

改革调整期间,郑州联勤保障中心运输投送系统不等不靠——

积蓄立体投送的强大后劲

■本报记者 贾勇 特约记者 王均波

万象聚焦

随着深化国防和军队改革的推进,联战联训联保成为大势所趋,实施铁水公空立体投送成为必然要求。

外有协调地方运力服务立体投送的重任,内有改革调整进退走留的考验,郑州联勤保障中心运输投送系统官兵面临的是一道现实考题。3月上旬,记者走进该中心运输投送系统一线,实地感受官兵的精神状态、工作作风和目标追求。

如何让军代表的业务水平跨界提升? 立足岗位练兵强能力

中心所属某部调度组的几名参谋分别来自铁路、水路、航空等系统,都是各自领域的专家,大家齐上手制定一套多式联运方案不成问题。但未来战场瞬息万变,不能指望每一套方案的拟制让大家参与,培养一专多能的“多面手”成为当务之急。

“平时工作各管一摊,脱产学习难以落实,最好的途径是以工代学,通过任务锤炼提高业务水平。”该部负责人介绍说,自这个调度组成立以来,大家每天上午交班后都要上一堂课,授课人员由全组同志轮流担任,讲授个人组织军事运输的经验做法和心得体会。

在此基础上,调度组还组织学习军事运输投送方面的规章制度,并邀请专家现场辅导。由于水路、航空军事运输任务相对较少,大家难以全部参与,他们

就轮流参加铁路运输调度值班,通过举一反三的办法,领悟军事运输投送的普遍规律和基本特点。

“调度组负责中心管内军代处的业务指导,只有参谋人员业务能力强,才能抓住在点上、谋在关键处。”中心运输投送处领导对记者说,今后该处在组织必要培训的同时,大力开展群众性岗位练兵,引导大家在干中学、学中干,着力培养一支运输投送的明白队伍。

怎样提高万人千车的运输投送效率? 统一制定方案明标准

“每套装备的捆绑加固都要符合安全和技术要求,比如装备的重心要与平板车的重心重合。”在武汉流芳火车站,作为装载加固方案的制定者,军代表陈琳正依据方案认真检查装备的捆绑加固情况。而在几年前,这些装载加固方案都是由任务部队制定的。

部队制定的装载加固方案,需经装车车站及其上一级站段审批盖章,方案修改一次,部队的同志就得重新走一遍程序。某军代处运输调度处处长黄浩拿出两份方案向记者介绍,一份是几年前制定的方案,上面盖有军地双方的5个公章;另一份是前不久制定的,上面只有2个公章,分别是军代处和铁路货运部门的。

“由军代处统一制定通用装载加固方案,既能避免部队的同志来回跑路,提高工作效率,又能明确各类装备的装载标准,便于部队的同志学习掌握。”黄浩介绍说,这两年不少部队换防移防,为了避免部队在装载方案审批上耗时费力,他们决定把这个活儿揽过来,并着重做

好两方面工作:一方面要把“大部头”的规章制度变“薄”,把不好理解的专业术语变成“普通话”;另一方面要与管内100多座车站进行沟通协调。

在统一制定方案的准备过程中,有人劝道,上级又没有这方面的要求,为何自己要担这个风险?军代处的同志说,为提高部队运输效率担点风险,值!

3个人的军代处咋抓工作? 借助地方资源强基础

“我们的主要工作是协调地方航空、水路运输系统为军事运输服务。”某航务军代处军代表刘于谦介绍说,他所在的军代处以前人数较多,如今只有3个人。3个人的单位咋抓工作?刘于谦告诉记者,大家想尽办法借船出海,人员虽少,挖掘地方潜力、积蓄保障后劲的工作却从未停歇。

战时保障难以按部就班,军事运输应当未雨绸缪。考虑到战时码头易毁难修,军代处就依托驻地企业组建战备钢桥架分队,任务是搭建临时码头。为使分队做到工作训练两不误,他们在企业附近挖出一个大水池作为训练场地,并拨付训练经费予以保障,保证了训练的常态开展。

战时滚装码头遭敌毁怎么办?军代处一边组织练习滚装平台搭建,一边开展重装备吊装训练。他们用地方车辆替代部队装备一步不落地完成走程序、练技术、搞协同,使参训分队逐步掌握装载的流程和方法。

在顺丰集团建设的某机场项目论证过程中,军代代表们靠上去做工作,提出关于设立部队集结场地、预设军用物资仓

库等贯彻国防要求具体项目,被军地有关方面采纳,为加快当地军事物流发展预留了空间。

靠什么让企业兼顾军事需求? 发挥制度优势巧协调

在某铁路公司调度指挥中心大厅内,巨幅显示屏、数十座调度台使公司数百列车辆的在途情况一览无余。尽管如此,调度指挥中心还专门设置一座“特运调度台”,负责对担负军事运输任务的列车的监控和保障。中心负责人告诉记者,即使公司处于饱和运输状态,仍然坚持军事运输优先不动摇。

“军事运输在铁路运输中处于优先位置,既是一项光荣传统,又是一项制度安排。”某军代处运输调度处参谋王乐介绍说,一旦遇有重大任务,军事运输投送系统立即启动军地协调机制,第一时间向铁路部门提出需求,派员参加铁路调度值班,及时研究解决相关问题。

除了重大任务协调机制,铁路基层站点和基层军代处还坚持落实领导双向兼职制度,一方面车站主要领导兼任基层军代处党委书记、第一主任,另一方面基层军代处主任兼任车站党委委员、班子成员。这一任务协调机制、双向兼职制度的常态落实,使军事运输投送系统形成了与铁路部门共担当、与铁路职工同甘苦的良好局面。

某军代处负责人曹军认为,快速发展的交通运输行业为军事运输投送提供了良机,也带来了挑战,只有充分发挥制度优势,才能化挑战为机遇,不断促进军事运输投送能力的提升。

央企应站动员方阵排头

■韩秋霖

3月9日,国资委负责人就“国有企业改革发展”相关问题回答中外记者提问,作为国有企业重要组成部分的中央管理企业再次进入公众视野。央企素有“共和国长子”之称,是国民经济的重要支柱,也是国防动员的重要潜力。

动员潜力平时直接服务经济社会发展,战时则通过一定程序转化为战争实力。在这个平战转换过程中,央企的优势条件非常突出。

首先,央企生产能力强、市场占有率高。中央企业2018年实现销售收入29.1万亿元,实现净利润1.2万亿元,增长了15.7%;2019年1至2月份,营业收入增加3.9%,利润增长15.3%,改革发展势头良好,指标效益不断提升。

其次,央企聚集了大量的中高端人才和技术,具有新兴领域动员优势。信息化条件下,人才和信息技术是国防动员高效与否的关键要素。央企在2018年度的国家科学技术奖励中获得98项,占到奖项总数的40.8%。

第三,央企掌握和储备的战略物资,在国防动员的储备和实施过程中具有不可替代性。武器装备、成品油等典型的战略物资属于市场管制资源,无法通过市场购买或只能限量购买,无法从其他企业获取,只能通过央企动员这条渠道。

战争环境下的国防动员,既需要遵循市场交换原则,又离不开行政命令,而央企的运行机制非常利于行政命令的贯彻落实:央企贯彻执行决策部署的路径明晰、监管得力;央企数量不多,且正处于“瘦身健体”阶段,一旦需要便于统筹安排,易于协调联动;央企资金雄厚,战时承担能力强,且国家容易采取成本核销方式进行补偿,对实施动员后的补偿问题顾虑较少。

我们的国防是全民国防,任何组织和个人都有助力国防建设的责任与义务。今年的政府工作报告明确指出,加强和完善国防教育、国防动员体系建设。具备巨大动员优势和便利条件的央企,理应在完善国防动员体系过程中履行好应尽之责,当好国防动员第一梯队。国防动员是一项系统工程,央企要当好排头兵,需要做的工作很多,当务之急是建立健全组织机构和运行架构。

央企可参照国动委组织机构设立

模式,成立自身的动员部门,专门负责动员工作。在成立新部门有难度的情况下,可赋予相关部门动员职能,将应急准备与战备准备结合起来抓,亦不失为一条可行之策。

有了组织机构,还要保证高效运行。目前,不论是国家层面还是省级层面,动员部门都难以直接与央企产生联系。显而易见,沟通环节越多,战时动员效率越低,打通二者的对接渠道宜早不宜迟。国家动员机构可依托央企的专兼职动员部门,与央企建立联席会议、情况通报、联络员等机制;省、市、区动员机构可采取动员员备案制代替审批制,与央企省级分公司建立对接平台,分公司向总部备案,央企总部负责审批,使动员部门与央企的对接趋于扁平化、日益高效率。

(作者单位:国家发改委国防动员研究中心)

某调度中心探索立体投送保障路子 你只提一次需求 我实施多式联运

■肖兵 本报特约记者 黄翊

3月10日,搭载参演官兵的某型飞机在广州白云机场平稳起飞,标志着桂林联勤保障中心某调度中心圆满完成“金龙-2019”中柬演训任务部队出境投送任务。

该任务部队出境装备种类多、人员数量多,投送工作紧张、任务重。受领任务后,该调度中心迅速对接部队保障需求,在勘察任务现场的基础上,协调任务部队、港口、机场、海关、边检等有关单位召开任务对接会,进一步细化保障方案。

据该调度中心参谋许洪青介绍,任务部队仅向调度中心提报了一次需求,调度中心就任务部队实际拟制了水运、公路、航空多式联运计划。运输投送过程中,调度中心人员还现场指导装备器材的吊装起运和捆绑加固,并协调军供站、港口管理部门和地方餐饮企业提供相关保障,使出境执行任务的官兵享受到优质服务。

记者在广州白云机场起运现场看

到,机场安检、地勤、物流等各部门联合上阵,为官兵登机开辟绿色通道;官兵快速机动至机底后,等候在此的边检和海关人员立即上前为官兵办理通关手续……参演人员彭彬谈道,这种多式联运保障模式,让官兵省心又省力,还大幅度减少了候机候车时间,使大家精神饱满地投入到联合演训中。

“虽然今年以来已组织10多起多式联运投送行动,但多式联运对我们来说仍然是一道新课题。”该调度中心相关负责人介绍说,为破解这道新课题,他们与地方多个运输部门建立协作机制,规范工作流程,并邀请专家教授前来授课,打破中心人员头脑中的铁水公空行业壁垒,不断增强大家组织多式联运的意识和能力。

动员快讯



3月11日,河南省人民防空办公室组织年度开训动员。图为参训人员在动员现场高唱《河南人防之歌》激励士气。

林晓冰摄



三月十一日,西部战区某调度中心联合陆军某部以及铁路、物业、餐饮等地方企业,在青藏高原腹地开展铁路运输联合训练,探索在投送大批量兵员装备、铁路保障力量紧缺背景下,依托地方物业、餐饮等社会力量解决保障难题的方法路子。

张放摄

的最后一个春运,领导给他安排的任务并不重,他却坚持任务第一、军运第一,大清早就到达现场。

作为军路双方公认的“技术大拿”,王卫东没有一点架子,而且还主动帮助大家出主意、解难题。

2018年暑期,无锡联勤保障中心第九〇一医院接到铁路整列输送任务,这可让助理员林兵犯了愁。原来,医院是第一次派出医疗分队赴西北参加基地化训练,没有跨区投送的经验。这时,王卫东主动找到林兵,带着他和相关人员测量装备尺寸、制订运输方案、开展乘车训练,并为医院官兵普及军运基础知识和安全常识。医疗分队安全抵达演习场后,林兵情不自禁地给王卫东发了一条信息:向为部队演训助力的王大师致敬!

“王大师”这一称谓,表达了部队官兵对王卫东的认可和尊重。听说“王大师”退休了,不少官兵都依依不舍。王卫东说,这些年货运中心培养了多名兼职军运员,他们一定能够圆满完成军运任务。对于我个人而言,如有令,召必回!

动员先锋

如有令,召必回

——记铁路上海局集团公司原主任业务员兼军运员王卫东

■本报特约通讯员 张飞 顾嵘

1月31日退休的人,2月以来已为部队官兵讲解军事运输安全常识6场,解答疑难问题30多个——铁路上海局集团公司合肥货运中心原主任业务员兼军运员王卫东与军事运输的不解之缘被人津津乐道。

王卫东从事铁路运输工作40年,期间会同军代表制定军队装备物资装载加固方案500余套,安全运送官兵8万余名、装备物资1万余台(件),讲授军事运输知识400余课时。

在许多人眼中,铁路运输属于重复劳动,技术含量较低,没干头也没什么讲头。其实,对照“兵贵神速”的要求,铁路军事运输遇到的难题还真不少。比如,过去1辆平板车只能装载1台小型军用挖掘机,受平板车存量和运输时间限制,

调拨配发经常晚点。

如果到了战时怎么得了!王卫东立足现有条件解决晚点难题。他根据各项价值计算结果,反复装载试验,巧妙设计出1辆平板车配装2台挖掘机的装载加固方案。这套方案的投入使用,不仅大大提高了装载效率,而且将运输成本降低一半,并为改进同类装备运输方法提供了借鉴。王卫东因此获得国家专利奖。截至目前,铁路部门已依据该方案发运挖掘机及尺寸相近装备2000余台。

前些年,某型车辆一进站,就让铁路运输人员挠头,因为对该型车辆的捆绑加固需要耗费大量材料,每辆车作业时间长达3小时。王卫东听说后,联系军代表多次赴生产车间和装车一线查看车身结构、车辆尺寸和重量,终于找到一种让

车辆由超限货物变为普通货物运输的办法:卸下车轮降低高度,代以横垫木和方木垫底,以钢丝绳对称拉纤加固,使该型车辆装车时间降至1.5小时。目前,铁路部门已采取这种方法发运该车500余辆。

因工作业绩突出,王卫东先后获得中国铁路总公司“铁路工匠”荣誉称号和“百万人才”工程专业带头人、安徽省“五一劳动奖章”、东部战区某调度中心军事运输先进个人等荣誉。有人说王卫东搞技术攻关有天赋,了解他的人都认为,这些成果都是拼出来的。

一次,在装运某新型装甲车辆时突降大雨,为尽快检查车辆顶端旋转装置是否符合安全要求,年近六旬的王卫东徒手爬上车顶作业,带领大家迅速完成装运任务。2019年的春运是他退休前