

Мизавцов К.А.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ЛЕЧЕБНО-ЭВАКУАЦИОННОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ

Научный руководитель: н/н-к м/с Коришук М.В.

*Кафедра организации медицинского обеспечения войск и медицины катастроф
Белорусский государственный медицинский университет, г. Минск*

Железнодорожный транспорт на протяжении полутора веков остается фундаментальным элементом лечебно-эвакуационного обеспечения, обеспечивая высокую провозную способность, независимость от метеоусловий и возможность оказания специализированной медицинской помощи в пути. Первые попытки использования железных дорог для медицинской эвакуации зафиксированы в 1859 году во время австро-итало-французской войны. Тогда раненых транспортировали в товарных вагонах, а смертность в пути составляла около 20% из-за отсутствия медикаментов, отопления в вагонах и низкой скорости перемещения состава - не больше 20 км/ч.

В Российской империи система военно-санитарных поездов (ВСП) сформирована указом Александра II 1876 г. - 14 составов обеспечили эвакуацию и квалифицированную медицинскую помощь под руководством Н.И. Пирогова. С этого момента развитие ВСП не прекращалось, а санитарные поезда участвовали во всех крупных военных конфликтах: в Русско-японской войне задействовано уже 80 ВСП, в Первой мировой эвакуировано больше 6 млн человек, а за время Великой Отечественной войны, включая погибшие, было сформировано 800 эшелонов с общей численностью персонала более 7000 человек и было перевезено 93-97% потока раненых.

После развала СССР былая необходимость в ВСП была утрачена ввиду отсутствия масштабных военных конфликтов, альтернативой же стали воздушный и автомобильный транспорт, хотя от поездов не отказались окончательно, в чеченской кампании были применены санитарные вагоны в пассажирских поездах с мобильным ОРИТ, ВСП находились в резерве.

В современных конфликтах ВСП не утратили свою актуальность, опыт специальной военной операции показал ненадежность авиатранспортировок при активном противодействии ПВО противника, после инцидента с ил-76 в 2024 году их сократили на 70%. Поэтому число эшелонов было увеличено, были внедрены модульные госпитали с КТ и ИВЛ.

На территории Беларуси использование ВСП как самостоятельного подразделения не актуально ввиду относительно небольшой территории (243 тыс. км²) и широкой сети ЖД путей (5,5 тыс. км). Оптимальным решением стало временное переоборудование гражданских поездов ДР-1/ДП-1: вместимостью 32–40 лежачих и 50 сидячих мест и автономностью больше 1000 км без контактной сети. Преимуществом данного решения является формирование такого состава по необходимости в кратчайшие сроки. Во время учений ОДКБ "Эшелон-2025" за 6 часов была сформирована военно-санитарная летучка, а в текущий момент идёт разработка соответствующих приказов о внедрении ВСП в виде "военной-санитарной летучки" как временного межведомственного формирования в систему Министерства транспорта и коммуникаций и Вооруженных Сил РБ.