

Гукасян Вардан Гукасович

слушатель

Киселев Александр Андреевич

слушатель

Научный руководитель

Шерстнев Борис Александрович

канд. воен. наук, заместитель начальника кафедры

ФГКВОУ ВО «Военная академия

материально-технического обеспечения

им. генерала армии А.В. Хрулева» Минобороны России

г. Санкт-Петербург

**ИСТОРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
БОЕПРИПАСОВ В МИРОВЫХ ВОЙНАХ
И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЙ
СПЕЦИАЛЬНОЙ ВОЕННОЙ ОПЕРАЦИИ**

Аннотация: в статье проводится сравнительный исторический анализ эволюции автомобильных перевозок боеприпасов как ключевого элемента военной логистики в период двух мировых войн. Исследуются организационные, технологические и инфраструктурные факторы, определившие роль автотранспорта в обеспечении боеспособности армий. На основе выявленных исторических закономерностей и проблем (зависимость от железных дорог, уязвимость коммуникаций) анализируются современные тенденции в логистическом обеспечении специальной военной операции (далее – СВО). Делается вывод о качественной трансформации логистики под влиянием развития высокоточных средств поражения, цифровых технологий и тактики рассредоточения, при сохранении фундаментальной значимости автомобильного транспорта для тактического звена снабжения.

Ключевые слова: военная логистика, автомобильные перевозки, тыловое обеспечение, транспортная инфраструктура, боеприпасы.

Война как социально-политический феномен неизбежно является и «войной моторов», где исход сражений в решающей степени определяется возможностями по доставке на поле боя людей, техники и материальных средств. Среди всех видов снабжения доставка боеприпасов имеет ключевое значение, определяя саму возможность ведения интенсивных боевых действий. Исторический путь автомобильного транспорта в военной логистике – от вспомогательного инструмента до становления основой тактического звена снабжения – отражает не только технологический прогресс, но и глубокие изменения в характере ведения войн.

Первая мировая война стала началом эпохи автомобилизации и зависимости от железных дорог. Это первый крупный конфликт, в котором автомобиль был применен массово, однако его роль оставалась ограниченной, особенно в Российской армии (далее – РА). Накануне войны РА располагала крайне скромным парком: всего 711 автомобилей (418 грузовиков, 259 легковых и 34 специальных). Такое количество могло удовлетворить лишь минимальные потребности мирного времени.

Главным фактором, определившим логистику того периода, была слабость автомобильной инфраструктуры. Бедность русского театра в шоссейных путях делала невозможным создание из автомобильных подразделений логистическую сеть, позволяющую обеспечить действенную помощь железным дорогам. В условиях отсутствия развитой сети качественных дорог автомобиль не мог стать полноценной заменой гужевому транспорту, не говоря уже о железнодорожном. В результате, как отмечают исследователи, железные дороги стали почти единственным видом транспорта, обслуживающим все нужды армии. Транспортная система России в целом, включая железнодорожную и водную, к началу войны была недостаточно развита и не готова к масштабным длительным перевозкам.

Таким образом, в Первую мировую войну автомобиль, несмотря на признание его перспектив, выполнял вспомогательную, эпизодическую функцию. Ключевыми историческими уроками этого периода стали осознание стратегической важности моторизации, а также выявление фундаментальной проблемы –

невозможности эффективной автомобильной логистики без развитой дорожной сети и ее сильной зависимости от железнодорожных магистралей.

Во Вторую мировую войну произошло становление массовой автомобильной логистики. Великая Отечественная война ознаменовала качественный переход. Конфликт приобрел невиданную мобильность, и автомобиль превратился в кровеносную систему армии. Общая численность автомобильного парка СССР к концу войны достигла 664,5 тыс. единиц. Автомобильный транспорт обеспечивал мобильность, позволяя осуществлять быструю доставку войск, боеприпасов, вооружения и продовольствия, а также эвакуацию. Его роль была неопределима в ключевых операциях – под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге, при форсировании Днепра.

Однако и в этот период автомобильные перевозки не стали полностью автономными. Они функционировали в рамках сложной многоуровневой системы, где железная дорога оставалась основой для стратегических перебросок и доставки грузов к фронтовым распределительным пунктам. Оттуда автомобильный транспорт обеспечивал доставку непосредственно на передовую – так называемую «линию фронта». Эта модель «железная дорога + автомобиль» доказала свою эффективность для ведения масштабных наступательных операций на огромных пространствах.

Историческое значение Второй мировой войны для военной логистики заключается в окончательном утверждении автомобиля как основного средства тактического звена снабжения и в отработке модели его взаимодействия с стратегическим железнодорожным транспортом. Проблема уязвимости протяженных логистических цепочек, хотя и присутствовала (действия авиации, партизан), не носила решающего характера в силу ограниченных возможностей средств поражения по их точечному и глубокому разрушению.

В современных реалиях под влиянием применения высокоточных технологий в ходе СВО, логистика демонстрирует как преемственность исторически сложившихся проблем, так и кардинально новые вызовы, ведущие к трансформации ее принципов.

Как и столетие назад, логистика группировки войск (сил) остается жестко привязана к железнодорожной сети для операций стратегического и оперативного уровня. Ключевые узлы, мосты и тяговые подстанции стали первоочередными целями для ударов высокоточного оружия большой дальности. Это подтверждает сохраняющуюся историческую проблему зависимости автомобильных перевозок от стационарной инфраструктуры, уязвимость которой в современной войне многократно возросла.

В ответ на новые угрозы происходит радикальное изменение логистической модели. Если в мировых войнах целью было создание крупных, хорошо защищенных баз снабжения вблизи фронта, то сегодня такая концентрация средств губительна. Как отмечают эксперты, «крупных баз больше нет». Вместо них создается сеть рассредоточенных, хорошо замаскированных «микро-складов» вдоль линии фронта. Логистика становится децентрализованной, гибкой и адаптивной, что требует высокой оперативности и скрытности именно от автомобильного (в том числе малотоннажного) транспорта.

Меняется и технологическое наполнение перевозок. На первый план выходят цифровые логистические платформы, системы спутниковой навигации и отслеживания в реальном времени, что позволяет оптимизировать маршруты и управлять потоками. Внедряются элементы искусственного интеллекта для прогнозного снабжения. Активно обсуждается и внедряется использование беспилотных автомобильных систем для доставки грузов на наиболее опасные участки, что меняет саму природу логистических операций, снижая риски для личного состава.

Роль автомобильного транспорта в перевозках боеприпасов эволюционировала от вспомогательной (Первая мировая война) до ключевой в тактическом звене (Вторая мировая война), сохранив при этом стратегическую зависимость от железнодорожной инфраструктуры.

Фундаментальные проблемы военной логистики – уязвимость коммуникаций и зависимость от стационарных узлов – сохраняют актуальность, но в

условиях СВО они многократно возросли под влиянием в повышение вероятности поражения высокоточным оружием.

Современный конфликт инициирует качественную трансформацию логистики: от централизованной модели к рассредоточенной (сетевой); от массовых перевозок к точечным, точно синхронизированным с потребностями подразделений; от чисто физической доставки к глубоко цифровизированному управлению потоками.

Таким образом, если в мировых войнах автомобиль стал «рабочей лошадкой» тыла, то в условиях СВО он превращается в элемент высокотехнологичной, гибкой и живучей логистической сети, где его значение для обеспечения боеспособности частей на передовой только возрастает, несмотря на беспрецедентные угрозы. Дальнейшее развитие, вероятно, будет связано с еще большей автоматизацией, роботизацией и интеллектуализацией процессов доставки боеприпасов.

Список литературы

1. Васильев Н. Народный транспорт России в мировой войне 1914–1918 гг. / Н. Васильев. – М.: Воениздат НКО СССР, 1939. – 325 с.
2. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945) / И.В. Ковалев. – М.: Наука, 1981. – 480 с.
3. Алёхин Г. Спецоперация. Полтора года спустя / Г. Алёхин. – М.: Книжный мир, 2023. – 320 с.
4. Кирилец С.В. Автомобили Русской Императорской армии в Первую мировую войну: первый призыв / С.В. Кирилец // Военно-исторический журнал. – 2014. – №8. – С. 45–51.
5. Азиев Я.Г. Роль автомобильного транспорта в системе военной логистики: исторический экскурс и современные вызовы / Я.Г. Азиев, Ф.И. Мамедов // Вестник Академии военных наук. – 2024. – №1(74). – С. 112–120.
6. Соколов М.А. «Дорога жизни»: логистический феномен блокады Ленинграда / М.А. Соколов // Вопросы истории. – 2019. – №12. – С. 78–92.

7. Резчиков А.Н. Трансформация армейской логистики в условиях применения высокоточного оружия (на примере СВО) / А.Н. Резчиков // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Естественные и технические науки. – 2024. – №3. – С. 34–40.

8. Транспортное обеспечение Российской армии в Первой мировой войне, 1914–1917 гг.: электронный архив документов. – URL: http://statearchive.ru/rus/transport_ww1 (дата обращения: 24.02.2026).

9. Военная история: раздел // Официальный сайт Министерства обороны Российской Федерации. – URL: <https://encyclopedia.mil.ru/encyclopedia/history.htm> (дата обращения: 24.02.2026).