

改革开放40年,青藏铁路穿过世界屋脊,高原军事运输实现兵发千里一日还,军运饮食保障也出现巨大变化——

餐盘见证后勤保障从吃饱到吃出战斗力

■本报特约记者 张放 通讯员 刘一波



2014年11月初,某部从塞外草原转战新疆戈壁驻训。驻沈阳铁路局军代处创新军交保障模式,实现从站内饮食供应到前出伴随保障,从单一饮食服务到多元化综合服务保障模式的转变。官兵在荒郊野外的装车站,不仅吃上热乎可口的饭菜,还洗上热水澡。

上图:官兵在火车上吃上可口的饭菜。左图:官兵在装车站临时设置的就餐点用餐。

康健摄影报道

1983年军校毕业后,汤文亮到了西宁军代处工作。第一次随部队执行运输任务时,坐了7天7夜的闷罐车每到一个军供站就餐,汤文亮就饿得前胸贴后背。“开饭时,一上来就打满满一碗饭菜,狼吞虎咽吃完再想去打第二碗时,菜盆早就见了底。”汤文亮从此有了经验:运输途中吃饭,第一碗只能打一半,这样才有机会打第二碗。

“饿,是当年搞运输最深刻的记忆。由于饭菜油水少,我们虽然食量很大,却饿得快。”汤文亮记得,那时青海等地生产生活还比较落后,许多物资都得依靠内地支援。军供站大多选择白菜、萝卜、土豆等易于种植、便与运输储存的蔬菜,被官兵们戏称为“老三样”。

随着改革开放的深入推进和西部大开发战略的实施,科技和物流水平快速提升,来自全国各地的农副产品、瓜果水产涌上高原,青藏高原农副产品集散中心拔地而起,各式各样的蔬菜、水果、肉类、海鲜应有尽有。

菜篮子丰富了,官兵执行任务伙食标准也高了,军供站还有地方政府的经济补助,铁路线上的饮食保障较过去有了巨大的变化。从2000年开始,汤文亮就发现军供站的伙食不仅吃得饱了,还吃得越来越好,每餐是四菜一汤,有荤有素,“饭打半碗”的经验

没用了武之地。2006年,青藏铁路全线贯通,加快了西部地区的经济发展。西部地区生产总值从1999年的1.58万亿元提升到2012年的11.39万亿元,年均增速12.4%。同期,地方财政收入从1029亿元增加到12763亿元,年均增长21.4%。主要经济指标增速自2007年起连续6年高于全国平均水平,初步形成了能源资源加工利用、装备制造、旅游、农牧业等特色优势产业,自我发展能力不断增强。随着地方经济的快速增长,官兵运输途中的“吃”又发生新变化。

今年夏天,某部抵达西宁某配置地域时已临近饭点,炊事班的装备还紧固在平板上,无法第一时间展开,部队组织卸载,至少需要2个小时才能完成。一通电话打到西宁军代处,55分钟后军代表带着军供站的两辆配送车,将可口的“外卖”送上门。除了标准的四菜一汤,每人增加100克牛肉,饭后还有新鲜水果和绿豆汤。

“以前是从吃得饱到吃得好,现在是要吃出健康、吃出战斗力。”汤文亮说,近年来军代处进行了就餐由定点静态保障到区域动态保障的探索,官兵在站台,或是在一定距离之外,军供站都可以送餐上门,并且军供站会通过保障

对象的实际情况和当天的气候条件等,合理调整食谱。比如,当天保障部队要执行远程投送任务,而当时平均气温较高,战士能量消耗较大,他们就特意增加了牛肉等高能量以及绿豆汤、瓜果等防中暑的食物。

前不久,汤文亮所在军代处又对运输中的“吃”做出新的尝试:对一些执行特殊任务的军列加挂餐车,配备炊事员,实现不停车就能吃上热乎饭菜,大大节省军事运输的时间。

不仅是“吃”的内容有变化,而且“吃”的环境也有了很大改变。

1984年,西宁至格尔木铁路通车。年底,汤文亮在格尔木站组织出藏老兵乘车返乡,由于还没到发车时间,大家计划在军供站用餐休整。

一进军供站,所有人都傻了眼:食堂破破烂烂,窗户玻璃大多损坏,寒风直往里钻,就餐设施极其简单,几个铁桶装菜,几张圆桌当餐桌,没有保温保暖设施,菜一装盆就凉了一半。这样的

保障条件,让汤文亮感到肩上的担子无比沉重。

30多年来,他和战友们一直为过路官兵提供更好的服务保障而努力着。每年年底,军代处都会组织铁路局(公司)、军供站开碰头会,共同出谋划策搞建设,在军地双方的共同努力下,一批现代化餐厅在高原各个军供站落成。

今年,汤文亮随陆军某部还是到同一个军供站就餐。就餐环境大不一样——餐厅内明亮整洁,中间的保温餐盒盛着可口的饭菜,两侧整齐地排放着现代化简约的桌椅。军供站内还设有临时休息用房,房间里有空调有热水器,吃完饭官兵还可以洗漱休息。

回想几十年来的变化,汤文亮感慨万千:“这得益于国家铁路基础设施建设的巨大飞跃,得益于社会生产生活水平的提高,更得益于改革开放的巨大成就。有国富民强这个坚强的基石,铁路军事运输建设水平必将迈上更高的台阶。”



守好人防初心

■和治伟

近期,省级机构改革方案相继出炉,成为社会各界关注的焦点。在业已公布的江苏、山东、福建、宁夏、黑龙江等省区的机构改革方案中,人防部门大都作为直属机构或工作部门,纳入到政府序列之中。

在部门大幅度整合的背景之下,有些部门被合并重组。而人防部门能够作为相对独立的机构保留,不但能保持人防工作的相对稳定,更体现了国家的重视、政府的厚望、人民的期盼。

由于涉及到诸多方面以及利益关系的调整,历次改革之初,坊间都会有诸多热议和猜想。本轮改革也不例外。人防部门在不在?防空职能变不变?工作人员减不减?如今,担心成为多余,猜测成为过去。人防机构相对独立,人防职能基本稳定,人防力量并未削弱,这既是对人防人的期望所在,无疑也是人防人的责任担当。广大人防人更要坚定信念,心系国防,初心不改,矢志不移。

坚持人民防空为人民,铸就坚不可摧的护民之盾,就是人防的初心所在。人民防空事关国家安全与发展大局,是各级政府的重要职责。自1950年10月31日创立以来,在党和政府的领导下,新中国人民防空由小到大、由弱到强,从应急建设到长期准备,从单一防空到防空防灾一体,从保障民安到服务民生,走出了一条具有鲜明中国特色的发展之路,既保护了国家安全,也促进了经济发展,还服务了民生福祉。在政府各部门之中,人防部门具有国防性,人防工作具有战备性,人防工作者也有着准军事化的要求,这都是其他机构不可比拟的。应该说,这既是人防的特殊性,也是人防的特色之处,正是人防的立业之本。人防唯有立足平时,着眼战时,真抓实干,聚焦实战,方能守

住初心,不辱使命。

提高防空斗争能力,有效履行战时防空、平时服务、应急支援职能使命,是人防的发力点。从工作性质来看,人防工作一头为军,一头为民,牵涉军地双方,涉及平战两时,有着典型的军民融合特征。本轮机构改革中,一些地区就在人防军民融合方面进行了大胆尝试和积极探索。比如,海南省将人民防空办公室等部门职责划入省委军民融合发展委员会办公室,优化省委军民融合发展委员会办公室的职责。广西壮族自治区组建了人民防空和边防海防办公室,体现了统筹边海空防的地区特色。10月15日,习近平总书记主持召开中央军民融合发展委员会第二次会议,进一步明确要加快推动军民融合深度发展。因此,人防领域应深入贯彻落实军民融合发展战略,人防部门也应在军民深度融合发展方面走在前列。

西宁联保中心联合青藏铁路公司拓展铁路军运能力

高原无人值守车站大规模装卸载

本报讯 特约记者张放、通讯员刘一波报道:前不久,陆军某部开赴青藏高原驻训,千人百车直接开赴铁路机动至训练地域附近的无人值守车站进行卸载。这是青藏铁路无人值守车站首次实现大规模装卸载,与过去相比,减少机动距离上百公里。

青藏铁路格尔木至拉萨段人烟稀少、社会依托条件差,沿线车站大部分为无人值守车站。过去部队赴青藏高原驻训,只能在格尔木、拉萨等城市货运站进行装卸载,再通过摩托化机动至目的地,通常要迂回上百公里。遇到货运繁忙的夏季,容易造成军运、商运冲突,影响军列正常运行。

针对这一实际,西宁联勤保障中心驻青藏铁路公司军代处在2016年对无人值守车站进行军事装卸载进行可行性论证。军代处、铁路公司和院校专家组成联合调研小组,对青藏铁路全线所有车站进行实地勘察,并重点对部队驻训常用地域附近无人值守车站的地质、海拔、水文等数据进行采集

分析;利用部队演训时机,开展无人值守车站重型装备装卸载实验,为无人值守车站进行扩能改造立项提供第一手数据。

改造无人值守车站,除了修建线路、装卸站外,还涉及车辆补水设施、照明、垃圾处理、集结场地、进出道路等10多个配套工程,全是在高原冻土施工,建设难度高,资金需求量大。军代处与青藏铁路公司积极争取,通过深化军民融合,将两个无人值守车站的改造项目纳入青藏铁路扩能改造计划,成为国家铁路重点建设60个项目之一。在国家有关部委的大力支持下,该项目于近期完工验收,投入使用。

无人值守车站实现军事装卸载,给驻训部队带来极大便利。某旅几年前对此进行公路倒运时,因为庞大的车队,造成高原公路拥堵,部队花了几天时间才完成全部倒运。今年该旅实现了驻地到野营地“门对门”投送,官兵一下火车就投入到实战化训练中,训练效益明显增加。

南部战区空军依托地方建立一批抢修服务点

通用车辆装备维修保障“零伴随”

本报讯 记者熊华明、通讯员胡天华报道:10月底,南部战区空军保障部组织后装保障分队远赴某地开展支援保障训练。与以往不同的是,训练中采取公路机动的任务分队,均没有编配野战抢修车、通用车辆耗材、维修专业骨干等伴随保障力量。

“能够轻装上阵,得益于我们与地方汽车厂家在机动沿途建立的维护抢修服务网。”该部地面装备处负责人介绍说,地面部队机动转场中,最担心机动途中车辆遇到重大故障,不仅需要临时求救地方汽车服务站,还会牵扯大量人力物力。

“部队的通用车辆装备大多由地方汽车生产厂家承接制造,若论维护抢修能力,肯定是地方更加专业。”基于此,他们依托平时建立的军地协作机制,从通用车辆装备的生产厂家中遴选出中国一汽、东风公司、陕汽公司、中国重汽和郑州宇通客车等5家企业进行深度合作,对任务保密、指挥流程、时间节点、保障方案、演练课目等进行明确,与

企业就经费结算、食宿保障、人员抽组等细节进行磋商,并指导各厂家制订2套保障方案,形成沿途和驻点2种保障形式。同时,他们在沿途抽选16个核心服务站点,确保每百公里就有各型通用车辆的专业维修技师和支援抢修车,实现远程机动维修保障“零伴随”。

物资运输分队转场途中一辆运输车突发故障,紧急停靠在某段高速公路应急车道。20分钟后,支援抢修车携带设备和耗材赶到现场,不到10分钟就排除故障,驾驶员开动车迅速赶上车队。曾兼任过修理员的某任务分队司机张领感慨:“远程机动有了沿途服务点,真是省心又便捷。”

为验证地方力量融入部队参与联合保障的效果,他们还抽组战区空军、海军修理骨干,以及地方汽车厂14名维修人员和6台套装备组成通用车辆装备维修分队,在任务驻地开设野战修理所,对区域内所有任务分队的通用车辆装备进行巡检检修,确保装备随时保持良好状态。



10月31日至11月2日,贵州省人防系统开展跨区应急支援演练——

探索区域防空应急保障新模式

■本报特约通讯员 周远茂

在没有进入人防部门工作之前,柏林松以为人防就是“深挖洞,拉警报”;干人防工作时间长了,他体验到的是“不一样的人防”。

10月30日,作为黔西南州人防办主任,柏林松带部分工作人员和装备赶往400公里外某地,与8个市(州)人防办一起参加省人防办组织的跨区应急支援演练。

无论是战时防空,还是灾害和事故应急救援,必须分秒必争,机动和救援准备时间每缩短一秒,人民群众生命财产安全就多一分。就如演练总指挥、省人防办指挥和信息化处彭超在动员大会上所说:“应急支援是人防的三大使命之一。此次演练,就是要强化省、市州人防机动指挥快速反应和协同作战能力,实践探索区域防空应急保障新模式。”

参与抢险救援行动,承担防灾减灾宣传教育职责。这几年,柏林松最深的感受就是跨区联合演练次数增加了,对各市人防部门的联合作战能力要求更高了。

10月31日9时,演练正式开始。彭超下达指令:开设机动指挥所信息系统。各市(州)迅速启动机动指挥车,展开机动指挥所,升起云平台、调整天线、配置参数、寻找卫星信道、调试信号……

“报告指挥员,凯里人防办‘对星’成功!”3分钟后,凯里市人防办率先向指挥员报告机动指挥通信平台搭建完成,并马上连接省办应急指挥中心。

随后,各市(州)人防办机动指挥所同省办应急指挥中心相继成功联通,一个临时信息网搭建起来。省人防办应急指挥中心大屏幕上,前方人员演练画

面一眼尽收。“下一个课目,开设前方指挥所!”机动指挥车通信系统开设成功后,参演人员随即开设前方指挥所。

人防机动指挥所是人民防空组织指挥体系的重要组成部分,它与基本指挥所、预备指挥所共同组成人民防空指挥平台,不仅在现场调度指挥,还需要完成通信和现场信息采集、传递工作,

通过集成卫星定位、移动通信等设备,为战时防空和应急救援提供通信保障、情况分析和决策判断支持,发挥着移动指挥中心的枢纽作用,确保任何情况下人防组织指挥工作的顺利实施。

机动指挥所搭建完成后,无人分队开始进行图传工作,确保前方演练情况能实时传送到省办应急指挥中心。随后几天,他们在野外开展了短波电

台、超短波单兵、中继图传等通信保障课目训练,省人防办还对各市(州)人防办机动指挥所之间的互联互通、协同保障进行了测试考评。

彭超说:“下一步,我们将在此次演练基础上,开展交通管制、人员安置引导、物资供应、卫生防疫和心理疏导等课目训练,履行人防使命,锤炼过硬务实基础。”



开设前方指挥所。周远茂摄