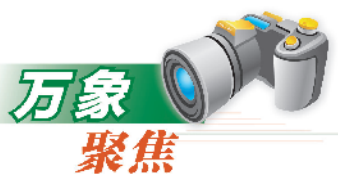


某航务军代处借助地方交通资源优势提升运输投送保障能力

唱一曲新版“军港之夜”

■李 宏 严佳议 本报记者 孙兴维



“军港的夜啊静悄悄，海浪把战舰轻轻地摇……”

《军港之夜》描绘的是战舰靠泊军港的画面，军民深度融合让《军港之夜》有了新篇，一个“万吨巨轮入列，军民融合靠泊”的新联动故事已经展开。

前不久，海一万吨级某大型舰船入列，战区无专用军用码头满足靠泊保障需求。怎么办？

“军地联合组织勘察，用民用码头保障新舰船靠泊装卸载！”无锡联动保障中心某航务军代处的建议，得到了海军认可。

该军代处迅速开启军民融合保障“雷达”，一路勘察海岸线的港点泊位和码头，逐个进行现场筛选、测算研究……最终拍板：利用某民用码头保障该舰船靠泊装卸载。

“民用码头关键时刻能用上，是因为预先贯彻了国防要求，配备了与大型舰船对接的趸船，并事先预留了接口，加上军地协同一体，反应快、动员快、对接快，为新型舰船靠泊装卸载铺平了

道路。”无锡联动保障中心某航务军代处主任杨泽告诉记者：“这么短时间内实现民用转军用，体现了军民融合联动保障的‘加速度’，更凸显了军地一体的‘融合度’。”

我国民用船舶数量庞大、种类齐全，将民船运输力量转化为战备资源，将大大提高我海海上战略投送能力。《国防交通法》明确规定，国家依托大中型运输企业组建战略投送支援力量。早在《国防交通法》颁布之前，无锡联动保障中心某航务军代处就与福建省港航局联合组建了全军首支航道专业技术保障大队，配备多波速扫测系统、图像声呐系统等专业设备，可对海洋航道勘察维护、水下障碍物探测，也可用于搜寻遇险船舶与人员。

“他们平时负责全省港航各项技术勘测工作，战时则迅速转化为一支集操船、引航、水下探测等多专业于一体的战略投送航海保障队伍。”作为这支队伍的指挥长，福建省港航局局长张子阔介绍说：“按照人装配备、整组点验、动员预案、检验演练的模式，我们还建立了实时勘察专业队伍和海洋水文资料数据中心，大队所属船舶，在航速、海上油料补给、预留军事通信接口等各项技术指标上均达到军事要求，初步具备海上投送支援保障能力。”

“兵马未动，粮草先行，但是新时期的‘先行官’还要当好‘融合官’。”无锡

联动保障中心领导告诉记者：“一方面，联动保障体制改革，军交运输部门更名为运输投送部门，最大的变化在‘投’：过去侧重于人员物资运输和车船勤务保障，重在‘运’，保障日常运输味道较浓；如今，投送成为核心任务，更侧重兵力运输机动，这些都需要强有力的运输投送保障作支撑。另一方面，地方交通事业飞速发展，科技实力日渐雄厚，联动指挥员必须要学会借力、善于借力，这也是衡量他们军民融合能力的重要指标之一。”

正因如此，该航务军代处注重在推进深度融合上下功夫，让运输投送接轨地方大交通体制，依托“大交通”铸就“大军委”。

建立军地融合运行机制。依托港口、海事、航运等有关保障单位，他们构建了一体化保障机制，运输投送组织指挥更加顺畅。该军代处分驻华东港航、交通、民航系统。近年来，他们根据华东地区基础工程建设与信息化建设迅猛发展的实际，从建立平战转换机制抓起，建立“骨干在军、主体在民、无缝衔接、制度保障”的军地一体化融合运行机制。借助制度优势，该航务军代处吸纳50多位地方政府及企业领导兼职，所属各军代处在政府交通、大型港航企业等部门挂牌，实行合署办公、一体联动，将航务军交建设纳入交通建设体系中。他们依托军地力量组建起十几个

应急保障单元，定期与港航、民航系统组织对接演练，检验运输投送各环节运行程序，确保一有任务能迅即反应，高效保障。

基础设施建设同步发展。他们抓住地方交通设施建设发展契机，建立军代处列席重大工程论证会制度，在重点码头、进出港口道路、机场跑道等建设中，就贯彻军事需求提出意见建议。在优化港口规划布局论证会上，他们根据部队快速装载需求，新建了一批吊滚装一体化的多用途码头；针对平时战时航空应急投送需求，将军事要求贯彻到机场改扩建项目之中，基本满足了我军各类机型全重起降的要求。

军地联手攻关保障难题。基于部队装备发展快的实际，该军代处充分运用地方人才科技资源，军地联手开展军交保障难点问题攻关，先后取得一批研究成果。《新造民船贯彻国防要求技术标准》6个分册被批准为国家军用标准，填补了相关领域的空白，成为我国战略运输投送能力新的增长点。研发的“海上输送过驳系统”“集装箱船改装及标准化设计”等10余项成果获国家和军队科技进步奖，为构建战略投送立体通道提供了科技支撑。

前不久，他们接到海军某部远程投运计划后，运用军地联合研制的网兜式吊具，对相关装备实施快速“打包”装载，保证了任务的圆满完成。

战损舰船有了海上抢修平台

■本报记者 赖瑜鸿

新造民船贯彻国防要求后，军代处该如何做好“民参军”的下篇文章？近日，无锡联动保障中心某航务军代处主动与船运公司对接，在新下潜船上组建国防专业保障队伍，拟订直升机中继保障等训练课目，编写国防功能使用指南。

在该中心运输投送处，记者了解到，这艘5万吨级的钢质三岛式半潜运输船在今年4月下水，是承担海上钻井平台、起重机械、预制桥梁等超大型设备运输的特种海船。该船总长200多米，载货面积足有2个足球场大小，可运输万吨轮船，而且能和潜艇一样下沉上浮，适航性能好，可在远海航区航行。贯彻国防要求后，利用半潜船的自航性、载重量和载面积，军队可实现战损舰船海上应急抢修和后送。万吨级舰船靠泊中转倒运、直升机海上中继保障等多种功能，标志着战损舰船有了专属的海上应急抢修平台。

“半潜船功能多，堪称海上战略投送的‘利器’。”该中心航务军代处技术动员处副处长黄浩告诉记者，民用半潜船曾多次参加后勤支援保障演练，实施海上机动战略支援保障。如今，半潜船贯彻国防要求后，可与登陆艇、民用运输船一起构建海上过驳卸载平台，保障民船载运重装备海上无码头过驳卸载。此外，还可配置构建海上机动港口所需的机动卸载平台、拼装式码头、栈桥单元、登陆艇、气垫船、机械化站车等要素，构建海岸机动综合卸载系统，有效解决海上机动港装备设施跨海、卸载作业线构成等难题。

据悉，为进一步挖掘半潜船的国防动员潜力，该航务军代处将结合半潜船的大小吨位、营运区域、性能等特点进行任务区分，制订动员预案，将半潜船列入战略投送支援船队，按实案组织训练，确保随时拉得出、上得去、保得好，全面提升海上支援保障实力。

油料运输有了“绿色通道”

■本报特约通讯员 黄翊

盛夏时节，一场战区部队远程机动军交运输保障行动在桂林联动保障中心管辖区域内展开。从6月1日至6月12日，桂林联动保障中心运输投送处指挥某汽车营，安全、高效地完成了空军某部第一阶段油料运输任务。

该中心运输投送处处长王文生告诉记者，第一阶段，汽车营共往返17趟，均安全无事故，这都得益于军地联合一体的运输投送保障机制。

4月，该中心接到了南部战区空军某部的油料运输保障任务后，马上与部队召开油料运输协调会，对接保障需求，研究方法措施。在对任务量、运输力量等进行调研后，该中心决定借助地方力量完成任务。

“油料运输专业性强，难度大，对运油装备要求高。此前，我们已经把军队油料保障力量建设融入地方经济社会发展的总体规划，充分利用社会资源完善油料投送机制，先后与中国石油、中国航空油料等公司签订地面油料、航空油料及消防安全等联合保障协议，借助国有企业服务网络覆盖面广等优势，促进部队保障力的提升。”王文生说：“在完成此次运输投送任务中，军地联合油料投送机制发挥了较强的作用，不仅如此，我们还积极协调云南省交通战备办

公室，在高速公路收费站开辟了油料运输专道；与沿途地级城市的医院建立了应急联动机制，确保一旦出现紧急情况能够及时救治。”

笔者在运输保障方案中看到，运输车队分为车辆技术保障组、警戒勤务组、安全监管组等5个组。结合油料运输任务属危险品运输的实际，中心运输投送处按照军用危险品及重大任务军事运输安全管理要求，依托地方专业维修机构，对执勤车辆进行维护保养，逐台车辆建立技术档案，并为每台车配备了对讲机、三角木和交通警示牌。中心运输投送处还与某重汽修理厂签订协议，由该公司派出1台保障车和1名修理工，全程实施伴随保障。

针对沿途路况窄、弯多、坡长、车流大的情况，运输投送处对沿途路况进行深入分析，对安全风险进行科学评估。此外，他们严密组织驾驶员复训和油料运输上岗资格考核认证，确保每名执勤驾驶员经验丰富、技术过硬。

运输途中，他们还联合云南省交通战备办公室在复杂路段安排人员进行交通调整，协调沿途高速公路服务区开辟单独的休息间，并在驾驶员休息调整期间，讲评运行情况，强调注意事项，组织技术检查，确保时时、处处、人人讲安全。

沈阳联动保障中心某航务军代处与企业共同制定军运细则

■潘 诚 王正旭

6月上旬，沈阳联动保障中心某航务军代处与中远海运客运有限公司共同制定的《水路军事运输管理规定（试行）》（以下简称《规定》）正式下发实施。

这份管理《规定》对军地共同执行水路军事运输任务时的流程进行了系统梳理，对各项职责责任进行了明确，对时间、标准、人员、装备等提出了具体要求，让军地联合运输能够按章办事、有据可依。

据了解，这个航务军代处与中远海运公司已经合作了20余年，多次共

同保障完成大型水路军事运输投送任务。随着单位转隶联动保障部队，原有的运输任务和合作制度有些不太适应新形势新任务，为此，该军代处以《国防交通法》为依据，结合长久以来的合作保障经验，与企业共同制定了《规定》。

该军代处领导介绍，依照《规定》实施保障，将会更加优质高效，最主要的是解决了超宽超限装备的海上运输投送能力，为遂行跨区海上运输投送保障任务提供了依据。



烈日下，重装备快速装载

近日，郑州联动保障中心某汽车团重装备运输营利用复杂天气组织装备快速装载、远程机动投送等实战化课目训练，提高部队远程机动能力。冯 佳摄



运输投送应有战略视野

■刘向东

格局大了，平台才会广阔；高度有了，空间才会拓展。

战略投送能力是国家战略能力的重要内容，世界各军事强国普遍认为，国家利益拓展到哪里，战略投送的臂膀就要延伸到哪里。近年来，美军对战略投送力量进行信息化改造，使其战略机动性和远程投送能力显著增强，实现了“投送即控制”的战略目标。俄罗斯把加大战略投送力量建设作为重振大国地位的重要举措，在其新版《军事学说》中，把战略投送力量建设摆在了更加突出的位置。经验表明，战略视野是国家经济和科技实力转化为战略投送能力的必要前提。否则即使再有实力，也难

以发展战略投送力量。我国涉及领土领海争端的地域，都是远离国家纵深的边疆区域，自然环境复杂，物质保障条件差。要捍卫国家主权领土完整，保障国家的正当利益不受侵犯，有效应对多种安全威胁，必须具备战略视野，构建在陆地、海疆、空域等远程战略投送能力。

建设和保持一支强大的战略投送力量，需要投入巨大的人力、物力和财力，世界上没有哪个国家的军队能够独自承担，将军事功能寓于平时建设之中，是世界各国的必然选择。让军事交通融入国家交通的“大动脉”，让“经济流”和“战斗力”协调发展，必须胸怀全局，走好军民

融合之路。在我军编制内的战略投送力量比较薄弱的情况下，应对突发事件，应通过对国家和社会既有战略运输力量进行紧急动员，形成“骨干在部队、主体在民间”的保障模式，使高新装备能够尽快转化为服务于战略投送的重要力量。

事发突然、投送准备仓促，是遂行战时应急任务的显著特征。近年来，四川汶川和青海玉树地震、甘肃舟曲泥石流等重大自然灾害，往往是在人们毫无准备和几乎没有任何预兆的情况下发生的，需要国家快速动员、军队迅速反应。由于存在动员征用时效性难把握、大型特种装备器材匹配困难等困难，一方面，军队必须加强远程投送能力建

设，形成陆、海、空联合立体的投送网络，做到“兵马未动，军交运输先行”。另一方面，战略投送力量是形成战略投送能力的主体，民用运输力量又是战略投送力量的主要依托，新形势下的运输投送工作要学会运用民用运输力量、善于借力，唯有如此，才能担负起先遣队、突击队、攻坚队的重任。

目前，我军远程投送力量比较薄弱，特别是海空运输力量相对较弱，军队要走出去、走得快、走得远，就应以海空投送为重点，以陆上投送为基础，建设一支平时应急、战时应变的战略投送力量，为我军履行新使命提供强大的战略投送支撑。



6月13日，陆军某部在甘肃省新华庄车站组织装载，驻兰州铁路军代处的军代表与铁路局工作人员一起检查装备捆绑加固情况，确保安全。新华庄车站是四等中间站，原

本不办理客、货运业务。2016年，驻兰州铁路军代处协调铁路局在该站建成了军事专用货场，部队物资铁路运输、装卸实现“门到门”。苏振军摄