

ДЕРЖАВНА СПЕЦІАЛЬНА СЛУЖБА ТРАНСПОРТУ ПІД ЧАС ВІЙНИ: ВІДБУДУВАТИ І ЗАХИСТИТИ

Як Державна спеціальна служба транспорту інтегрується у військове відомство

Відтоді як наприкінці 2017-го Верховна Рада України змінила статус Державної спеціальної служби транспорту, повернувши її з Міністерства інфраструктури до Міноборони, минуло більш як півроку. Нас зацікавило те, як нині відбувається інтеграція цієї структури, колись більше званої як залізничні війська, до оборонного відомства. Про доцільність такого кроку в час, коли країна відбиває чужинську агресію, а військо відроджується, годі й казати. Але діяльність служби, про актуальність та унікальність якої простий українець знає не так багато, справді надважлива.

ЗАХИСТИТИ ІНФРАСТРУКТУРУ

Цьому військовому організму просто дивом вдалося вижити в добу тотального скорочення армії та вберегти основний потенціал, тривалий час перебуваючи в структурі цивільного відомства. І з початком російської агресії той «подвиг» став дуже доречним. Повернення ДССТ до українського війська більш ніж раціональне.

Із військовою складовою функціоналу спецслужби транспорту нібито все зрозуміло: на рокадах і в полях для них завдань не бракує. Відновлення мостів, шляхів, будівництво захисних укріплень та споруд, розмінування території.

Спецтрансівці відбудовують мости й дороги там, де ще недавно точилися бої, де діяли ворожі ДРГ, де окупант тільки нищив і руйнував, де досі небезпечно, бо лінія зіткнення зовсім поруч, і де жодна будівельна організація, окрім військових, ні за які гроші не погоджується працювати.

Мости для України критично важливі, тим паче для знекровлених війною Луганщини та Донеччини. Восени 2017-го військові ДССТ відбудували Томашівський автомобільний міст через Сіверський Донець, який з'єднує Лисичанськ та Рубіжне і який зруйнували проросійські бойовики.

А за півроку відкрили рух відновленим Троїцьким мостом через Лугань на Попаснянщині, який три роки тому висадили в повітря терористи. Нині розпочато роботи на мосту автошляху Покровськ — Бахмут — Михайлівка, пошкодженому окупантами влітку 2014-го. Об'єкт важливий, бо має значний вантажопотік як цивільного, так і військового транспорту. Командир 19-го окремого мостового загону полковник Василь Щербінін зазначив: цей елемент шляхопроводу демонтують, а потім спорудять три прольоти, замінять чи укріплять несівні балки. Усе мають закінчити за півроку. На міст неабияк чекає громада, сподіваючись на якісну і вчасну роботу військових,

яку обов'язково оцінить, коли ним проїздитиме український бронетранспортер, автобус зі школярами чи авто з продуктами.

Окрім відновлення військової інфраструктури Держспецтрансслужба опікується й охороною важливих об'єктів національної транспортної системи: мостів, шляхопроводів, опорно-тягових підстанцій, адмінбудівель Донецької залізниці. Частина з них міститься в районі проведення ООС. І вартують хлопці надійно, не допустивши жодної НП. Понад те, військовим вдалося запобігти майже 60 спробам незаконного втручання в роботу складових інфраструктури.

«Раніше ті об'єкти були здебільшого незахищені не тільки від терористів, а й від банальних розкрадачів чи вандалів. Ми працювали з керівництвом Укрзалізниці та її філій, щоб обладнати місця для проживання особового складу, облаштувати все в інженерному сенсі. До того спеціально готували людей під цю місію, суть якої — запобігти проникненню на заборонену територію або ж затримати й передати правоохоронцям порушників, — розповідає заступник начальника Головного штабу Адміністрації ДССТ полковник Олег Марущак. — Практично беззахисними були й важливі об'єкти Укрероруху. Зокрема, радіолокаційні комплекси. А якщо їх знешкодити, небо над країною практично закрийється. Тепер вони, як і гідротехнічні споруди Дніпровського каскаду ГЕС, під нашою охороною. До речі, 2014-го ми вивчили систему безпеки судноплавних шлюзів і жахнулися від побаченої картини. Нині якість налагодженої нами системи регулярно перевіряє СБУ. Зокрема, через своєрідні навчальні провокації, закладаючи якісь пакунки, муляжі вибухових пристроїв тощо. Але бійці реагують чітко, одразу викликаючи наших саперів».

ДССТ делеговано функцію знешкодження вибухонебезпечних предметів на об'єктах транспортної інфраструктури. Служба тут співпрацює з офісами НАТО, ОБСЄ, командуванням Збройних сил США в Європі. І отримує допомогу: сучасні міношукачі, позашляховики, засоби захисту і зв'язку, GPS-навігатори, станції системи управління інформацією в протимінній діяльності ІМСМА. Загалом у районі ООС від служби діє п'ять груп розмінування. Ще дві ліквідують наслідки вибухів на складах у Балаклі. Вони підняли 3,5 тис. вибухонебезпечних предметів. На Донбасі спецтранспортники знешкодили їх майже 6,6 тис. А ще обстежили на наявність ВНП понад 700 км залізничних колій і 212 споруд Донецької залізниці.

Відзначилися воїни й на мирних теренах. Нещодавно група саперів 8-го навчального центру ДССТвилучила з-під залізничного полотна на станціях Часниківка та Левковичі на Чернігівщині понад 3,2 тис. снарядів часів Другої світової війни — залишки розбомблених ешелонів. Те, що вони досі не детонували, є дивом.

БУДУВАТИ ПІД ВОГНЕМ

«В Інженерному корпусі армії США, що виконує стратегічні завдання, є цікаві речі, які нам варто перейняти. Передусім це оперативне обладнання території й утримання гідротехнічних споруд. Там жодне серйозне будівництво не починають без дозволу командувача Інженерного корпусу (U.S. Army Corps of Engineers, 34 тис. особового складу. — Ред.), — зауважує Олег Марущак. — Також вони забезпечують судноплавство на Міссісіпі й загалом захищають інфраструктуру країни».

ДССТУ у своїй діяльності натрапляє на суто цивільні перешкоди, які підривають обороноздатність країни загалом. «Нам треба вдосконалювати нормативно-правову базу. От у нас на озброєнні є наплавний залізничний міст. Але знайти вільний створ на Дніпрі, особливо навколо міст, майже неможливо — все забудовано чи приватизовано. Щоб перекинути війська, треба когось „просити“ на березі. Це одна з прогалин законодавства, яка загрожує національній безпеці та безпеці громадян, про що давно говориться публічно. І тепер на додаток до теми екологічного захисту узбережжя від таких захоплень та забудов „раптом“ виник такий аспект, як важливість наявності вільного берега з погляду обороноздатності держави, котрий у нас ніколи не враховували, коли роздавали відповідні дозволи», — каже полковник Марущак.

Особливість ДССТ не тільки в тому, що її бійці здатні будувати під кулями. Тільки вона може фахово і якісно облаштувати наплавні залізничні, автомобільні мости для переправлення важкої техніки й навіть ешелонів. Наприклад, на Луганщині та Донеччині наведено три такі мости, пристосовані для автосполучення.

«В Україні у єдиному екземплярі є наплавний міст завдовжки 572 м, який забезпечує переправу як залізничного, так і автомобільного транспорту фактично через будь-яку водну перешкоду. Раніше таких мостів було сім, — розповідає начальник управління будівництва та відновлення об'єктів національної транспортної системи Адміністрації ДССТ полковник Олександр Ціховський. — Той комплект, який уберегли, свого часу вже списували на брухт, але завдяки голові Адміністрації його відстояли. Тоді навіть довелося виходити на „високих“ державних посадовців... Україні справді необхідні сім комплектів таких мостів. Потреба хоч і прорахована ще в радянський час, але досі актуальна, адже кількість річок у нас така сама, як і 10 чи 100 років тому. Звісно, є водойми з імовірними переправами 3 км і більше. Тоді доводиться передбачати поромні переправи. Тобто можна загнати на цей міст 12 вагонів, а потім переправити на протилежний берег. Якраз формуємо заявку до держзамовлення на проектування та виготовлення нових наплавних мостів, бо той, що є, давно відсвяткував півстолітній ювілей. Чекаємо рішення про цільове фінансування на наступні роки».

Нині ДССТ формує підрозділ водолазів. Потреба очевидна, адже перед відновленням мостів довколишню територію, зокрема підводну, ретельно обстежують. Саме так у процесі відбудови мосту в Рубіжному виявили закладені кілька протитанкових і протипіхотних мін, 8 кг амоніту, замасковані бойовиками під опорою металевим листом. Страшно уявити, що було б, якби ті роботи виконували цивільні будівельники!

Там, де стріляють, ніхто не хоче будувати, окрім ДССТ. Про це свідчать проведені Луганською областю тендери на спорудження мостів. Надто вже близько передова. Військові заледве знаходили міксери, аби ті їм привозили бетон. Зрештою місцева влада побачила: військові не крадуть гроші, у них собівартість робіт реальна. І об'єкти вони здають якісно та вчасно. Завдяки співпраці із ProZorro щоразу вдається заощадити кілька мільйонів бюджетних гривень.

Багато хто з моїх співрозмовників згадує відрядження на Схід. Зокрема, будівництво ВОПів та укріплень навколо Старогнатівки, Гранітного і під Маріуполем. Від будмайданчиків до ворожих позицій інколи було лише кількост метрів. Так, у бронежилеті з бетоном, зварювальним апаратом чи болгаркою не надто зручно працювати. Але коли противник відкриває вогонь, тоді таки стає «зручніше».

Старший прапорщик Максим Яценко, старшина роти матеріально-технічного забезпечення, побував у небезпечному відрядженні влітку — восени 2016-го. Колись курортне містечко на Азові вони перетворювали на форпост, зводячи фортифікації берегової лінії оборони навколо Маріуполя. «Усе починали з нуля. Спершу приїздили інженери, спілкувалися з підрозділами морської піхоти та Нацгвардії — замовниками оборонних об'єктів. Тоді дуже бомбили Широкине, над яким постійно стояла заграда. Не було гарантії, що не дістане нас. Тож на позиціях нашої збірної команді з хлопців із конотопського, чернігівського та київських полків довелося працювати в бронежилетах, касках і зі зброєю», — згадує він.

Укріплення будували як слід — відповідно до креслень, схем і технології. Цікавим було фінальне випробування. На бліндаж виїздив трактор чи екскаватор і їздив по ньому, а будівничі стояли внизу, спостерігаючи, як реагує багатошаровий захисний насип на навантаження, дивлячись, чи там нічого не тріщить і не ламається.

«Попри те що в нас є важка будівельна техніка, на передовій достатньо роботи для рук», — каже старший сержант Максим Ковтун, заступник командира взводу із загальнобудівельних робіт роти МТЗ. — У сніг і холоднечу забурювалися в землю, забивали колодки, що витримують несівне навантаження. Твоїми постійними супутниками є бензопила, молоток, сокира. І, звісно ж, зброя, бо там було незвичайне будівництво. Коли

в бінокль видно, як сепари ходять по своїх позиціях і розставляють довкола міни, то не до жартів. Нам на «нулях» згодилася здобута до війни практика. 2013-го ми брали участь у реконструкції меморіалу битви за Київ. Там відбудовували шанці й бліндажі за старими кресленнями та нормативами. Отам рука, як кажуть, і набилася.

Микола Мальков, голова Адміністрації ДССТ, генерал-лейтенант: «Процес інтеграції триває, нормативно-правова база вдосконалюється. Ми впевнені в завтрашньому дні. Якщо нам дадуть кошти й до кінця року закупимо техніку, а за зиму підготуємо більше фахівців, то з весни братимемося за масштабніші проекти. Уже розроблено концепцію розвитку служби. Місткість наших містечок дає змогу збільшити кількість особового складу на 2 тис. осіб. І роботи в нас дуже багато: відновлювати під'їзні залізничні шляхи, станції завантаження й розвантаження... Ми загалом здатні суттєво покращити стан військового будівництва. Звісно, потрібна нова техніка. Приміром, вітчизняний екскаватор Е-305 10 т ґрунту завантажує в самоскид 12–15 хв, а американський Caterpillar — 3-4 хв».

[Геннадій Карпюк для «Тиждень.іа»](#)