

话 题 背 景

长江经济带整体开发的构想始自上世纪 90 年代,但后来被西部大开发、中部崛起等区域战略所替代。本届政府重拾这一战略,并力图将其打造为中国经济新的支撑点。可以预见,沿江两岸的交通建设将迎来快速发展的时期。

交通运输与国防建设紧密相连,军交如何抓住这一黄金时期?“经济流”和“战斗力”能否各取所需、切换自如、畅流无阻?解读“湖北样本”,探寻融合发展进程中遇到的矛盾和问题,对于“十三五”期间军交建设发展具有借鉴意义。

长江经济带被列为国家区域发展战略后,沿江两岸交通的建设就被认为是这一战略的首要任务。对于占长江干线总长三分之一的湖北而言,这是一个难得的机遇。湖北希望借助长江“黄金水道”建设,再现昔日“九省通衢”的辉煌。而在不断奋斗中,荆楚大地也致力打造军民融合发展战略下交通战备建设的“湖北样本”。

军交随城镇化进程快速推进

2011 年,武汉将建新港口岸线的重大新闻在江城市民中传开,同时也牵动了军地领导的心:武汉新港口岸线建设定位是亿吨大港、千万标箱,这对于战时部队南北渡、东西运可谓举足轻重。然而,据相关部门核算,如果新港拓展军事功能,则要追加数千万元的经费预算。讨论会上,军地领导意见高度统一:宁可让交通设施建设承担更大的成本压力,也决不能成为战斗力的羁绊。

这一做法,后来成为湖北省各重大交通工程建设的样板。

为使城市交通建设与国防交通建设同步,湖北军地联合出台《交通建设项目贯彻军事需求审查制度》,要求“水、陆、空”交通项目建设预先征集驻军部队意见并严格审查备案,必须兼顾军事需求,否则一律不予立项开工。

在亚洲最大的铁路编组站——武汉北编组站建设中,该省专门在下行出发场外侧规

划建设军用站台 1 座,设到发线 2 条,满足部队铁路运输需求。看似不大的一项举措,却使铁路兵力投送能力得到大幅度跃升。

随着建设国家中心城市的步伐不断加快,湖北交通战备设施也正在经历一场嬗变。在武汉外绕城高速公路建设中,湖北省交办多次对接驻军,给沿线部队修建 4 个立体互通公路,部队一出营门就可迅速转入高速公路;在新扩建天河国际机场时,军地双方反复磋商,最后决定提高跑道建设标准,确保起降各型战机。

该省国动委综合办主任叶国安掰着手指头告诉记者,“十二五”期间,湖北省累计投资 18.5 亿元新建国防交通项目 80 余个,打通了驻鄂部队的进出口道路……”

区域优势成为战略投送能力的增长极

提起湖北交通运输,有人会随口说出许多品牌:以武汉新港为核心的“长江黄金水道”,以宜昌为核心的三峡物流中心,以随州为代表的专用汽车产业集群……如何把这些区域性交通特色转换为战略投送优势?湖北省上下各级一直在探索。

以物流产业高度发达的东西湖区为例。铁水公空完美结合,四位一体的立体交通格局,使其具备了多式联运中转效率最高、价格最为便宜的潜力,是华中地区名副其实的交通运输大动脉。得天独厚的地理位置,加上四通八达的交通网络,决定了东西湖区可以成为军用物资保障战略投送的最佳中转点,这种“聚集+分拨”的模式一旦形成,将使后勤保障效率大大提升。

但问题也随之而来,机场在黄陂、水港在新洲、高铁在青山,铁路集装箱中心站又在东西湖,各种运输节点之间并无高效的转运方式,只能靠公路货运转驳,使得部队投送效率大打折扣。“如果把战略投送比作血液循环,物资好比氧气,负责运输的物流体系就好比红细胞。”该省交办一位领导说:“没有好的物流体系,‘大动脉’就难以维系。”

2008 年 9 月,全国首家商业企业物流配送应急保障动员中心在东西湖区正式成立,

素有交通“大动脉”之称的东西湖区迎来了应急投送和物流运输军民融合的春天。

2009 年,湖北省在武汉市探索社会化联筹、联供、联储、联运、联修、联训、联医的保障机制,制定“物流总部+综合物流园区+配送中心”的物流设施布局方案,着力构建“一港六园八中心”的物流体系,为多领域保障军供建立平台。针对境内铁路、公路、水路、航空、管道五大基础设施布局特点,建成了一批集物资转运、装备加油、器材维修等于一体的军用保障物流中心。

“随着现代物流引入国防运输,战场物流流更加快捷。”据物流配送应急保障动员中心负责人介绍,物流中心等于建立了虚拟空港,实现了物流中心与机场、港口码头、高铁站等运输结点之间的无缝对接。过去,空铁中转至少需要 1 个小时,现在 30 分钟即可送达。

东西湖区的成功只是一个缩影。与区域经济快速发展相伴随,区域优势让湖北的战略投送能力也水涨船高。这些年,随着运输业的跨越式发展,民用运力成为地方政府关注的一个热词。

这一次,湖北把目光聚焦到“中国专用汽车之都”——随州,该市汽车产业集聚程度和配套能力堪称全国之最,这一独特的民用运力优势一旦运用到战略投送,潜力将不可估量。

随州市统计局副局长刘绪东告诉记者:“目前随州市汽车及零部件企业 124 家,具备年产各类专用车 10 万辆的生产能力,能生产 12 大系列 62 个小型 600 多个品种的专业车。”

2012 年,随州市正式成立军民通用装备物资征用领导小组,在全面调研的基础上,出台了《随州市特种民用运力征召暂行办法》,明确预编征用的装备种类、方法程序、补偿标准和奖惩措施。随后,该市与湖北齐星公司、楚胜集团等 40 余家单位签订民用运力征用责任书,建立数据库,每半年进行一次核对、修正和调整。目前,数万套民用特种车辆有了“军事户口”。

战略投送向新兴动员领域延伸

前不久,一列担负重要任务的军列开进

武汉站,15 分钟内就完成所有解编、检修、供给等技术作业,开赴指定区域。而这一时间比传统作业时间缩短了 30 分钟。

效率提升的背后,是理念的更新。武汉铁路局负责人介绍,这次成功实践得益于把最先进成熟的技术成果用于军事运输,通过优化轮轨关系、弓网关系、固定设备和移动设备关系,深入开展牵引供电、通讯信号、移动设备、运营调度等系统的集成创新,为在更大范围进行军事运输调度指挥和车流调整,提高军事运输安全保障性能,促进战略投送能力的释放起到了关键作用。

如同科技总能成为时代的宠儿,任何一项民用创新都有可能成为军事能力的拓展机遇。

航空投送是国家应急救援体系中的重要组成部分,是灾难应急救援的“最后十公里”,也当仁不让地成为战略投送中民用运力的新宠。但繁琐的飞行管制审批手续、紧缺的飞行人员、费用昂贵的航空器不足一直是中国航空投送的瓶颈。汶川地震后,航空投送体系建设的呼声再次高涨。

作为全国五大通用航空产业基地之一,荆门不仅是全国和湖北的地理几何中心,空域开阔,经过辖区的只有一条航线,有利于发展通用航空产业必须的培训、试飞等工作,同时荆门市还有深厚的航空底蕴,中国特种飞行器研究所 1971 年搬迁至湖北荆门,是中国唯一从事通用飞机、水面飞行器和浮空飞行器研发制造的综合性主机研究单位,先后填补了航空高科技领域的多项空白。

2014 年 8 月 19 日,全国首个通用航空综合体——荆门爱飞客镇项目在北京签约,荆门率先觅得先机。荆门市军地合力,一方面通过省政府向解放军总参谋部请示开放漳河机场本场空域,另一方面通过军分区协调多个空军场站对飞行活动给予支持。通过军地共同努力,荆门成为全国首个拿到低空放飞通行证的地市。

“数量众多的飞行人才也是一支无可比拟的民用运力,平时能够应急救援,战时稍加培训便能驾驶战机。”谈起这一新兴的民用运力,荆门军分区司令员邱明扬底气十足。

今天的湖北已是名副其实的经济大省、科技大省、军工大省,“十三五”期间,将有更多的前沿技术在交通领域不断涌现,这里必将是战略投送能力建设的一块沃土。



随着我国经济社会的发展,“大交通”的时代正在向我们走来。作为国防动员领域,尤其是军事交通运输动员领域的建设者、实践者必须珍惜机遇、利用机遇,为实现“大军交”接轨“大交通”主动作为、积极作为。

军队一般只修建、编配有少量的军运设施和运输力量,大量的军事运输和交通保障任务需要国家战时征用民用交通运输资源来完成,民用交通资源是平战军事交通运输的依托。同时,军运设施和力量也可为国家经济建设服务。两者可以互相促进、协调发展。以运输为例,民用运输与军事运输虽然在运输目的、运输对象、运输要求上不完全相同,但实现人员与物资的空间位移这一点是共同的,运输设施设备也基本上能满足不同的使用要求。同时,交通运输军民融合发展具有较高的效益性,即交通运输建设走军民融合的发展道路,可以使交通运输投资同时获得巨大的经济、社会、军事和国防

让大军交接轨大交通

陈西钢

效益。正因如此,才使得“大军交”必须与“大交通”相接轨,才能在平时军事交通建设中节省建设成本,战时快速调动民用运力为战争服务。

如何接轨?首要的是紧紧抓住国家发展战略,从加强“大交通”与“大军交”需求对接入手,强化顶层设计,科学制定对接计划方案,确立对接重点项目和内容,严格落实融合措施,完善融合法规体系等方面综合发力、有序推进。这就要求相关部门科学设计国防交通管理体制和动员机制,把军政企三方的责权利统一起来,实现体系融合;高度重视政府在国防交通建设中的主导作用,把军民融合深度发展战略纳入依法行政,实现制度融合;系统总结近年来推进军民融合式发展的实践经验,用实战标准将好形式好方法固化下来,实现形态融合;积极推进管理方法、技术手段和标准体系创新立法,有效管控安全风险,实现系统融合;高度重视依法建设人才队伍,为国防交通现代化建设提供强有力的人才支撑,为军民融合的可持续发展提供源源不断的内生动力。

