



40年,在人类历史上是短暂的一瞬,然而加上“改革开放”的前缀时,展现给世人的是中国前所未有的大变革大发展。

40年来,我国交通建设发展快速,从绿皮车到高铁,铁路交通工具升级换代,军事铁路运输也迎来了“春天”——从基础保障设施完善到

军交信息化建设,从体制机制创新到依法出行,我军运输投送能力发生翻天覆地的变化。

9月初,记者采访驻上海铁路局军代处的4名军代表,从回顾历史与对比现实中,感受改革开放40年来我军运输投送领域的建设发展成就。

——编者

军交运输40年,天翻地覆慨而慷

■本报记者 赖瑜鸿 通讯员 陈立强 吴怀彬

打造现代版「钢铁运输线」

■孟双月



打仗,在国家的最远端打仗,迫切需要打造能及时应急、战时应变的现代版“钢铁运输线”。

深化军民融合打造新型“战略投送快递”。国防交通是军民融合程度最深的一个领域,再强大的军队,都难以独自承担繁重艰巨的战略投送任务。目前,美国加入民航后备队的航空公司有30多家,拥有各型飞机近500架,这些飞机可使美空军的空中机动司令部的空运能力增加一倍。而我国目前已有1500多架客货运输机,民用航空运输保障潜能很大。我军要充分利用这一资源,推进运输投送在更高层次、更宽领域、更深程度的融合,着力打造新型的兵力物力战略投送快递。

用高新技术打造升级版“小推车”。曾经,淮海战役动员人民群众推着小推车踊跃支前,为保障部队胜利作出重要贡献,但随着战争形态的演变、作战样式的变化,传统“小推车”显然无法适应战场,需要给运输投送上“智慧大脑”,加强对“小推车”的升级改造。2017年,四川九寨沟发生地震时,相关部门通过民用运力(货车)动员潜力实时掌控与指挥调度平台,在1个小时内实时调度位于九寨沟县方圆200公里内的4706名司机,作为救援行动的后备力量。

开展实战化训练打造现代版“钢铁运输线”。毛主席曾说:“世界上的事情总是那样,你准备不好,敌人就来了;准备好了,敌人反而不来。”积极做好战争准备,并非只是部队的事,军民要合力打好“战争以外的战争”。要聚力破解备战打仗存在的突出问题,对和平时期来一场大起底、大扫除,针对投送弱项从难从严开展训练;要结合进行维和维稳、抢险救灾、国际维和、海外护航等多样化军事任务和部队跨区跨军演、重要装备物资运输等实践载体,探索推广运输保障、勤务训练、能力评估为一体的组织模式,全面提升运输投送练兵备战水平。

(作者系郑州联勤保障中心主任)

经过改革开放40年的建设和发展,我国开始向交通强国迈进,国防交通建设也水涨船高,逐步实现了从部队建制保障向军民融合保障拓展,从单一模式向铁路、公路、水路、航空综合运用转变,从短距离机动向跨区跨境远距投送延伸。但与国外军事强国先进的国防交通能力相比,我国国防交通仍较为落后,距离实现党的十九大报告中提出的“全域作战能力”仍有不小差距。

未来诸军种联合作战的时空和范围大大拓展,加上我国幅员辽阔,陆海兼备,从南到北、从东到西的直线距离均在5000公里以上,面临的威胁来自多个方向。实现在国家最需要的地方

从枕木站台到智能装载

■讲述人:杭州军代处主任 薛宝权

我在军代处工作24年,参与了军事运输动态监控系统研发、高铁整列跨区运输轻装部队、开展集装箱整列军事运输等项目的研究,经历了军交运输正规化建设、整体推进全面建设现代后勤试点和“打仗型”军交建设等大项活动,见证了改革开放给军事交通运输带来的巨大变化。

1995年我当军事运输调度员时,每次参加调度值班,遇有军列卸载任务,首先关心的就是部队装备的头向问题。只要发现装备头向与军用顶端站台头向相反,就需要马上协调邻军代处或铁路部门在大型铁路枢纽内调整列车运行径路、修正装备头向,不仅作业烦琐、浪费运力,还经常造成军列晚点。

如今,这样的事情再也不会发生了。经过新一轮军运基础设施建设后,管内主要军运装卸站均已具备双向装卸能力,遇到装备头向不顺位时,调整股道就能保证装备顺向卸车。

军运装卸作业的变化不只如此——过去装备卸车需在线路区间搭建58根枕木站台或是S94轻型组合站台,这两种站台的搭建,至少需要30名官兵,且难度大,对场地的要求也高。现在利用野战站台车搭建组合站台,只需要2名操作人员,最快6分钟就可以完成站台架设,既方便快捷,又安全可靠。

过去装备加固捆绑大多使用铁丝,一个整列需3个多小时作业,战士们的手因长时间用力都撕裂了,还经常因为捆得紧或过松导致返工。到达卸车时,铁丝就不再有用价值,消耗量极大。现在使用链式紧固器或钢丝绳进行捆绑,一个整列最多需要1个小时,方便快捷不伤手,还能重复使用,极大降低了铁路军事运输的成本。

过去保障官兵饮食“围一圈、就地坐”“一口干粮一口水”,如今军代处联合浙江省军供指导中心组建军供保障分队,依托社会化保障路子,与社会大型快餐企业合作,实现了科学制膳、营养配餐,伴随军供、应急军供高效保障,条件好的军供站还实现了宾馆化住宿、一站式服务。可以说,军供保障不再局限于传统的车站、码头、机场,部队保障需求在哪里,军供保障链就延伸到哪里。

从手工操作到人工智能

■讲述人:运输调度处参谋 胡建军

“一把尺子、两支笔、一张运行图、两个本”,这是20世纪80年代,军运调度指挥员的专用“家当”,当时军运保障信息都是靠铁路调度台人工采集,指挥军运现场只能靠一部电话沟通。

听当年从事军运调度的老军代表讲,由于无法实时掌握军运现场和军列运行信息,调度指挥全靠定时手工抄点、手工画图,军运任务量大时,往往一忙就是

一宿,有时连饭都顾不上吃。遇到紧急情况,掌握情况不仅时间滞后,还往往出现偏差。

有一次,某地发生水灾导致线路中断,需要较长时间恢复,军列只能待避停站。为不误部队行动,10多名军代表齐上阵,重新制定绕行径路、手工辅画运行图、人工排定运行时刻,3个小时后才重新拟定军运计划。

如今遇到类似突发事件,半小时就能解决。因为从军委后勤保障部到战区、各军兵种以及驻交通沿线军代处已经全部联通铁路军事运输综合信息专网,实现了从“上至下、点到面”的军运信息互联互通。军列运输方案现在全部依靠铁路军事运输动态监控系统自动处理,真正实现从手工操作到人工智能的转变。

不仅如此,驻上海铁路局军代处还建成军运实时调度指挥系统,可对管内车辆保有量、军运挂运方案、军运实时位置状态、全集团公司军运任务概况等进行全面掌握。有了这套系统,就如同有了军运的“外脑”和“眼睛”,面对突发状况时能快速做出最优的决策、最佳的方案。调度值班也实现无纸化办公,所有操作都在触摸屏上进行,可以自动采集信息数据,对铁路、水路、航空运输现场实现可视化指挥,工作效率有了几倍数的提高。

今年初,我们在处置空军某部运行军列突发重伤伤病员事件中,仅用20分钟就确定军列临时停车方案和伤病员救治事宜,调整安排后续客货列车运行时刻和施工天窗。

从单纯协调到依法管理

■讲述人:运输调度处副处长 沈岗

我1997年来军代处工作,参与的第一项活动就是协调某部的紧急运输保障任务。但是这项任务最后并没有完成,反而造成较大的经济损失,对军事运输组织带来了较坏的影响。

在总结教训时,我们发现问题的根源在于法规制度不完善。这些年,我们吸取教训,对军运工作的全过程进行了规范,严格审批程序,把运输组织工作上升到法规政策层面。

我们与铁路部门建立领导干部双向兼职制度,就是将党内和行政两条线同时纳入军交运输管理体系中,不仅驻在单位领导兼任军代处领导职务,同时驻站军代处领导也兼任驻在单位领导职务。这样一来,军代表在驻在单位有职务、有责任、有权威,变“两线协同”为“一线作战”,变单纯依靠为主动作为,加强了领导,整合了力量,实现了共赢。

最近几年,军代处探索高铁运兵模式,但是高铁指挥调度都是基于信息化网络,对军代表的信息化水平要求很高。作为铁路线上的老兵,我第一次参观虹桥站指挥控制室,看到一大片指挥控制按钮和上面密密麻麻的字母标志,深深感到从未有过的本领恐慌。但我们没有像以往那样,靠感情协调委托铁路部门培训,而是联合中国铁路上海局集团有限公司出台相关规章制度,借助合肥市建设货运专业实训基地的契机,同步嵌入铁路军事运输实战化训练功能。如今,

该铁路军事运输实训基地已为部队培训了20余批军交业务骨干。

2017年,我们联合中国铁路上海局集团有限公司召开“军运台账规范化暨军运工作座谈会”,从军运台账这项基础性工作入手,对军运业务工作进一步规范,制作了铁路军事运输计划安排审批表,严格落实三级审批。同时,通过较真碰硬的督导,对基层单位进行拉网式检查,并建立军运单位诚信档案,对不依法办事的部队,重点进行业务指导。

针对运输组织中发生的重大安全隐患,我们及时召开由铁路、部队、军代处三方联合参加的安全分析会,对运输环节存在的问题认真研究,立即制定整改措施,并将有关情况及时通报部队上级。如今,军运组织中的“不招呼”“不守规矩”现象大幅减少,军运规章贯彻执行力度不断增强。

从铁路输送到立体投送

■讲述人:虹桥站军代处主任 陈凌

过去部队轻装可以乘坐“绿皮客车”,如果携带装备,官兵就只能乘坐“闷罐车”了。冬天冷、夏天热,一坐就是几天几夜。由于长途跋涉,车厢内空气极差,连上厕所都无法解决,一下车就呕吐不止。如今,在我们军代处管内,“闷罐车”已经成为历史。

从“闷罐”到绿皮,从普速列车到高速铁路,从地面到空中……这绝不仅仅是速度上的改变,也不仅仅是乘车方式的改变,它是运输投送速度大大改善的一个缩影。

实际上,我们从高铁建设之初,就提出军交配套体系建设需求,并派出工程人员参与高铁建设方案设计。从站舍建设到指挥调度,30余类高铁配套设施实现了军民通用。

我们还将铁路部门的高速铁路TMS运输信息系统引入军事运输调度指挥中心,并增设军运调度功能,实现一网军民两用。军运调度员打开军运调度程序,管内高铁线上每列车的运行状态、空置线路和可调度车皮情况一目了然,只需输入命令就可自动生成投送方案。

首次在客运专线开通军用货运列车,首次在客运站组织军用物资“门对门”快件运输,首次临时加开高铁专列组织人员整列运输……这都是我们有效挖掘“钢铁运输线”的潜能,开辟军运新途的积极探索。

除了铁路输送,我们的投送手段还有很多。杭州湾跨海大桥建成通车,翔安海底隧道贯通,上海、宁波、温州等城市陆续建成一批新码头,杭州萧山、上海虹桥、温州永强等现代化机场,均与公路、铁路输送实现了“无缝链接”……

随着一体化指挥平台的建立,联合投送渐成常态,投送精度也越来越高,过去那种各军交部门在体系内单打独斗的现象一去不复返了。去年,我们参与诸军兵种联合作战演训,联合组织立体投送,投送精度都在95%以上。

制图:张锐

全军战略投送军民融合驶入快车道

■本报记者 孙兴维 通讯员 陆斌



“一桥飞架南北,天堑变通途”,这是上世纪50年代,毛主席在《水调歌头·游泳》这样称赞武汉长江大桥。如今,军地联手架设的从武汉到拉萨的航班已经通航。军委后勤保障部运输投送局负责人介绍,这只是实现军地一体提升战略投送能力跨越式发展的一个缩影。

从过去的肩扛、手抬、马驮到如今的铁路、公路、水上、空中立体运输保障,从“屯兵驻防”到“说走就走”,改革开放40年来,全军运输投送系统把握战略投送军民融合的特点规律,抓住国家交通运输加速发展的有利时机,军地合力提升战略投送能力,全军战略投送军民融合工作驶入快车道。

民用运载工具建造贯彻国防要求全面落实,先后完成大中型民船、公路集装箱运输车和大型平板拖车贯彻国防要求。在铁路建设方面,拉萨至日喀则铁

路、喀什至和田铁路建成通车,实施青藏铁路格尔木至拉萨扩能改造,开通粤海铁路轮渡平车运输业务,组织高铁运送轻装部队试验,极大提高部队执行维稳处突任务的快速投送能力;在公路建设方面,新藏公路全线完成整治改建;在航空建设方面,先后开通成都至阿里、日喀则航线,重庆、昆明至拉萨航线,阿里至乌鲁木齐、西安航线,海口至西沙等航线,逐步构建覆盖藏疆、跨越大洋的航空投送网络。在海运建设方面,开通沿海港口至西南沙海上航线,组织驻岛部队冷链运输补给,有效解决部队跨海运输投送瓶颈问题。

依托军民融合战略,协力搭建军民融合快速投送通道,投送力量不断发展壮大。在“跨越-2009”演习中,部队除乘坐空军运输机外,还运用民航客机和货车,铁路人员运输全部使用客车,大型武器装备使用平板车,包括使用动车组运送轻装兵力。军委后勤保障部运输投送局与中信海直公司和中航货运公司签订军民合作协议,与大型物流企业达成运力资源使用合作意向,积极会同国家有关部门共同搞好快速投送通道建设,在有关建设规划计划中重点安

排军事急需的铁路、水路、国边防公路等建设项目,将具有重要国防意义的铁路项目和公路项目纳入国家综合交通运输体系建设。

一体建设保障力量,一体运用投送能力,先后出色地完成以青岛“上合组织”峰会、厦门“金砖”峰会和杭州G20峰会为重点的重大外事活动以及抢险救灾、维稳处突运输投送,高标准完成以国际维和、国际军事比赛、中外联演联训、海外护航、军援军贸等为重点的涉外跨区跨军演运输投送,高质量完成以系列高端精密产品为重点的特种运输,以报废弹药、军油军车、被装给养等为重点的大宗物资运输,以及进藏运输、新老兵运输、驻岛部队进出岛保障任务。结合重大运输投送任务,坚持投送行动、投送训练、能力评估一体组织,不仅锤炼了保障队伍,而且创新了保障机制。

40年来,一代代军地运输投送人,坚决听从指挥,牢记使命任务,乐于无私奉献,耕植祖国蓝天,跨越青藏高原,飞跃昆仑山脉,直跨琼州海峡,远涉万里重洋,经历了一次次艰苦奋斗的历史沧桑,奏响了一曲曲运输投送的时代凯歌,书写了一幅幅能力建设的壮丽诗篇。



9月5日,2000余名老兵在辽宁省丹东高铁站统一乘坐高铁,踏上返乡路程。从8月底开始,驻沈阳铁路局丹东军代处与铁路部门协调配合、一体联动,制定高铁运输新老兵的工作计划。同时严格落实军人依法优先政策,让新老兵在出行过程中体验到尊崇。

李雷摄