

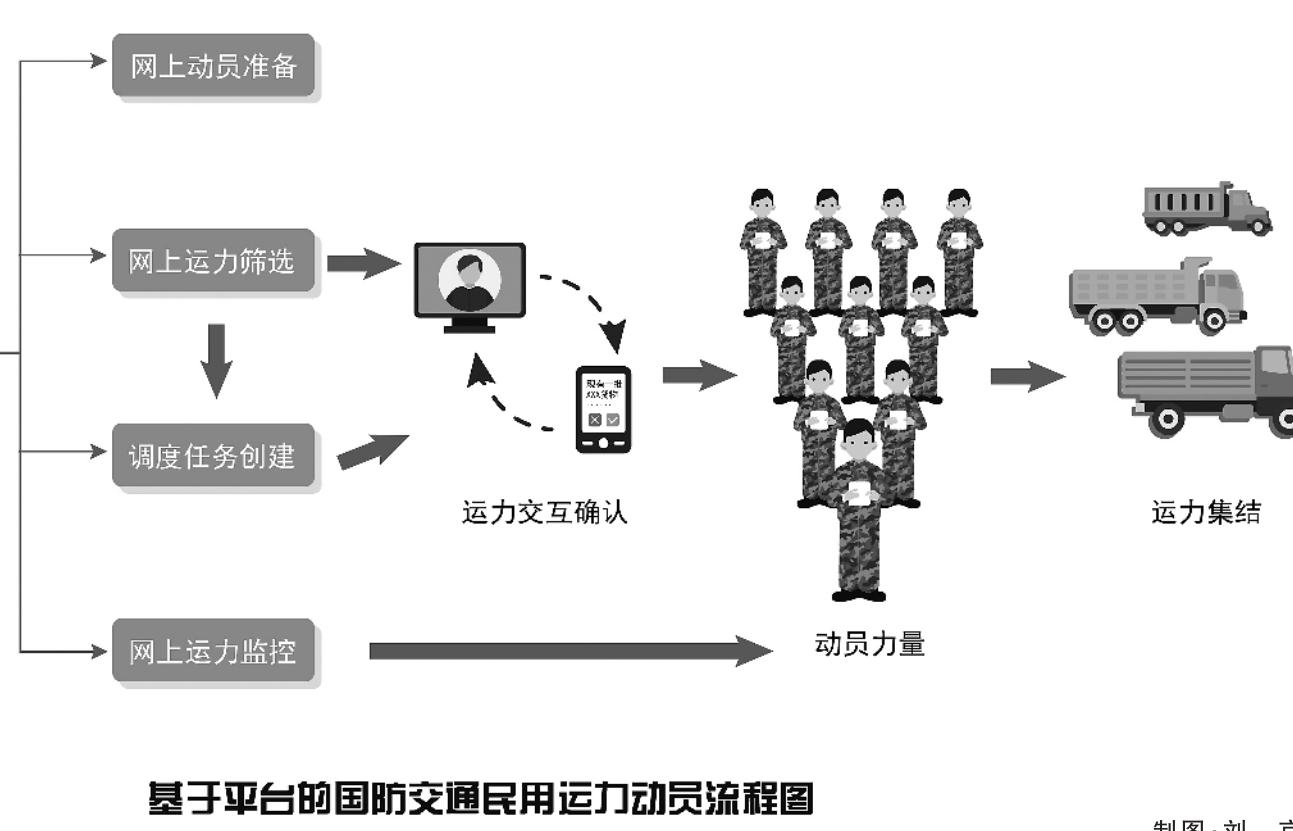
战争年代,人民群众推着小推车踊跃支前。如今,在大数据支持下,国防交通民用运力动员会发生怎样的变化?请看——

当国防交通民用运力装上智慧大脑

■中国国防报记者 潘 婷 程 荣 本报记者 孙兴维

浏览新闻,资讯类APP会通过采集用户平时喜欢关注的内容数据进行新闻的智能分发与内容推荐;选择出行,有网上约车软件利用大数据进行线路优化;网络购物,购物类网站会根据平时浏览习惯生成的数据智能推送推荐购买的商品……大数据浪潮汹涌澎湃,已经渗入并深刻影响和改变着现代人的生活。

在这股浪潮中,贵州省交战办主动拥抱大数据,将大数据运用于正在探索的国防交通民用运力动员领域,构建“民用运力(货车)动员潜力实时掌控与指挥调度平台”,探索国防交通民用运力动员新模式。那么,与传统的动员模式相比,拥有大数据头脑的平台“新”在哪儿?又给国防交通民用运力动员带来怎样的变化?



制图：刘京

10万货车汇入动员资源池——

民用运力情况实时展现眼前

5月14日,记者来到贵州省交战办数据应用中心,映入眼帘的是由8块大屏幕组成的数据指挥监控终端。只见液晶显示屏上方显示“全国公路物流指数”字样,全国地图上清晰地呈现着全国货车运力分布情况和车货匹配交易信息,两旁的数据图上准确显示着货运活跃指数、货物类型、运力指数、车辆分布情况。

据贵州省交战办交通战备处工作人员张晶介绍,屏幕上显示的就是接入全国货车相关数据的“民用运力(货车)动员潜力实时掌控与指挥调度平台”,通过该平台,贵州省交战办可以随时掌握货车运力情况,在遇有应急应战任务时,能及时在线通知符合要求的货车执行国防交通保障任务。

货车数据从哪儿来?记者在采访中渐渐明了:平台从某企业公路物流互联网上登记的520万辆货车中筛选出10万个服务信誉好,且近期比较活跃的货车司机组成国防交通民用运力动员资源池。

记者打开电脑,点击平台图标,包含民用运力征用分析、民用运力实时状态掌控等6个功能模块的主页跃然而出。如遇有应急任务,只需轻点民用

动员对象筛选栏,便可以根据任务需求从海量货车司机数据库中筛选车辆所在地、车型、车长、运输状态、集结时间等符合需求的运力,添加到相应的调度任务中,再通过拨打电话、发送短信或移动端推送信息的方式推送任务,而在司机端,只需用手机安装的APP即可“接单”。

“按照传统方式收集到的国防交通民用运力动员潜力数据比较老化且滞后。”民用运力潜力数据实时显现,让负责该平台开发建设的贵州省交战办交通战备处处长翟隽慨叹不已。过去,接到国家交战办的国防交通民用运力潜力调查通知后,省交战办要协调省道路运输管理局通过行政手段下达调查潜力数据的指令。“我们从省——市——县——企业——货车司机一层一层下达任务、统计数据再上报的过程往往就需要耗费大量的时间,等最终上报时一些统计数据可能还会出现变化。”翟隽说。

如今,在平台的国防交通民用运力态势综合展现这一栏里,通过地理图、统计图等方式呈现的全国货运态势和区域运力态势等内容一目了然,真正做到轻触指尖,民用运力情况实时展现眼前。

网上注册的民用货车运力分布广泛、类型多样、潜力大,在线实施国防交通民用运力潜力挖掘、动员征用和指挥调度应用前景广阔,但司机的安全审查问题也不容忽视。

在“民用运力(货车)动员潜力实时掌控与指挥调度平台”上,记者看到除了可以划区域、设参数对适合军事运输的平板拖车、栏板货车、集装箱车等7种车辆进行查询定位,还可以对驾驶员政治面貌、服役经历、专项技能、常跑路线等6类特征进行提取。

原来,为了保证司机的信源真实,在司机注册APP会员之时,就需要实名登记信息,并与公安系统合作进行注册人脸识别与身份识别,防止虚假信息。

“我们之前一直编有国防交通运输保障队伍。”翟隽告诉记者,在平台建成以前,贵州省交战办着眼急时应急、战时应战,抽选一些企业的货车司机组建交通运输保障队伍。然而,在演练中,他们发现一些货车的装备性能达不到运输要求,一些建立联系的企业有些车型用不到就不会储备,导致演练时车辆到位率并不理想。

“企业要追求经济效益,货车一般4

年就要更新一次,经济效益不好的企业很难每年拿出大笔经费去维修养护甚至更新。”谈起动员队伍车辆的现状,翟隽也颇为无奈。

现在,在给平台提供数据支持的APP上每天滚动发布超过500万余条货源供520万司机选择。“这种市场化的手段让司机接单方便,每年拉货多挣得多,因此车主会及时根据磨损程度更新货车。”交通战备处的主任科员贾杰表示,这样在遇有应急应战任务时,能确保平台上的车辆拉得出、用得上。

同样,市场化的激励手段促使以前并不积极共享位置的司机主动通过平台上传自己的实时位置,数据平台经过测算在后台的地理图中呈现出货车的运行轨迹。在遇有司机接到国防动员任务时,相关部门能进行全过程监管。

被选中接受任务的司机在履行国防义务的同时也要不断提升国防素质。“在平台里,我们设置包括国防知识在线学习、在线测试等内容的在线训练管理模块。”交通战备处工作人员告诉记者,希望通过国防知识等相关培训,增强入选司机的动员保障能力。

支持制定相关政策法规,用法治手段打破各级各类体制机制障碍和行业壁垒,明确各级各地提供数据的权利和义务。

当今世界,信息技术迅猛发展。国防动员要换挡提速,必须紧跟时代创新。大数据运用于国防动员是大势所趋,只有乘势而上,加强大数据运用基础建设,提升国防动员大数据运用能力,才能在未来战争动员中占据主动。

3步流程实现物资调运——

精简中间环节提升动员效能

曾经,淮海战役动员人民群众推着小推车踊跃支前。如今,大数据技术下蕴含的国防交通民用运力动员效能潜力令人惊叹。

翟隽给记者举了个例子:假如要几辆可以装载坦克的车,把通知从省下发布到市、县(区)再到具体企业后,企业并不清楚已有的车型是否可以装载,需要逐个问司机,而货车司机不确定是否在位,货车也不确定是否空载。

如今,通过“民用运力(货车)动员潜力实时掌控与指挥调度平台”,应急保障只需3步流程:省交战办受领任务,通过平台创建调度任务并筛选运力;利用APP或者电话联系司机,通过平台向全国供货商发布相关货物需求信息;获取司机和任务方反馈,进行物资装载和运输,全程保持跟踪联系。通过精准有效的动员,可实现物资的快速调运,达到精准快速保障。

一次应急救援,显示出利用平台进行国防交通民用运力动员的潜能。去年四川九寨沟发生地震,提供平台数据支持的企业接到消息后,将货源平台上地震后可以用得上的物资全部置顶,任务通过客服电话和在线发布任务方式通知给九寨沟到成都沿线车辆,任务发

布后1个小时收到1000多辆货车回复,最终实时调动位于九寨沟县方圆200公里内的4706名司机,作为救援行动的后备力量。

“目前,平台上基本实现征调运力在线联络、实时监控、在线培训、运费结算功能,为动员准备实施、复原提供了技术手段。”翟隽介绍道,他们从先期确定的10万辆规模的动员潜力资源池中,优选省内各型车辆20台、退伍驾驶员30名,组建了网上交通专业保障队伍。

据介绍,贵州省交战办正在积极探索约束激励措施。“目前我们考虑:第一级,省级通过财政税收等手段对合作的企业实施行政管理,并在有关企业成立交通战备办公室,纳入省交通战备体系实施统一管理。第二级,明确企业履行运力约束管控、费用归口结算的主体责任,建立押金上缴没收、车主网银冻结、车辆注销处罚等约束措施,以及货源优先接单、信用好评加分、燃油耗材打折、行驶里程补贴等激励办法。”翟隽表示,未来平台要让司机遂行国防任务简便化,确保在线征调运力“召之即来、来之能战”,高效完成物流运输保障任务。

经费条件限制,同时考虑到下一步国家、军队统一研究解决军地信息互联互通问题,此次试点任务提前预留了接口,但安全保密建设涉及不多。

记者:运用大数据推进国防交通民用运力动员平台建设必将是一个长期系统的工程,具有可拓展、可挖掘的巨大潜力。接下来平台将如何发展,以更好地服务于国防动员?

管群:今年下半年会优化网上交通运输保障队伍管理,专项安排基于平台的演练任务,并对平台功能、组织模式、机制流程进行优化完善。下一步将明确省交战办与企业的主体责任与业务关系,建立管、问、奖、惩机制办法,进一步规范国防交通民用运力动员征用实施流程,强化网上动员的监管力度,设置调用权限,努力实现管理规范化、制度化和科学化。我们还希望将海运、民航也纳入国防交通民用运力动员大数据平台,充分发挥信息化动员的潜力与效益。

搭建数据平台唱好动员大戏

——访贵州省交战办负责人

■中国国防报记者 潘 婷 本报记者 孙兴维

实际操作中没有现成的“石头”可“摸”。形成探索性的论证报告,很多东西都要从零做起。比如,前期的设计软件界面阶段,我们必须提出界面都有哪些功能,每个功能模块下面要设置哪些子模块,这些是以前没接触过的,需要大量调研与学习,是个不小的挑战。

记者:大数据时代,数据安全成为大家普遍关心的问题。国防交通民用运力动员平台目前以电脑软件的形式存在,贵州省交战办如何保证数据

的安全性?

管群:首先,我们与合作的地方企业签订保密协议。其次,平台只是接入地方物流信息系统的数据,其信息发布端独立于地方企业的商用货车发布系统,司机还是通过企业的商用APP或电话、短信接收任务。且平台依托的软件,在拷贝后必须有一个类似银行U盾的密钥才能使用,这也保证了平台本身的安全性。

记者:在推进大数据与国防交通民用运力动员相结合的过程中,您认为还

存在哪些亟待解决的问题?

管群:此次试点探索,也暴露出一些问题,需要我们在下一步的工作中解决。一是组织方式有待实践验证。目前主要有各省交战办在线将任务下达企业委托组织实施、各省交战办在线自主征用运力两种在线动员组织方式,这两种方式的适用范围、使用时机、相互关系,还需通过进一步实践验证予以明确。二是约束激励机制尚需固化。现行的约束激励措施仍在探索阶段,尚未固化成形,有的还需政策法规保障。三是受技术和