

документи ЦК КПУ 1943–1959. – 2001. – 647 с. 18. ДАІФО, ф. П-1, оп. 1, спр. 172, арк. 2. 19. ДАІФО, ф. 1, Оп. 1, спр. 175, арк. 3. 20. ДАІФО, ф. П-1, оп. 1, спр. 307, арк. 12–13. 21. ЦДАГОУ, ф. 1, оп. 45, спр. 572, арк. 79. 22. ЦДАГОУ, ф. 1, оп. 45, спр. 216, арк. 140. 23. ЦДАГОУ, ф. 1, оп. 45, спр. 340, арк. 1.

Эдуард Билоус

**ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ПОПОЛНЕНИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КАДРОВ
ЗАПАДНОУКРАИНСКИХ ОБЛАСТЕЙ УКРАИНЫ В 1944–1945 ГГ.**

Исследуются основные источники рекрутизации руководящих партийных кадров западноукраинских областей Украины в 1944–1945 гг. Анализируются факторы, определявшие особенности кадровой политики большевистской партии в регионе.

Ключевые слова: западноукраинские области, парноменклатура, советские кадры, кадровая политика, советская власть.

Eduard Bilous

**THE MAIN SOURCES OF RECRUITMENT OF MANAGEMENT PERSONNEL IN THE WESTERN
REGION OF UKRAINE 1944–1945.**

The main sources of recruiting of leading party personnel in the Western region of Ukraine 1944–1945 are investigated. The factors which determined the peculiarities of personnel policy of the Bolshevik party in the region.

Key words: western Ukraine region, party personnel, soviet personnel, personnel policy, soviet power.

УДК 94(477)

Борис Куровський

**ТИЛОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АРМІЙСЬКИХ НАСТУПАЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ
РАДЯНСЬКИХ ВІЙСЬК В ХОДІ ВИЗВОЛЕННЯ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ**

У статті аналізується тилове забезпечення армійських наступальних операцій радянських військ в ході визволення Лівобережної України. Досліджується досвід армійських наступальних операцій радянських військ у ході визволення Лівобережної України та визначається залежність успіху виконання бойових завдань загальновійськовими підрозділами від рівня тилового забезпечення військ.

Ключові слова: Лівобережна Україна, радянські війська, армійські наступальні операції, тилове забезпечення, засоби пересування.

Актуальність досліджуваної проблеми полягає у тому, що практика організації тилового забезпечення в ході проведення армійських наступальних операцій радянських військ у німецько-радянській війні виявила суттєве відставання його теоретичних основ від практичних завдань, які виконувались армійськими підрозділами у ході воєнних операцій. При цьому таке відставання теорії від потреб практики військ явище не нове, традиційно пов'язане з розвитком військової техніки, коли умови війни вимагали докорінної зміни.

Виходячи зі сказаного доцільно основні завдання, що покладалися на органи тилового забезпечення військ, визначати завчасно, ще до початку бойових дій, – тільки тоді якість їх виконання відповідатиме оперативній обстановці ведення бойових дій. Усе це не втратило своєї актуальності й у наш час.

Об'єкт дослідження – тилове забезпечення армійських наступальних операцій.

Предмет дослідження – завдання тилового забезпечення армійських наступальних операцій радянських військ в ході визволення Лівобережної України.

Мета статті полягає в тому, дослідити тилове забезпечення армійських наступальних операцій радянських військ в ході визволення Лівобережної України.

Аналіз історіографії праць [1, с. 143; 2, с. 71; 3, с. 26] свідчить про те, що планування тилового забезпечення танкових і загальновійськових армій матеріальними засобами було досить складним процесом. План безперервно коригувався, вносилося багато виправлень, що було наслідком зміни оперативної обстановки та погодних умов.

У переломні моменти наступальних операцій радянських військ неодноразово спостерігалось напруження у тиловому забезпеченні армій необхідними матеріально-технічними засобами,

особливо їх підвезення до бойових підрозділів. Основними причинами цього були перебої в роботі тилу в період значного відриву наступаючих військ від баз постачання, а саме: уповільнене відновлення зруйнованих противником комунікацій, нестача транспортних засобів, а також недостатньо чітке планування тилових заходів із врахуванням завдань операції.

Різка зміна ситуації, нерівномірні витрати матеріальних засобів різними частинами й з'єднаннями, а також активні дії противника, удари якого скеровувалися на склади, бази й транспортні комунікації, викликали потребу в застосуванні широкого маневру матеріальними ресурсами в усіх ланках тилу. Формами такого маневру були: використання матеріальних резервів, спеціально виділених із запасів, що зберігалися на складах і базах; переадресування транспорту з матеріальними засобами, які перебували на шляхах проходження військ; перерозподіл запасів між з'єднаннями та частинами; зміна джерел матеріального забезпечення.

Однією з успішних армійських наступальних операцій радянських військ в ході визволення Лівобережної України слід вважати Чернігівсько-Полтавську наступальну операцію, що тривала упродовж 26 серпня – 30 вересня 1943 р. Вона складалася з трьох фронтових наступальних операцій: Чернігівсько-Прип'ятської на Центральному фронті, Сумсько-Прилуцької на Воронезькому фронті та Полтавсько-Кременчуцької на Степовому фронті. У ході кожної з них використовувалися сили і засоби тилового забезпечення, про організацію роботи яких свідчить аналіз кількості витрат основних видів боєприпасів (у боєкомплектах) у середньому на всіх фронтах за весь період проведення Чернігівсько-Полтавської наступальної операції. Вказана інформація подана у таблиці 1.

Таблиця 1

Боєприпаси, тис. шт.	Фронти		
	Центральний	Воронезький	Степовий
Гвинтівкові патрони, млн. шт.	0,39	0,57	0,3
82-мм міни	1,68	1,38	0,7
1 20-мм міни	2,43	1,58	1,1
76-мм ПА	1,30	1,97	1,1
76-мм ТАК	1,44	0,65	0,5
85-мм танкові	10,8	1,96	0,4
1 22-мм гаубичні	1,97	1,22	0,9
1 22-мм гарматні	1,75	0,66	0,8
152-мм гаубичні	3,36	3,78	2,4
85-мм ЗА	0,79	0,27	0,4

Аналіз поданих даних свідчить про те, що основне навантаження на підрозділи тилового забезпечення пов'язувалося з постачанням боєприпасів до танкових і гаубичних систем.

Досвід Чернігівсько-Полтавської наступальної операції радянських військ в ході визволення Лівобережної України показує, що у зв'язку з можливим різким збільшенням маневреності військ мала б зростати й кількість запасів матеріальних засобів. Для забезпечення маневру матеріальними засобами в ході операції фронт в цілому та кожна армія, зокрема мали у своєму розпорядженні відповідний резерв боєприпасів і пального [4, с. 53].

Так, у Полтавсько-Кременчуцькій наступальній операції найбільше витрачалося автомобільного та авіаційного пального, про що свідчать показники, подані у таблиці 2.

Таблиця 2

Пальне, тис. тон	Наступальні операції			
	Витрати на один автомобіль Полтавсько-Кременчуцька		Витрати на один автомобіль Сумсько-Прилуцька	
	всього	у середньому на добу	всього	у середньому на добу
Високооктанові бензини	7,12	-	9,75	-
Авіаційний бензин Б-70, КБ-70	2,98	0,15	7,2	0,2
Автомобільний бензин	5,0	0,22	4,1	0,25
Дизельне паливо	2,6	0,1	1,85	0,11

Наведені дані свідчать про те, що витрати пального розподілялося нерівномірно для двох наведених операцій. Перевищення витрат автомобільного палива над дизельним обумовлювалися значно меншими бойовими втратами автомобілів, ніж бойових машин. До того ж, коефіцієнт маневреності автомобілів був більшим, ніж танків і самохідних авто установок [5, с. 116].

Таким чином, при визначенні витрат паливно-мастильних матеріалів у ході операції слід врахувати оперативні та інші показники, операції, особливості місцевості, наявність бойової техніки і транспортних засобів у частинах, з'єднаннях та об'єднаннях, можливі втрати бойових машин та автомобілів.

Підвезення матеріальних засобів становило основу тилового забезпечення військ і було одним з основних і найбільш складних завдань тилу [6, с. 222]. За відсутності своєчасного постачання будь-яких запасів матеріальних засобів із баз та складів, діяльність тилих органів була б неефективною.

Збільшення розмаху операцій армій і витрат матеріальних засобів на їхнє проведення у Чернігівсько-Полтавській наступальній операції обумовило значний обсяг усіх військових перевезень. Поряд із цим, у цей період здійснювалися масові перевезення репатрійованих і трофейного майна, організація та виконання яких також покладалися на органи тилу.

Для забезпечення матеріальних засобів військами використовувався в основному залізничний та автомобільний транспорт. Транспортування усіх видів вантажів залізницею здійснювалося до станції постачання, а в окремих випадках – до розвантажувальних станцій армій. Весь обсяг підвезення від армійських складів, розгорнутих у районі бойового призначення (армійські бази), до військових складів, покладался на автотранспорт. Основні труднощі в організації підвезення матеріальних засобів виникали через те, що армійські бази із системою армійських складів, розгорнуті до початку операції в районі однієї-двох залізничних станцій, у ході операції, зазвичай, не переміщувалися. Це пояснювалося надзвичайно повільними темпами відновлення залізниць і устаткування залізничних станцій, придатних для розгортання на них станцій постачання. В результаті цього забезпечення військ у ході наступальної операції швидко зростала й у деяких випадках до кінця операції досягала 300 і більше кілометрів [2, т. 4, с. 184]. Забезпечення вантажів зі складів автотранспортом здійснювалося з запізненням на 2–3 доби і більше. Так, у 1-й танковій армії на четвертий день операції, забезпечення матеріальними засобами відбувалося упродовж чотирьох діб (відстань 330–350 км) [6, с. 223].

Аналізуючи Сумсько-Прилуцьку наступальну операцію з точки зору ефективності використання автотранспорту, можна констатувати, що значне погіршення у порівнянні із Полтавсько-Кременчуцькою операцією, через несвоєчасне розвантаження вантажів та простоювання автомашин у пунктах приймання матеріальних засобів, а також зайвого простоювання внаслідок слабкої організації вантажно-розвантажувальних робіт і відсутності на пунктах навантаження засобів механізації [7, с. 12].

Необхідно зазначити, що ці обставини також вплинули на хід ведення бойових дій 1-ої танкової армії у цій операції, зокрема зменшення вдвічі темпів наступу у зв'язку зі скороченням кількості непорушного запасу матеріальних засобів, що перевозився, до критичних норм. Усе це призводило до того, що війська в ході операцій значною мірою втрачали ініціативу і змушені були перегруповуватися, змінюючи напрямки головного удару. Так, за весь період проведення Сумсько-Прилуцької наступальної операції упродовж 26 серпня – 30 вересня 1943 р. чисельність автотранспорту, що здійснював перевезення, коливалася в межах 320–440 автомашин, а в Чернігівсько-Прип'ятській операції – 770 одиниць. При цьому, замість окремих автомобільних батальйонів стали утворювати полки. Так, у 3-й танковій армії до початку Полтавсько-Кременчуцької наступальної операції складав 770 автомашин загальною вантажопідйомністю 1600 т (автотранспортний полк і окремих автомобільний батальйон підвезення паливно-мастильних матеріалів) [7, с. 15].

Значне збільшення чисельності автотранспорту в арміях дозволило до початку Чернігівсько-Полтавської наступальної операції створити мобільні відділення основних армійських складів (паливно-мастильних матеріалів та артилерійських боєприпасів) [8, с. 30]. На той час це була нова форма організації тилу, що сприяла наближенню запасів до військ [9, с. 44].

Узагальнюючи досвід радянських військ з організації перевезення матеріальних ресурсів, слід зазначити, що в ході Чернігівсько-Полтавської наступальної операції транспортування від армійських складів до військ здійснювався трьома способами: фронтовим і армійським автотранспортом, армійським автотранспортом паралельно з корпусним та військовим автотранспортом [10, с. 34].

Отриманий у Чернігівсько-Полтавській наступальній операції досвід організації перевезення матеріальних засобів не втратив своєї актуальності й у сучасних умовах. У його основу покладені наступні принципи: щодобовий підвіз матеріальних засобів у розмірі добової потреби армії; відповідальність вищих інстанцій за своєчасне забезпечення військ матеріальними засобами; централізоване використання автотранспорту кожної ланки перевезення і єдине керівництво ним;

максимальне використання автотранспорту різних ланок перевезення; постійна наявність резерву машин для своєчасного вирішення з транспортування матеріальних засобів [11, с. 63].

Організуючи перевезення матеріальних засобів, начальник тилу округу і армії та їх штаби мали б передбачити можливість використання в зоні дії військ інших видів транспорту: залізничного, військово-транспортної авіації, польових і магістральних трубопроводів, водного. Звідси випливає ще один основний специфічний принцип організації підвозу – комплексне використання транспорту. Він полягає в погодженій за завданнями, часом й місцем застосування різних видів транспорту суміжних ланок тилу, що проводилися б за скорегованим планом і під єдиним керівництвом. Виконання цього найважливішого принципу перевезення мало б досягатися своєчасною підготовкою єдиної, взаємопов'язаної мережі шляхів сполучення, надійним її технічним забезпеченням і швидким відновленням, раціональним розміщенням різних видів транспорту за напрямками та ділянками перевезення, централізованим управлінням транспортом й іншими силами та засобами, що беруть участь у виконанні й забезпеченні військ необхідними ресурсами.

Отже, тилове забезпечення армійських наступальних операцій радянських військ в ході визволення Лівобережної України опиралося на розвинену економіку держави, централізоване управління та постачання, єдність виховання і навчання особового складу, відповідальність командирів за безперебійне постачання військ матеріальними засобами, ощадливу витрату цих засобів, започаткувало основи нових організаційних структур в підрозділах тилового забезпечення, що в цілому відповідає вимогам сучасних воєнних дій.

Список використаних джерел

1. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг.: В 6 т. – М.: Воениздат, 1960–1965.
2. История Второй мировой войны. 1939–1945: В 12 т. – М.: Воениздат, 1973–1980.
3. Миренков А.И. Обеспечение действующей армии вооружением, боевой техникой, материальными средствами в 1941–1943 гг. / Миренков А.И. // Военно-исторический журнал. – 2002. – № 6. – С. 26–29.
4. Вещиков П.И. Тыл на завершающем этапе Великой Отечественной Войны / Вещиков П.И. // Армейский сборник. – 2010. – № 10. – С. 49–55.
5. История тыла. Учебное пособие. – Ленинград, 1974. – 213 с.
6. Великая Отечественная война Советского Союза. 1941–1945. Краткая история. – М., 1967. – 617 с.
7. Гурин В.В. Освобождение Левобережной Украины / Гурин В.В. // Военно-исторический журнал. – 2002. – № 1. – С. 12–17.
8. Малюгин Н. Тыл Воронежского фронта в Белгородско-Харьковской операции / Малюгин Н. // Военно-исторический журнал. – 1976. – № 8. – С. 30–37.
9. Куркоткин С. Тыл Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне / Куркоткин С. // Военно-исторический журнал. – 1975. – № 5. – С. 44–52.
10. Голушко И. Тыл Вооруженных Сил в операциях третьего периода войны / Голушко И. // Военно-исторический журнал. – 1976. – № 2. – С. 34–41.
11. Аносов В.С. В боях на Донецкой земле / Аносов В.С. // Военно-исторический журнал. – 1985. – № 10. – С. 63–69.

Борис Куровский

ТЫЛОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АРМЕЙСКИХ НАСТУПАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ СОВЕТСКИХ ВОЙСК В ХОДЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ ЛЕВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНЫ

В статье анализируется тыловое обеспечение армейских наступательных операций советских войск в ходе освобождения Левобережной Украины. Исследуется опыт армейских наступательных операций советских войск в ходе освобождения Левобережной Украины и определяется зависимость успеха выполнения боевых заданий общевойсковыми подразделениями от уровня тылового обеспечения войск.

Ключевые слова: Левобережная Украина, советские войска, армейские наступательные операции, тыловое обеспечение, средства передвижения.

Borys Kurovsky

REARWARD PROVIDING OF ARMY OFFENSIVE OPERATIONS OF SOVIET TROOPS DURING LIBERATION OF LEFT-BANK UKRAINE

In the article the rearward providing of army offensive operations of soviet troops is analysed during liberation of Left-bank Ukraine. Experience of army offensive operations of soviet troops is probed during liberation of Left-bank Ukraine and dependence of success of implementation of combat missions common to all arm subdivisions is determined on the level of the rearward providing of troops.

Key words: Left-bank Ukraine, soviet troops, army offensive operations, rearward providing, means of transportation.