

万里赴戎机 关山度若飞

写在前面

3月16日,今年上半年新兵运输投送工作全面展开。此次运输投送首次使用军委机关新研发的新兵运输计划管理系统,计划更优化、中转次数减少、使用高铁比例提升,继续实施地铁高铁无缝衔接联运、偏远地区实施航空运输。这些举措大幅缩短了新兵运输在途时间,投送能力得到较大提升。本期视点,请随我们一同走进机场、高铁站,感受新兵运输投送的喜人变化。

智能化系统为投送提速

实现数据共享,人工操作量大幅减少,计划编制更优化

■周 鹏 本报记者 孙兴维

阳春三月柳色新,又到新兵起运时。在东部战区某调度中心值班室,已连续13年负责新兵运输计划编制工作的军代表陈凌,正通过新研发的新兵运输计划管理系统,查看、统计分析今年上半年华东地区新兵运输数据。

“往年,新兵运输计划编制、对接、变更等不少环节都需要人工操作,费时费力不说,还容易出错,需要反复校对。”陈凌告诉记者,今年刚刚投入使用的全军新兵运输计划管理系统,较旧系统最大的区别在于智能化水平提升,使新兵运输计划编制更加省时、精准、便捷,为大幅度缩短新兵运输在途时间发挥了基础性、决定性的作用。

据悉,以往编制新兵运输计划需在旧系统中人工录入每趟高铁、动车组的

可乘车人数。而随着国家交通运输设施不断完善,高铁、动车开行数量日益增多,人工录入工作量也相应增多。新系统投入使用后,可自动识别高铁、动车信息数据,全国铁路大数据实现实时共享,人工操作量大幅减少,不仅减少人力,编制效率也得到提高。

“我们每年都要为上千批次新兵选定乘车车次,让新兵乘坐最快捷的列车前往军营是军代表们最重要的一项工作。”陈凌介绍,新系统投入使用前,他们需提前对照列车时刻表,人工综合对比发车时间、在途时间,并考虑列车预留票额、中转时间等因素,最终选定最优车次。如今,只需在新系统中输入乘车站和终到站,界面就会立即呈现所有可选车次。优选车次自动按发车时间顺序排

列在前,需协调邻单位的车次提醒备注在后。点击车次序号,该列车途中各站点到达、发车时间均一目了然。

“编制新兵运输计划不是‘一家之事’,需要全国各地军代表互相配合协调。”过去,最让军代表们头疼的是运输计划的调整,一旦遇到计划变更还要通过电话、发传真等方式联系通报,费时又费力。如今,新系统有效解决了这一问题,计划交接及变更都可在专网上一键操作,各单位只要登录系统就可随时了解相关交接数据。

据了解,今年上半年整个华东地区新兵运输中转计划较去年减少30%,使用高铁、动车和城际列车的新兵计划达80%,90%以上新兵可以直达或只经一次中转抵达目的地。

高铁运输占据“半壁江山”

珠三角地区高铁使用比例77.4%,占比创近5年新高

■肖 兵 本报记者 孙兴维

羊城广州,春暖花开。3月19日上午,近千名新兵从宽敞明亮的广州南站候车区有序乘坐高铁前往火热军营。

“高铁担负新兵运输投送虽早已不是新闻,但像今年如此大规模使用高铁担负运输投送还是少有的。”南部战区某调度中心军代表王邵龙介绍,今年上半年新兵运输投送中,珠三角地区共计发送新兵逾万人,其中高铁使用比例达77.4%,高铁占比为近5年最高。

“从‘绿皮车’到‘复兴号’,这几年铁路运输比例一直在持续上升。采用高铁运输新兵投送效率更高、保障效果也更好。”该调度中心参谋戴梦麟介绍,以往采用普通列车运输,不仅新兵在途时间长,而且到站时间不准、中转次数多,常常需临时协调变更新兵出发时间

以及食宿供应保障时长。采用高铁运输后,计划安排更加精准科学,运输几乎没有时间误差,军代表和接兵干部能更准确掌握新兵运输动态;中转换乘次数直线下降,多数新兵无需中转就能直达军营,直接减小了饮食供应保障压力;在疫情防控大环境下,通过高铁运输大大减少中转次数,也相对降低了疫情防控难度。

兵贵神速,国家快速扩充的高铁里程为新兵高铁运输投送提供了基础条件和可能。“高铁运输比例大幅度提升,主要得益于全国高铁运输网络的日益完善。仅近5年来,广铁集团管内高铁里程增加近一倍,达5000余公里。”王邵龙说。

武警某部接兵团团长杨涛对此感触

颇深。他回忆,前几年接新兵,往往需要先采用包车运输的方式转运至大中城市,然后再坐一两天“绿皮车”才能到达目的地。当时虽然也有高铁,但因为覆盖范围不广,运输新兵采用高铁这种交通方式的地方不多。

高铁速度更快、设施更精、服务更优,不仅缩短了新兵在途时间,而且让新兵直观感受到国家发展的速度,从而更加坚定他们保家卫国的决心。新兵刘勇由人武部专车送到广州南站后,等候不到半个小时就登上了前往河北的高铁,他告诉记者,还没进入军营,但车站、高铁上“军人优先”的服务,已让他提前感受到社会各界对军人的尊崇以及优待,荣誉感、责任感油然而生,这必将激发他到部队后刻苦训练、建功军营。

“千里边关一日达”已成常态

调换大载客量舒适机型,优先保障新兵承运航班起飞

■张 云 本报记者 孙兴维

3月18日上午,3架搭载360余名入伍新兵和接兵干部的民航客机,从重庆江北国际机场起飞,分别前往新疆喀什、西藏拉萨贡嘎和昌都邦达机场。这标志着该方向运输新兵进出新疆、西藏的19条空中航线全面开通。西部战区某军事运输投送调度中心有关负责人表示,新疆、西藏民航事业的迅速发展,为新兵进出新疆、西藏提供了极大便利,“千里边关一日达”已成为常态。

边关偏远,自然环境艰苦、恶劣,过去,新兵入营通常要连续坐火车再换乘汽车才能到达军营。20世纪80年代末,中央军委决定对新疆、西藏驻高原边防艰苦地区新老兵实施航空运输,军地有关部门先后开通了乌鲁木齐至和田、阿里至喀什、喀什至咸阳、和田至咸阳、拉

萨至成都、成都至拉萨至阿里等多条由边疆城市至内地的航线,大大缩短了新兵进出新疆、西藏所需时间。

今年,为提升疫情防控下的新兵运输工作质量,针对西部地区新兵起运多、中转多的实际,西部战区某军事运输投送调度中心积极与拉萨、昌都、乌鲁木齐、库尔勒、喀什、哈密、伊宁、成都和重庆等机场协调对接,主动及时向新部队通报疫情防控要求,优化现场组织工作流程,划定新兵专用集结、中转和接运地域,启用专用值机柜台、安检通道和行李转盘,最大限度减少疫情传播风险。同时,各机场优先保障新兵承运航班起飞,采取压缩中转组织流程,港内直接换乘登机方式,进一步压减新兵换乘和在途时间。

该中心负责人表示,为做好新兵起运工作,在上级运输投送部门的指导下,他们重点加强与军地各单位协调,充分对接空运需求,会同各航空公司根据需求合理匹配新兵数量、航线、机型以及时刻要求,灵活调配航空运力,对满足条件的航班取消过站经停,采取直飞模式,减少官兵在途时间;对同方向多批次航班,合并调换大载客量机型,提升官兵舒适度;及时恢复因客源不足临时取消的航班,满足新兵运输需求。

目前,他们已协调民航部门启用多条空中航线,新疆喀什、伊宁方向的新兵运输实现当日抵达。例如,重庆至喀什空中航线3600余公里,飞行在途约6个小时,如果上午出发,傍晚即可到达目的地。

为“铁脚板”安上“风火轮”

■郝东红 臧猛

3月16日,今年上半年新兵运输投送工作全面展开,铁路、民航、海运等系统快速响应、马力全开,为新兵运输投送提档增速。

回首往昔,战争年代,在长津湖战役中,美军依靠飞机、汽车、坦克快速从水门桥撤退,而志愿军战士在漫天飞雪中,只能靠“铁脚板”与时间赛跑。

再看今朝,在新兵运输投送工作中,大数据助力运输计划远程优化编制、高速铁路网保障高铁成为运输投送“主力军”,多维立体的运输实现“千里边关一日达”……凡此种种可喜变化,都得益于国家交通运输网络的不断完善。

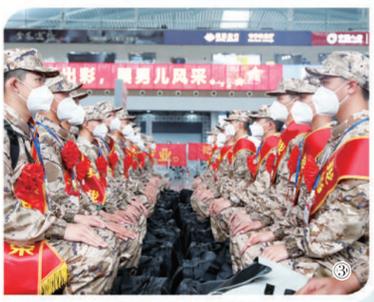
古语云,兵贵神速。从霍去病发挥骑兵优势长驱直入接连挫败强马壮、屡屡犯边的匈奴军队,再到红军依靠“铁脚板”四渡赤水、飞夺泸定桥,打破反动派的铁桶合围,无数实例表明,快速机动能力历来是军队克敌制胜、反败为胜的法宝。

在非战争军事行动方面,高效快捷的物资、人员投送能力也至关重要。以支援武汉抗击新冠肺炎疫情为例,仅2020年2月13日凌晨,空军就出动3型11架运输机,分别从乌鲁木齐、沈阳、西宁、天津、张家口等7地机场起飞,向武汉空运军队支援湖北的医疗队队员和物资,为武汉打赢疫情防控阻击战争取了宝贵时间。

历史和现实反复证明,国防交通实力连接前方与后方,事关平时与战时,影响着军队的机动能力、保障能力,对应急应战都有着决定性影响,是国防建设的重要组成部分。当前,我国高铁运营里程总数超过4万公里,位居世界第一,公路、海运、航空等动力也位居世界前列,借助交通快速发展的东风,国防交通建设将迎来更加广阔的前景。

动若风发,使命必达。“十四五”规划提出了“加快建设交通强国”的目标,“八纵八横”的高速铁路、“一体化”的城市群交通圈将有效提升融入藏、中西部地区和沿江沿海沿边战略交通建设效能。我们需乘势而上,巩固和发扬既有优势,把国防交通建设融入国家交通建设发展“大棋盘”,形成军地交通建设良性互动、一体保障的新局面。

制图: 鹿 硕



图①:3月16日,云南省德宏州新兵从芒市机场乘机奔赴军营。
图②:3月18日,重庆军代室军事代表在江北机场组织新兵交运行李。
图③:3月19日,新兵在广州南站专设候车区域候车。
图④:3月21日,南部战区某调度中心军事代表向接兵干部讲解疫情防控注意事项。
图⑤:3月17日,空降兵某部首批新兵乘高铁抵达荆门站。
图⑥:3月21日,安徽省六安市首批新兵起运。六安军地在火车站开辟绿色通道,设置专用候车区、指定专人引导,确保新兵安全入营。

李 顺摄
张 云摄
肖 兵摄
肖 兵摄
肖 兵摄
空降兵某部提供
孙绍伟摄