

将人员装备更好更快投送演练场

——驻郑州铁路局军代处推进军民融合提升投送效率的探索与实践

■本报记者 郭晨 通讯员 王均波 海朋杰



前言 放眼全军,从北国边陲到南国军港,从青藏高原到东海之滨,新一代军事训练大纲施训正当时,部队跨区训练比以往更加频繁,运输投送任务越来越重。

郑州铁路局集团公司所辖路段,构成贯通河南,延伸山西、湖北、山东、陕西的“四铁联运”铁路网,被誉为中国铁路的“心脏”。面对日趋密集繁重的军运保障任务,驻郑州铁路局军代处怎样提升保障能力,打造快速的钢铁运输线?带着这样的思考,记者走进驻郑州铁路局军代处一探究竟。

打破“逢站必停”惯例,军运投送提速34.2%

2016年,驻豫某部组织铁路装运联演,虽然驻郑州铁路局军代处费尽周折协调了专列,但行军速度远低于客运列车。

“保障运输任务中有坦克这样的超限装备,要做到人装不分离,只能协调老式列车。按照铁路部门的相关规定,这种车辆在行驶过程中必须避让高速列

车,时间自然延长了。”军代处副主任马东辉告诉记者。

如何把人员装备更好更快投送演练场,军代处联合铁路部门反复研究耗时原因,最终决定打破以往军列“逢站必停”的惯例,从减少途中技术作业次数、实施精确化运输组织、合理安排部队饮食供应、集中组织超限装备运输、使用制式捆绑加固器材等方面加以改进。

经过数月的调研论证,军列运行提速方案得到铁路部门的认可,并很快在运输投送中试运行。监测数据显示,新方案让军列速度提高了34.2%,效果明显。

初战告捷,军代处马上联合郑州铁路局梳理总结做法,出台《郑州局集团公司管内军用列车提速试验措施》。军代处随后又对军列行驶速度最低标准、军事运输考核办法等作出具体规定,并抓住铁路部门改革契机,探索“一联两统”“双向服务”“一体化训练”等军运工作的有益做法,通过采取特派军代表、铁路军运员、站段军运奖惩和应急军运装卸队等举措,提高军运工作的质量。如今,由该军代处总结的军用列车提速案例被多所军事院校列为应急物流的优秀案例,有的做法还被推广全军施行。

加强军运装卸培训,超限装备不再征途漫漫

过去,这个军代处组织建制远程输送任务,由于运载手段限制,很多部队的装备必须分成数个梯队从陆路逐批输送,各梯队行军途中联络不便,作战筹划和任务部署只能等所有梯队全部到达后才能进行,先期抵达的部队空耗时间多,容易影响作战进程。

不仅如此,过去重装备主要依靠铁路装运,受铁路轨道的限制,超长、

超宽的装备不能直接运输抵达目的地,需要反复倒运,不仅时间长、效率低,还容易暴露作战意图,成为制约部队建制快速投送的“瓶颈”。为解决超限装备投送难题,军代处积极协调郑州铁路局,核查线路技术条件,并根据核查情况开通部分超限运输业务。

“有了制度保障,关键还要提高自身装卸能力。”为提高军运装卸保障能力,军代处会同铁路部门组织军代表、军运装卸队定期进行联演联训,培养和储备一批军运装卸保障骨干人才。同时,积极与区内战略支援投送车队、机队建立协调联动机制,确保遇有紧急超限装备运输投送任务时能有效应对。

近些年,军代处承担远程投送任务增多,航空运输比例加大。但因为不熟悉航空运输标准等原因,军事运输出现一些“小插曲”。去年,军代处下属某基地承担空中投送某部赴境外参加比武的任务。因任务部队先遣组的特种装备前挡风玻璃意外损坏,部队在没有申报需求的情况下,登机前携带一块挡风玻璃,没想到被机场以“影响飞行安全”为由拒运。

“挡风玻璃事件”让基地反思军代表业务能力短板,并采取一系列强化措施:每周派人到机场跟岗见习,掌握航空运输相关标准、流程和制度规定;邀请机场集团为军代表和任务部队官兵开展货运业务、组板集装、叉车驾驶等专业培训,提供岗位实践平台;基地官兵和机场人员混编到航空装卸队,定期开展物资投送联合训练;适时到辖区部队宣讲培训航空投送标准。

“军地双方互学互助,打通能力瓶颈,才能促进航空投送能力提升。”基地主任张春立说,基地也经常为机场人员开展国防教育,普及部队物资装备常识,讲解军运装卸规定和保密要求,共同提高执行应急军运任务的能力。

建设军交运输综合保障基地,实现军地双赢

几年前,郑州铁路局集团公司生产布局调整,原来担负军事运输业务的郑州东站需要整体迁建,需不需要另外修建铁路站,成了军代处迫在眉睫的任务。

“这次改建是前所未有的机遇,一定要统筹考虑现代战争部队运输投送要求和铁路运转需要,建设一座利军惠民的军交运输综合保障基地。”军代处运输调度处副处长王鹏告诉记者。

经过反复研究,最终选定地理位置优越的郑州北站作为保障基地新址。但现场勘查结果并不理想,荒草丛生、污水满地,一个临时搭建的棚子坐落其间,想建铁路站谈何容易。

决心已定,再难也要干。军民融合铁路军交运输综合保障基地建设,在全国驻交通沿线军代处尚属首次,他们大胆创新建设方案,主体工程 and 配套设施,积极协调上级和铁路部门解决矛盾问题,依法推进场地住户和工厂拆迁工作,经过100个日夜的努力,综合保障基地如期动工。

6月14日,记者走进郑州铁路军交运输综合保障基地,只见铁轨密布,列车穿梭,执行演训任务的某旅官兵正在进行装备的捆绑加固,多条军用线路同时启用,不到3个小时,人员装备提前装载完毕。

“建设铁路军交运输综合保障基地,不仅军运效能倍增,而且盘活了原来的铁路编组站,实现军地双赢的好局面。”综合保障基地负责人贾永涛告诉记者,综合保障基地建成后,首次承担投送任务就打破郑州铁路局6项军事运输记录,空军来源、军列调向等瓶颈问题迎刃而解,演练总结在全军军交系统推广应用。



近日,江苏省南京市鼓楼区赤壁路小学山西路校区开展国防知识课程展示活动,国防专职教师带领学生探秘应急救援包,并开展国防知识竞赛和应急逃生演练。黄莺摄



未雨绸缪5G时代的国防安全

■彭况

如果说,最初的互联网实现了“人人都能上网”,移动互联网实现了“随时能够上网”,那么5G时代,拉开的是“万物互联”的帷幕。

和现有的移动通信网相比,5G网络的主要特点有:更高的速度,无论何时用户都能拥有至少100Mbps的网络速率,甚至1Gbps;更多的设备接入,一平方公里内连接的终端超过100万个;更低的网络延迟,即使在全速前进的高铁上,5G网络设备依然能够实时传递信息。

但是,5G时代仅仅是手机上看电影能获得更好体验吗?其实,在4G时代来临之前,大家想象最多的也是看电影,然而4G最终成就的,却是位列“当代四大发明”的移动支付和共享单车。5G时代,我们需要关注的更多。

首先,我们需要关注新的“网络行为体”。网络安全已不仅仅是网络空间的事。“万物互联”的特性让物理空间和网络空间的界限越来越模糊。比如,特斯拉电动汽车,被认为是“拥有4个轮子的大手机”,如果这台“手机”的安全防线被攻破,也许就成为实施恐怖袭击的潜在工具。从另一个角度考虑,5G加快军事智能化发展,未来装备若也是“拥有4个轮子的大手机”,安全性如何保障?

其次,在5G时代,我们需要关注新的社会行为方式。前不久,一条新闻几乎引起全世界军队的注意:本用于记录健身轨迹的strava软件通过分析2年来的用户数据后,意外发现不少秘密的军事基地,其内部的运转方式也能管窥一斑。

这提示我们,未来的网络安全问题已经出现新的特征。军队或者承担军事职责的组织可以说是最有纪律性,然而过于“整齐划一”反而成为暴露秘密的原因。由此可见,当普通通的速率攀升至1Gbps后,它所积累的

数据又会出现什么样的安全漏洞?

最后,在5G时代,我们需要关注新的国际规则碰撞。在网络世界越来越向物理世界渗透的趋势下,网络对抗将更加具有地缘政治色彩,“未授权”的网络行为也许会成为战争引爆点。然而,到目前为止,我们现有的国际体系还是将重点放在维护传统安全问题上。对此,我们必须未雨绸缪,建立相关机制和应对力量,方可立于不败之地。

地上是寸土寸金的经济开发区,地下是保护人民安全的人防工程。北京市——

开发地下空间,坚持三个效益统一

■魏鑫 本报记者 杨明月

有所乐、少有所学、人人受益的乐土。“这块乐土是怎样建成的呢?”面对记者的提问,梁然说,这是人防工程公益化开发带来的结果。

在开发区人防事务中心,中心主任邢亚说,人防工程是战时掩蔽人员和物资的重要设施,本身具有全民性、公益性。对人防工程进行公益化开发,是补充城市功能、丰富居民业余文化生活的实际举措。近年来,北京市按照“平战结合、公益便民”的原则,推动人防工程由出租经营为主转为公益开发为主。《北京市人民防空工程使用规划指导性意见》规定,公益便民类工程要占人防工程总面积的80%以上。

“置身经济开发区,当然要考虑经济效益,但经济效益不是我们的首选。”邢亚说,也有一些企业和个人找到人防部门,恳请将部分人防工程作为商业开发用地,但他们不为所动,坚持按照平战结合要求,努力实现战备效益、社会效益、经济效益的统一。

记者了解到,开发区严格按照意见要求开发人防工程,并进一步细化公益化利用的优惠政策。目前,他们已投入使用和正在建设的公益化项目就有5处,面积达4100多平方米。另外,他们还利用零星人防工程,建设了6处微型消防站,提升附近居民的消防安全系数。



6月13日上午,湖南省长沙市政府、警备区为新组建的11支人防专业队授旗、授牌,并以重要经济目标防护为主要内容开展演练。

这11支人防专业队,由长沙市人防办、市卫计委、开福区人武部联合组建,是长沙市探索探索人防防空防什么、怎么防和建什么、怎么建的实际行动,将全面履行“战时防空、平时服务、急时应急”三项任务。

演练共开展小型机动指挥车开设与联通、重要经济目标伪装与防护等4个课目。

图①:人防伪装设施专业队掩蔽重要经济目标。

图②:警备区领导向人防专业队授牌。

图③:人防医疗专业队开展救护演练。

周威、文帅伟摄

沈阳联勤保障中心会同民航系统

建立东北地区航空军运投送联指机构

本报讯 赵佳庆、王兴华报道:联勤保障部队运输投送部门与民航系统沟通渠道不畅,怎么办?军事航空运输交通战备工作对接程序复杂,怎么解?近日,沈阳联勤保障中心会同民航东北地区管理局,组织民航东北空管局、辽宁监管局、辽宁机场集团、中国航油东北公司以

及相关军代处召开军地联席会议,共同研究构建民航军事运输联合指挥协调机制,建立东北地区航空军运联合指挥机构,进一步明确军地各方责任,畅通军地联训联保渠道,提高运输投送航空保障效率。

军事运输投送责任重大,履行新职

能、担当新使命,亟待“破”与“立”中迈出探索的步伐。2017年,该中心在一次航空运输投送任务中,因保障任务加重,需临时增加两架客梯车,按照当时的协调机制,所涉单位多、反馈周期长,最后中心放弃增加客梯车的计划。这件事给中心运输投送部门带来不小震动:兵贵

神速,保障效率如何才能提高?与民航系统建立顺畅的沟通协调机制是关键。

在军地联席会议现场,笔者看到,军地共同商定的联合指挥协调机制对运输投送任务的方案编制、保障力量动员、任务实施都做了相应规定,明确由沈阳联勤保障中心对口民航东北地区管理局,相关军事代表机构对口民航各专业单位,逐级建立军地联合指挥协调机构。

这一机制的建立,标志着新体制下东北地区航空民用运力军地联合指挥体系已初步形成,以制度机制的形式构建起军地联训联保“绿色通道”,是军民融合优化保障模式、提升投送效能的务实举措,为下一步执行航空运输投送保障任务奠定了坚实基础。