

ГРАНДІОЗНІ ЛОГІСТИЧНІ ОПЕРАЦІЇ РАДЯНСЬКОГО СОЮЗУ

Т.А.Репіч, к.е.н., доцент кафедри інноваційної діяльності

Історія виникнення і розвитку військової логістики має кілька версій, які, втім, не виключають одна одну. По одній з них ще у період Римської імперії в армії існували служителі, що займались розподілом продуктів харчування. Вони носили титул «логісти» або «логістики». У першому тисячолітті нашої ери у військовому лексиконі ряду країн із логістикою зв'язували діяльність по забезпеченню збройних сил матеріальними ресурсами та утриманню їхніх запасів. Структура штабу французької армії у середині XVII століття включала посаду «старшого маршала по логістиці». Він відповідав за постачання, транспортування, вибір місця для табору і маршрути пересування. Автором перших наукових праць по логістиці прийнято вважати французького військового спеціаліста початку XIX ст., російського генерала барона Антуана-Анрі Джаміні, який визначив логістику «як практичне мистецтво руху військ».

Відповідно до іншої версії – більш розповсюдженої, історія військової логістики (і логістики як науки взагалі) почалася з участі американської армії в Другій світовій війні.

В американських генеральних штабах була розроблена, а у воєнний період застосована, нова система постачання армії. Це пов'язане з тим, що ефективність бойових дій багато в чому залежить від скоординованого і швидкого забезпечення військ всім необхідним. Війна – це тяжка, кривава і брудна робота. Але одночасно це – велика логістика. Все, що відбувається на війні, це значною мірою розробка і виконання програм логістики. Виходить, що війна – це ще і мільйони тоно-кілометрів.

Наукою логістика стала, як ми вже бачимо, завдяки розвитку військової справи. І така ситуація не є чимось унікальним. Занадто часто у історії нашої войовничої цивілізації саме потреби військових викликали до життя унікальні винаходи, розвивали прикладну математику, фізику, хімію, біологію, транспорт, зв'язок та інші галузі науки і техніки. Потім, перевірені у війнах,

нові відкриття, технології та механізми приходили до мирного життя. Але повернімося до логістики.

Логістика стала активно використовуватися у період Другої світової війни найперше у матеріально-технічному постачанні армії США на європейському театрі військових дій.

Сполучені Штати Америки дійсно проводили військові дії у безумовно складних умовах з точки зору логістики. Обидва театри військових дій були відділені від країни не просто значною відстанню, а океанами: Японію, Філіппіни та Океанію розділяв зі США Тихий океан, до європейського театру військових дій шлях лежав через Атлантику. І найскладнішим в цій ситуації була навіть не відстань до місця бойових дій, а необхідність здійснювати всі поставки для військ за допомогою водного транспорту. Але американські військові логісти успішно впоралися із завданням. Так, американський каталог військових предметів та деталей до них містив 2700000 найменувань і складався із 479 томів вагою в 110 кг. Будь-яку дрібницю можна було замовити з фронту за посиленням на шифр цього каталогу. Успішному розв'язанню цього складного завдання сприяло застосування прогресивних контейнерних і пакетних перевезень.

Чітка взаємодія військової промисловості, тилівих і фронтових баз постачання дозволила систематично і своєчасно забезпечувати американську армію поставками озброєння, палива та продовольства у необхідній кількості.

Так зокрема еталоном військового постачання вважається організація постачання армії вторгнення під час висадження в Нормандії в серпні 1944 року і наступному просуванні вглиб Європи. Операція «Ред Болл» («Червона куля») досі вивчається у військово-навчальних закладах, як зразок військової логістики.

Цю або схожу інформацію містять всі підручники та історичні довідки про історію логістики – «...історія логістики почалася з участі американської армії в Другій світовій війні...», «логістика стала активно використовуватися у період Другої світової війни найперше у матеріально-технічному постачанні

армії США...». Проте логістику у військовій справі, і не тільки у військовій, активно використовували не тільки Сполучені Штати Америки.

Блискучі логістичні операції проводилися під час Другої світової війни у Радянському Союзі. Прикладів успішного використання логістики в управлінні військами і їхнім матеріально-технічним забезпеченням під час Великої Вітчизняної війни 1941–1945 р. можна навести безліч. Незважаючи на розмах діяльності військ союзників, масштаб воєнних дій на території СРСР не можна порівнювати з постачанням експедиційного корпусу США та Великобританії.

Сумарна кількість радянських і німецьких військ на Східному фронті у 1944 році – це 8 мільйонів солдатів. Кожному із них потрібно в середньому на день три кілограми їжі, боєзапасів і амуніції. Війна тривала 1488 днів. Значить, тільки для фронтових частин протягом війни потрібно було доставити 35712000 тон особистих вантажів. До того ж протягом війни СРСР і Рейхом було виготовлено 30000000 тон артилерійських та інших боєзапасів. Плюс техніка, паливо, запчастини, медикаменти тощо. Якщо підсумувати весь обсяг вантажів і техніки, що переміщувалися на Східному фронті, то отримаємо обсяг перевезень, який важко навіть уявити – 130 мільйонів тон військових вантажів, що було перевезено обома воюючими сторонами протягом 4 років.

«Великий логістичний проект». Евакуація 1941-1942 рр.

Евакуацію радянської промисловості в перші місяці війни визнано у всьому світі грандіозним, унікальним, безприкладним діянням.

Початок Великої Вітчизняної війни. Німецькі війська стрімко просуваються територією Європейської частини СРСР. А саме тут, на Україні, в Білорусі, на територіях, які повинні були стати головним театром воєнних дій, а пізніше піддалися німецькій окупації, перед війною проживало 40% населення країни, вироблялося 33% всієї валової продукції і проходило до 41% довжини залізниць. На цій території знаходилися найбільші радянські міста і промислові центри — Київ, Мінськ, Харків, Маріуполь, Запоріжжя. Тут, у роки перших п'ятирічок були побудовані такі промислові гіганти як, Дніпрогес, Запоріжсталь, Азовсталь. Левова частина воєнної промисловості — авіаційні і

танкові заводи також розташовувалися на Заході СРСР. А саме, на цих територіях було розміщено 31850 промислових підприємств, з них 37 заводів чорної металургії, 749 заводів важкого та середнього машинобудування, 169 заводів сільськогосподарського, хімічного, деревообробного машинобудування, 1135 шахт, більше 3000 нафтових свердловин, 61 велика електростанція, сотні харчових, текстильних та інших підприємств.

Загарбники планували використати величезний промислово-економічний потенціал, майно колгоспів, радгоспів, МТС та людські ресурси СРСР. Директива Раднаркому СРСР та ЦК ВКП(б) від 29 червня 1941 року закликала населення при відході Червоної Армії до максимального порятунку від ворога всього, що можна врятувати.

Евакуація в СРСР під час Великої Вітчизняної війни – великомасштабне переміщення в початковий період війни з Німеччиною із зони загрози окупації в східні регіони країни населення, промислових підприємств, культурних і наукових установ, запасів продовольства, сировини й інших матеріальних ресурсів. Евакуація дозволила зберегти основну економічну базу країни і стала одним з факторів, що забезпечили перемогу у війні.

Це була небачена в історії людства гігантська робота з переміщення продуктивних сил країни із заходу на схід: в 1941 р. – із західних і центральних районів європейської частини СРСР; в 1942 р. – з південних районів. Відбувалася евакуація у небачених дотепер масштабах і в найкоротший термін: 85% всіх необхідних підприємств були евакуйовані без втрат і через півтора-два місяці почали видавати продукцію.

В результаті евакуації, що проводилася із червня по листопад 1941 року, було переміщено 2593 промислові підприємства. У їхньому числі 1523 великих заводи, 18 млн. робітників, службовців і членів їхніх родин. А всього за роки війни число евакуйованих склало близько 25 млн. чоловік, причому 17 млн. – тільки в червні-грудні 1941 р.

Евакуація проводилася залізничним (понад 10 млн. чоловік) і водним (до 2 млн. чоловік) транспортом, для чого було задіяно понад 1,5 млн. залізничних вагонів і тисячу барж і буксирів.

Принцип черговості і поетапності евакуації залежав, насамперед від обстановки, що складалася, а також типу і значення підприємств. При цьому одним з основних правил, яких постійно прагнули дотримувати місцеві органи під час демонтажу і переміщення підприємств, було збереження комплектності обладнання. Ешелони з цінним обладнанням формувалися так, щоб кожен з них, а іноді й частина, могли швидко розгорнутися в самостійне підприємство та випускати продукцію.

У першу чергу на схід переміщали підприємства оборонної промисловості. За два перших місяці війни було передислоковано близько 350 великих оборонних заводів. Евакуювалися не тільки промислові підприємства з колективами робітників і фахівців, але і бази державних матеріальних резервів, запаси чорних і кольорових металів, пального, продовольства, деякі радгоспи з парком сільськогосподарських машин і худобою, рухомий склад залізниць, культурно-історичні цінності і населення міст.

На схід вивозили не тільки оборонні підприємства, стратегічну сировину і висококваліфікованих спеціалістів, а і інші важливі заводи, обладнання електростанцій, запаси сировини і готової продукції, продовольство, зерно, гнали худобу. Уявіть собі рух гуртів у десятки і сотні тисяч голів, які треба годувати, напувати, вчасно подоїти, не допустити інфекційних захворювань. Протягом 1941-1942 рр. було евакуйовано 2,4 млн. голів великої рогатої худоби, 5,1 млн. овець і кіз, 200 тис. свиней, 800 тис. коней.

Їхали на схід сотні вищих навчальних закладів і науково-дослідних інститутів, разом зі співробітниками, документацією і обладнанням, евакуювалися театри і кіностудії. За час війни із районів, яким загрожувало захоплення супротивником, по залізницям проїхало близько 1,5 млн. вагонів або 30 тис. потягів із евакуаційними вантажами.

Офіційні джерела стверджують: війна почалася раптово, Радянський Союз був до неї не готовий. Однак Сталін ясно розумів, що рано або пізно війна однаково буде. Тому вже наприкінці 20-х років у СРСР була відпрацьована система мобілізаційної готовності, що продовжувала вдосконалюватися в 30-і роки. Тому думка, що евакуація 1941 року була хаотичною та незапланованою і проводилася експромтом, є абсолютно невірною.

Звернемося до конкретних ситуацій. Наприклад, 13 липня ДКО ухвалив вивезти з Москви і Ленінграда 2800 верстатів для організації в тилу виробництва бронебійних і зенітних снарядів. Строк виконання – 10 днів. З Москви, Ленінграда, Києва і Одеси слід було перекинути 5 тисяч робітників і фахівців. Термін виконання – 2 дні. Якщо це експромт, то добре підготовлений.

Москва, 15 жовтня 1941 року. За один день евакуйовані близько 70 наркоматів, комітетів, банків і інших загальнодержавних установ, які були вивезені в 28 міст.

Харківський дизельний завод – в той час єдине підприємство в країні, що випускало двигуни для танків. Його зуміли перебазувати в Челябінськ, практично не перериваючи виробництва. У той день, коли з Харкова пішов останній ешелон з обладнанням, у Челябінську випустили перші дизелі.

Треба відмітити, що у ті роки ще не були повністю розроблені математичні моделі дослідження операцій, не існувало логістики в неї нинішньому – комп'ютеризованому виді. А великомасштабна операція по переміщенню промисловості країни із заходу на схід була підготовлена і успішно проведена. Не дарма її викладають у всіх військових академіях миру і називають «російським чудом».

А може, такий математичний апарат все-таки був створений ще до війни? У всякому разі, матеріали по розробці, плануванню і здійсненню цієї унікальної операції не розсекречені дотепер.

«Радянський «бліцкриг»». Невідома перемога. Серпень 1945 р.

Перекидання військ на Далекий Схід і інтенсивну підготовку їх до майбутніх бойових дій Верховне командування Радянських Збройних Сил

почало ще до закінчення війни в Європі, із ранньої весни 1945 року. А засоби матеріально-технічного забезпечення радянських військ перекидали на Далекий Схід уже з лютого. Ці заходи здійснювався енергійно і у терміновому порядку, але із значними труднощами.

По-перше, війська перекидалися на відстань в 9-11 тисяч кілометрів.

По-друге, потрібно було дотримувати найсуворіших заходів безпеки і маскувати перевезення великої кількості людей і техніки.

По-третє, мережа залізниць в тих районах була слабо розвинена, а пропускна спроможність її була низкою.

По-четверте, терміни виявилися досить стислими.

Головною особливістю підготовки операції було те, що всі заходи слід було здійснити до офіційного оголошення війни Японії, тому були введені надзвичайні заходи маскування. У військах, які перекидали на Далекий Схід, всі сержанти і старшини мали на плечах погони рядових солдатів. Молодші офіцери мали погони сержантів, старші офіцери – погони лейтенантів і капітанів. Генерал-майор міг носити погони підполковника або майора. Підготовка до операції йшла в обстановці повної таємності. Перекидання військ і техніки відбувалося потай. Багато осіб вищого командного складу їхали на Далекий Схід під чужими іменами.

Для забезпечення таємності був розроблений особливий режим перекидання на Далекий Схід нових з'єднань і частин: війська вивантажувалися, як правило, уночі, після чого вони негайно виводилися в райони зосередження; до планування, контролю і обліку залізничних перевезень допускалося обмежене коло осіб, як у Генеральному штабі, так і в Центральному управлінні військових переміщень.

Проводилися обманні залізничні і автомобільні перевезення, обладнувалися обманні райони зосередження військ. Особливо важливими були ці дії в Примор'ї, де залізниця Хабаровськ-Владивосток на окремих ділянках проходила в 3-6 кілометрах від державного кордону.

Заборонялося ведення переписки і переговорів, пов'язаних з перекиданням військ; станції обслуговування ешелонів і вивантаження нумерувалися, ряд ешелонів пропускався через вузлові станції з ходу, їхнє технічне обслуговування здійснювалося на проміжних станціях. У дорозі солдатам і офіцерам заборонялося відправляти листи. На додаток до цього був секретний наказ по всій Транссибірській магістралі листи з поштових скриньок збирати, але до особливого розпорядження нікуди не відправляти. Якщо солдат всупереч заборонам на станції таємно кинув свій лист у поштовий ящик, то однаково нікуди воно піти не могло.

Стратегічне перегрупування радянських військ було здійснено на відстань 9-12 тисяч кілометрів. По просторовому розмаху, термінам здійснення, кількості перекинутих військ, зброї, військової техніки і матеріальних засобів це була безпрецедентна в історії воєн стратегічне перегрупування. Перегрупування військ такого розмаху в історії людства проводилися вдруге. Перший раз – у травні-червні 1941 року зі сходу до німецьких кордонів. В 1945 році – у зворотному напрямку. На Далекий Схід були перекинені управління двох фронтів, трьох загальновійськових і однієї танкової армії, 15 управлінь стрілецьких, артилерійського, механізованих і танкового корпусів, 36 стрілецьких, артилерійських і зенітно-артилерійських дивізій, 53 бригади, більше сотні окремих полків і батальйонів.

У травні 1945 року перекидання військ прийняло воістину титанічний розмах. Усього за три місяці із Центральної Європи на Далекий Схід було перевезено більше 400 тисяч солдатів і офіцерів. Для того, щоб скоротити обсяг перевезень, більша частина полків, бригад, дивізій, корпусів і навіть ціла танкова армія перекидалися без бойової техніки. Але все одно деякі з'єднання довелося перевозити з озброєнням і бойовою технікою, і кількість зброї, перевезеної разом з військами, вийшло величезним.

Це завдання величезної складності вдалося вирішити успішно і у визначений термін. Усього за травень-липень 1945 року на схід країни пройшло 136 тисяч вагонів з військами і вантажами. Кількість дивізій на Далекому Сході

зросло в півтора рази – з 59 до 87, а чисельність особового складу угруповання – з 1185 тис. до 1747 тис. чоловік.

Неможливо уявити масштаби того величезного обсягу вантажів, які перевозилися по найдовшій у світі і єдиній у тому районі країни Транссибірській магістралі навесні і улітку 1945 року. Із травня по серпень по магістралі проїхало 1660 ешелонів або 136 тисяч вагонів. Біля половини з них (46 відсотків) – у червні 1945 року. Потяги йшли настільки щільно, з такими жорсткими інтервалами, що втиснути між ними зайвий ешелон було неможливо. Розвантаження військ, що прибувають, і всі переміщення військ відбувалися тільки в нічний час.

Транссибірська магістраль, у той час одноколійна, мала невелику пропускну спроможність; ще меншими були можливості єдиної залізниці на території Монголії. При розрахунках можливих термінів підготовки операції і перекидання військ радянський Генеральний штаб дійшов висновку, що укластися в тримісячний термін можна буде лише при відмові від перевезення по залізниці автотранспорту. Проблему вдалося вирішити завдяки згоді американців доставити в далекосхідні порти необхідну кількість автомобілів.

Вирішальну роль у розгромі японських військ повинна була зіграти 6-я гвардійська танкова армія. Її перекидали з району Праги. Для того, щоб приховати перекидання танкової армії, танкістам змінили не тільки погони, але і емблеми на погонах, вони тимчасово стали військовими медиками, ремонтниками, військовими будівельниками. Танки і вся інша важка бойова техніка 6-ї гвардійської танкової армії були залишені в Чехословаччині. У Монголії, у районі державного кордону, куди перекидалася танкова армія, завчасно для неї були приготовані і ретельно вкриті нові танки, які надходили з уральських заводів.

Точно також відбувалося перекидання більшості артилерійських, авіаційних і інших з'єднань і частин. Наприклад, у червні і липні 1945 року з авіаційних заводів на аеродроми Далекого Сходу було подано 1155 бойових літаків новітніх марок. У цей час льотний і інженерно-технічний склад деяких

авіаційних полків, дивізій і корпусів перевозили по залізниці без матеріальної частини. На Далекому Сході їх уже чекали нові літаки.

Крім цього з аеродромів Німеччини, Польщі, західних областей Радянського Союзу перелетіли 6-й і 7-й бомбардувальні авіаційні корпуси і дві військово-транспортних авіаційні дивізії.

Одночасно з перекиданням радянських військ із Центральної і Східної Європи, потік вантажів ішов зі Сполучених Штатів Америки. Сталін зажадав від Президента США продовольство і паливо для всього радянського угруповання військ. Була досягнута домовленість зі США про зосередження тримісячних запасів продовольства і пально-мастильних матеріалів для наших військ на цьому театрі воєнних дій. Крім того зі США надходили літаки, бронетранспортери, автомобілі, радіостанції, телефонний кабель, медикаменти, оптичні прилади і багато чого іншого.

«Поліський смуток». Квітень 1986 р.

Згадаємо, як відбувалася евакуація жителів м. Прип'ять після вибухів на Чорнобильській АЕС.

Створення зони відчуження навколо ЧАЕС не має аналогів ні по оперативності, ні по кількості відселених жителів, яких довелося евакуювати внаслідок техногенної катастрофи. Адже після аварії на Чорнобильській АЕС довелося негайно евакуювати адміністративний район розміром з невелику європейську країну.

Будь-яке рішення про евакуацію приймається на підставі складних розрахунків. Саме відселення відбувається не стихійно – це дуже складний захід, що вимагає граничної узгодженості в роботі всіх відомств держави – медичних, правоохоронних, військових, транспортних, служб забезпечення. Проходить усе за заздалегідь розробленим сценарієм, де всі рішення приймає спеціально створена евакуаційна комісія. Саме вона відповідальна за сповіщення населення про евакуацію, її термінах і способах. Для цього використовують телебачення, радіо і голосний зв'язок, якщо такий в населеному пункті є. До початку евакуації створюють спеціальні збірні пункти,

оснащені і обладнані всім необхідним. Звідти і відправляють людей у місця їх тимчасового або нового постійного проживання.

Евакуаційна комісія забезпечує наявність транспорту і супроводу в дорозі, а також вивіз матеріальних цінностей (речей евакуйованих). Для евакуації хворих і інвалідів використовують спецтранспорт.

У порядок евакуації вносять корективи з урахуванням конкретних обставин. Відселення жителів Прип'яті проходило без створення збірних пунктів, на це просто не було часу. Радіаційна обстановка погіршувалася з кожною годиною. Уже до вечора 26 квітня 1986 року рівні радіаційного фону досягли декількох сотень мікрорентген у годину, і це була не межа.

Під час обговорення питань евакуації висувалися різні варіанти. Вносилися, зокрема, пропозиції широко використовувати для цього теплоходи і залізничний транспорт. Але, з огляду на те, що місто досить компактне, перевагу віддали автотранспорту. Було вирішено вивозити людей автобусами безпосередньо від під'їздів житлових будинків. Організація вивозу лягла в основному на органи внутрішніх справ.

Тільки після ухвалення остаточного рішення про евакуацію фахівці оцінили кількість людей, що підлягають вивозу, і визначили, скільки для цього буде потрібно транспорту.

У ніч на 27 квітня дільничні інспектори разом зі співробітниками паспортного столу міськвідділу міліції зробили подвірний обхід всіх житлових будинків. Була визначена кількість жителів, що проживають у кожному під'їзді Прип'яті, складені відповідні картки.

Розрахунки показали, що в місті 160 будинків з 540 під'їздами. Загальне число жителів склало 47 тис. чоловік, з них 17 тис. дітей і 80 лежачих хворих. Враховано було, кому і яку допомогу доведеться надати в дорозі.

На підставі отриманих даних весь жилий масив міста розбили на шість секторів. За кожним з них закріпили відповідальних працівників міліції з начальницького складу. Для організації евакуації за місцем проживання виділяли по одному-двох працівника міліції на кожний житловий під'їзд.

У цю же ніч із 26 на 27 квітня з Київської області було терміново мобілізовано весь автобусний парк. Машини прибували всю ніч, вишиковувалися в багатокілометрову колону по шляху між Прип'яттю і Чорнобилем. 27 квітня на другорядних дорогах у районі м. Чорнобиль було зосереджено більше 1200 автобусів (з них 100 – резервних) і приблизно 200 бортових вантажних автомобілів. На залізничній станції Янів підготував два спеціальних дизель-поїзди на 1500 місць.

О 12 год. 20 хв. у Прип'ятському міськвідділі міліції відбувся інструктаж начальників евакуаційних секторів, їхніх заступників і старших нарядів. О 13 год був проведений інструктаж усього особового складу, задіяного в проведенні евакуації. Особлива увага була звернена на найсуворіше дотримання ввічливого і уважного ставлення до людей, недопущення конфліктних ситуацій.

О 13 год. 10 хв. 27 квітня по місцевому радіо було передане повідомлення Прип'ятського міськвиконкому про евакуацію населення. Жителям пропонувалося взяти із собою набір продуктів харчування на три дні і бути готовими до евакуації. До цього часу всі необхідні плани і засоби вже перебували в повній готовності. Було, наприклад, відомо, що до сектора № 1 подається 280 автобусів, до сектора № 2 – 320 і т.д. Співробітники міліції, що супроводжували транспорт, мали спеціальні карти з маршрутами руху, місцем збору в колони, адресами розселення. Всі організатори були забезпечені радіостанціями і мали свої позивні. І як тільки надійшла команда про початок евакуації, вся розроблена система негайно була приведена в дію.

До моменту оголошення евакуації співробітники органів внутрішніх справ повторно обійшли житловий масив, роз'яснили жителям порядок її проведення. Усім рекомендували закрити вікна, балкони, відключити побутові електроприлади, перекрити водогінну мережу. Радили також взяти із собою документи, цінності, необхідні в дорозі речі. Одночасно проводився облік населення, виявлялися хворі і старі люди.

О 13 год. 50 хв. жителі Прип'яті були зібрані біля під'їздів своїх будинків. О 14 год. до під'їздів були подані автобуси, почалася посадка. Автобуси під'їжджали безпосередньо до під'їздів – по два-три до кожного під'їзду, і люди сідали в них.

Потім у супроводі машин ДАІ автобуси направилися в дорогу до пунктів дезактиваційної обробки у Іванківському, Вишгородському та інших районах Київської області, а звідти – у місця розселення в селах. Уявіть собі колону в тисячу автобусів із включеними фарами, що їде по шосе в 2 ряди, що вивозить із ураженої зони багатотисячне населення Прип'яті – жінок, старих, дорослих людей і новонароджених дітей, «звичайних» хворих і тих, хто постраждав від опромінення.

О 16 год. 30 хв. евакуація м. Прип'ять була практично завершена. Протягом трьох годин місто залишили 44600 чоловік, з яких близько 17 тисяч були діти. Місто Прип'ять було повністю покинуто цивільним населенням...

Більшість людей вивезли на автобусах, частину – потягами і теплоходами. Деякі відбули на особистому транспорті. Під час евакуації був перерваний рух суден на р. Прип'ять і закрита залізнична станція Янів. Для евакуації населення військовими саперами був додатково наведений понтонний міст через р. Прип'ять. По ньому і пройшла частина автобусів.

О 18 год. 20 хв. був зроблений повторний поквартирний обхід з метою виявлення осіб, які з якихось причин залишилися в місті. Визначалися також не закриті на замки двері. За зведеннями офіційних джерел, транспортних засобів було досить, і евакуація населення із Прип'яті пройшла спокійно, без паніки.

Надалі у зв'язку з постійним погіршенням радіаційної обстановки було ухвалене рішення про продовження евакуації. Третього травня, за один день (!), евакуювали 15 сіл – Лелів, Копачі, Чистогалівка, Кошарівка, Зимовище, Крива Гора, Кошівка, Машеве, Паришів, Старосілля, Червоне, Новошепеличі, Вусів, Бенівка і Старі Шепеличі, з яких було виселено близько 10 тисяч чоловік. Всі ці села розташовані в десятикілометровій зоні відчуження.

Коли у наступні дні надходили нові дані про радіаційну обстановку на територіях, віддалених від станції, назрівала необхідність здійснювати поетапну евакуацію населення із тридцятикілометрової зони. У період з 3 по 7 травня люди залишили ще 43 населених пункти, у тому числі Чорнобиль. Було вивезено 28500 чоловік. Додатково, до середини травня, ще 2000 чоловік залишили 7 населених пунктів. Час, необхідний для евакуації одного селища, складав від 4 до 8 годин.

У Чорнобилі, на відміну від Прип'яті, було багато приватного сектора, а під'їжджати до кожного будинку бракувало часу. Тому люди очікували відправлення на збірних пунктах. І вже 5 травня Чорнобиль покинув останній цивільний житель.

Усього в 1986 році були евакуйовані 116 тисяч чоловік з 188 населених пунктів. На цьому етапі значну допомогу в евакуації надали транспортні організації Києва і Київської обл. В евакуаційних перевезеннях брали участь 8387 одиниць автотранспорту, у тому числі 2452 одиниці автобусів, близько 400 одиниць автотранспорту було притягнуто зі Збройних сил. Такого масового і термінового покидання людьми обжитих територій людство в ХХ столітті не знало. Вивезти в такі короткі терміни таку кількість дезорієнтованих людей можна було лише при наявності потужного технічного ресурсу і високого рівня організації. Для порівняння: кількість біженців з Косово в 1999 році становила понад 100 тисяч чоловік, але світова громадськість назвала цей процес гуманітарною катастрофою.

Евакуацію Прип'яті можна з повним правом назвати логістичним подвигом. На ухвалення рішення, організацію вивозу і розселення 45 тисяч людей було витрачено трохи більше доби. Втім, у Радянського Союзу, як ми бачимо, був багатий досвід подібних форс-мажорних перевезень.