзитом через него.

Управление КМП в зоне ОЦК (Military Sealift Command Central, MSCCENT) обеспечивает решение задач в зоне ответственности соответствующего ОК в Персидском, Оманском и Аденском заливах, а также в Аравийском и Красном морях. Начальник управления по совместительству выполняет обязанности командующего силами материально-технического обеспечения командования ВМС США в зоне ОЦК и осуществляет руководство всеми соответствующими воздушными и морскими судами в составе 5 ОФ в интересах проведения специальных операций и выполнения других задач. Так, ОС 53 осуществляет снабжение в море боевых кораблей, обеспечивающих свободное и безопасное движение торговых судов в акватории общей площадью порядка 6,5 миллиона км², в том числе в наиболее опасных районах региона.

Управление КМП на Дальнем Востоке (Military Sealift Command Far East, MSCFE) развернуто в интересах ОК ВС США в Индо-Тихоокеанской зоне, ОКСП, а также 7 ОФ ВМС. Оно располагается совместно с группой материально-технического обеспечения западной части Тихого океана (Logistics Group, Western Pacific) и ОС 73. Управление ответственно за укомплектование порядка 50 судов КМП, действующих в регионе, подготовленным личным составом для осуществления перевозок основных предметов снабжения, топлива, грузов и оборудования в интересах боевых кораблей ВМС США, выполняющих различные задачи как в открытом океане, так и в местах стоянки. Кроме того, управлению подчинены командующие 2 и 3 эскадр судов-складов, структура и задачи которых представлены в п. 1.5.

Весь штатный судовой состав КМП распределен по следующим основным программам, определяющим целевое предназначение судов (Program Manager, PM):

- танкеры-заправщики (PM1, Fleet Oiler);
- суда специального назначения (PM2, Special Mission);
- транспортные суда-склады (TPCC) и транспорты самоходной техники (TPCT) системы заблаговременного складирования ВВТ и материальных средств (PM3, Prepositioning and Seabasing);
- вспомогательные суда (PM4, Service Support);
- TPCC и TPCT экстренного резерва КМП (PM5, Sealift);
- транспорты снабжения и боеприпасов (PM6, Fleet Ordnance and Dry Cargo, TPСB);
- быстроходные военно-транспортные суда (PM8, Expeditionary Fast Transport).

В более ранних источниках приводятся сведения о программе судов штабных, управления и обеспечения (PM7, Afloat Staging Command Support). В современных работах [12, 16, 17] упоминаний о данной программе нет, и, предположительно, данные суда были перераспределены по указанным выше программам.

Кроме того, КМП реализует программу адаптивной поддержки (PM9, Adaptive Force Package Program), в рамках которой проводятся мероприятия по дополнительному оснащению судов PM1–PM8 оборудованием (например, модульным пунктом управления (ПУ), прачечной, складом продуктов питания, ИТ-оборудованием) в интересах повышения эффективности их применения по предназначению. Кроме того, в рамках данной программы исследуются и реализуются вопросы интеграции функциональных возможностей отдельных типов

судов КМП (быстроходных военно-транспортных судов, судов-складов плавучих баз и плавучих доков) на единой платформе и взаимозаменяемости этих судов при решении поставленных задач [16].

По оперативному предназначению судовой состав КМП, входящий в состав каждого из зональных управлений, подразделяется на силы тылового обеспечения корабельных группировок флота (Combat Logistics Force) – суда программ РМ1 и РМ6, суда обеспечения ВМС и решения специальных задач (Fleet Support and Special Mission) – суда программ РМ2–РМ4 и РМ8, а также силы обеспечения зональных ОК ВС (Combatant Command Support) – суда программы РМ5. Сведения о судовом составе КМП приведены в приложении 4.

К танкерам-заправщикам (РМ1, Fleet Oiler) относятся 14 судов типа «Генри Кайзер» (рис. 1.16), из которых 6 действуют в акватории Атлантического океана и 8 – Тихого океана [17] (в соответствии с [24] танкер-заправщик Т-АО 193 «Волтер С. Дэйл» в сентябре 2022 года передан после ремонта в состав резервного флота национальной обороны, где и находится по настоящее время, см. п. 2.3), а также 2 судна типа «Джон Льюис» (еще 7 находятся на различных стадиях постройки), оба действуют в акватории Тихого океана. Танкеры осуществляют снабжение кораблей командования Атлантического флота / ВМС в зоне Северной Америки (ОС 80), а также ОС в составе 4, 5, 6 и 7 ОФ. Помимо непосредственно транспортировки ГСМ и дозаправки кораблей в море, танкеры-заправщики могут доставлять различные материальные средства, воду и ограниченный объем грузов. Передача их на борт кораблей-получателей в море может производиться либо попутным переносом грузов, либо с использованием вертолетов.

Танкеры-заправщики типа «Генри Кайзер» Т-АО 201 «Патаксент», Т-АО 203 «Ларами» (рис. 1.17) и Т-АО 204 «Раппахэннок» были построены с двойными корпусами, разработанными в соответствии с требованиями Закона о защите от разлива нефти 1990 года. Новейшие танкеры-заправщики типа «Джон Льюис» (рис. 1.18) отличаются увеличенными возможностями по перевозке грузов, усовершенствованным холодильным оборудованием, возможностью заправки топливом отдельных типов воздушных судов и увеличенной скоростью его перекачки. Всего планируется принять на вооружение 20 танкеров-заправщиков типа «Джон Льюис» для полной замены судов типа «Генри Кайзер» [28].



Рис. 1.16. Танкер-заправщик Т-АО 193 «Волтер С. Дэйл»
типа «Генри Кайзер»



Рис. 1.17. Танкер-заправщик Т-АО 203 «Ларами»
типа «Генри Кайзер»



Рис. 1.18. Танкер-заправщик Т-АО 205 «Джон Льюис»

Судами специального назначения КМП (PM2, Special Mission) являются: один корабль-измерительный комплекс (КИК) «Говард Лорензен» (также дополнительно может задействоваться судно «Инвизибл» [16, 18]); одно судно обеспечения ракетных пусков и испытаний навигационного оборудования подводных лодок (ПЛ) «Уотерс»; 6 океанографических исследовательских судов типа «Пасфайндер» (еще один находится в стадии постройки [12]); одна плавучая РЛС SBX-1, в интересах обеспечения которой на долгосрочной основе зафрахтовано транспортное судно «Геркулес»; 6 судов гидроакустической разведки (СГР), из них: 4 – типа «Викториус», одно – типа «Импекбл» и одно – типа «Рэд Рок»; 4 судна обеспечения деятельности ПЛ типа «Блэк Паудер»; 2 судна-кабелеукладчика (из них одно, «Глобал Сетинел», зафрахтовано на долгосрочной основе).

К вспомогательным судам КМП (PM4, Service Support) относятся 2 спасательных судна типа «Грэсп», 2 судна обслуживания и ремонта подводных лодок типа «Спир», 2 госпитальных судна типа «Мерси» (бывшие танкеры типа «Сан-Клементе» [17], еще 2 судна находятся в различных стадиях постройки), 8 судов поддержки подводных

лодок и специальных операций (дополнительно судно «Си-Комmando» зафрахтовано на долгосрочной основе), 3 океанских буксира (еще 7 судов типа «Навахо» находятся в стадии постройки), 2 штабных корабля типа «Блю Ридж» и 3 исследовательских судна. Следует отметить, что госпитальные суда типа «Мерси» (рис. 1.19) кроме медицинского обеспечения могут задействоваться при решении задач морских перевозок личного состава, а также эвакуации больных и раненых морем.



Рис. 1.19. Госпитальное судно Т-АН 19 «Мерси»

К транспортам снабжения и боеприпасов (PM6, Fleet Ordnance and Dry Cargo, ТРСБ) относятся 14 судов типа «Льюис и Кларк» (согласно [15, 23] 2 из них – Т-АКЕ 1 «Льюис и Кларк» и Т-АКЕ 2 «Сакагави» по состоянию на 2024 год переданы в состав судов программы заблаговременного складирования (программа РМЗ, см. п. 1.5) и используются в интересах МП США) и 2 универсальных транспорта снабжения типа «Саплай».

Из 12 судов типа «Льюис и Кларк» (рис. 1.20) 3 задействованы в интересах командующих 2, 4 и 6 ОФ в акватории Атлантического океана, а 9 – в интересах 3, 5 и 7 ОФ в акватории Тихого океана, в то время как оба судна типа «Саплай» (рис. 1.21) используются

в интересах ОС 80, непосредственно подчиненного командованию Атлантического флота / ВМС в зоне Северной Америки [17]. Следует отметить, что суда обоих типов могут перевозить не только грузы, но и ГСМ, хоть и в ограниченном объеме [23].



Рис. 1.20. Транспорт снабжения и боеприпасов
Т-АКЕ 1 «Льюис и Кларк»



Рис. 1.21. Транспорт снабжения Т-АОЕ 8 «Арктик»
типа «Саплай»

Быстроходными военно-транспортными судами (PM8, Expeditionary Fast Transport) являются 13 судов типа «Спирхед» (еще 2 находятся в стадии постройки) и 2 типа «Гуам» (из них один, HST 1 «Гуам», принадлежит КМП, а еще один, HST 2, зафрахтован на долгосрочной основе).

Быстроходные военно-транспортные суда типа «Спирхед» (рис. 1.22) предназначены для быстрой переброски войск и ВВТ внутри ТВД. Погрузочная площадь палубы составляет 18 580 м² и может использоваться как для перевозки контейнеров и грузов на паллетах, так и для транспортировки техники. Судна оборудованы посадочной площадкой, позволяющей принимать вертолеты различных классов, погрузочной рампой для погрузки техники своим ходом, а также местами для посадки до 312 человек личного состава [17].



Рис. 1.22. Быстроходное военно-транспортное судно EPF 12 «Ньюпорт» типа «Спирхед»

По состоянию на начало 2024 года судна данного типа выполняли следующие задачи в интересах ВМС США.

Судно Т-EPF 10 «Берлингтон» используется для снабжения кораблей прибрежной зоны (Littoral Combat Ships, LCS). Судно Т-EPF 12 «Ньюпорт» до лета 2022 года проходило стадию приемных испытаний. Предположительно, данное судно используется в интересах командования Атлантического флота / ВМС в зоне Северной Америки и 2 ОФ ВМС. Суда, находящиеся в подчинении управлений КМП на Дальнем Востоке, в Европейской и Африканской зонах, а также судно Т-EPF 2 «Чокто-Каунти» (в составе управления КМП в зоне Атлантического океана [28], при этом в соответствии с [17] задействуется в интересах 5 ОФ ОЦК), принимают активное участие в различных проводимых в регионах учениях, в том числе международных. Кроме того, они используются для демонстрации передового присутствия ВМС США, а также при реализации различных экспериментальных проектов, например, совместных учений стран НАТО по борьбе с минами в 2021 году (Т-EPF 7 «Карсон-Сити»).

Быстроходное военно-транспортное судно HST 1 «Гуам» (рис. 1.23), головное для данного типа, используется в интересах 3 Корпуса МП США, размещенного на о. Окинава (Япония), и действует в западной части Тихого океана. Второе судно данного типа, HST 2 (ранее – «MV Алакай»), зафрахтованное на условиях расширенной аренды, обеспечивает паромное сообщение между Портсмутом (шт. Мэн) и Ярмутом, о. Новая Шотландия [17].



Рис. 1.23. Быстроходное военно-транспортное судно HST 1 «Гуам»

Судовой состав ТРСС и ТРСТ, распределенный по программе РМЗ (Prepositioning) и используемый в интересах заблаговременного складирования ВВТ, представлен в п. 1.5 и в приложении 4. ТРСС и ТРСТ приданы 2 и 3 эскадрам судов-складов КМП (см. рис. 1.14).

Основу сил и средств КМП ВМС США применительно к осуществлению стратегических перебросок ВВТ, других материальных средств и личного состава в интересах ОКСП (РМ5, Sealift) составляют транспорты самоходной техники и транспортные суда-склады. Их основу составляют крупнотоннажные среднескоростные ролкеры (суда класса «ро-ро», Large, Medium Speed, Ro-Ro, LMSR), базирующиеся на восточном и западном побережьях США, а также в акватории Мексиканского залива и находящиеся в пятисуточной оперативной готовности к выполнению задач (Five-day Reduced Operating Status, ROS-5 – экстренный резерв КМП). Всего в составе КМП согласно [6, 12, 14, 15, 17, 28] имеются 7 подобных судов типа «Боб Хоуп» (все находятся в составе РФНО, см. п. 2.3) и 10 типа «Ватсон» (из них 7 задействованы для заблаговременного складирования ВВТ).

Средняя погрузочная площадь для перевозки вертолетной, тяжелой гусеничной и колесной техники каждого судна составляет около 280 000 м², а полная скорость хода – до 24 уз. Кроме того, числящиеся среди судов программы РМ5 контейнеровозы сочетают в себе возможности ролкеров. Эти суда могут перевозить как колесную и гусеничную технику, так и контейнерные грузы (см. рис. 1.24, 1.25).



Рис 1.24. Крупнотоннажный среднескоростной ролкер Т-АКР 298 «Джиллиленд» типа «Боб Хоуп»



Рис. 1.25. Крупнотоннажный среднескоростной ролкер Т-АКР 312 «Долл» типа «Ватсон»

Перевозки в целях обеспечения деятельности зональных ОК могут осуществляться посредством задействования следующих судов:

- 2 зафрахтованных на долгосрочной основе транспортов-контейнеровозов (Т-АК 4396 MV «Майор Бернард Ф. Фишер» (рис. 1.26) и Т-АК 5362 MV «Капитан Дэвид И. Лайон») для снабжения ВВС в зоне Тихого океана;

- 2 зафрахтованных на долгосрочной основе транспортов-контейнеровозов (Т-АК 4496 MV «Подполковник Джон Ю. Д. Пэйдж» и Т-АК 4544 MV «Старший сержант Эдвард А. Картер мл.» (рис. 1.27) для снабжения СВ;

- 3 судов колесной и гусеничной техники типа «Матей Коцак» (в настоящее время переведены в состав РФНО, см. п. 2.3);

- несамоходной платформы, использующейся с океанским буксиром MB 1219 Т/В «Си игл» в рейсах между портом Каннавэрал (шт. Флорида) и о. Андриос (Багамские о-ва) для перевозки грузов в интересах Подводного боевого центра ВМС США (Naval Underwater Warfare Center);

- транспортного судна Т-АК-5603 «Стар» (приобретен в 2023 году).

- 5 зафрахтованных на долгосрочной основе танкеров, из них 3 танкера с низкой осадкой: Т-АОТ 5356 «Пэкс» (рис. 1.28),

Т-АОТ 5419 «Гудвилл» (рис. 1.29) и Т-АОТ 5563 «Стэна Полярис» (рис. 1.30) и 2 танкера типа «Стейт» (рис. 1.31)

По сведениям из [17] для снабжения ГСМ контингента ВС США на АвБ Туле (о. Гренландия) периодически фрахтуется судно Т-АОТ 5246 «Маерск Пири» типа «Айс».



Рис. 1.26. Транспорт-контейнеровоз Т-АК 4396
MV «Майор Бернад Ф. Фишер»

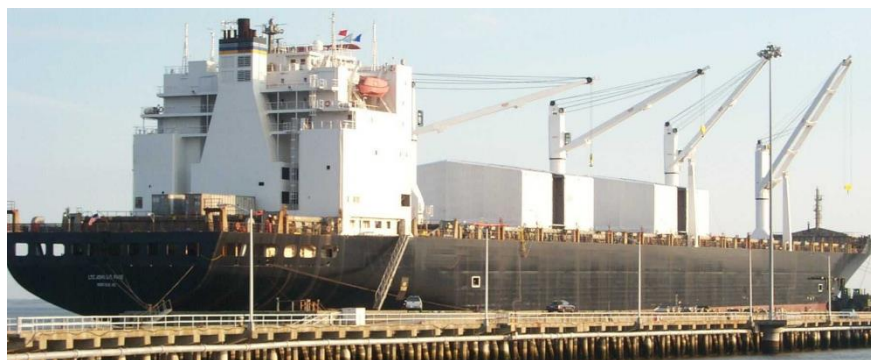


Рис. 1.27. Транспорт-контейнеровоз Т-АК 4544
MV «Старший сержант Эдвард А. Картер мл.»



Рис. 1.28. Танкер с низкой осадкой «Пэкс»



Рис. 1.29. Танкер с низкой осадкой Т-АОТ 5419 «Гудвилл»

В настоящее время реализуются две модели комплектования экипажей судов КМП. Суда, находящиеся в собственности КМП, комплектуются морскими гражданскими специалистами (civil service mariners), которые заключают трудовые договора непосредственно с КМП после соответствующей проверки МО США и пользуются всеми льготами в качестве гражданского персонала ВС. Кроме того, отдельные должности, например, главный инженер и штурман, подлежат замещению гражданскими лицами, имеющими лицензию Береговой охраны США на право занимать эти

должности. Члены экипажей зафрахтованных КМП судов заключают контракты с компаниями-владельцами этих судов [17].



Рис. 1.30. Танкер с низкой осадкой Т-АОТ 55563 «Стэна Полярис»



Рис. 1.31. Танкер «Эмпайр Стэйт» типа «Стейт»

В состав экипажей отдельных судов КМП также входят кадровые военнослужащие ВМС США, которые занимают должности, связанные с вопросами организации связи, снабжения, охраны и обороны судна, а также решения различных специальных задач в зависимости от его предназначения. Судна КМП LCS 20 «Маунт Уитни», AS 39 «Эмори Лэнд», AS 40 «Фрэнк Кейбл», ESB 3 «Льюис Б. Пуллер», ESB 4 «Хершел Вильямс» укомплектованы смешанным экипажем, в состав которых входят как морские гражданские специалисты, так и кадровые военнослужащие ВМС, в том числе и возглавляющий экипаж капитан судна [17].

Зафрахтованные на долгосрочной основе контейнеровозы и транспорты-сухогрузы обеспечивают перевозку различных воинских грузов, включая материальное имущество, военную колесную, гусеничную и другую технику, сверхтяжелые и негабаритные грузы, в том числе суда небольшого водоизмещения (например, патрульные катера). Зафрахтованные на долгосрочной основе танкеры осуществляют транспортировку переработанных нефтепродуктов в интересах управления тыла (УТ) МО США в целях организации централизованного снабжения ГСМ войск (сил).

Штатный судовой состав может находиться в состоянии как полной готовности к выполнению задач (Full Operating Status), так и в пониженной (Reduced Operating Status). К последним, в частности, относятся все среднескоростные ролкеры типа «Боб Хоуп». Данные судна могут задействоваться только при острой нехватке транспортных мощностей и увеличенном объеме перевозок. Кроме того, часть судов входят в состав резервного флота национальной обороны (National Defense Reserve Fleet). Ответственность за эти судна несет управление судоходства и морского флота (MARAD) министерства транспорта США (см. п. 2.3).

К решению задач стратегических морских перевозок американское командование может также привлекать суда класса «ро-ро» системы заблаговременного складирования (входят в программу РМЗ, см. п. 1.5), которые после выполнения основных задач (полной выгрузки материальных средств) при необходимости могут привлекаться к морским перевозкам в интересах командующих зональными ОК ВС.

В качестве особенностей задействования судового состава при решении задач стратегических перевозок необходимо выделить

следующее. В мирное время плановые повседневные перевозки в интересах всестороннего обеспечения потребностей войск (сил) организируются КВоинП СВ США посредством фрахтования коммерческих судов, действующих по заранее известным маршрутам и по установленному расписанию, либо бронированием части их тоннажа для доставки воинских грузов в интересах американских ВС.

В случае, когда имеющихся возможностей штатного судового состава недостаточно или его оперативное задействование в установленные сроки невозможно, КМП обеспечивает фрахтование дополнительного количества коммерческих судов торгового флота США. Кроме того, командование имеет полномочия заключать договоры фрахтования судов под флагами других стран, что позволяет ему использовать иностранные рынки чартерных морских перевозок. В случае нехватки судовых ресурсов, которые могли бы обеспечить выполнение задачи по перевозкам, КМП, по согласованию с управлением оперативного планирования (Operations and Plans Directorate, TCJ3) штаба ОКСП и министерством транспорта США, задействует необходимое количество штатных судов из состава резервного флота национальной обороны (см. п. 2.3).

Кроме судов национального торгового флота в случае необходимости выполнения перевозок военного назначения могут задействоваться путем реквизиции по указанию президента США коммерческие суда, являющиеся собственностью американских компаний или их дочерних предприятий и зарегистрированные под флагами других государств, законодательство которых не препятствует реквизиции судов для военных нужд США (см. п. 2.2). Следует напомнить, что штаб КМП осуществляет оперативное управление всеми судами в ходе выполнения задач стратегических морских перевозок [6].

Таким образом, ВС США располагают развитой системой стратегических морских перевозок, позволяющей достаточно эффективно решать задачи по предназначению в мирное и военное время. Ее основу составляют около 17 штатных крупнотоннажных среднескоростных ролкеров и контейнеровозов класса «ро-ро» КМП ВМС.

При недостаточности для выполнения задач морских перевозок штатного судового состава КМП задействует судовые ресурсы резервного флота национальной обороны, а также осуществляет фрахтование необходимого количества коммерческих судов торгового флота США и судов под флагами других стран.

1.4. Командование воинских перевозок сухопутных войск США

Как показано ранее (см. в п. 1.2 и п. 1.3), переброска с использованием воздушных судов от аэродрома (авиабазы) погрузки (aerial port of embarkation, APOE) до аэродрома (авиабазы) выгрузки (aerial port of debarkation, APOD) возлагается на КВП ВВС, оперативно подчиненное ОКСП. Аналогичным образом стратегические перевозки морским транспортом от порта погрузки (seaport of embarkation, SPOE) до порта выгрузки (seaport of debarkation, SPOD) организуются КМП ВМС. Задачи же доставки войск (сил) и материальных средств от мест дислокации (складирования), до места погрузки, а также от места выгрузки до места назначения возложены на КВоинП СВ США. Кроме того, данное командование является оператором морских портов погрузки и выгрузки (single port manager, SPM), то есть ответственно также за организацию соответствующих процессов как на территории США, так и на любом театре военных действий [7].

Таким образом, КВоинП является уникальным командованием в составе СВ, выполняющим задачи по организации и проведению глобальных перебросок по принципу «точка-точка» (origin-to-destination) в интересах всех видов ВС и национальной гвардии. Уникальность подчеркивается тем, что данное командование, являясь функциональным в структуре СВ США, оперативно подчинено ОКСП, а административно – командованию материально-технического обеспечения СВ. По существу, КВоинП обеспечивает сопряжение ОКСП, как координирующую всю сферу деятельности в масштабе ВС системы воинских перевозок и распределения материальных средств (Joint Deployment and Distribution Enterprise (JDDE) структуру, и тыловые органы непосредственно в составе СВ. Кроме того, КВоинП при решении поставленных задач тесно взаимодействует с командованием поддержки развертывания (Deployment Support Command (DSC) из состава командования резерва СВ, осуществляя координацию совместной деятельности подчиненных сил и средств, а также представляет МО США при организации партнерства с представителями коммерческой транспортной индустрии [7].

Существующую структуру и наименование КВоинП приобрело в 2004 году после реформирования командования управления перевозками СВ (Military Traffic Management Command), просуществовавшего на протяжении 30 лет. Вместе с тем, изначально прообразом являлось командование управления перевозками и службы

терминалов (Military Traffic Management and Terminal Service), функционировавшее с 1965 по 1974 год. На протяжении всей истории своего существования КВоинП и его предшественники выполняли функции организации переброски в любых условиях обстановки на удаленные ТВД боевых подразделений, военных грузов, а также личных вещей военнослужащих и членов их семей. Командование сыграло важную роль в развертывании и обеспечении межвидовых группировок ВС США во время войны во Вьетнаме, в Персидском заливе, а также в Афганистане и в Ираке [7].

В настоящее время представители КВоинП СВ США выполняют поставленные задачи в более чем 25 морских портах по всему земному шару. Непосредственно на территории США помимо воинских перевозок КВоинП осуществляет контроль состояния отдельных элементов сетей автомагистралей общего пользования и находящихся в частной собственности, а также железных дорог в интересах обеспечения их использования для нужд национальной обороны [7].

В соответствии с Полевым уставом СВ США FM 3-35 «Переброска и перегруппировка войск» на КВоинП возложены следующие основные задачи [7]:

- определение во взаимодействии с КМП ВМС необходимого числа состава морских судов (в том числе коммерческих), привлекаемых к операции по переброске в интересах ВС США;

- подготовка и отправка различных формализованных запросов в порты загрузки и выгрузки, а также сбор информации о прохождении всех этапов цикла переброски личного состава и грузов;

- повседневное руководство непосредственно подчиненными транспортными бригадами и батальонами, а также подразделениями из состава командования поддержки развертывания резерва СВ при совместном выполнении задач;

- планирование, организация и перемещение грузов в транзитных узлах и с борта одного транспортного судна на другое в случае необходимости;

- развертывание пунктов управления переброской на борту морских судов при осуществлении перебросок;

- разработка плана размещения груза на борту морского судна и его реализация, предупреждение перегрузки судна и подготовка сопроводительной документации на перевозимый груз;

– обеспечение сохранности грузов в портах погрузки и разгрузки, а также охрана и оборона портов на территории США во взаимодействии с береговой охраной США.

Командование включает в себя штаб (АвБ Скотт, шт. Иллинойс), а также пять транспортных бригад батальонного состава (рис. 1.32).

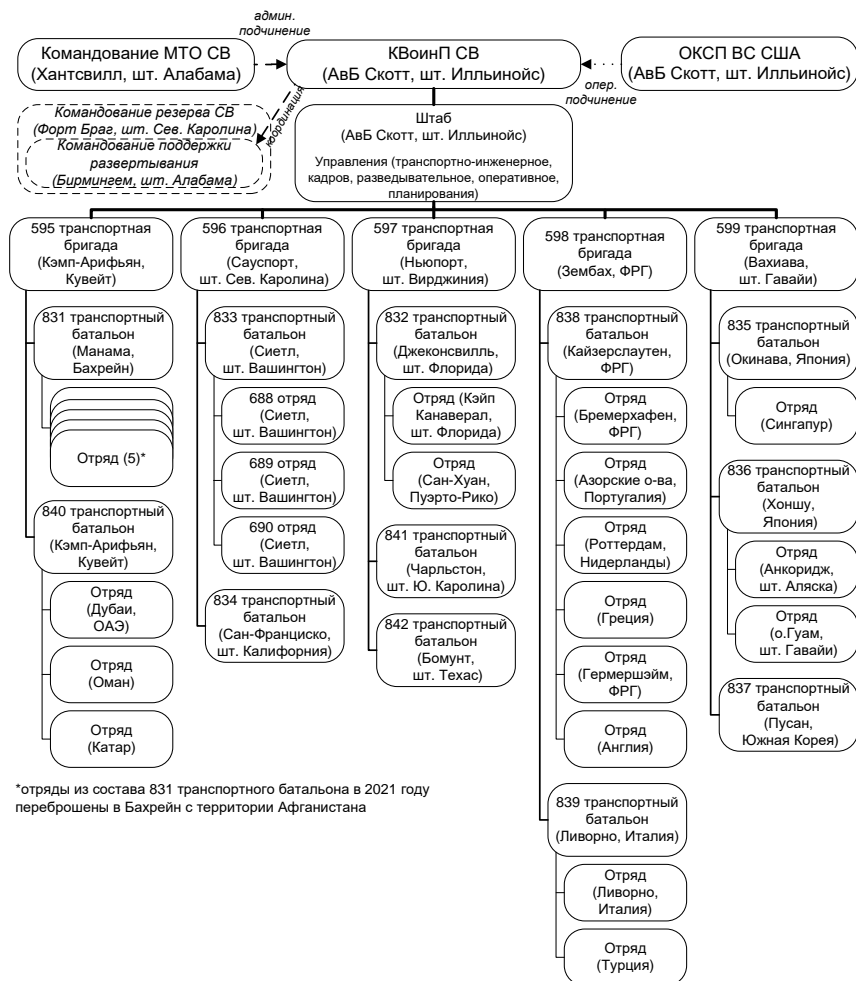


Рис. 1.32. Организационная структура КВОинП СВ США

В интересах организации взаимодействия и координации в состав штаба КВоинП на постоянной основе входят представители ряда других командований СВ США, а также военнослужащие и гражданский персонал Береговой охраны США и ВС Канады. Численность личного состава КВоинП составляет более 6 000 военнослужащих и гражданского персонала [7].

Транспортная бригада является основным компонентом в структуре КВоинП и ответственным оператором всех морских портов в зоне ответственности соответствующего регионального командования или на континентальной части США, используемых для погрузки/разгрузки при проведении стратегических перебросок в интересах ВС США морским транспортом. Оперативная подчиненность транспортных бригад зональным ОК ВС США приведена в табл. 1.1 [7].

Таблица 1.1

**Оперативная подчиненность транспортных бригад
КВоинП ВС США**

Транспортная бригада	Зональное ОК ВС США
595 транспортная бригада	Объединенное центральное командование ВС США
597 транспортная бригада	ОК ВС США в зоне Северной Америки
598 транспортная бригада	ОК ВС США в европейской зоне
599 транспортная бригада	ОК ВС США в индо-тихоокеанской зоне

Особое место в структуре КВоинП СВ США занимает 596 транспортная бригада. Командир бригады отвечает за погрузку (разгрузку) и перевозку наземным (речным) транспортом оружия и боеприпасов по континентальной части США и организацию их доставки на удаленные территории. Для отправки соответствующих грузов морским транспортом используются 2 океанских порта на восточном и западном побережье соответственно [7]:

– Сауспорт, шт. Северная Каролина (Military Ocean Terminal Sunny Point (MOTSU));

– Сан-Франциско, шт. Калифорния (Military Ocean Terminal Concord (MOTCO)).

Для выполнения указанных задач на территории портов размещены, соответственно, штаб бригады и 834 транспортный батальон. Порядка 80 % грузов перевозится по территории США железнодорожным транспортом, еще 20 % – автомобильным. Личный состав 832 транспортного батальона дислоцируется на базе хранения боеприпасов ВМС США и отвечает за доставку соответствующих грузов на базу наземным транспортом и его погрузку на морские суда [7].

Кроме того, 596 бригада организует доставку американского вооружения и военной техники союзникам и партнерам по линии зарубежных военных продаж (Foreign Military Sales, FMS).

Транспортный батальон является структурным подразделением бригады и выполняет задачи, связанные с переброской личного состава и грузов в нескольких (от 2 до 5) морских портах и ВМБ, а также их перемещение в пределах региона наземным транспортом к месту назначения или от места назначения. На командира и штаб батальона возлагаются следующие задачи [7]:

- планирование и непосредственное проведение мероприятий в портах, включая прием и проверку грузов, организацию их хранения и размещения на борту судна;
- организацию взаимодействия с коммерческими организациями в портах погрузки/выгрузки (SPOE/SPOD);
- контроль доставки грузов коммерческими перевозчиками в порты (на авиабазы) погрузки;
- выполнение функций оператора морских портов погрузки и выгрузки (SPM) стратегического значения;
- составление плана задействования отдельных портов в операциях по переброске войск (сил);
- изучение новых морских портов и развертывание в них необходимой инфраструктуры на начальной стадии их использования в интересах ВС США.

На командование поддержки развертывания СВ возлагаются как отдельные задачи перевозки грузов по территории США, так и функции подготовки специалистов в соответствующей области. Структурно, в состав данного командования входят четыре

транспортные бригады, дислоцирующиеся на континентальной части США, по 3–4 батальона поддержки развертывания в каждой [7].

В 2021 году КВоинП СВ США выполняло поставленные задачи в условиях распространения COVID-19, что потребовало существенно пересмотреть подходы к обеспечению безопасности личного состава, в первую очередь находившегося в регионах с неблагоприятной обстановкой. Тем не менее, в течение года через 68 морских портов по всему земному шару было перевезено порядка 27 000 единиц груза. В среднем, ежедневно в интересах ВС США для перевозок использовалось порядка 1 500 единиц коммерческой автомобильной техники. В течение года структурные подразделения командования организовали и осуществили перемещение порядка 270 воинских эшелонов и более 17 000 отдельных вагонов с воинскими грузами по территории США, а также отправку порядка 70 морских транспортов на заморские территории. Всего через морские порты было отправлено около 60 000 контейнеров и отдельных единиц ВВТ [7].

Таким образом, на КВоинП СВ США возлагаются как задачи перемещения личного состава по территории континентальной части США наземным (автомобильным и железнодорожным) и речным транспортом, так и обеспечения погрузки и грузов на морские суда и их выгрузки в портах прибытия. Командование также выступает как представитель МО при фрахтовании транспортных единиц в коммерческой сфере [7].

Подчиненные командованию подразделения выполняют поставленные задачи как в интересах зональных командований национальных ВС так в качестве операторов ключевых океанских портов на территории США и способны оперативно организовать и осуществить переброску личного состава и грузов в глобальном масштабе [7].

1.5. Система заблаговременно складированных военных мобилизационных запасов

Руководствуясь в течение последнего десятилетия «Интегрированной стратегией глобального присутствия и базирования» (Integrated Global Presence and Basing Strategy, IGPBS) и программой «Закрытие и репрофилирование баз» (Base Realignment and Closure, BRAC), МО США сформулировало задачи перехода от основополагающего

принципа учета угроз к принципу оценки возможностей сил и средств посредством создания динамичных ООФ под конкретные задачи.

Для придания боевым действиям экспедиционного характера ООФ строятся по модульному принципу. Совершенствуется инфраструктура, обеспечивающая как межрегиональные переброски, так и внутри ТВД, для сокращения сроков доставки личного состава формирований и военной техники с континентальной части США в кризисные районы. В отношении стратегической мобильности подтверждена преэминентность следования принципу поддержания заблаговременных запасов наземного и морского базирования в кризисных районах, необходимости их оптимизации в связи с секвестированием бюджетных расходов.

Наряду с этим обновляется система создания мобилизационных запасов. Так, инструкцией заместителя МО США по приобретению вооружений, технологиям и тылу № 3110. 06 «Принципы формирования запаса военного времени» от 2008 года учреждена рабочая группа по глобальным возможностям заблаговременного размещения материальных средств (Global Pre-positioned Materiel Capabilities Working Group, GPMCWG). Сам документ направлен на развитие гибкости системы базирования. Кроме того, в него внесены такие понятия, как «исходные запасы» (starter stocks), «запасы условий неопределенности» (swing stocks) и «тренировочные запасы» (training stocks).

«Исходный запас» трактуется как мобилизационный запас заблаговременного складирования вблизи ТВД, расходуемый до организации поставок военного времени. Понятие «запас условий неопределенности» сформулировано как мобилизационный запас наземного или морского базирования, отвечающий потребностям более чем одного района чрезвычайной обстановки или ТВД. Этот запас может быть применен в качестве исходного запаса или в виде последующего источника снабжения в кризисных условиях. «Тренировочные запасы» предназначены для формирований оперативного уровня с целью расходования в ходе учений. Они могут быть использованы и как потребности в поставках военного времени, если они удовлетворяют таковым.

Данная инструкция обязывает органы тыла ВС США стратегического уровня ежегодно или по необходимости исчислять мобилизационный запас следующим порядком.

1. Потребности в образцах вооружения и военной техники (основного вооружения) рассчитываются в виде составляющей стратегии приобретения ВВТ министерством вида ВС США.

2. Потребности во вторичных предметах МТО (компонентах основного вооружения) должны соответствовать оперативным запросам сообразно «Руководству по формированию ООФ» (Guidance to Develop the Force, GDF) МО США.

3. Потребности в боеприпасах исчисляются в соответствии с задачами целеуказания, нормами отпуска, а также в интересах поддержания стабильности после завершения активных боевых действий согласно «Руководству по созданию группировки ООФ». Данный процесс детально регламентирован инструкцией МО США DODI 3000.

4. Объем мобилизационного запаса ГСМ должен соотноситься с географическими потребностями района ответственности и обеспечить переброску войск и ход боевых операций до момента перевода на снабжение от иного безопасного источника (директива МО США 4140. 25 от 2015 года). По своему назначению запас ГСМ может быть категорирован как «исходный» либо как запас «условий неопределенности».

Инструкция КНШ CJCSI 4310. 01С от 2009 года регламентирует действия руководства по планированию «Возможностей глобального заблаговременного размещения материальных средств» (Global Prepositioned (PREPO) Materiel Capabilities, GPMC) для всех операций мирного или военного времени. Данной инструкцией введены в действие процедуры по управлению «заблаговременно складированными военными мобилизационными запасами» (Prepositioned War Reserve Materiel) наземного базирования (PWRM-ashore) и на судах (PREPO ships, PREPO War Reserve Materiel-afloat, PWRM).

Заблаговременно складированные военные мобилизационные запасы (ЗСВМЗ) передового базирования создаются с учетом специфики вида ВС и/или зонального ОК и конфигурируются под их потребности для ведения операций в чрезвычайной обстановке. ЗСВМЗ размещаются либо реконфигурируются для оперативного применения только с санкции МО. Применение ЗСВМЗ зональным ОК по оперативным планам, боевым приказам на операцию или планам на случай кризисной обстановки санкционируется решением МО США, содержащимся в боевом приказе на развертывание, либо приказом по

учению. Запрос на применение ЗСВМЗ, выходящего за контекст оперативного плана/боевого приказа на операцию в виде дополнительного запроса на оперативные формирования (Request for Forces, RFF), предоставляется КНШ с указанием необходимых частей и подразделений с возможностями по их оснащению. Распоряжением КНШ органы, ответственные за предоставление соответствующего усиления, обязаны укомплектовать часть личным составом, подготовить и оснастить ее согласно запросу зонального ОК.

Ответственность за ЗСВМЗ наземного базирования возложена на виды ВС, которые осуществляют административный контроль над ними в ходе передислокации, техобслуживания, модернизации и изменения в комплектации во «взаимосвязи с безопасностью на ТВД» (theater security cooperation, TSC), подготовки и тестирования. Кроме того, проводится оценка инновационных разработок и итогов их использования в процессе экспериментов и учений. Если мероприятия администрирования выходят за рамки обычного обслуживания ЗСВМЗ и цикличности техобслуживания, то они проводятся видом ВС по согласованию с тем зональным командованием, в интересах которого это происходит.

Руководство процедурами администрирования ЗСВМЗ наземного базирования осуществляют управления тыла штабов министерств и командования тыла и снабжения видов ВС. В частности, управление тыла (УТ) штаба армии и КМТО СВ определяют основные принципы обеспечения ЗСВМЗ наземного и морского базирования в интересах сухопутного компонента зонального ОК во взаимосвязи с текущими процессами реформирования ВС. Стратегия «Заблаговременное складирование запасов СВ 2020» («Army Prepositioned Stocks 2020»), поддерживающая национальную военную стратегию США, призвана обеспечить проецирование силы и тем самым сократить время развертывания экспедиционных ООФ.

Согласно руководству СВ США «Операции заблаговременного складирования» (Army Pre-positioned Operations) АТР 3-35.1 (FM 3-35.1) от 2015 года заблаговременно складированные запасы (ЗСЗ) СВ наземного и морского базирования по назначению классифицированы на пять категорий.

1. Заблаговременные комплекты формирований (Prepositioned Unit Sets) – это ВВТ типовых частей и подразделений согласно таблицам имущества и возимому запасу. Начиная с 2005 года комплекты ЗСВМЗ реконфигурируются в соответствии со стратегией перехода

на модульную структуру на основе боевых бригад трех типов: тяжелые (Heavy), легкие (Infantry) и механизированные «Страйкер» (Stryker). При этом на модульную структуру переводятся не только формирования боевого состава, но также боевого и тылового обеспечения, штатное оснащение которых тоже складывается в комплектах частей и подразделений. Так, оснащение бригад снабжения включает парашютные системы доставки грузов, полевые кухни, нагревательное оборудование, системы служб тыла, строительства лагерных городков и укрытий и прочее.

2. Запасы оперативных проектов (Operational Project (OPROJ) Stocks) – это ВВТ сверх таблицей имущества и штатных расписаний, которые складываются в соответствии с оперативными планами КНШ и штаба СВ. Перечень оперативных проектов пересматривается ежегодно, а их общее количество в аспекте ЗСВМЗ по состоянию на 2022 год может превышать 30 наименований. Из них запас по оперативному проекту «Машина с усиленной противоминной защитой» (Mine Resistant Ambush Protected, MRAP) является одним из крупнейших по количеству техники.

3. Военные мобилизационные запасы обеспечения жизнедеятельности (Army War Reserve Sustainment Stocks, AWRS) предназначены для удовлетворения возрастающих потребностей формирований в условиях военного времени. Они состоят из основного вооружения и вторичных материальных средств для непрерывного и всестороннего обеспечения боевых частей и подразделений в ходе выполнения боевых задач.

4. Военные мобилизационные запасы для союзников (War Reserve Stocks for Allies) – это программа, которая реализуется под контролем секретариата МО с целью оказания поддержки планируемых союзников США в условиях военного времени. В настоящее время мобилизационные запасы состоят из боеприпасов, заблаговременно складированных для обеспечения ВС Израиля (WRSA-I).

4. Комплекты зонального задействования (КЗЗ) (Activity Set). Согласно руководству АТР 3-35. 1 (FM 3-35. 1) КЗЗ получили официальный статус в связи с реализацией положений оперативной концепции СВ «Региональные адаптивные силы» (Regionally Aligned Forces), опубликованной в октябре 2014 года. Это заблаговременно складированные комплекты ВВТ для частей и

подразделений регулярных войск, национальной гвардии и резерва СВ США на континенте, назначенных или придаваемых в состав ООФ зональных ОК с целью участия в двусторонних и коалиционных мероприятиях обеспечения безопасности, отработке аспектов боевого слаживания, а также проведения учений.

Оперативная стратегия региональных адаптивных сил определяла их развитие на ближнесрочную (2014–2020), среднесрочную (2020–2030) и долгосрочную (2030 год и далее) перспективу.

На первом этапе в ходе дву- и многосторонних учений проводились переброски частей и подразделений бригадного уровня в подчинение зональных ОК. В рамках данных учений командованием и личным составом изучались не только региональные географические особенности и инфраструктура ТВД, но и специфика языков, культурный и духовный уклад жизни населения стран пребывания.

На втором этапе планируется внедрить наработанный опыт в последующую практику проецирования силы в кризисных ситуациях. По принадлежности к зоне ответственности КЗЗ получают соответствующие названия. Например, первыми такой статус в 2014 году получили «комплект европейского задействования» (European Activity Set, EAS) и «комплект тихоокеанского задействования» (Pacific Activity Set, PAS).

В Европе подобная деятельность заключается, в первую очередь, в подготовке к участию американских войск в европейских силах реагирования (European Response Force, ERF) и силах реагирования НАТО (NATO Response Force, NRF) в кризисной обстановке, а во вторую – к участию американских ротационных частей в коалиционных учениях. Решением начальника штаба СВ США от 2015 года складированные КЗЗ в Германии были увеличены до объема, позволяющего оснастить бригадную тактическую группу.

С 2013 финансового года велись переговоры между оборонными ведомствами США и Австралии для получения согласия страны пребывания на размещение «комплекта австралийского задействования» (Australia Activity Set, AAS). В ходе первого этапа создания данного комплекта планировалось складирование вооружения для легкой пехотной роты и роты передового обеспечения (Forward Support Company, FSC) в количестве 114 единиц.

Согласно концепциям КМТО СВ относительно ЗСЗ исполнительными органами являются: командование снабжения войск (Army Sustainment Command, ASC), 7 бригад полевого обеспечения (Army Field Support Brigade, AFSB) и батальоны полевого обеспечения (AFSBns греро).

Заблаговременно складированные запасы ВВТ и материальных средств СВ, обслуживаемые соответствующими бригадами полевого обеспечения (брпо), по зональному признаку получили следующую нумерацию.

ЗСЗ-1 (APS-1) на континентальной части США – 3 бригады полевого обеспечения несут региональную ответственность за поддержание в готовности данного запаса на территории США: 404 брпо Западного региона (Форт-Льюис), 406 брпо Восточного региона (Форт-Брагг) и 407 брпо Центрального региона (Форт-Худ).

ЗСЗ-2 (APS-2) в европейском регионе – 405 брпо (Кайзерслаутерн, ФРГ) решает задачи обслуживания ОК в европейской и ОК в африканской зонах со складских комплексов в Графенвере, Мангейме и Кайзерслаутерне (Германия), а также с комплекса в Ливорно;

ЗСЗ-3 (APS-3) базирование на море – 406 брпо несет дополнительную ответственность за обслуживание данного запаса посредством батальона полевого обеспечения на море (Army Field Support Battalion Afloat, AFSB-A). Батальон осуществляет руководство ремонтным предприятием стратегического тыла СВ (Army Strategic Logistics Activity, ASLAC), расположенным на объединенной базе ВМС США в Чарльстоне (шт. Южная Каролина). Это предприятие посредством оперативных контрактов с корпорацией «Технические решения Ханиузлл» («Honeywell Technology Solutions Inc.») обеспечивает ТО складированных комплектов ВВТ и предметов снабжения;

ЗСЗ-4 (APS-4) в тихоокеанском регионе и северо-восточной Азии – 403 брпо несет региональную ответственность за обслуживание складских комплексов командований ВС США в Республике Корея (Кэмп-Генри) и в Японии (о. Са-гамихара);

ЗСЗ-5 (APS-5) в юго-западной Азии – 402 брпо обеспечивает операции иракских войск в рамках соглашения на передачу американского вооружения Ираку (U.S. Equipment Transfer to Iraq, USETTI) со складских комплексов в Кувейте (Кэмп-Арифджан), а 401 брпо (АвБ Баграм) до известных событий 2021 года

обеспечивала группировку запчастями для ремонта ВВТ в ходе операций в Афганистане;

ЗСЗ-6 (APS-6) в Центральной и Южной Америке и на Карибских островах – этот запас по состоянию на 2022 год находился в стадии формирования и еще не имеет назначенной бригады полевого обеспечения.

Круглосуточное управление и контроль за запасами наземного базирования осуществляются центром управления распределением КСВ посредством системы развертывания военных мобилизационных запасов СВ (СРВМЗ), комплектами которой оснащены все бригады и батальоны полевого обеспечения.

В плане консолидированной обработки информации (information fusion) по заблаговременным запасам ключевое положение занимает программа «Среда интегрированных данных» УТ МО и ОКСП ВС США, которая реализовывалась в период с 1999 по 2007 финансовый год. Данная программа обеспечивает сервис-ориентированную архитектуру УТ МО и разрешение множества проблем в отношении мобзапасов, две из которых – «всеобъемлющая визуализация наличности» (Total Asset Visibility, TAV) и «визуализация транзита» (In-Transit Visibility, ITV) образцов ВВТ – имеют первостепенное значение.

Использующая среду интегрированных данных СРВМЗ претерпела несколько обновлений программного обеспечения (ПО) на протяжении 15 лет эксплуатации с переходом на Web-серверную архитектуру. Она позволила создать и поддерживать базу данных по ЗСЗ в отношении пунктов складирования с ВВТ, сконфигурированной под типовые формирования и комплекты предметов снабжения.

Современная версия ПО системы обеспечивает в масштабе времени, близком к реальному, визуализацию содержимого хранилищ, контейнеров, грузовиков, трейлеров в формах отчетов, листингов или наборов данных, используемых для подтверждения укомплектованности. Они включают перечень предметов по табелям имущества, комплекты, наборы, оснащение и компоненты образцов ВВТ, которые могут быть предоставлены боевому составу посредством множества интерфейсов системы СРВМЗ. Функциональные возможности данной системы обеспечивают:

- консолидированную обработку поступающих данных и отображение их посредством «всеобъемлющей визуализации наличности»;
- исполнение донесений о готовности ВВТ для включения в «интегрированную базу данных по донесениям»;

- заведование «табелями установленного запаса материальных средств», «нормами возимых запасов» и «штатного имущества формирования»;
- контролирование норм выдачи материальных средств/комплектов, наборов и снаряжения;
- интегрированную «радиочастотную идентификацию» на основе сервера визуализации транзита комплектов и предметов снабжения;
- оформление транспортных путевых листов;
- трехмерное графическое воспроизведение образцов ВВТ и помещений хранилищ;
- использование средств автоматической идентификации на основе ручного оптического сканера и технологии планшета;
- интерфейсы с типовыми информационными системами управления МТО СВ, а именно усовершенствованной системой учета имущества снабжения части и типовой усовершенствованной системой технического обслуживания СВ.

Вторым компонентом ВС США, имеющим двойное базирование, является МП. Распоряжением коменданта МП США «Принципы создания военных мобилизационных запасов» (War Reserve Materiel (WRM) Policy) от 2011 года определен основной перечень должностных лиц и органов управления, ответственных за формирование и поддержание этих запасов. В частности, отдел морских и наземных заблаговременных запасов направления планирования и операций заместителя начальника штаба МП по тылу определяет основные потребности морской пехоты и объемы их поддержания для текущих операций на период до 24 месяцев на суше и на море. Кроме того, разработаны технические руководства по заблаговременным запасам в рамках «Программы заблаговременного складирования запасов сил МП в Норвегии» (ЗСН) (Marine Corps Prepositioning Program-Norway, MCPP-N) и «Морских сил заблаговременного складирования» (МСЗС) (Maritime Prepositioning Force, MPF).

«Программа заблаговременного складирования запасов сил МП в Норвегии», разработанная в интересах командования МП США в Европе, предусматривала обеспечение необходимым для деятельности количеством вооружения, военной техники и материальных средств экспедиционной бригады МП США совместно с ВС Норвегии. Особую значимость данная программа приобрела

в связи с расформированием в 2012 году 1 эскадры ТРСС, ранее базировавшейся в Средиземном море.

Согласно распоряжению штаба МП США от 2013 года заместитель начальника штаба МП по планированию, принципам и операциям определяет предназначение запасов, рекомендует командованию МП их состав и объемы финансирования, подготавливает руководства по планированию циклов обслуживания запасов и отвечает за предоставление необходимых данных КНШ и штабу ВМС США. Он же совместно с командующими КМП ВМС и ОКСП ВС организует взаимодействие между командованием МП США и МО ВС Норвегии.

Основным координирующим и исполнительным органом в вопросах проведения регламента и техобслуживания в рамках программы ЗСН является командование тыла МП США (Marine Corps Logistics Command, MCLC). Ему подчинено командование Блоунт-Айленд (Blount Island Command, BICom, Джэксонвилл, шт. Флорида), которое несет ответственность за обслуживание этих запасов в ходе трехгодичного цикла и обеспечивает максимальную степень готовности к использованию складированных комплектов ВВТ и предметов снабжения (ПС).

Суть программы ЗСН с 2012 года состояла в репрофилировании имевшихся запасов. Вместо заложенных ранее тяжелых инженерных конструкций и транспортных средств организуется хранение заблаговременного запаса комплектов ВВТ типовых формирований. Это техника и вооружение экспедиционной бригады (эбр) МП, личный состав, которой планируется перебросить из США в Норвегию авиационным транспортом. С помощью проецирования силы демонстрируется способность НАТО действовать в Арктике в интересах королевства, а также готовность обеспечивать его защиту в этом регионе.

На этапе развертывания американской эбр в Норвегии содействие ей должен оказывать батальон поддержки страны пребывания, который в дальнейшем переходит в ее оперативное подчинение, если основной район действий будет находиться в пределах этой страны. Осло ежегодно обеспечивает почти половину финансовых затрат на содержание складированных ВВТ и ПС в размере 6,1 миллиона долларов США. Кроме того, норвежское МО предоставляет персонал для обслуживания этих запасов.

Кроме усиления ВС королевства, эбр МП предназначена для выполнения задач по планам операций малой и средней интенсивности

в зоне ответственности ОК ВС США в европейской зоне и ОК ВС США в африканской зоне.

Для приема крупнотоннажных судов решением правительства Норвегии в 2014 году было завершено строительство нового причального пирса вблизи м. Хаммернесодден с целью выгрузки и погрузки тяжелого вооружения. В августе 2014 года контейнеровоз класса «ро-ро» Т-АК 3009 «Диуэйн Т. Уильямс» из состава программы РМЗ КМП доставил около 400 образцов ВВТ и 350 контейнеров с запасными частями для размещения в складских комплексах. Комплект вооружения включал: основные боевые танки М1А1, бронированные эвакуационные машины «Геркулес» М88А2, плавающие БТР (AAV), боевые машины (LAV), артиллерийские тягачи и несколько модификаций 7,5-т грузовиков модели MTVR. Работы по их ТО в течение 60 суток выполнялись на предприятии поддержки МП в Блоунт-Айленд силами упоминавшейся ранее корпорации «Технические решения Ханиуэлл», выигравшей подряд на работы на контрактной основе.

В целом, в результате реконфигурирования системы техника, вооружение, боеприпасы и ГСМ для эбр были размещены в шести скальных тоннельных комплексах общей площадью 80 000 м² и на двух авиабазах ВВС Норвегии.

По предназначению эти комплексы подразделяются на следующие группы.

1. Три склада предметов МТО различного класса снабжения (I, II, III, VII) в городах Бьюгн, Фрайгярд и Тромсдал. Норвежская сторона ответственна за поддержание этих запасов в 90-процентной готовности к выдаче, а командование Блоунт-Айленд – за материальный учет и тыловое обеспечение.

2. Три склада боеприпасов в городах Кальва, Хаммеркаммен и Хаммернесодден. Норвежская сторона ответственна только за сохранность боеприпасов (класса снабжения V предметов МТО) наземных артиллерийских гаубичных систем и авиационных систем МП общей массой порядка 7 000 т. Программой обслуживания боеприпасов руководит командование вооружений МП.

3. Два хранилища авиационного вооружения и военной техники для самолетов на АвБ Эрланн и для вертолетов на АвБ Ваернес.

Хранилища поддерживаются норвежской стороной в 90-процентной готовности к выдаче запасов при уведомлении за

сутки. С американской стороны ответственность за учет и тыловое обеспечение несет командование 2 акр МП (АвБ Черри-Пойнт, шт. Северная Каролина). В целом, по оценкам американских специалистов, в этих пунктах складированы порядка 21 000 образцов ВВТ, свыше 7 миллиона комплекующих, боеприпасы, ГСМ и арктическое обмундирование общей стоимостью около 3,4 миллиона долларов.

Вместе с тем, военные эксперты ВС США, рассматривая море в качестве обширного пространства для маневра, с учетом международного права свободы мореплавания считают, что именно морская база предоставляет максимальную гибкость для выбора местоположения и полного контроля в отношении безопасности и досягаемости средств огневого поражения противника. Согласно межвидовому руководству КНШ «Поддержка операций способом морских перевозок» (JP 4-01.2) в силы заблаговременного складирования на море (Afloat Prepositioning Force, APF) входят суда КМП ВМС и зафрахтованные коммерческие суда. Формирование и развитие этих сил идет по трем программам: «Морские силы заблаговременного складирования», «Заблаговременное складирование запасов СВ на море» и «Суда заблаговременного складирования на море».

Сегодняшний облик морских сил заблаговременного складирования определяется тесно связанными между собой концепциями «Морское базирование» от 2005 года и «Объединенное тыловое обеспечение (распределение)», поскольку обеспечение боеспособности объединенной группировки является одним из важных направлений проведения операции. В этой связи такие ключевые аспекты, как «командование и управление», «сетевой архитектурный принцип», «всеобъемлющая визуализация наличности/транзита», «выборочная разгрузка/погрузка» и «конфигурированные под задачу тыловые комплекты», отражены в обеих концепциях. Их реализация призвана обеспечить наличие таких средств, которые бы позволили организовать поддержку объединенных сил как на море, так и на суше.

Программа МСЗС с учетом перечисленных выше направлений определяет их структуру и задачи по тыловому обеспечению. Они детализированы в наставлении по боевым действиям КМП и ВМС «Операции морских сил заблаговременного складирования» от 2011 года и в «Концепции применения морских сил заблаговременного складирования (действующего морского базирования)» от 2015 года. Принятие последней ознаменовало завершение этапа создания морских сил заблаговременного складирования повышенной

эффективности и переход к этапу и формированию МСЗС с возможностью морского базирования на период с 2016 по 2024 год.

В наставлении «Операции МСЗС» раскрывается доктрина, отражены соподчиненность органов управления и исполнительных формирований, а также процедуры планирования и выполнения соответствующих операций.

Морские силы заблаговременного складирования формируются из элементов управления экспедиционного формирования (ЭФ) и групп морских сил заблаговременного складирования. Группе управления ЭФ МП подчинены: боевая группа наземных сил, боевая группа авиации МП, боевая группа тылового обеспечения и морская инженерно-строительная группа (МИСГ). Она обеспечивает взаимодействие с командиром морских сил заблаговременного складирования, которому подчинены суда-склады (Maritime Prepositioning Ships, MPS), военно-морская группа обеспечения и группа безопасности морских экспедиционных сил.

Суда-склады организационно сведены (см. п. 1.3) в две эскадры (MPSRON), при этом 2 эскадра судов-складов (MPSRON-2) базируется на ВМБ Диего-Гарсия в Индийском океане, а 3 эскадра судов-складов (MPSRON-3) – в западной части Тихого океана на ВМБ Гуам и ПБ Сайпан (Марианские о-ва). Как было указано ранее, 1 эскадра судов-складов была расформирована в связи с секвестрованием статьи расходов на программу заблаговременного складирования, а ее суда переданы на усиление 2 и 3 эскадр, а также вошли в состав флота КМП.

Особенность судового состава эскадр повышенной эффективности заключается в том, что они имеют дополнительный транспорт, на котором складирована наличность морского инженерно-строительного батальона из состава МИСГ со средствами жизнеобеспечения.

Основным компонентом морских сил системы ЗСМВЗ ВС США являются ТРСС. Основа судового состава ТРСС – крупнотоннажные среднескоростные ролкеры, а также контейнеровозы, долгосрочно фрахтованные у коммерческих компаний. Один контейнеровоз способен складировать запасы военного имущества в объеме, достаточном для обеспечения боевых действий бригады американских СВ в течение 30 суток. Эти суда находятся в частной собственности и фрахтуются на долгосрочной основе КМП.

Все суда-ролкеры оборудованы поворотными кормовыми и подвижными боковыми рампами, обеспечивающими погрузку (выгрузку) колесной и гусеничной техники своим ходом. Кроме того, они имеют грузовые краны для погрузки (выгрузки) материальных средств в плавучие баржи и лихтеры в портах с поврежденной или отсутствующей инфраструктурой.

По данным на начало 2024 года, общая численность судов заблаговременного складирования составляла 8 единиц, в том числе 3 крупнотоннажных среднескоростных ролкера типа «Ватсон», а также 5 контейнеровозов класса «ро-ро» типа «Бобо» [6].

По данным из [15] к судам системы ЗСМВЗ относятся:

- 5 контейнеровозов класса «ро-ро» типа «Бобо» (рис. 1.33);
- 3 крупнотоннажных среднескоростных ролкера типа «Ватсон» (см. рис. 1.25);



Рис. 1.33. Контейнеровоз класса «ро-ро»
Т-АК 3011 «Лейтенант Джек Луммус» типа «Бобо»

- 2 плавучие базы передового базирования типа «Монтфорд-Пойнт» (рис. 1.34);
- один контейнеровоз класса «ро-ро» Т-АК 3017 «Старшина Фрэд В. Стокхэм» (рис. 1.35);



Рис. 1.34. Судно-склад плавучих баз Т-ESD 1 «Монтфорд-Пойнт»



Рис. 1.35. Контейнеровоз Т-АК 3017 «Старшина Фрэд В. Стокхэм»
(на заднем плане)

– 2 судна обеспечения перекачки ГСМ на необорудованное побережье – Т-АГ 5001 «Вице-адмирал Виллер» (рис. 1.36) и Т-АГ 4907 «Фаст Тэмпо»;
– 4 плавучих дока типа «Льис Б. Пуллер» (рис. 1.37).



Рис. 1.36. Судно обеспечения перекачки ГСМ
Т-АГ 5001 «Вице-адмирал Виллер»



Рис. 1.37. Плавающий док ESB 4 «Хершел Вильямс»
типа «Льюис Б. Пуллер»

Ввод в конце 2015 года в состав эскадр плавучих баз передового базирования (Mobile Landing Platform, MLP) типа «Монтфорд Пойнт» означал переход к этапу базирования на море. Это послужило отправной точкой, позволившей ВМС США перейти от концепции «Объединенное тыловое обеспечение посредством береговой зоны» к реализации положений концепции «Тыловое обеспечение морского базирования». Центральное место в последней занимает тыловое обеспечение на основе формирования морской базы.

Использование в составе каждой из эскадр судов-складов плавучей базы позволило создать такой ключевой элемент тыловой инфраструктуры морской базы, как модуль морского базирования, основу которого помимо ее составляют 3 основных типа судна: ТРСС, ТРСТ и ТРСБ. Кроме того, его дополняют множество малотоннажных морских средств – десантные катера на воздушной подушке (ДКВП) и быстроходные военно-транспортные суда катамаранного типа, а также транспортная авиация (самолеты MV-22 «Оспрей» и вертолеты CH-53).

Плавучие базы «Монтфорд Пойнт» и «Джон Гленн» выполняют задачи по выгрузке и погрузке ВВТ, а также по осуществлению морских перевозок. На них оборудованы специальные места парковки

транспорта и ДКВП, рампа перехода автобронетанковой техники и причально-швартовочные устройства. Кроме того, на борту имеются хранилища емкостью 380 000 галлонов авиационного топлива для заправки палубной авиации.

Использование модуля морского базирования позволяет производить выборочную разгрузку и погрузку «комплектов оснащения сил реагирования в кризисной ситуации» (КОСРКС) (Crisis Response Force Packages, CRFP) для ЭФ МП США. Их основное предназначение заключается в придании гибкости процессам тылового обеспечения на основе разработки таких выборок комплектов ВВТ и ПС в каждой из эскадр, которые позволили бы экспедиционным силам МП и ВМС эффективно решать задачи в условиях кризисной обстановки и ведения масштабных военных действий с привлечением минимального количества судов-складов.

Согласно «Концепции применения морских сил заблаговременного складирования (возможности по реализации морского базирования)» в настоящее время разработаны и применяются 4 типа комплектов оснащения сил реагирования в кризисной ситуации.

Легкий КОСРКС первого типа (Light CRFP-1) размещается на судах типового модуля морского базирования, второго типа (CRFP-2) – только на ТРСС, а также на ТРСБ. Оба типа легких комплектов предназначены в первую очередь для оснащения экспедиционного батальона МП с задачами оказания гуманитарной помощи/ликвидации последствий природных или техногенных катастроф.

Среднему КОСРКС (Medium CRFP) для складирования запаса и выполнения передаточных функций необходимо 5 судов: одна ПБ, 2 ТРСТ, одно ТРСС и один ТРСБ.

Что касается тяжелого КОСРКС (Heavy CRFP), то он размещается на эскадре судов-складов полного состава. Их основное предназначение – проецирование силы в целях быстрого развертывания и обеспечения формирований МП в зависимости от складывающейся кризисной обстановки.

Концепция ВМС «Применение тылового обеспечения морского базирования» (Seabasing Logistics Enabling Concept) от 2006 года определила развитие и разнообразие способов применения перспективных морских сил заблаговременного складирования. В дальнейшем эскадра состава должна стать ядром группы заблаговременного

складирования МП США и совместно с приданными морскими и авиационными средствами будет способна осуществлять доставку морем боевых экспедиционных формирований, их снабжение ВВТ и непосредственное тыловое обеспечение штурмового эшелона оперативного соединения МП, бесперебойное снабжение действующих на море сил, а также обратную переброску сил и средств.

Программа «Заблаговременного складирования запасов СВ на море» (Army Prepositioned Afloat, APA) развивается в соответствии со стратегией «Заблаговременно складированный запас СВ 2020». Следует отметить, что в соответствии с основными программами, определяющим целевое предназначение судов КМП ВМС (см. п. 1.3), судами, использование которых лежит в основе данной стратегии, являются ТРСС и ТРСТ экстренного резерва (PM5, Sealift, см. п. 1.3) в составе ЗСЗ-3. В настоящее время она включает 3 флотилии армейских заблаговременных запасов с нижеуказанными районами базирования. Из них 2 флотилии базируются на о. Сайпан, Марианские о-ва. Первая из них имеет в своем составе 2 ТРСС типа «Ватсон», на которые в 2010 году ремонтным предприятием стратегического тыла СВ были погружены комплекты ВВТ двух пехотных бригадных тактических групп СВ США с усилением колесной техникой. Вторая состоит из ТРСС типа «Ватсон» «Ред Клауд» с комплектом инженерных средств причального/портового оборудования и ТРСС «Джон Пейдж» с боеприпасами для ведения боевых действий на суше.

Флотилия, базирующаяся на ВМБ Диего-Гарсия (Индийский океан), обеспечивает доставку комплектов формирований двух бригад снабжения посредством 3 ТРСС типа «Ватсон»: «Ватсон», «Уоткинс» и «Померой». Они предназначены для обслуживания легкой бригадной тактической группы в течение 15 суток, а также прибывающих частей СВ в течение первых 30 суток с начала операции. Задачей ТРСС этого же типа «Эдвард Картер» является доставка заблаговременного запаса боеприпасов для сухопутных подразделений.

Дальнейшее развитие теории и практики оперативного применения флотилий определяется планом реализации концептуальных возможностей командования боевой подготовки и разработки принципов ведения боевых действий СВ под названием «Вклад СВ США в разнородные наземные операции посредством объединенной морской базы на 2015–2024 годы» от 2009 года, а также «Функциональной концепцией СВ США по снабжению» от 2010 года.

Согласно этим документам флотилии будут действовать в качестве компонента морской базы и обеспечивать весь спектр тыловых операций посредством мобильных комплектов системы командования на ТВД по снабжению и поддержке. Данная система используется тыловыми органами СВ и МП США при развертывании на побережье. Она представляет собой программный продукт, позволяющий управлять процессами ТО с отображением текущей тыловой обстановки на основе обычного ноутбука.

Программа «Суда заблаговременного складирования на море» в интересах ВМС, управления тыла МО и ВВС США включает суда, которые фрахтуются под задачи видов ВС или зональных ОК. В настоящее время выделяются три программы.

1. Спонсируемая ВМС «Программа тыловой поддержки морской авиации» (Marine Aviation Logistics Support Program, MLSP), включающая две подпрограммы:

– «Эскадрилья МТО авиации морской пехоты», согласно которой личный состав эскадрильи численностью 325 морских пехотинцев выполняет работы по техническому обслуживанию, снабжению и ремонту среднего уровня парка машин боевой группы авиации МП, в том числе следующих типов самолетов: F/A-18C и D, AV-8B, E-6B, KC-130 F/R/T;

– «Транспорт тыловой поддержки авиационной базы». В настоящее время в состав Резервного флота национальной обороны входят два таких транспорта – Т-AVB 3 «Райт» и Т-AVB 4 «Кертис» с портами стоянки Норфолк (шт. Вирджиния) и Сан-Диего (Калифорния) соответственно (см. п. 2.3).

2. Программа УТ МО, согласно которой для объединенных группировок войск или коалиционных сил зафрахтовано судно «Вице-адмирал Уиллер».

3. Программа ВВС, в рамках которой два ТРСС Т-АК 4396 MV «Майор Бернанд Ф. Фишер» (см. рис. 1.26) и Т-АК 5362 MV «Капитан Дэвид И. Лайон») призваны обеспечивать доставку и контейнерное хранение авиационных боеприпасов. Аналогично судам, предназначенным для реализации «Заблаговременного складирования запасов СВ на море» (см. выше), данные суда согласно [16, 17] относятся к ТРСС и ТРСТ экстренного резерва (PM5, Sealift, см. п. 1.3).

Таким образом, основными элементами ядра тылового обеспечения морской базы могут служить рассмотренные выше эскадры судов-складов МП, флотилии армейских заблаговременных запасов и другие транспорты обеспечения видов ВС США.

Центральное место в этом ядре с точки зрения автоматизированного управления и учета сил и средств занимает «Система поддержки переброски и развертывания оперативных формирований МП, которая функционирует на уровне воинской части (батальона/эскадрильи/отдельной роты). Она способна поддерживать базу данных по планированию, координации, управлению и выполнению переброски комплектов ВВТ формирований на всех этапах их доставки – из исходного пункта к порту или ВМБ погрузки, затем до порта или морской базы выгрузки и доставки в пункт назначения.

Для сил заблаговременного складирования на море это система, поддерживающая основную базу данных, в которой обновляются и сохраняются сведения по всем комплектам ВВТ и ПС в условиях нахождения их на судах-складах и транспортах снабжения. Командование посредством информационного центра по заблаговременному складированию отвечает за корректность сведений в системе и полноту данных по учету комплектов на всех судах с детализацией до каждого изделия ВВТ и ПС, а также за их техническое состояние и обновление в ходе цикла ТО продолжительностью 36 месяцев.

Система предоставляет детализацию местоположения до шестого уровня вложения по комплектам ВВТ и ПС на судне-складе, начиная с «уровня основного элемента соподчиненности». Она позволяет создавать ярлыки со штриховым двухмерным кодом посредством технического обеспечения по «технологии автоматической идентификации» для таких приложений, как «автоматическая тыловая маркировка и считывание символов» и ярлыки военных перевозок. Эта система генерирует коды контрольных номеров транспортных накладных на основе идентификации частей и подразделений для обеспечения «визуализации хода транзита» в комплектах заблаговременного складирования.

Кроме того, данная система обеспечивает информационную совместимость функционирования следующих интерфейсов с другими информационными системами, что выражается в следующем:

– поддерживает процессы планирования и исполнения для ООФ, обеспечивая для судна-склада четвертый уровень детализации «генератору потребностей объединенных сил»;

– предоставляет по конкретному судну данные о загрузке для автоматизированной системы расчета аэродинамических нагрузок, а также сведения для подготовки планов размещения и доставки грузов по воздуху и на малотоннажных судах для интегрированной компьютеризированной системы по переброскам;

– обеспечивает применение маяков активной радиочастотной идентификации на комплектах ВВТ и ПС, а также производит транслирование файлов для национального сервера «радиочастотной маркировки визуализации хода транзита» и для сервера «Конвергенции интегрированной среды данных/Глобальной транспортной сети» с целью обеспечения «всеобъемлющей визуализации наличности»;

– позволяет обмениваться данными об отпуске комплектов ВВТ и ПС прибывающим формированиям с системой контроля наличности по тылу и снабжению;

– получает справочные данные, обновляемые в библиотеке данных по составу оперативного соединения МП;

– востребует дополняющие сведения от информационной системы по вооружению МП, поддерживающей сведения по наличию авиационных и наземных боеприпасов, а также от автоматизированной информационной системы (АИС) «Типовое тыловое обеспечение военной медицины». Последняя АИС используется в качестве средства автоматизации тыловых процедур доставки медицинского оборудования, материалов, препаратов и средств оснащения госпиталей.

В итоге, данная система в режиме времени, близком к реальному, обеспечивает визуализацию:

– всех этапов тылового обеспечения морского базирования, и, в частности, доставку в акваторию морской базы ВВТ и ПС;

– укомплектования формирований;

– переброски в район предназначения и текущего хода операций тылового обеспечения МП.

Сведения по частной тыловой обстановке с данными о заблаговременном запасе транслируются посредством генератора потребностей объединенных сил. В результате обеспечивается общее отображение оперативной обстановки в глобальной системе оперативного управления (Global Command and Control System, GCCS). В районе морской базы сопряжение, взаимодействие и прозрачность прохождения информационного трафика представленных выше систем

обеспечиваются таким сегментом глобальной информационной сети, как «Единая сеть сил ВМС и МП», а также ее каналами спутниковых систем связи, КВ- и УКВ-сетями радиосвязи, входящими в качестве компонентов в инфраструктуру этой корпоративной сети.

В целом эскадры судов-складов с комплектами для двух экспедиционных бригад МП и флотилии судов-складов с комплектами для двух легких бригадных групп, а также бригады снабжения СВ США с комплектом инженерных средств причального/портового оборудования заблаговременно размещаются вблизи кризисных районов, потенциальных районов борьбы с терроризмом и оказания гуманитарной помощи. Личный состав формирований перебрасывается в район боевого предназначения воздушным транспортом. Такое проецирование силы на основе морского базирования имеет ряд преимуществ перед наземным базированием.

Прежде всего, отпадает необходимость по отношению к сопредельным государствам кризисного района иметь договорные обязательства по созданию объектов тыловой инфраструктуры, а со страной пребывания – по заходу в ее территориальные воды, использованию баз, портов и причалов, которые бы отвечали требованиям глубокой осадки крупнотоннажных судов, обеспечению портового обслуживания погрузки-выгрузки тяжелого ВВТ, обслуживанию и безопасности складских комплексов.

Силы заблаговременного складирования с возможностями морского базирования и программа заблаговременного складирования запаса СВ на море устраняют необходимость берегового развертывания и использования тыловых органов и складских комплексов, что сокращает сроки оперативной готовности сил и средств.

За счет модульных принципов складирования, модульности типовых формирований и принятия в судовую состав эскадр плавучих баз стало возможным организовать ТО экспедиционных сил в ходе выполнения конкретной оперативной задачи. Упрощаются процедуры технического обслуживания среднего уровня за счет использования ремонтных мастерских, размещенных на судне, а также обновления ВВТ и комплектов ПС посредством процедур ТО докового уровня силами коммерческих предприятий по договорам с тыловым командованием МП США в ходе трехгодичного цикла. Основным

подрядчиком по обслуживанию ВВТ в метрополии является корпорация «Технические решения Ханиуэлл».

Благодаря развитию инновационных средств погрузки-выгрузки, воздушных транспортных и десантно-высадочных средств сокращается продолжительность этапов снабжения. Широкое использование средств идентификации ВВТ и ПС позволяет точно позиционировать искомые образцы вооружения и предметы снабжения. Возрастает надежность и комплексность сервисов корпоративной сетевой инфраструктуры и универсальность обмена стандартными данными, что обеспечивает совместимость автоматизированных и информационных систем объединенной, или коалиционной, группировки войск.

Негативной стороной морского базирования является зависимость от погодных условий, поскольку операции погрузки-выгрузки не могут выполняться при волнении моря свыше 3 баллов, основные судовые операции – свыше 5 баллов и обеспечения живучести – более 8 баллов. Кроме того, эксплуатация морской базы предполагает значительное увеличение финансовых расходов по сравнению с использованием наземной тыловой инфраструктуры.

2. СИЛЫ И СРЕДСТВА СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПЕРЕБРОСОК ГРАЖДАНСКОЙ СФЕРЫ

2.1. Гражданский резервный воздушный флот

Для авиаперевозок в интересах МО США широко привлекаются коммерческие авиакомпании. На регулярной основе коммерческие перевозки по заказам Пентагона выполняются с 1951 года в рамках программы резервного самолетного парка гражданской авиации США – «Гражданский резервный воздушный флот» (Civil Reserve Air Fleet, CRAF). В качестве развития данного документа в 1987 году президент Р. Рейган издал директиву национальной безопасности «Политика в области национальных воздушных перевозок», которая действует и по настоящее время. Ее целью являлось создание гарантированного соответствия военных и гражданских ресурсов по воздушным перевозкам и требований по обеспечению мобилизационной готовности государства в кризисные периоды [10].

В документе подчеркивается особая роль программы CRAF в вопросах наращивания и формирования дополнительной мобилизационной базы воздушных перевозок ВС в интересах МО в мирный период, в тяжелых ситуациях и в военное время (особые периоды) за счет резервного парка самолетов гражданской авиации. При возникновении соответствующих ситуаций командующий ОКСП ВС США с согласия министра обороны оценивает потребности военного ведомства в объемах авиаперевозок и принимает решение о необходимости введения одной из трех стадий мобилизационной готовности для гражданского резервного воздушного флота.

1. Уровень готовности I – ограниченные региональные кризисы и мероприятия по оказанию гуманитарной помощи и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Распространяется на военные действия низкой интенсивности или операции в случаях, когда выполнение задач достигается в основном силами и средствами ВТА и небольшим количеством самолетов коммерческих авиакомпаний. Данный уровень вводится в действие приказом командующего ОКСП ВС США с разрешения министра обороны в условиях мирного времени.

2. Уровень готовности II – операции на ТВД, требующие быстрой передислокации сил и средств. Чрезвычайное положение в отношении

военно-транспортных авиаперевозок (Defense Airlift Emergency) распространяется на период ведения боевых действий на главных театрах войны, во время которых требуется быстрое развертывание войск. Уровень вводится в действие приказом министра обороны, но всеобщая мобилизация не объявляется.

3. Уровень готовности III – общенациональная мобилизация или участие в двух больших конфликтах. Национальное чрезвычайное положение (National Emergency) планируется в период всеобщей мобилизации, предшествующий войне. Уровень вводится в действие приказом министра обороны только после объявления президентом или конгрессом США чрезвычайного положения в стране.

За всю историю своего существования программа CRAF официально вводилась в действие только дважды: в операции «Щит/Буря в пустыне» и в операции «Свобода Ираку». В операции «Щит/Буря в пустыне» (уровень готовности I) на различных этапах было задействовано 76 пассажирских и 40 грузовых самолетов, принадлежащих 29 коммерческим авиакомпаниям, совершено 5 460 вылетов по дальнемагистральным маршрутам (США – Европа – Ближний Восток – страны Персидского залива – США). Всего было перевезено 726 000 человек личного состава и 230 000 т груза, на долю гражданских эксплантатов пришлось 60 % и 25 % соответственно.

Общая стоимость контрактов, выполненных коммерческими компаниями и оплаченных КВП ВВС, составила 1,4 миллиарда долларов. По оценкам национальной счетной палаты, она минимальна по сравнению с затратами на приобретение и обслуживание военно-транспортной авиационной техники, оплату и обучение летного состава, а также на другие расходы, связанные с поддержанием резервного воздушного флота в рамках только МО США. Так, для обеспечения сравнимого объема авиаперевозок для операций «Щит/Буря в пустыне» ВВС пришлось бы израсходовать от 15 до 50 миллиардов долларов (в зависимости от схем госзакупок) на приобретение и обслуживание дополнительных военно-транспортных самолетов.

В операции «Свобода Ираку» (уровень готовности II) в ходе различных мероприятий были задействованы 51 пассажирский и 16 грузовых самолетов, принадлежащих 27 коммерческим авиакомпаниям, совершено 1 625 вылетов по дальнемагистральным маршрутам (США

– Европа – Ближний Восток – страны Персидского залива – США). Перевезено 254 000 человек личного состава и 11 000 т груза. Уровень готовности III до настоящего времени не использовался.

Гражданский резервный воздушный флот имеет три основных сегмента применения: международные и национальные авиаперевозки, а также аэромедицинская эвакуация. Выбор области использования самолета зависит от характера требований Пентагона и летно-технических характеристик летательного аппарата. Наибольшее количество воздушных судов включается в программу CRAF для выполнения международных авиаперевозок, подразделяемых на дальние и ближние.

Дальние осуществляются самолетами, дальность полета которых составляет не менее 6 500 км, ближние международные – пассажирскими и грузовыми самолетами с меньшими дальностью полета и грузоподъемностью.

Национальные авиаперевозки могут выполняться гораздо меньшим составом CRAF и разделены на 2 категории: внутренние маршруты США (обеспечивают большую их часть и являются исключительно пассажирскими) и грузовые на Аляске (для снабжения ОК ВС США в индо-тихоокеанской зоне и реализации специфических для данного региона рейсов).

Самолеты аэромедицинской эвакуации (Боинг 767, переоборудованные для выполнения данных задач) осуществляют транспортировку пострадавших с территории удаленных ТВД в медицинские учреждения на континентальной части США.

В соответствии с мобилизационным планом CRAF определяет количество пассажирских и грузовых коммерческих самолетов, необходимых для поддержки различных уровней требований военного времени, и таким образом позволяет военному ведомству рассчитывать их использование при подготовке и проведении операций в мирное и военное время. Фактический состав транспортного резервного воздушного флота может меняться ежемесячно по мере добавления/удаления авиакомпаний и лайнеров по согласованию между национальными министерствами обороны, транспорта и перевозчиками.

Кроме того, условием обеспечения участия в международном сегменте программы CRAF является обязательство авиакомпаний

в мирное время поддерживать в полной эксплуатационной готовности не менее 40 % своего самолетного парка.

По состоянию на 2024 год данный парк включал 433 самолета, из них 396 воздушных судов приписаны к международному сегменту и 37 – национальному. На каждый самолет подготовлены и находятся в резерве по 4 экипажа. В вышеуказанной программе участвуют 25 авиационных компаний США. Им принадлежит около 1 000 воздушных судов (А.330 и 333, Боинг 747, 757, 767 и 777; DC-8, -10 и -30; L1011 и MD-11 различных модификаций) в пассажирском или транспортном вариантах, которые могут привлекаться для выполнения задач по доставке личного состава, вооружения и военной техники в интересах группировок войск (сил), действующих на удаленных ТВД. В общем случае данные машины отличаются от серийных гражданских усиленным полом грузового отсека, увеличенными размерами дверей и грузовых люков, а в ряде случаев наличием дополнительного оборудования.

После объявления мобилизационной готовности по программе CRAF время предоставления авиакомпанией самолетов к выполнению задач МО США составляет от 24 до 48 ч. Управление и обслуживание судов в периоды мобилизационной готовности осуществляет авиакомпания, предоставившая технику, а функции контроля при выполнении авиарейсов – КВП США.

При полной мобилизации до уровня готовности III самолеты, включенные в программу CRAF, смогут обеспечить до 90 % требуемых воздушных перевозок личного состава ВС США в зону конфликта, 40 % грузов и 100 % потребностей по медицинской эвакуации персонала. Основные средства ВТА национальных ВВС (С-5М и С-17, см. п. 1.2) в этот период будут задействованы для доставки крупной и негабаритной военной техники, специализированного оборудования и вооружения на дальне- и ближнемагистральных маршрутах. Таким образом, данная программа освобождает правительство страны от необходимости закупок дополнительных самолетов, оплаты расходов на персонал и обслуживания избыточной в мирное время военной авиационной техники.

Структурирование парка воздушных судов в программе CRAF по уровню их мобилизационной готовности позволяет сбалансировать уровень требований к готовности самолетов, задействованных

авиакомпаниями в программе и потребным уровнем ее ресурсного (финансового) обеспечения. В целях повышения заинтересованности авиакомпаний участвовать в данной программе МО оказывает им существенную финансовую поддержку через систему государственных закупок гарантированного и «рамочного» объема услуг по перевозкам:

– гарантированные платежи, т. е. средства, уплачиваемые бюджетом авиакомпаниям независимо от степени использования их самолетов в целях государственных авиаперевозок;

– «рамочные» платежи, т. е. средства, зарезервированные в бюджете на реализацию задач CRAF.

Для примера, за период с 2001 по 2015 год бюджетные средства, выделенные американским авиакомпаниям на содержание самолетного парка и подготовку летного состава, составили около 33 миллиардов долларов, а средний уровень ежегодного их финансирования по программе CRAF в период 2001–2016 годов составил около 2,2 миллиарда долларов в год. Субсидии, выделяемые национальными авиакомпаниями на поддержание летной годности самолетов (в абсолютном большинстве американского производства), а также на совершенствование летных навыков и материальное стимулирование значительной части пилотов, представляют собой эффективный инструмент повышения конкурентоспособности и долгосрочной финансовой поддержки отраслей гражданской авиации и самолетостроения.

Подводя итог, следует отметить, что в настоящее время наиболее полной и отработанной программой формирования и использования резерва самолетного парка гражданской авиации в интересах МО, существующей в США, является программа CRAF. Она обеспечивает комплексное решение общенациональных и отраслевых проблем страны как в целях поддержания высокого уровня мобилизационной готовности вооруженных сил и воздушного транспорта к решению различного объема задач в зависимости от степени критичности ситуации, так и системной и долгосрочной финансовой поддержки государством отраслей гражданской авиации и самолетостроения.

В течение последних 10 лет в рамках данной программы ежегодно задействуются до 30 американских авиакомпаний с привлечением в резервный парк гражданской авиации от 430 до 1 200 воздушных судов различного назначения и до 10 000 пилотов. С учетом географии полетов, структуры используемого парка самолетов, организации госфинансирования гражданской авиации программа CRAF стала одним из ключевых инструментов доминирования США на

рынке авиационных грузовых перевозок (контролируя не менее половины его мирового рынка), а также обеспечила загрузку мощностей отечественных авиапроизводителей.

Привлечение гражданской авиации к решению задач стратегических воздушных перебросок войск позволило ВВС США иметь самолетный парк в количественном отношении достаточный для обеспечения текущих потребностей ВС, их оперативной и боевой подготовки и решения других вновь возникающих задач без необходимости для правительства страны покупать дополнительные самолеты, оплачивать расходы на персонал и обслуживание избыточной в мирное время военной авиационной техники. Реализация программы CRAF в кризисных ситуациях и при проведении операций на ТВД показывает ее эффективность в решении вопросов наращивания группировок ВС за пределами национальной территории, сокращения сроков и улучшения качества их перебросок на межконтинентальные расстояния, а также экономии бюджетных средств [10].

2.2. Коммерческие транспортные суда

В мирное время плановые повседневные морские транспортировки в интересах всестороннего обеспечения потребностей американских войск (сил) организуются КВоинП СВ (см. п. 1.3 и п. 1.4) посредством фрахтования линейных коммерческих судов, выполняющих рейсы по заранее известным маршрутам и в соответствии с установленным расписанием, либо бронирования части их грузоместимости. Также следует учесть, что большая часть штатного судового состава КМП ВМС (см. п. 1.3), в первую очередь суда класса «ро-ро», находится в пониженной степени готовности к выполнению задач и может быть задействована только при острой его нехватке и увеличенном объеме перевозок. В связи с этим, КМП, как правило, на долгосрочной основе фрахтует у коммерческих компаний следующие классы судов.

1. Контейнеровозы и транспорты-сухогрузы, обеспечивающие перевозку различных воинских грузов для всех видов ВС, включая материальное имущество, военную колесную, гусеничную и другую технику, а также сверхтяжелые и негабаритные грузы.

2. Танкеры, которые осуществляют транспортировку переработанных нефтепродуктов в интересах управления тыла МО США для организации централизованного снабжения войск (сил) ГСМ. Кроме того, эти суда задействуются при проведении ежегодных операций по снабжению

материальными средствами АвБ Туле (о. Гренландия) и американской научной антарктической станции Мак-Мердо (операции «Пэйсер Гуз» (Pacer Goose) и «Дип Фриз» (Deep Freeze) соответственно).

3. Контейнеровозы, которые используются в качестве судов-складов американских СВ и ВВС – морских компонентов систем заблаговременного складирования этих видов ВС (см. п. 1.5).

Для выполнения внеплановых морских перевозок ОКСП проводит анализ имеющегося в наличии штатного судового состава КМП (как государственных, так и долгосрочно зафрахтованных коммерческих судов), находящегося в состоянии полной готовности и пригодного для оперативного выполнения стоящих задач. В случаях, когда возможностей штатного судового состава недостаточно или его оперативное задействование в установленные сроки невозможно, КМП осуществляет фрахтование требуемого количества коммерческих судов торгового флота США. При этом привлечение дополнительных судов, находящихся в собственности государства (министерства транспорта и ВМС), с переводом их в состояние полной готовности к оперативному выполнению задач допускается только при отсутствии на чартерном рынке транспорта, пригодного для перевозок, а также американских частных судовладельческих компаний.

Как представитель МО США КМП имеет полномочия заключать договоры фрахтования судов под флагами других стран, что позволяет ему использовать иностранные рынки чартерных морских перевозок.

Наиболее крупными коммерческими операторами, осуществляющими морские перевозки в интересах ОКСП, являются компании «Марск лайн лимитед», «Фиделио лимитед партнершип» и «Эй-Пи-Эл марин сёрвисез лимитед».

При организации морских перевозок в ходе перевода с мирного времени на военное, а также в интересах развертывания формирований войск (сил) на заокеанских ТВД под руководством ОКСП КМП определяет потребности судового состава и при необходимости формирует запрос на ввод в строй дополнительного количества судов, в том числе коммерческих компаний. Так, управление судоходства и морского флота (MARAD) министерства транспорта США, отвечающее за поддержание в готовности к обеспечению потребностей МО в перевозках воинских грузов, ведет учет всех самоходных коммерческих судов океанского класса водоизмещением более 1 000 т и имеющих скорость хода не менее 12 уз. Общий их перечень составляется с учетом пригодности

для морских перевозок воинских грузов в соответствии с требованиями, предъявляемыми МО.

Наращивание коммерческого судового состава в интересах КМП ВМС производится с учетом складывающейся обстановки в следующем порядке:

- фрахтование дополнительных коммерческих судов торгового флота США, а также судов под флагами других стран (приоритет предоставляется судам под национальным флагом);

- задействование коммерческих судов американского торгового флота по программам «Добровольное соглашение по обеспечению воинских перевозок» и «Добровольное соглашение по танкерам», подписанным между командованием национальных ВС и руководством судовладельческих компаний;

- реквизирование для военных нужд судов, принадлежащих американским компаниям, их дочерним предприятиям или гражданам США.

Основным предназначением программы «Добровольное соглашение по обеспечению воинских перевозок» (Voluntary Intermodal Sealift Agreement, VISA) является осуществление скоординированного и плавного перевода процедур получения услуг коммерческих морских перевозок и относящейся к ним глобальной инфраструктуры и сервисов с мирного времени на военное в интересах усиления (дополнения) возможностей ВС страны по стратегическим морским перевозкам.

Следует отметить, что VISA – основная программа Пентагона, «организующая» мобилизационные ресурсы для наращивания судового состава стратегических морских перевозок с гарантированным задействованием коммерческих судов национального торгового флота. Необходимо отметить, что практически все основные американские судовладельческие компании являются ее участниками. В соответствии с данным соглашением, более 90 % транспортов-сухогрузов торгового флота США могут быть привлечены к перевозкам воинских грузов в чрезвычайной обстановке и в военное время. За предоставление такой возможности МО размещает контракты на воинские перевозки мирного времени преимущественно в этих же судовладельческих компаниях.

Кроме того, в рамках соглашения VISA министерством транспорта и МО США реализуется «Программа морской безопасности» (Maritime Security Program, MSP), которая предусматривает ежегодное

финансирование до 60 судов частных судовладельческих компаний в размере 3 миллионов долларов за каждое участвующее в ней. Программа рассчитана до 2025 года. Получившие финансирование судовладельческие компании обязаны по запросу МО предоставить эти суда для использования их в военное время и в условиях чрезвычайной обстановки в интересах транспортировки воинских грузов.

Суда, задействованные в программе MSP, могут обеспечить перевозку до 118 000 универсальных стандартных контейнеров (twenty-foot equivalent unit, TEU). Объем такого 20-футового (длиной 6,1 м) контейнера стандартного размера, позволяет перевозить его различными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным и морским), контейнер также приспособлен к механизированной перегрузки с одного транспортного средства на другое. Таким образом, общая полезная площадь палуб и трюмов судов, пригодная для транспортировки военной техники и других грузов, может достигать 200 000 м².

Программа VISA подразумевает не только использование части или всего судового состава судовладельческой компании, участвующей в соглашении, в интересах морских перевозок, но и относящегося к процессу транспортировки оборудования, систем для перевозки грузов различными видами транспорта, портовых терминалов, перевалочных баз, других объектов и служб глобальной транспортной инфраструктуры коммерческих морских перевозок, а также экипажей судов, укомплектованных моряками торгового флота США.

Таким образом, данное соглашение обеспечивает национальное МО гарантированной возможностью использования судового состава, экипажей и всей необходимой инфраструктуры коммерческих перевозчиков в глобальном масштабе, исключая необходимость владения ими, а также позволяет избежать лишних расходов на содержание и обслуживание этих ресурсов.

Практическая реализация мобилизационных мероприятий программы VISA состоит из трех этапов и начинается по решению командующего ОКСП с разрешения министра обороны в случаях, когда это функциональное командование испытывает нехватку судов для выполнения задач морских перевозок.

Первый этап подразумевает передачу судовладельческими компаниями, участвующими в программе, 15 % совокупной грузместимости судов для перевозок в интересах МО США.

Переход на второй этап осуществляется в случаях, когда количество судовых ресурсов, полученное в рамках первого этапа, недостаточно для решения поставленных задач. Этап также вводится по решению командующего ОКСП с разрешения министра обороны. При этом второй этап предполагает передачу в интересах морских перевозок в распоряжение национальных ВС 40 % совокупной грузовместимости судов.

Переход на третий этап осуществляется по решению командующего ОКСП с разрешения министра обороны и после согласования вопросов перевода с министром транспорта, который через управление судоходства и морского флота анализирует, распределяет и выделяет необходимые судовые ресурсы. При этом оборонному ведомству может передаваться до 50 % совокупной грузовместимости судов компаний. Такое пороговое значение установлено с целью минимизации потенциального ущерба, который может быть нанесен передачей судовых ресурсов национальному МО коммерческим морским перевозкам и, как следствие, международной торговой деятельности государства. Кроме того, судовладельческие компании обязаны предоставить военному ведомству 100 % совокупной грузовместимости судов, субсидируемых по программе MSP.

При проведении мероприятий по практической реализации программы VISA создается совместная консультативная группа планирования (Joint Planning Advisory Group, JPAG), которая включает представителей ОКСП, КВоинП СВ и КМП ВМС, управления судоходства и морского флота министерства транспорта США, а также транспортной отрасли страны. Эта группа разрабатывает и обеспечивает ОКСП и его видовые компоненты рекомендациями по решению критических проблемных вопросов, связанных с транспортировкой личного состава и воинских грузов в больших объемах в кризисной обстановке и в военное время.

На начало 2021 года в программу VISA было включено 102 судна американских коммерческих судовладельческих компаний. Всего совокупные возможности судов в рамках программы VISA (с учетом программы MSP) обеспечивают транспортировку 160 000 универсальных стандартных контейнеров с воинскими грузами, а общая полезная погруженная площадь судов для перевозок колесной, гусеничной и другой военной техники составляет около 650 000 м². Кроме того, ряд судов обладает совокупной грузовместимостью до 300 000 фрахтовых

тонн обеспечивающей перевозку сверхтяжелых грузов. Фрахтовая тонна – единица измерения размера фрахта (платы владельцу транспортных средств за предоставленные им услуги по перевозке грузов). В зависимости от вида груза во фрахтовых тоннах оценивается либо его объем (1,12 м³), либо его вес (1 016 кг).

Подобный механизм передачи судов МО США разработан и также существует для танкеров. Так, «Добровольное соглашение по танкерам» (Voluntary Tanker Agreement, VTA) предусматривает передачу в распоряжение оборонного ведомства танкеров при возникновении в стране чрезвычайной обстановки. Практическая реализация мероприятий программы VTA начинается по решению командующего ОКСП с одобрения министра обороны в случаях, когда КМП испытывает нехватку судов для выполнения задач морских перевозок топлива и других ГСМ.

Всего для выполнения задач морских перевозок воинских грузов пригодны 157 судов торгового флота США, в том числе 26 судов класса «ро-ро», 63 контейнеровоза, 13 транспортов-сухогрузов для доставки упакованных грузов, 3 транспорта для перевозки автомобильной техники и 52 танкера. Кроме судов национального торгового флота в случае необходимости для выполнения перевозок военного назначения могут привлекаться (путем реквизиции по указанию президента) коммерческие суда, находящиеся под «эффективным управлением США» (являющиеся собственностью американских компаний или их дочерних предприятий, зарегистрированных под флагами других государств), законодательство которых не препятствует реквизиции судов для военных нужд страны. В ходе выполнения вышеуказанных задач оперативное управление всеми судами обеспечивает КМП США.

Таким образом, перевозки в интересах всестороннего обеспечения потребностей войск (сил) осуществляются посредством фрахтования необходимого количества коммерческих судов, в том числе и на долгосрочной основе. При этом задействование судов коммерческих компаний рассматривается как приоритетное. Привлечение к данному процессу транспортных ресурсов, находящихся в собственности государства, допускается только при отсутствии пригодных для выполнения таких задач судов американских частных судовладельческих компаний. Для наращивания судового состава американским командованием разработаны программы задействования коммерческих судов торгового флота страны, обеспечивающие усиление возможностей национальных ВС по морским перевозкам.

2.3. Резервный флот национальной обороны США

Задачи по руководству программами поддержания судов в составе резервного флота национальной обороны США (National Defense Reserve Fleet, NDRF) в готовности к обеспечению потребностей министерств и ведомств возложены на управление судоходства и морского флота (U.S. MARitime ADministration, MARAD) министерства транспорта США (УСМФ). Главной целью деятельности УСМФ является обеспечение готовности морской инфраструктуры США к решению задач в различных областях: экономической, защиты окружающей среды, а также национальной безопасности государства. Тесное взаимодействие УСМФ с КМП ВМС осуществляется в соответствии с Меморандумом о согласии (Memorandum of Agreement), подписанном министерством обороны и министерством транспорта США [12].

Программы УСМФ способствуют развитию торгового флота США и обеспечению интеграции морских и внутренних перевозок в единую транспортную систему страны. Данные программы затрагивают вопросы учета судов и контроля их технической эксплуатации, организации судоходства, судостроения, осуществления различных операций в портах, обеспечения национальной безопасности страны и соблюдения требований техники безопасности и мер по защите окружающей среды при выполнении соответствующих работ.

Резервный флот национальной обороны США (РФНО) был создан в соответствии с разделом 11 Закона о продаже торговых судов (Merchant Ship Sales Act) от 1946 года. В настоящее время он состоит из около 100 судов: ролкеров, балкеров, танкеров и вспомогательных судов ВМС, при этом большинство из них находятся на рейде трех главных портов: Форт-Юстис (шт. Вирджиния) – Резервный флот Джеймс-Ривер (James River Reserve Fleet, JRRF); Бомонт (шт. Техас) – Резервный флот Бомонт (Beaumont Reserve Fleet, BRF) и Бенисия (шт. Калифорния) – Резервный флот Сьюсан Бэй (Suisun Bay Reserve Fleet, SBRF) [24]. Кроме того, небольшая часть кораблей стоят на рейде в небольших портах в акваториях Мексиканского залива, а также Атлантического и Тихого океанов (рис. 2.1). Помимо вопросов обслуживания судов РФНО для обеспечения их готовности к экстренной доставке грузов в условиях военного времени и при возникновении чрезвычайных ситуаций на УСМФ также возложена ответственность за списание и утилизацию как устаревших кораблей в его составе, так и других небоевых судов, находящихся в собственности правительства США.

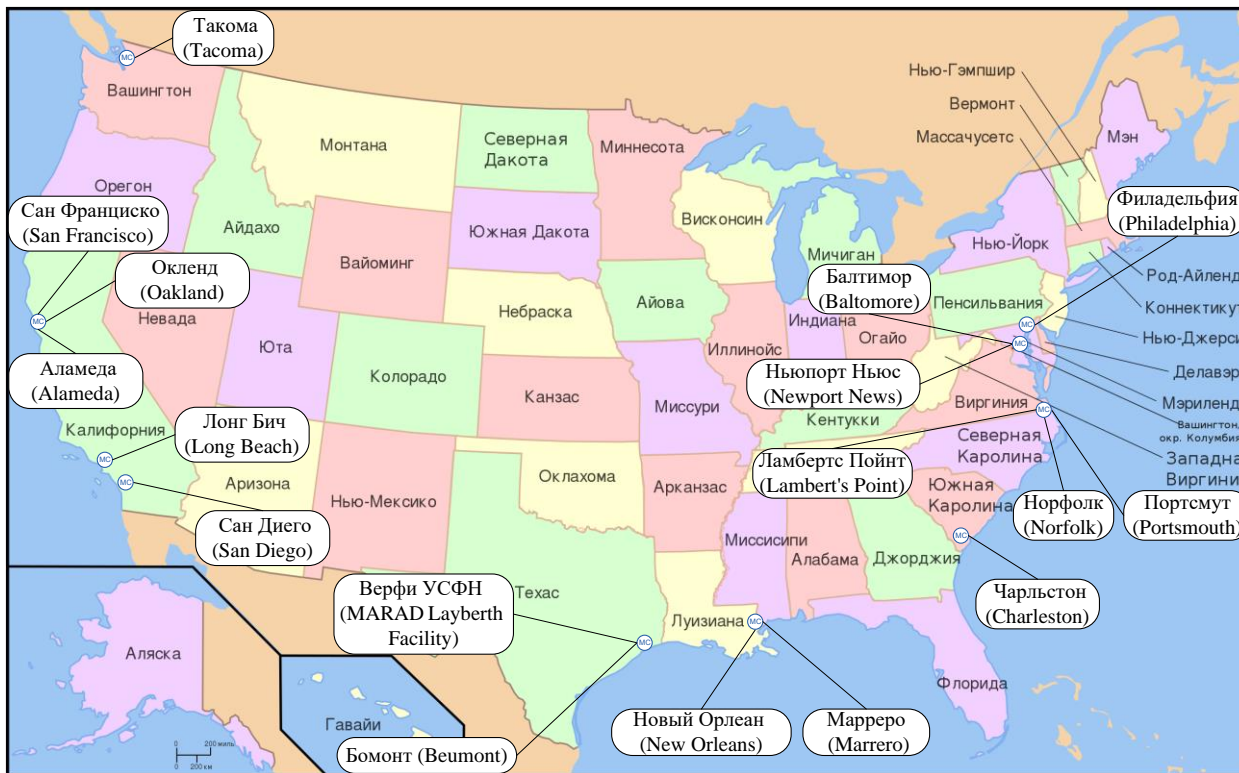


Рис. 2.1. Порты базирования РФНО

Состав РФНО и степени готовности отдельных судов могут периодически варьироваться, но всегда делится на 3 компонента.

1. Резервный флот высокой готовности (Ready Reserve Force).
2. Обслуживаемые суда (Retention).
3. Необслуживаемые суда (Non-Retention).

Кроме того, УСМФ организует хранение и обслуживание других судов, переданных для этих целей различными министерствами и ведомствами США, в первую очередь МО, на договорной основе (Custody). Юридически данные суда в состав РФНО не входят.

Суда резервного флота высокой готовности (РФВГ, рис. 2.2) являются важнейшим компонентом РФНО и одним из основных ресурсов оперативного наращивания судового состава КМП. Большинство таких судов находится на стоянках в портах западного и восточного побережий США, а также в акватории Мексиканского залива вблизи пунктов возможной погрузки.



Рис. 2.2. Эмблема РФВГ

В случае полного укомплектования экипажами суда могут перевозить ВВТ и другие материальные средства, необходимые для развертывания и снабжения войск (сил) на передовых ТВД, проведения операций по ликвидации последствий стихийных бедствий и обеспечения мероприятий оперативной и боевой подготовки ВС США. Также они могут быть использованы в удаленных регионах как плавающие электропитающие станции, места размещения личного

состава при производстве ремонтных работ или в качестве штабных кораблей [24]. РФВГ был создан в 1976 году и по состоянию на 2024 год включает в себя [16-21]:

– 4 самоходных плавучих крана: 2 судна типа Т-АКС 1 (рис. 2.3) и 2 судна типа Т-АКС 4 (рис. 2.4);



Рис. 2.3. Самоходный плавучий кран типа Т-АКС 1



Рис. 2.4. Самоходный плавучий кран типа Т-АКС 4

– 2 балкера типа «Райт» (в работе [21] представлены как судна поддержки авиации (Aviation Maintenance Ships, рис. 2.5);



Рис. 2.5. Балкер типа «Райт»

– 47 среднескоростных ролкеров следующих типов: «Адмирал Каллахан» – одно судно (рис. 2.6); «Алгол» – 3 судна (рис. 2.7); «Альтаир» – 3 судна (рис. 2.8); «Капелла» – 2 судна (рис. 2.9); «Кэйп Арундел» – 2 судна (рис. 2.10); «Кэйп D» – 5 судов (рис. 2.11); «Кэйп Эдмонт» – одно судно (рис. 2.12); «Кэйп Н» – 3 судна (рис. 2.13); «Кэйп I» – 4 судна (рис. 2.14); «Кэйп К» – 2 судна (рис. 2.15); «Кэйп Орландо» – одно судно (рис. 2.16); «Кэйп R» – 3 судна (рис. 2.17); «Кэйп S» – 3 судна; «Кэйп T» – 3 судна (рис. 2.18); «Кэйп V» – 2 судна (рис. 2.19); «Кэйп W» – 2 судна (рис. 2.20); «Боб Хоуп» – 5 суден (рис. 2.21); «Гордон» – 2 судна.



Рис. 2.6. Среднескоростной ролкер «Адмирал Каллахан»



Рис. 2.7. Среднескоростные ролкеры типа «Алгол»



Рис. 2.8. Среднескоростной ролкер типа «Альтаир»



Рис. 2.9. Среднескоростной ролкер типа «Капелла»



Рис. 2.10. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп Арундел»



Рис. 2.11. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп D»



Рис. 2.12. Среднескоростной ролкер «Кэйп Эдмонт»



Рис. 2.13. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп Н»



Рис. 2.14. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп I»



Рис. 2.15. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп К»



Рис. 2.16. Среднескоростной ролкер «Кэйп Орlando»



Рис. 2.17. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп R»



Рис. 2.18. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп T»



Рис. 2.19. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп V»



Рис. 2.20. Среднескоростной ролкер типа «Кэйп W»

Несколько однотипных ролкеров обозначаются через первую букву англоязычного названия (например, «Кэйп V» (англ. «Cape V»): «Кэйп Виктори» («Cape Victory») и «Кэйп Винсент» («Cape Vincent»).

Суда РФВГ представляет собой порядка половины судового потенциала, находящегося в собственности США и предназначенного для осуществления глобальных морских перевозок [21]. Все суда поддерживаются в состоянии пятисуточной (Reduced Operational Status-5 (ROS-5) готовности к выполнению задач (выходу в море) [14, 23]. Характеристики транспортных судов этой компоненты РФНО представлены в приложении 5.

Суда из состава РФВГ находятся на рейде государственных и коммерческих портов, выбранных военным руководством США таким образом, чтобы свести к минимуму время их хода до возможных мест погрузки. Кроме того, эти суда в местах стоянки используются подразделениями СВ и ВМС США для проведения учений по расстановке и проверке грузов, а также другими силовыми ведомствами для отработки различных вопросов, связанных с таможенной и контртеррористической деятельностью [22]. Сведения о размещении судов в местах стоянки приведены в табл. 2.1 на основе [25].

Таблица 2.1

Размещение судов из состава РФВГ

№ п/п	Место стоянки	Собственник порта (верфи)	Суда, находящиеся на стоянке
1.	Бомонт (шт. Техас)	Компания «ИзТекс»	AKR 113 «Кэйп Тэйлор» AKR 112 «Кэйп Техас» AKR 9711 «Кэйп Тринити»
2.	Верфи УСФН (Бомонт, шт. Техас)	УСФН	AKR 292 «Регулус» AKR 290 «Поллакс» AKR 9701 «Кэйп Виктори» AKR 9766 «Кэйп Винсент»
3.	Новый Орлеан (шт. Луизиана)	УСФН	AKR 5083 «Кэйп Кеннеди» AKR 5082 «Кэйп Нокс»
4.	Марреро (шт. Луизиана)	Компания «Дикси Марин»	AKR 288 «Беллатракс» AKR 291 «Альтаир»
5.	Ванкувер (шт. Вашингтон)	ВМС США	AVB 4 «Кертис» AKR 301 «Фишер»
6.	Лонг-Бич (шт. Калифорния)	Компания «Лонг Бис Лииз»	AKR 5076 «Кэйп Инскрипшн» AKR 5062 «Кэйп Изабел»
7.	Окленд (шт. Калифорния)	Компания «Пак Лэйбер- тинг Саус»	AKR 2044 «Кэйп Орландо» AKR 1001 «Адмирал Каллахан»
8.	Аламеда (шт. Калифорния)	Компания «АРРА Лииз»	ACS 2 «Гем Стэйт» ACS 1 «Кейстоун Стэйт»
9.	Сан-Франциско (шт. Калифорния)	Компания «PASHA»	AKR 5068 «Кэйп Хорн» AKR 5066 «Кэйп Гудзон» AKR 5067 «Кэйп Генри» AKR 287 «Алгол» AKR 293 «Капелла»
10.	Такома (шт. Вашингтон)	Компания «Сперри»	AKR 11 «Кэйп Интрпид» AKR 10 «Кэйп Айлэнд»
11.	Балтимор (шт. Мэриленд)	Компания «PASHA»	AKR 9962 «Кэйп Расф» AKR 9961 «Кэйп Вашингтон» AKR 294 «Антарес» AKR 289 «Денебола» AKR 296 «Гари И. Гордон» AKR 297 «Чарльз Джиллилэнд»

12.	Ньюпорт Ньюс (шт. Вирджиния)	Компания «Ньюпорт Ньюс Лииз»	ACS 6 «Корнхаскер Стэйт» ACS 4 «Говер Стэйт» AKR 303 «Лерой А. Мендонка» AKR 306 «Рой П. Бенавидез»
13.	Портсмут (шт. Вирджиния)	Компания «МетроМашин»	AKR 9960 «Кэйп Рэйс» AKR 9679 «Кэйп Рэй» AKR 9678 «Кэйп Райс» AKR 5588 «Кэйп Старр»
14.	Норфолк (шт. Вирджиния)	Компания «PASHA»	AVB 3 «Райт» AKR 5587 «Кэйп Сан Хуан»
16.	Паскагула (шт. Массачусетс)	<i>нет данных</i>	AKR 5584 «Кэйп Арундел» AKR 5584 «Кэйп Кортес»
15.	Чарльстон (шт. Южная Каролина)	Компания «Метал Трейд Лииз»	AKR 5051 «Кэйп Дукато» AKR 5054 «Кэйп Десижин» AKR 5055 «Кэйп Даймонд» AKR 5053 «Кэйп Доминго» AKR 5052 «Кэйп Дуглас» AKR 5069 «Кэйп Эдмонт»
16.	Портленд (шт. Орегон)	ВМС США	AKR 300 «Боб Хоуп» AKR 305 «Нельсон В. Бриттин»
17.	Ламбертс Пойнт (шт. Вирджиния)	<i>нет данных</i>	AKR 5586 «Кэйп Сэйбл»

В обычных условиях обстановки экипаж каждого из судов включает в себя до 10 гражданских специалистов, чьей задачей является производство повседневных работ по обеспечению готовности двигательной установки и других основных систем к работе в случае возникновения необходимости в задействовании судна по предназначению. Всего к выполнению данных задач в течение года привлекается порядка 450 штатных гражданских специалистов УСМФ [12]. Во время подготовки судна к задействованию численность экипажа увеличивается до штатного количества (приложение 5) за счет привлечения к этим мероприятиям дополнительных специалистов [23].

Министерство обороны США периодически проводит проверки способности экипажа производить подготовку судна к выходу в море в течение пяти дней в рамках так называемой турбо активации

(turbo activation). При этом проверяющие лица оценивают различные аспекты итоговой готовности судна к использованию по предназначению по балльной системе, где наивысшей суммарной оценкой является 100 баллов, проходной – 86 [23]. В ходе крупнейшей за последнее время подобной проверки «Турбо активация 19+» («Turbo Activation 19 Plus») были затронуты 27 судов РФВГ. Всего в течение года подобным проверкам могут быть подвержено свыше 90 % судового состава [12].

Судовой состав, входящий в состав компоненты обслуживаемых судно РФНО, заблаговременно переоборудован для выполнения различных задач в интересах ВС США и насчитывает, в общей сложности, 22 судна [16-18]:

- 1 судно гидроакустической разведки T-AGOS 2 «Генерал Раддер»;
- 2 корабля-измерительных комплекса (КИК): MA 144 «Пасифик Коллектор» и T-AGS 29 «Пасифик Треккер»;
- 6 балкеров постройки 1962-1968 годов: АК 5009 «Кэйп Энн», АК 5013 «Кэйп Авиноф», АК 5057 «Кэйп Боувер», АК 5036 «Кэйп Чалмерс», MA 200 «Дель Монте» и 55 «Саванна»;
- 2 самоходных плавучих крана: T-ACS 3 «Гранд Каньон Стэйт» и T-ACS 5 «Фликертэйл Стэйт»;
- 2 транспортных судна: AKR 5063 «Кэйп Мэй» и AKR 5065 «Кэйп Могижан»;
- 1 несамоходная баржа FB-62;
- 8 пассажирских судов: T-AGS 39 «Голден Бир», TAK 5059 «Кеннеди», 7925302 «Кингс Поинтер», T-AGS 40 «Штат Мэн», T-AGOS 6 «Штат Мичиган», 7925314 «Фридом Стар», 412 «Инвизибл» и NSMV-1 «Эмпайр Стэйт» (наиболее современное судно, спущенное на воду в 2023 году).

Суда обслуживаются в интересах федеральных агентств и ведомств для их дальнейшего использования при доставке пассажиров и грузов, а также для решения специальных задач. Как правило, суда данной компоненты в прошлом входили в состав РФВГ, а в настоящее время глубоко законсервированы, однако в ходе повседневных работ поддерживается работоспособность их узлов и механизмов для эффективной расконсервации. Так, агентство противоракетной обороны США (Missile Defense Agency) оплачивает содержание и обслуживание указанных КИК для их возможного использования в будущем [21].

Для поддержания судов в рабочем состоянии используются осушение для борьбы с коррозией металла, ростом плесени и грибка, а также система катодной защиты (постоянный ток, распределяемый

через аноды по корпусу судна) для создания электрического поля, которое подавляет коррозию и сохраняет открытые поверхности корпуса корабля. Важной особенностью судов данной компоненты является их активное использование в учебном процессе для подготовки кадров по различным специальностям, связанных с судовождением. Закрепление судов за учебными заведениями, порты базирования и наименования учебных заведений, в интересах которых они используются, приведены в табл. 2.2 [24].

Таблица 2.2

**Закрепление обслуживаемых судов РФНО
за учебными заведениями**

№ п/п	Судно	Место стоянки	Учебное заведение
1.	NSMV-1 «Эмпайр Стэйт»	Форт Шуйлер шт. Нью-Йорк	Морская академия Нью-Йорка (New York Maritime Academy)
2.	T-AGOS 2 «Генерал Раддэр»	Гальвестон шт. Техас	Морская академия Техаса (Texas Maritime Academy)
3.	T-AGS 39 «Голден Бир»	Валлехо (шт. Калифорния)	Морская академия Калифорнии (California Maritime Academy)
4.	ТАК 5059 «Кеннеди»	Гальвестон шт. Техас	Морская академия Массачусетса (Massachusetts Maritime Academy)
5.	7925302 «Кингс Поинтер»	Кингс Пойнт, шт. Нью-Йорк	Государственная морская академия торгового флота (United States Merchant Marine Academy)
6.	T-AGS 40 «Штат Мэн»	Кастайн, шт. Мэн	Морская академия штата Мэн (Maine Maritime Academy)
7.	T-AGOS 6 «Штат Мичиган»	Траверс Сити, шт. Мичиган	Морская Академия Великих Озер (Great Lakes Maritime Academy)
8.	7925314 «Фридом Стар»	Пинни Пойнт, шт. Мэриленд	Штурманская школа имени Гарри Лундберга (Seafarer's Harry Lundeberg School)

Суда, входящие в компоненту необслуживаемых судов РФНО, значительно устарели, их использование и поддержание в рабочем состоянии признано нецелесообразным, поэтому проводятся (или готовятся к проведению) мероприятия по их утилизации. К ним относятся:

- 1 несамоходная баржа;
- 5 ролкеров различных типов: два типа «Шугарт» (Т-АКР 295 «Шугарт» и Т-АКР 297 «Яно», рис. 2.21); три типа «Матей Коцак» (Т-АК 3005 «Сержант Матей Коцак» (рис. 2.22), Т-АК 3006 «Евген А. Обрегон» и Т-АК 3007 «Майор Стивен В. Плесс»);
- 1 танкер-заправщик Т-АО 193 «Волтер С. Дэйл» типа «Генри Кайзер»;
- 2 самоходных плавучих крана;
- 2 балкера типа «Саре J» 1960-х годов постройки;
- 1 танкер Т-АОТ 1125 «Lawrence H. Gianela» 1985 года постройки;
- 1 транспортный корабль «Саре Фег» 1971 года постройки.

Суда, переданные для хранения и обслуживания на договорной основе, как было указано выше, формально не входят в состав РФНО, а их хранение и обслуживание осуществляется за счет возмещения соответствующих расходов заказывающей стороной (КМП ВМС). В сущности, отличие этих судов от входящих в состав РФВГ состоит в том, что УСМФ не уполномочено принимать решения об их задействовании для решения иных задач, кроме связанных с деятельностью КМП. К этим судам относится патрульный корабль Береговой охраны США WPC 1123 «Бенжамин Дэйли» (размещен в Бомонт (шт. Техас).



Рис. 2.21. Ролкер Т-АКР 297 «Яно» типа «Шугарт»



Рис. 2.22. Ролкер Т-АК 3005 «Сержант Матей Коцак»

Анализ изменений в судовом составе РФНО и его отдельных компонент, а также номенклатуры судов, переданных для хранения и обслуживания на договорной основе, проведенный на основе отчетных документов УСМФ за период с июня 2022 года по февраль 2024 года позволяет сделать вывод о том, что данные изменения носят неперIODический и точечный характер. Кроме того, они в большей степени затрагивают перемещения транспортных судов, которые могут быть переданы из одной компоненты РФНО в другую или отправлены из состава компоненты необслуживаемых судов к месту ремонта или окончательной утилизации. Так, в указанный период из компоненты необслуживаемых судов отправлен на утилизацию ролкер Т-АК 3016 «Подполковник Рой М. Вит», а ролкер Т-АК 3015 «Лейтенант Гарри Л. Мартин» поставлен на ремонт на верфь компании «Ол Стар Металс».

Состав судов, переданных УСМФ для хранения и обслуживания на договорной основе, пополнился патрульным кораблем Береговой охраны США «Бенжами Дайли». Ролкеры Т-АК 3005 «Сержант Матей Коцак», Т-АК 3007 «Майор Стивен В. Плесс», Т-АКР 295 «Шугарт» и Т-АКР 297 «Яно» в марте 2023 года были переведены в состав компоненты необслуживаемых судов.

В состав компоненты РФВГ из состава экстренного резерва КМП были переданы пять крупнотоннажных среднескоростных ролкера типа «Боб Хоуп»: АКР 300 «Боб Хоуп», АКР 301 «Фишер»,

Т-АКР 303 «Лерой А. Мендонка» АКР 305 «Нельсон В. Бриттин» и Т-АКР 306 «Рой П. Бенавидез» и два типа «Гордон»: АКР 296 «Гари И. Гордон» и АКР 297 «Чарльз Л. Джиллилэнд». Кроме того, в состав этой компоненты были переданы три ролкера типа «Кэйп S».

Таким образом, резервный флот национальной обороны под руководством Управления судоходства и морского флота министерства транспорта США призван дополнить при необходимости судовой состав КМП ВМС США и зафрахтованных им коммерческих судов. Наиболее боеготовой компонентой РФНО является резервный флот высокой готовности, включающий в себя по состоянию на февраль 2023 года как транспортные суда (47 среднескоростных ролкеров, срок службы которых составляет от 24 до 60 лет, и 2 балкера 1969 и 1970 годов постройки), а также четыре самоходных плавучих крана. Все вышеуказанные суда в составе УСМФ находятся в пятисуточной готовности к задействованию.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Военное руководство США отводит первостепенную роль тыловому обеспечению ВС при решении ими задач в ходе современных военных конфликтов. Причем, как считают в Пентагоне, важность этого вида обеспечения все более возрастает и становится даже решающей в операциях «низкой интенсивности» (таких как миротворческие, по оказанию содействия гражданским властям, помощи при стихийных бедствиях и гуманитарных кризисах), когда деятельность подразделений тылового обеспечения становится одним из основных действий войск (сил).

По взглядам командования американских ВС, именно система тылового обеспечения создает материально-техническую основу оперативного реагирования национальных ВС на кризисы во всем мире, обеспечивая стратегическую глубину действий ВС и их способность ведения экспедиционных действий в течение длительного периода времени. Подтверждением данного положения является то, что ряд единых и функциональных концепций строительства и боевого применения ВС США посвящены непосредственно тыловому обеспечению, равно как и множество наставлений КНШ, а также уставов видов ВС.

Согласно действующих концепций строительства и применения ВС выделяются три группы органов тыла и тыловых подразделений: поставщики услуг и материально-технических средств стратегического уровня; обеспечения боеготовности войск и их ротации в районах боевых действий; обеспечения функционирования войск (сил). При этом к поставщикам услуг и материально-технических средств стратегического уровня относятся: предприятия военно-промышленного комплекса США; управление тыла Пентагона; ОКСП ВС США; финансово-ревизионная служба МО; командования людских ресурсов и финансов СВ США.

Таким образом, ОКСП ВС США играет важную роль в организации тылового обеспечения национальных ВС во регионах мира. В материалах монографии была подробно описана структура видовых командований, подчиненных ОКСП и непосредственно выделяющих силы и средства для функционирования триады стратегической мобильности. Кроме того, освещены вопросы задействования главного резерва ОКСП – воздушных и морских судов из коммерческой сферы.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Численный состав СТС, ТТС и ТЗС в формированиях ВВС США

Формирование	Место дислокации	Тип самолета	Кол-во
Командование воздушных перебросок			
18 ВА			
62 транспортное авиакрыло	АвБ Мак-Корд, шт. Вашингтон	С-17	39
436 транспортное авиакрыло	АвБ Довер, шт. Делавэр	С-5	18
		С-17	13
437 транспортное авиакрыло	АвБ Чарльстон, шт. Юж. Каролина	С-17	38
317 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Дайс, шт. Техас	С-130	36
19 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Литл-Рок, шт. Арканзас	С-130	38
89 транспортное авиакрыло ОсН	АвБ Эндрюс, шт. Мэрилэнд	С-32	13
		С-37	10
		С-40	4
		VC-25	2
22 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Мак-Коннелл, шт. Канзас	KC-135	30
		KC-46	22
92 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Фэрчайлд, шт. Вашингтон	KC-135	37
6 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Мак-Дилл, шт. Флорида	KC-135	27
305 стратегическое транспортное авиакрыло	АвБ Мак-Гуайр, шт. Нью-Джерси	С-17	13
		KC-10	22
		KC-46	1
60 стратегическое транспортное авиакрыло	АвБ Тревис, шт. Калифорния	С-5	17
		С-17	13
		KC-10	25
375 стратегическое транспортное авиакрыло	АвБ Скотт, шт. Иллинойс	С-21	14
		С-40	7

Командование ВВС в зоне Тихого океана			
15 авиакрыло	АвБ Хикам, шт. Гавайи	C-17	9
		C-37	2
		C-40	1
		КС-135	8
5 ВА			
18 авиакрыло	АвБ Кадена, Япония	КС-135	16
374 транспортное авиакрыло	АвБ Йокота, Япония	C-12	3
		C-130	14
11 ВА			
3 авиакрыло	АвБ Элмендорф, шт. Аляска	C-12	2
		C-17	8
Командование ВВС в Европейской и Африканской зонах			
3 ВА			
86 транспортное авиакрыло	АвБ Рамштэйн, ФРГ	C-21	5
		C-37	3
		C-130	14
100 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Милденхолл, Великобритания	КС-135	17
Командование резерва			
4 ВА			
315 транспортное авиакрыло	АвБ Чарльстон, шт. Юж. Каролина	C-17	2
433 транспортное авиакрыло	АвБ Лэклэнд, шт. Техас	C-5	10
434 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Гриссом, шт. Индиана	КС-135	15
439 транспортное авиакрыло	АвБ Вестовер, шт. Массачусетс	C-5	7
445 транспортное авиакрыло	АвБ Райт-Патерссон, шт. Огайо	C-17	9
452 стратегическое транспортное авиакрыло	АвБ Марч, шт. Калифорния	C-17	7
		КС-135	15
459 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Эндрюс, шт. Мэрилэнд	КС-135	7

507 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Тинкер, шт. Оклахома	КС-135	9
911 транспортное авиакрыло	АвБ Питтсбург, шт. Пенсильвания	С-17	8
		С-130	2
914 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Ниагара Фоллс, шт. Нью-Йорк	КС-135	9
916 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Сьюмур Джонсон, шт. Сев. Каролина	КС-135	1
		КС-46	8
927 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Мак-Дилл, шт. Флорида	КС-135	7
931 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Мак-Коннелл, шт. Канзас	КС-135	7
		КС-46	н/д
940 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Билл, шт. Калифорния	КС-135	8
22 ВА			
94 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Доббинс, шт. Джорджия	С-130	9
302 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Петерссон, шт. Колорадо	С-130	9
403 авиакрыло	АвБ Кислер, шт. Миссисипи	С-130	10
908 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Максвелл, шт. Алабама	С-130	9
910 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Янгстоун, шт. Огайо	С-130	27
932 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Скотт, шт. Иллинойс	С-40	4
934 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Миннеаполис, шт. Миннесота	С-130	8
Командование обучения и подготовки кадров			
19 ВА			
97 учебное транспортное авиакрыло	АвБ Алтус, шт. Оклахома	С-17	17
		КС-135	7
		КС-46	7
314 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Литтл Рок, шт. Арканзас	С-130	13

Командование материально-технического обеспечения			
96 испытательное крыло	АвБ Эглин, шт. Флорида	С-12	1
412 испытательное крыло	АвБ Эдвардс, шт. Калифорния	КС-135	1
		КС-46	1
		С-17	1
		С-12	4
Управление ВВС Национальной гвардии			
101 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Бангор, шт. Мэн	КС-135	10
103 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Брэдли, шт. Коннектикут	С-130	10
105 стратегическое транспортное авиакрыло	аэр. Стюарт, шт. Нью-Йорк	С-17	9
108 авиакрыло	АвБ Мак-Гуайр, шт. Нью-Джерси	КС-135	11
		С-32	2
113 авиакрыло	ф.о. Колумбия	С-40	3
117 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Бирмингем шт. Алабама	КС-135	11
120 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Грэйт-Фоллс, шт. Монтана	С-130	9
121 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Коламбус, шт. Огайо	КС-135	12
123 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Стэндифорд, шт. Кентукки	С-130	8
126 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Скотт, шт. Иллинойс	КС-135	10
127 авиакрыло	аэр Сэлфридж, шт. Мичиган	КС-135	25
128 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Милуоки, шт. Висконсин	КС-135	10
130 авиакрыло	АвБ Чарльстон, шт. Зап. Вирджиния	С-130	8
133 авиакрыло	аэр. Миннеаполис, шт. Миннесота	С-130	8

134 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Ноксвилл, шт. Теннесси	KC-135	10
136 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Форт-Уэрт, шт. Техас	C-130	9
139 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Сэнт-Джозеф, шт. Миссури	C-130	10
141 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Фэрчайлд, шт. Вашингтон	KC-135	5
143 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Провиденс, шт. Род-Айленд	C-130	9
145 стратегическое транспортное авиакрыло	аэр. Шарлотт, шт. Сев. Каролина	C-17	13
146 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Пойнт-Мугу, шт. Калифорния	C-130	10
151 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	АвБ Хилл, шт. Юта	KC-135	8
152 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Рино-Тахо, шт. Невада	C-130	8
153 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Шайенн, шт. Вайоминг	C-130	8
155 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Линокольн, шт. Небраска	KC-135	8
157 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Портсмут, шт. Нью-Гэмпшир	KC-135	8
		KC-46	12
161 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Финикс, шт. Аризона	KC-135	11
164 стратегическое транспортное авиакрыло	аэр. Мемфис, шт. Теннесси	C-17	8
165 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Саванна, шт. Джорджия	C-130	8
166 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Уилмингтон, шт. Делавэр	C-130	9
167 стратегическое транспортное авиакрыло	аэр. Мартинсберг, шт. Зап. Вирджиния	C-17	8

168 авиакрыло	АвБ Эйлсон, шт. Аляска	КС-135	10
171 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Питтсбург, шт. Пенсильвания	КС-135	11
172 стратегическое транспортное авиакрыло	аэр. Джэксон, шт. Миссисипи	С-17	9
179 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Мансфилд-Лам, шт. Огайо	С-130	10
182 тактическое транспортное авиакрыло	аэр. Грейтер-Пеотрия, шт. Иллинойс	С-130	7
185 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Су-Сити, шт. Айова	КС-135	8
186 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Меридиан, шт. Миссисипи	КС-135	8
189 тактическое транспортное авиакрыло	АвБ Литтл-Рок, шт. Арканзас	С-130	12
190 стратегическое транспортно-заправочное авиакрыло	аэр. Форбс-Филд, шт. Канзас	КС-135	12

Характеристики СТС и ТТС ВВС США

№ п/п	Характеристика	С-130J	С-17А	С-5М
1.	Размеры самолета (длина / высота), м	34,37 / 11,81	53,04 / 16,79	75,3 / 19,84
2.	Масса самолета (пустого / макс. взлетная), кг	34 274 / 74 390	122 016 / 263 083	153 285 / 381 000
3.	Крейсерская скорость, км/ч	643	804	830
4.	Практическая дальность, км	5 220	5 000	6 033
5.	Практический потолок, м	9 300	13 700	10 400
6.	Экипаж, чел	3-6	3-4	7
7.	Минимальная длина ВПП для взлета / посадки, м	1 433 / 777	2 286 / 915	2 560 / 1097
8.	Полезная нагрузка	92 в/сл (64 дес.) / 74 носилок/ 21 770 кг груза	144 в/сл (102 дес.)/ 48 носилок и 54 сидячих раненных/ танк М1А1 и 2 БМП М2/ БМП М2, БРДМ М3 и 4 авто./ 4 вертол. УН-60А/ 3 вертол. АН-64А/ 78 108 кг груза	270 в/сл/ 2 танка М1А1/ танк М1А1 и 2 вертол. УН-1/ 6 вертол. АН-64А/ 6 вертол. УН-60А/ 5 БТР М-113/ 118 387 кг груза

Характеристики ТЗС ВВС США

№ п/п	Характеристика	КС-135 R/T	КС-46А	КС-10
1.	Макс. масса передаваемого топлива, т	72,5	96,2	113
2.	Крейсерская скорость, км/ч	850	851	850
3.	Практическая дальность, км	18 000	11 800	18 500
4.	Практический потолок, м	15 000	12 200	12 000
5.	Экипаж, чел	4	3	4-5
6.	Перевозимый груз	80 в/сл / 54,7 т груза	114 в/сл / 24 носилок и 34 сидя- чих раненных / 18 поддо- нов 463L / 29,5 т груза	75 в/сл и 17 поддо- нов 463L / 27 поддо- нов 463L / 77 т груза

Судовой состав КМП ВМС США

№	Наименование	Бортовой номер	Флот	Упр. КМП	ВМБ базир. (строит.)	Прим.
СУДА БОЕВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВМС (COMBAT LOGISTIC SHIPS) – 32 ед						
Танкеры заправщики (PM1, Fleet Oiler) – 16 ед.						
1.	Генри Кайзер	T-AO-187	ТОФ	зТО	Сан-Диего	ВЫВОД 2027 г.
2.	Джошуа Хэмфрис	T-AO-188	АТФ	зАО	Норфолк	ВЫВОД 2025 г.
3.	Джон Лентхолл	T-AO-189	АТФ	зАО	Норфолк	ВЫВОД 2027 г.
4.	Джон Эрикссон	T-AO-194	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	ВЫВОД 2026 г.
5.	Лерой Грумман	T-AO-195	АТФ	ЕАЗ	Суда, Гре- ция	ВЫВОД 2025 г.
6.	Каноха	T-AO-196	АТФ	зАО	Норфолк	ВЫВОД 2026 г.
7.	Пекос	T-AO-197	ТОФ	зТО	Перл-Хар- бор	
8.	Биг Хорн	T-AO-198	ТОФ	ДВ	Сембаванг	
9.	Типпиканое	T-AO-199	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
10.	Гуадалупе	T-AO-200	ТОФ	ДВ	Гуам	
11.	Патаксент	T-AO-201	АТФ	зАО	Норфолк	
12.	Юкон	T-AO-202	ТОФ	ДВ	Гуам	
13.	Ларами	T-AO-203	АТФ	ЕАЗ	Суда, Греция	
14.	Раппахэннок	T-AO-204	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
15.	Джон Льюис	T-AO-205	ТОФ	зТО	Сан-Диего	
16.	Харви Милк	T-AO-206	ТОФ	зТО	Сан-Диего	
	<i>Эрл Уоррен</i>	<i>T-AO-207</i>				ВВОД 2024 г.
	<i>Роберт Кеннеди</i>	<i>T-AO-208</i>				ВВОД 2025 г.
	<i>Люси Стоун</i>	<i>T-AO-209</i>				ВВОД 2025 г.

	<i>Соуджернер Трут</i>	<i>T-AO-210</i>				ВВОД 2026 г.
	<i>Тергуд Маршалл</i>	<i>T-AO-211</i>				ВВОД 2027 г.
	<i>Рут Бейдер-Гинзбург</i>	<i>T-AO-212</i>				ВВОД 2027 г.
	<i>Харриет Табман</i>	<i>T-AO-213</i>				ВВОД 2028 г.
		<i>T-AO-214</i>				ВВОД 2029 г.
		<i>T-AO-215</i>				ВВОД 2030 г.
		<i>T-AO-216</i>				ВВОД 2031 г.
		<i>T-AO-217</i>				ВВОД 2032 г.
		<i>T-AO-218</i>				ВВОД 2032 г.
		<i>T-AO-219</i>				ВВОД 2033 г.
Транспорты снабжения и боеприпасов (PM6, Fleet Ordnance and Dry Cargo) – 16 ед.						
1.	Льюис и Кларк	T-AKE-1	ТОФ	2 эск. с-с	Диего- Гарсия	
2.	Сакагави	T-AKE-2	ТОФ	3 эск. с-с	Гуам	
3.	Алан Шепард	T-AKE-3	ТОФ	зОЦК	Манама, Бахрейн	
4.	Ричард Берд	T-AKE-4	ТОФ	зТО	Пойнт- Лома	
5.	Роберт Пири	T-AKE-5	АТФ	зАО	Норфолк	
6.	Амелия Эрхарт	T-AKE-6	ТОФ	зОЦК	Манама, Бахрейн	
7.	Карл Брашер	T-AKE-7	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
8.	Уолли Ширра	T-AKE-8	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
9.	Мэтью Перри	T-AKE-9	ТОФ	зТО	Пойнт- Лома	
10.	Чарльз Дрю	T-AKE-10	ТОФ	ДВ	Гуам	

11.	Вашингтон Чемберс	T-AKE-11	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
12.	Уильям Мак-Лин	T-AKE-12	АТФ	зАО	Норфолк	
13.	Медгар Иверс	T-AKE-13	АТФ	зАО	Норфолк	
14.	Цезарь Чавес	T-AKE-14	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
15.	Саплай	T-AOE-6	АТФ	зАО	Иерли	
16.	Арктик	T-AOE-8	АТФ	зАО	Иерли	
СУДА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВМС И РЕШЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗАДАЧ (FLEET SUPPORT AND SPECIAL MISSION) - 76 ед.						
Суда специального назначения (PM2, Special Mission) – 22 ед.						
1.	Говард Лорензен	T-AGM-25	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
2.	Уотерс	T-AGS-45	АТФ	зАО	Порт-Ка- наверал	Отряд испыт. боепр.
3.	Пасфайндер	T-AGS-60	АТФ	зАО	Порт-Ка- наверал	
4.	Боудич	T-AGS-62	ТОФ	7 гр. ПЛ	Йокогама, Япония	
5.	Хэнсон	T-AGS-63	ТОФ	зТО	Пойнт- Лома	
6.	Брюс Хизен	T-AGS-64	ТОФ	5 гр. НК	Манама, Бахрейн	
7.	Мэри Сирс	T-AGS-65	ТОФ	7 гр. ПЛ	Сембаванг	
8.	Мэри Тарп	T-AGS-66	АТФ	зАО	Эверг- лейдс	ранее Маури
	<i>Роберт Боллард</i>	<i>T-AGS-67</i>				ввод 2024 г.
9.	Sea-based X-Radar	SBX-1	ТОФ	зТО	Пёрл-Хар- бор / Адак	
10.	Геркулес	фрахт	ТОФ	зТО	Пёрл-Хар- бор / Адак	
11.	Викториус	T-AGOS-19	ТОФ	дн СГР	Йокогама, Япония	вывод 2026 г.
12.	Эйбл	T-AGOS-20	ТОФ	дн СГР	Йокогама, Япония	
13.	Эффектив	T-AGOS-21	ТОФ	дн СГР	Йокогама, Япония	

14.	Лойал	T-AGOS-22	ТОФ	дн СГР	Йокогама, Япония	
		<i>T-AGOS-25</i>				ввод 2028 г.
		<i>T-AGOS-26</i>				ввод 2028 г.
		<i>T-AGOS-27</i>				ввод 2029 г.
		<i>T-AGOS-28</i>				ввод 2030 г.
		<i>T-AGOS-29</i>				ввод 2031 г.
15.	Импекбл	T-AGOS-23	ТОФ	див. СГР	Йокогама, Япония	
16.	Ред Рок	–	АТФ	зАО	Литл-Крик	
17.	Блэк Паудер	T-AGSE-1	АТФ	10 гр. ПЛ	Кингс-Бей	
18.	Вествинд	T-AGSE-2	АТФ	10 гр. ПЛ	Кингс-Бей	
19.	Игл-Вью	T-AGSE-3	ТОФ	9 гр. ПЛ	Порт-Анджелес	
20.	Эрроухед	T-AGSE-4	ТОФ	9 гр. ПЛ	Порт-Анджелес	
21.	Зевс	T-ARC-7	АТФ	зАО	Норфолк	
22.	Глобал Сентинел	фрахт	ТОФ	зТО	Порт-Хьюним	
Вспомогательные суда (PM4, Service Support) – 22 ед.						
1.	Грэсп	T-ARS 51	ТОФ	зТО	Пойнт-Лома	вывод 2026 г.
2.	Сэлвор	T-ARS 52	ТОФ	зТО	Пёрл-Харбор	вывод 2026 г.
3.	Эмори Лэнд	AS-39	ТОФ	7 гр. ПЛ	Гуам	типа Спир
4.	Фрэнк Кейбл	AS-40	ТОФ	7 гр. ПЛ	Гуам	типа Спир
		<i>AS(X)</i>				ввод 2031 г.
		<i>AS(X)</i>				ввод 2031 г.

5.	Мерси	T-AH-19	ТОФ	зТО	Сан-Диего	
6.	Комфорт	T-AH-20	АТФ	зАО	Норфолк	
	<i>Бетесда</i>	<i>EMS-1</i>				ВВОД 2027 г.
	<i>Бальбоа</i>	<i>EMS-2</i>				ВВОД 2028 г.
		<i>EMS-3</i>				ВВОД 2029 г.
7.	Хос Доминатор	T-ARC-1	ТОФ	Подв. спас. отряд	Коронадо	
8.	Малама	–	ТОФ	зТО	Пёрл-Хар- бор	
9.	Келли Чауэст	–	АТФ	зАО	Ки-Уэст	
10.	Си Чемпион	–	ТОФ	ОЦК	Манама, Бахрейн	
11.	Долорес Чауэст	–	АТФ	зАО	Литл- Крик	
12.	Каролин Чауэст	–	ТОФ	5 опыт. эск. ПЛ	Пойнт- Лома	
13.	Алисса Чауэст	–	АТФ	зАО	Литл- Крик	
14.	Оушн Трейдер	–	ТОФ	ОЦК	Манама, Бахрейн	
15.	Катоба	T-ATF-168	ТОФ	ОЦК	Манама, Бахрейн	ВЫВОД 2025 г.
16.	Си Игл	MB-1219	АТФ	зАО	Николс- Таун, Багамские о-ва	
17.	Гэри Чауэст	–	АТФ	зАО	Литл- Крик	
	<i>Навахо</i>	<i>T-ATS-6</i>				ВВОД 2024 г.
	<i>Чероки-Нэйшн</i>	<i>T-ATS-7</i>				ВВОД 2025 г.
	<i>Сэгино-Оджи- бве-Аншишнабек</i>	<i>T-ATS-8</i>				ВВОД 2025 г.

	<i>Ленни-Ленани</i>	<i>T-ATS-9</i>				ВВОД 2026 г.
	<i>Маскоги-Крик-Нэйшн</i>	<i>T-ATS-10</i>				ВВОД 2027 г.
	<i>Билли Фрэнк</i>	<i>T-ATS-11</i>				ВВОД 2024 г.
	<i>Соломон Аткинсон</i>	<i>T-ATS-12</i>				ВВОД 2025 г.
		<i>T-ATS-13</i>				ВВОД 2025 г.
		<i>T-ATS-14</i>				ВВОД 2026 г.
		<i>T-ATS-15</i>				ВВОД 2027 г.
18.	Блю Ридж	LCC-19	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
19.	Маунт Уитни	LCC-20	АТФ	ЕАЗ	Суда, Греция	флаг- ман 6 ОФ
20.	Хос Ред Даун	–	АТФ	зАО	Литл- Крик	
21.	Виргиния Энн	T-AG 5002	АТФ	зАО	Патак- сент- Ривер	опыт. эск. ВМС
22.	Оушн Вэлор	VS 480	ТОФ	зТО	Сан-Диего	
Быстроходные военно-транспортные суда (PM8, Expeditionary Fast Transport) – 15 ед.						
1.	Спирхед	T-EPF-1	АТФ	зАО	Филадель- фия	
2.	Чокто-Каунти	T-EPF-2	АТФ	зАО	Филадель- фия	
3.	Миллинокет	T-EPF-3	ТОФ	ДВ	Чанги, Сингапур	
4.	Фолл-Ривер	T-EPF-4	ТОФ	ДВ	Пёрл-Хар- бор	
5.	Трентон	T-EPF-5	АТФ	ЕАЗ	Суда, Греция	
6.	Брансуик	T-EPF -6	ТОФ	ДВ	Сайпан	
7.	Карсон-Сити	T-EPF-7	АТФ	ЕАЗ	Суда, Гре- ция	

8.	Юма	T-EPF-8	АТФ	ЕАЗ	Суда, Греция	
9.	Сити-оф-Бисмарк	T-EPF-9	ТОФ	ДВ	Гуам	
10.	Берлингтон	T-EPF-10	АТФ	зАО	Литл-Крик	
11.	Пуэрто-Рико	T-EPF-11	ТОФ	ДВ	Йокогама, Япония	
12.	Ньюпорт	T-EPF-12	АТФ	зАО	Литл-Крик	
13.	Апалачикола	T-EPF-13	ТОФ	ДВ	Гуам	
	<i>Коди</i>	<i>T-EPF-14</i>				<i>ввод 2024 г.</i>
	<i>Пойнт-Лома</i>	<i>T-EPF-15</i>				<i>ввод 2025 г.</i>
		<i>T-EPF-16</i>				<i>ввод 2026 г.</i>
14.	Гуам	T-HST-1	ТОФ	ДВ	Уайт-Бич	
15.	(Ранее «Алакай»)	T-HST-2	АТФ	зАО	Портленд	
ТРСС и ТРСТ ЗСМВЗ (PM3, Prepositioning) – 17 ед.						
1.	Джон Бобо	T-AK-3008	АТФ	зАО	Норфолк	3 эск. с-с
2.	Дивейн Уильямс	T-AK-3009	ТОФ	2 эск. с-с	Диего-Гарсия	
3.	Балдомеро Лопез	T-AK-3010	АТФ	зАО	Иерли	2 эск. с-с
4.	Джек Луммус	T-AK-3011	АТФ	зАО	Блаунт-Айленд	3 эск. с-с
5.	Уильям Баттон	T-AK-3012	ТОФ	3 эск. с-с	Апра	
6.	Сий	T-AKR-302	ТОФ	2 эск. с-с	Диего-Гарсия	типа «Боб Хоуп»
7.	Пилилау	T-AKR-304	АТФ	зАО	Блаунт-Айленд	3 эск. с-с
8.	Дал	T-ARR-312	ТОФ	3 эск. с-с	Апра	

9.	Фред Стокхэм	T-AK-3017	АТФ	зАО	Иерли	ЭРЗ КМП
10.	Монтфорд-Пойнт	T-ESD-1	ТОФ	зТО	Портленд	ПЫБ
11.	Джон Гленн	T-ESD-2	ТОФ	зТО	Окленд	ПЫБ
12.	Вице-адмирал Уиллер	T-AG-5001	ТОФ	3 эск. с-с.	Апра	
13.	Фаст Темпо	T-AG-4907	ТОФ	3 эск. с-с	Апра	
14.	Льис Б. Пуллер	ESB-3				
15.	Хершел Вильямс	ESB-4				
16.	Мигель Кит	ESB-5				
17.	Джон Кэнли	ESB-6				
СИЛЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗОНАЛЬНЫХ ОК ВС США (COMBATANT COMMAND SUPPORT)						
ТРСС и ТРСТ экстренного резерва КМП (PM5, Sealift) – 23 ед.						
1.	Ватсон	T-ARR-310	ТОФ	2 эск. с-с	Диего-Гарсия	
2.	Сислер	T-ARR-311	ТОФ	2 эск. с-с	Диего-Гарсия	
3.	Ред Клауд	T-ARR-313	ТОФ	3 эск. с-с.	Апра	
4.	Чарлтон	T-ARR-314	ТОФ	3 эск. с-с.	Апра	
5.	Уоткинс	T-ARR-315	ТОФ	3 эск. с-с.	Апра	
6.	Померой	T-ARR-316	ТОФ	3 эск. с-с.	Апра	
7.	Содерман	T-ARR-317	ТОФ	2 эск. с-с.	Диего-Гарсия	
8.	Бернард Фишер	T-AK-4396	ТОФ	3 эск. с-с.	Чинхэ, Р. Корея	ВВС США
9.	Дэвид Лайон	T-AK-5362	ТОФ	3 эск. с-с.	Чинхэ, Р. Корея	ВВС США
10.	Джон Пейдж	T-AK-4543	ТОФ	3 эск. с-с.	Диего-Гарсия	СВ США

11.	Эдвард Картер	T-AK-4544	ТОФ	2 эск. с-с.	Пусан	СВ США
Транспортный корабль – 1 ед.						
12.	Стар	T-AK-5603				
Танкеры – 11 ед.						
13.	Эмпайр Стейт	T-AOT-5193	ТОФ	зТО	Порт-Хьюним	
14.	Эвергрин Стейт	T-AOT-5205	АТФ	зАО	Норфолк	
15.	Пэкс	T-AOT-5356	ТОФ	ДВ	Ивакуни, Япония	
16.	Гудвилл	T-AOT-5419	ТОФ	ДВ	Иокогама, Япония	
17.	Стэна Поларис	T-AOT-5563	АТФ	ЕАЗ	Суда, Греция	
18.	Оверсиз Миконос	T-AOT-5439	АТФ	зАО	Уилмингтон	
19.	Йосемайт Трейдер	T-AOT-5532				
20.	Поханг Пионер	T-AOT-5560				
21.	Хайна Патриот	T-AOT-5562				
22.	Эллайд Пасифик	T-AOT-5581				
23.	Бедлэндс Трейдер	T-AOT-5582				

Примечание. Жирным шрифтом выделено головное (или единственное) судно для каждого типа.

Характеристики судов резервного флота высокой готовности

№ п/п	Судно	Год постройки	Грузоподъёмность			Скорость		Расход топл. ⁵ тип / МТ на сутки хода	Ширина осадка, футы	Экипаж ⁶ мин. макс	Доп. сведения
			тыс. LT ¹	TEU ²	Погр. площадь ³ , тыс. м ²	Макс.	Контр. ⁴				
1.	1214 «Cape Arundel»	1996	19,8	н/д	216	17,8	16,2	н/д	<u>120</u> н/д	н/д	-
2.	1215 «Cape Cortes»	1997									
3.	AKR 5051 «Cape Ducato»	1972	21,4	378	167,3	17,1	16,2	<u>MGO</u> 66	<u>97</u> 31,5	<u>26</u> 42	МДН ⁷ на рампу 65 LT
4.	AKR 5054 «Cape Decision»	1973									
5.	AKR 5055 «Cape Diamond»	1972									
6.	AKR 5053 «Cape Domingo»	1973								<u>29</u> 45	МДН на рампу 128 LT
7.	AKR 5052 «Cape Douglas»										
8.	AKR 5069 «Cape Edmont»	1971	19,98	446	161,4	17,1	16,2	<u>MGO</u> 66	<u>94</u> 31,5	<u>28</u> 44	МДН на рампу 128 LT

9.	AKR 5066 «Cape Hudson»	1979	31,93	662	214,4	18,5	17,4	<u>IFO-180</u> 80	<u>105,8</u> 35,5	<u>28</u>	МДН на рампу 178 LT
10.	AKR 5068 «Cape Horn»			629						<u>40</u>	
11.	AKR 5067 «Cape Henry»			679						<u>29</u> 41	
12.	AKR 10 «Cape Island»	1976	19,56	345	149,1	20,5	18,9	<u>IFO-180</u> 109	<u>102</u> 34	<u>26</u> 40	МДН на рампу 100 LT
13.	AKR 11 «Cape Intrepid»										
14.	AKR 5062 «Cape Isabel»										
15.	AKR 5076 «Cape Inscription»										
16.	AKR 5082 «Cape Knox»	1979	28,76	717	146,9	17,6	16,6	<u>IFO-180</u> 74	<u>105,8</u> 35,2	<u>27</u> 40	МДН на рампу 196,8 LT
17.	AKR 5083 «Cape Kennedy»										
18.	AKR 2044 «Cape Orlando»	1981	20,40	302	118,8	18,5	17	<u>IFO-180</u> 60	<u>91,9</u> 30,2	<u>33</u> 45	2 рампы, МДН на рампу 91,6 LT
19.	AKR 9960 «Cape Race»	1977	28,83	348	176,3	19	18	<u>MGO</u> 81	<u>105,6</u> 32,7	<u>35</u> 48	МДН на рампу 160 LT
20.	AKR 9679 «Cape Ray»										
21.	AKR 9678 «Cape Rise»									<u>36</u> 48	

22.	AKR 113 «Cape Taylor»	1977	14,55	348	115,7	16,2	15,2	<u>MGO</u> 36	<u>88,8</u> 28,3	<u>31</u> 47	МДН на рампу 157,5 LT
23.	AKR 112 «Cape Texas»		14,86	346	117,9	16,7	15,7			<u>35</u> 48	
24.	AKR 9711 «Cape Trinity»										
25.	AKR 9701 «Cape Victory»	1984	20,06	-	131,3	16	15	<u>IFO-180</u> 44	<u>86,9</u> 28,3	<u>27</u> 32	МДН на рампу 178,6 LT
26.	AKR 9766 «Cape Vincent»										
27.	AKR 9961 «Cape Washington»	1982	38,1	733	296	17	16	<u>IFO-180</u> 47	<u>105,6</u> 38,1	<u>29</u> 40	МДН на рампу пр. борта 186 LT, на рампу лев. борта 186 LT
28.	AKR 9962 «Cape Wrath»										
29.	AKR 1001 «Admiral Callaghan»	1967	13,5	-	141,8	23	21,3	<u>MGO</u> 155	<u>92</u> 29,1	<u>28</u> 40	МДН на рампу 55,8 LT
30.	AKR 287 «Algol»	1973	25,25	-	203	30	27	<u>IFO-180</u> 383	<u>105,5</u> 36,7	<u>42</u> 74	2 рампы, МДН на рампу 90 LT
31.	AKR 288 «Bellatrix»									<u>62</u> 74	
32.	AKR 292 «Regulus»									<u>47</u> 59	

33.	AKR 290 «Pollux»	1973	25,59	733	199,3	30	27	<u>IFO-180</u> 383	<u>105,6</u> 36,8	<u>62</u> 74	2 рампы, МДН на рампу 72 LT
34.	AKR 291 «Altair»										2 рампы, МДН на
35.	AKR 294 «Antares»									рампу 90 LT	
36.	AVB 3 «Wright»	1969	15,7	684	158,3	20	18,7	<u>IFO-180</u> 93	<u>90</u> 30	<u>41</u> 366	Грузо- под. крана 70 LT
37.	AVB 4 «Curtiss»	1970									
38.	AKR 289 «Denebola»	1973	25,41		207	30	27	<u>IFO-180</u> 383	<u>105,6</u> 36,8	<u>47</u> 71	2 рампы, МДН на рампу 90 LT
39.	AKR 293 «Capella»	1972									
40.	AKR 300 «Bob Hope»	1997	34,54	н/д	380	24	н/д	н/д	<u>106</u> 34,8	<u>26</u> 50	Пло- щадка для по- садки верто- лета
41.	AKR 301 «Fisher»	1997									
42.	AKR 303 «Leroy A Mendonca»	1999									
43.	AKR 305 «Nelson V. Brittin»	2000									
44.	AKR 306 «Roy P Benavidez»	2001									

45.	AKR 296 «Gary I. Gordon»	1973	48,31	н/д	322	24	н/д	$\frac{105}{36}$	$\frac{29}{78}$	площ. для по- садки вертол.
46.	AKR 297 «Charles L. Gilliland»	1973								
47.	AKR 5586 «Cape Sable»	2013	50,72	н/д	н/д	18	12,4	$\frac{112,5}{21}$	н/д	
48.	AKR 5587 «Cape San Juan»	2012								
49.	AKR 5588 «Cape Starr»	2012								

Примечания.

¹Дедвейтный тоннаж (дедвейт, Deadweight tonnage) – суммарный вес перевозимого груза, топлива, пресной воды, водяного балласта, провизии, пассажиров и экипажа судна. В США измеряется в «длинных» (или «английских») тоннах (LT, long ton), 1 LT равна 1 016,047 кг.

²TEU (twenty-foot equivalent unit) – универсальный стандартный контейнер. Условная единица измерения грузовой вместимости транспортного средства. Длина такого контейнера составляет 6,1 м (20 футов), ширина – 2,44 м, высота – 2,59 м, объем – 39 м³. Максимально допустимая масса загруженного контейнера 24 т, из них масса самого контейнера 2,4 т. Данные размеры и масса позволяют перевозить контейнер различными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным и морским) и осуществлять его механизированную перегрузку с одного транспортного средства на другое.

³Погрузочная площадь – общая площадь грузовых отсеков и палуб судна, предназначенных для размещения груза. Значение определено КВоинП СВ США в «Наставлении по загрузке судов» (РАМ 700-4 – Vessel Characteristics for Ship Loading). В США измеряется в квадратных футах – SQFT (square feet), 1 квадратный фут примерно равен 0,0929 м².

⁴Контрактная скорость (Contract Speed) – длительная эксплуатационная скорость (англ. continuous operating speed), т. е. скорость движения судна при его использовании по назначению, учитывающая погодные и иные условия, сопутствующие рейсу. Значение определяется Договором об эксплуатации судна (Ship Manager contract), подписантами которого являются собственник судна и юридическое лицо (компания), оказывающая услуги по управлению судном. В США измеряется в узлах – KTS (knots), 1 узел равен скорости в 1,852 км/ч.

⁵В США расход топлива судов измеряется в метрических тоннах в сутки (Metric Tons (MT) per Day) 1 МТ равна 1 000 кг. Суда используют флотский мазут марки IFO-180 (1 МТ=6,53 барреля, 1 баррель=119,2 литра) или сжиженный газ (судовой газойль) марки MGO (1 МТ=7,5 барреля, 1 баррель=119,2 литра). Флотский мазут марки IFO-180 содержит 8–15 % среднестежильных продуктов; сжиженный газ (судовой газойль) MGO характеризуется пониженным содержанием сернистых компонентов (менее 0,1 %). В таблице приведены сведения о расходе топлива при движении судна с контрактной скоростью.

⁶Численность экипажа определяется Сертификатом проверки судна (Certificate of Inspection, COI), который выдается береговой охраной США и содержит сведения о минимально допустимой численности экипажа судна и максимально допустимом общем, с учетом пассажиров, количестве людей на борту судна.

⁷МДН – максимально допустимая нагрузка.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Романов В. Стратегические переброски вооружённых сил США // Зарубежное военное обозрение. 2021. № 7. С. 10–16.
2. Параходов Д. Организация воздушных перебросок военно-воздушными силами США // Зарубежное военное обозрение. 2022. № 6. С. 62–66.
3. Air Force & Space Force Almanac 2023 / Air Force Magazine. 2023. Vol. 106. No 6-7. 152 p.
4. Вооруженные силы зарубежных стран. Справочные данные // Зарубежное военное обозрение. 2022. № 1. С. 90–112.
5. Иванов С. Командование воздушных перебросок ВВС США // Зарубежное военное обозрение. 2018. № 8. С. 55–62.
6. Романов В. Морские перевозки в вооружённых силах США // Зарубежное военное обозрение. 2021. № 3. С. 69–76.
7. Ефременков А., Максимович В Командование воинских перевозок сухопутных войск США // Зарубежное военное обозрение. 2022. № 8. С. 37–43.
8. Ширшов П. Система заблаговременного складирования вооружения и военной техники ВС США ч. 1 // Зарубежное военное обозрение. 2016. № 10. С. 34–42.
9. Ширшов П. Силы заблаговременного складирования на море ВС США ч. 2 // Зарубежное военное обозрение. 2016. № 11. С. 68–78.
10. Васильев Ю. Возможности вооруженных сил США для проведения операций за пределами национальной территории // Зарубежное военное обозрение. 2021. № 2. С. 3–9.
11. Романов В. Морские перевозки вооруженных сил США судами коммерческих компаний // Зарубежное военное обозрение. 2021. № 12. С. 63–67.
12. Sea Power Almanac. 2020. Vol. 63. No 1. 188 p.
13. Чертанов В. Реорганизация Командования морских перевозок ВМС США // Зарубежное военное обозрение. № 12. 2012. С. 68–70
14. Jane`s Fighting Ships 2017-2018. IHS Global Limited, 2017. 1034 p.
15. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.msc.usff.navy.mil>
16. Military Sealift Command 2020-2021 Handbook. 65 p.

17. US Military Sealift Command 2021 in Review. 60 p.
18. The Military Balance 2022. International Institute for Strategic Studies. London, 2022. 528 p.
19. National Defense Reserve Fleet Inventory For the Month Ending July 31, 2022. MAR-610, Office of Ship Operations, Fleet Program Management, August 01, 2022. 16 p.
20. National Defense Reserve Fleet Inventory For the Month Ending June 30, 2022. MAR-610, Office of Ship Operations, Fleet Program Management. July 14, 2022. 16 p.
21. Ship Characteristics. Ready Reserve Force. Training Ships. Special Missions Ships. Retention Ships. Maritime Administration, 2016. 43 p.
22. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cms.marad.dot.gov/national-defense-reserve-fleet/ndrf/maritime-administration%E2%80%99s-ready-reserve-force>.
23. NAVY Readiness Actions Needed to Maintain Viable Surge Sealift and Combat Logistics Fleets, GAO-17-503. Report to Congressional Committees. United States Government Accountability Office. August 2017. 38 p. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.gao.gov/products/GAO-17-503>.
24. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.maritime.dot.gov/national-defense-reserve-fleet/ndrf-fleet-and-services>.
25. National Defense Reserve Fleet Inventory For the Month Ending February 29, 2024. MAR-610, Office of Ship Operations, Fleet Program Management. Marsh 01, 2024. 18 p.
26. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.scott.af.mil/About-Us/Fact-Sheets/Display/Article/1592299/air-mobility-command/>.
27. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.seafarers.org/seafarerslogs/2022/05/rif-adds-two-newer-vessels-to-fleet/>.
28. Судовой состав командования морских перевозок ВМС США // Зарубежное военное обозрение. № 3. 2024. С. 85–91.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Список условных обозначений и сокращений	3
Введение	5
1. Силы и средства стратегических перебросок в составе вооруженных сил США	10
1.1. Объединенное командование стратегических перебросок вооруженных сил США	11
1.2. Командование воздушных перебросок военно-воздушных сил США	17
1.3. Командование морских перевозок военно-морских сил США	27
1.4. Командование воинских перевозок сухопутных сил США	50
1.5. Система заблаговременно складированных военных мобилизационных запасов	55
2. Силы и средства стратегических перебросок гражданской сферы	78
2.1. Гражданский резервный воздушный флот	78
2.2. Коммерческие транспортные суда	83
2.3. Резервный флот национальной обороны США	89
Заключение	107
Приложения:	
1. Численный состав СТС, ТТС и ТЗС в формированиях ВВС США	109
2. Характеристики СТС и ТТС ВВС США	115
3. Характеристики ТЗС ВВС США	116
4. Судовой состав КМП ВМС США	117
5. Характеристики судов резервного флота высокой готовности	126
Список литературы	132

Научное издание

Михайлов Роман Леонидович
Потапов Андрей Александрович

Система управления стратегическими
перебросками вооруженных сил США

Монография

Знак информационной продукции
(в соответствии с законом № 436-ФЗ)

12+

Издательство «Научные технологии»

ООО «Корпорация «Интел Групп»

<https://publishing.intelgr.com>

E-mail: publishing@intelgr.com

Тел.: +7 (812) 945-50-63

Подписано в печать 03.05.2024

Формат 60×84/16

Бумага офсетная. Печать офсетная

Объем 8,6 печ.л. Тираж 500 экз.