

国家社科基金军事学项目

JIAOTONG DONGYUAN XUE

交通动员学

王福臣 主编



军事科学出版社



前 言

交通动员，是国家采取紧急措施，由平时状态转入战时状态，统一调动有关的人力、物力资源和交通设施、运输工具保障战争需求的一系列活动。交通动员是战争动员的重要组成部分，是将交通潜力转化为军事交通运输保障能力的根本途径，是完成国家战争动员、保障军队作战和战时国民经济运转的重要保证，是赢得高技术局部战争胜利的必要手段，交通动员的准备与实施直接影响着战争的进程与结局。世界新军事变革的蓬勃发展，推动着机械化战争向信息化战争嬗变。战争形态所发生的时代性变革，使得交通动员面临着全新的环境条件和巨大的变化，传统的交通动员理论已难以适应形势的发展，客观上要求我们将机械化战争时代的动员思路向信息化战争时代的动员思路转变。因此，坚持与时俱进，开拓创新，在推进中国特色军事变革的过程中，创新发展交通动员理论体系，为新时期军事斗争交通动员准备提供理论指导和智力支持，具有重要的理论和实践意义。

基于以上考虑，我们组织研究撰写了《交通动员学》，并被列入国家社科基金军事学项目。本书以马克



思主义的战争观和毛泽东的人民战争思想为依据，以江泽民国防建设与军队建设思想为指导，紧紧围绕建设信息化军队、打赢信息化战争的交通动员需求，探讨适应市场经济环境的交通动员准备和信息化战争交通动员实施的特点与规律，全面总结了交通动员的历史经验和已有研究成果，系统地阐述了交通动员的学科构成、交通动员需求分析、交通动员潜力培植、交通动员组织体制、交通动员管理、交通动员技术准备、交通动员复员、交通动员发展等理论，构建了具有中国特色的交通动员学科理论体系，为交通动员学科建设和理论发展奠定了坚实的基础。

本书坚持面向未来、开拓创新，着眼于战争形态正在由机械化向信息化转变的时代背景，提出了与之相适应的交通动员转型新观念：在动员规模上，由传统的全面动员型向局部动员型转变；在动员结构上，由数量规模动员型向质量效能动员型转变；在动员潜力上，由增量动员型向存量动员型转变；在动员对象上，由人力密集动员型向科技密集动员型转变；在动员质量上，由概略动员型向精确动员型转变；在动员手段上，由行政动员型向依法动员型转变等。根据动员转型的需求，以新思路解决新问题，以新举措迎接新挑战，创新发展交通动员理论。

《交通动员学》由总后勤部军事交通运输部王福臣部长任主编，陈兆仁教授任副主编，课题组由军事交



通学院有关同志组成。撰写任务分工是：第一、第三章为陈兆仁，第二、第七章为焦红，第四章为邓华，第五章为沈昌礼，第六、第八章为海军，第九、十、十一章为张玉环，第十二、十三章为卢佑新，第十四章为郭论，第十五章为孙红军。编写过程中，课题组坚持精品意识，广泛地征求了总部机关和部队的意见，认真研究，反复修改，数易其稿。陈兆仁同志根据主编确定的编写指导思想和基本思路与要求负责全书统撰，王福臣同志最后定稿。郭论同志在本书的编撰加工中做了大量的工作，彭富兵同志参与了有关修改和出版事宜。

参加本课题鉴定的专家有：国防大学库桂生教授、曹廷泽教授，军事科学院科研指导部综合计划部王江琦部长、军事科学出版社肖显社副社长，后勤指挥学院胡福文研究员、段树荣教授、军事交通学院陈发智教授，总后军事交通运输部科训局滕文平副局长、吴畏助理、交通战备局曹永平助理等。他们的真知灼见和修改意见对于本书的质量起到了把关定向的作用。在课题研究过程中，我们得到了军事科学院科研指导部综合计划部、国家交通战备办公室和总部有关部门的悉心指导和大力支持，参考了大量的有关文献资料，得到了许多同志的关心和帮助；特别是军事科学出版社肖显社副社长为本书的修改统稿和编辑付出了大量的心血，在此一并表示诚挚的谢意。



由于《交通动员学》是该领域的第一部学科性专著，可资借鉴的资料不多，加之编写组成员的理论水平有限，该书中还存在很多的不足和问题，希望读者多提宝贵意见，以便再版时改进提高。

作 者

2004 年 7 月



第一章 绪 论	(1)
第一节 交通动员的概念	(1)
第二节 交通动员学的研究对象、任务和主要内容	(9)
第三节 交通动员学的学科属性与研究方法	(14)
第二章 交通动员的产生与发展	(21)
第一节 冷兵器时代的交通动员	(21)
第二节 火器时代的交通动员	(31)
第三节 机械化战争时代的交通动员	(37)
第三章 交通动员的地位、特点与规律	(63)
第一节 交通动员的地位	(63)
第二节 交通动员的特点	(68)
第三节 交通动员的一般规律	(74)
第四节 交通动员的基本原则	(79)
第四章 交通动员的任务与范围	(85)
第一节 交通动员的基本任务	(85)
第二节 交通动员的分类与范围	(88)
第三节 交通动员的基本内容	(100)
第五章 交通动员潜力	(108)
第一节 交通动员潜力要素与构成	(108)



第二节 交通动员潜力调查	(121)
第三节 交通动员潜力的培植与转换	(126)
第四节 我国交通动员潜力的发展	(129)
第六章 交通动员需求	(134)
第一节 交通动员需求的概念与特点	(134)
第二节 交通动员需求的类别区分	(138)
第三节 制约交通动员需求的主要因素	(143)
第四节 交通动员需求的预测	(146)
第五节 交通动员需求的控制	(155)
第七章 交通动员体制与运行机制	(162)
第一节 交通动员体制	(162)
第二节 交通动员运行机制	(169)
第三节 构建我国交通动员新机制	(175)
第八章 交通动员法规	(185)
第一节 交通动员法规概述	(185)
第二节 交通动员法规体系	(191)
第三节 交通动员法规的制定	(194)
第四节 交通动员法规的实施	(201)
第九章 交通动员计划	(208)
第一节 交通动员计划概述	(208)
第二节 交通动员计划的体系与内容	(213)
第三节 交通动员计划的编制	(218)
第十章 交通战备物资储备	(228)
第一节 交通战备物资储备概述	(228)
第二节 交通战备物资的储备布局	(236)
第三节 交通战备物资的储备结构	(244)
第四节 交通战备物资的储备管理	(257)
第十一章 交通保障队伍建设	(270)



第一节 交通保障队伍概述	(270)
第二节 交通保障队伍的组织管理	(277)
第三节 交通保障队伍的训练	(281)
第四节 交通保障队伍的使用	(285)
第十二章 交通动员技术准备	(290)
第一节 交通动员技术准备的概念、 特点与意义	(290)
第二节 交通动员技术准备的主要内容	(295)
第三节 交通动员技术准备的基本措施	(302)
第十三章 交通动员的实施	(312)
第一节 准确把握动员实施的时机	(312)
第二节 加强动员实施的组织指挥	(317)
第三节 修订落实动员预案与计划	(321)
第四节 运力征用与交通管制	(327)
第五节 加强交通防护与抢修	(331)
第十四章 交通动员的复员	(334)
第一节 交通动员复员的概念与意义	(334)
第二节 交通动员复员的特点与原则	(339)
第三节 交通动员复员的内容与措施	(344)
第十五章 新军事变革与交通动员发展	(348)
第一节 交通动员方式更趋智能化、精确化	(348)
第二节 交通动员速度更趋快速化	(354)
第三节 交通动员规模趋于有限化	(360)
第四节 交通动员范围更趋社会化、国际化	(363)
参考文献	(371)

第一章 绪 论

交通动员作为战争实践的产物，历来同国家安全与发展的根本利益特别是与战争的胜负密切相关。《中华人民共和国国防法》将国防交通动员纳入国家国防动员体系，明确作出了诸多具体的规定，进一步确立了交通动员的战略地位，为交通动员的组织实施和深化交通动员理论研究，提供了十分重要的法理依据。在高新技术战争条件下，交通控制与利用已经成为战争指导者必须特别关注的重大战略问题。深入系统地研究创立信息化战争时代的交通动员理论，是推进中国特色军事变革，确保打赢未来高新技术战争的必然要求。

第一节 交通动员的概念

概念作为人们对于事物本质属性的基本认识，受到社会实践活动的制约，有一个由初步到深刻、逐步抵达科学境界的认识过程。正确界定交通动员的概念，并对交通动员进行科学的分类，廓清交通动员同其他战争动员活动的联系与区别，以准确把握其基本内涵与外延，是交通动员理论研究的基础性工作。

一、交通、动员与交通动员

交通动员是由交通与动员组成的复合词组。要准确地理解其含义，需要首先界定交通与动员的含义。

（一）交通



交通，有广义和狭义两种定义。

广义的“交通”涵盖了“运输”与“邮电”的内容。在历史上，交通运输和邮政通信密不可分。由于邮政信件必须依托交通线，通过汽车、火车、轮船、飞机等交通工具来传递，通信线路也往往是沿水路、公路、铁路修建。因此，人们习惯上把交通运输和邮政通信统称为“交通”。《中国大百科全书》将交通定义为：“交通包括运输和邮电两个方面。运输的任务是输送旅客和货物。邮电是邮政和电信的合称；邮政的任务是传递信件和包裹，电信的任务是传送语言、符号和图像。”在现行的国家国防动员体制中，将二者统一归口于交通战备办公室，是广义的交通定义的具体体现。随着科学技术与社会经济的发展，运输业与邮电业分别发展成为两个日益庞大且相对独立的产业部门。邮电已从传统的交通部门脱离出来。即使是邮电本身，由于电信事业的飞速发展而形成了独立于邮政之外的庞大产业部门，也不再是传统意义上的邮电。随着信息化时代的到来，“交通”已不宜涵盖以电信为主的庞大信息产业。

狭义的“交通”专指交通运输，并在世界范围成为约定俗成的共识。为了更准确地表述其内涵，交通一词往往与运输相连，称之为交通运输，泛指交通建设、管理、保障和运输生产活动，或专指利用交通设施、设备和载运工具对人或物的运送。邮电往往与通信相搭配，称之为邮电通信。

（二）动员

动员，是指由平时状态转入战时状态，统一调动人力、物力、财力为战争服务所采取的措施的通称。《中国军事百科全书》指出：战争动员，简称动员，也称国防动员。由此可见，动员、战争动员和国防动员基本是同一含义，传统上人们习惯使用“战争动员”一词，国家的军事学科体系中也专门设置有“战争动员学”。近年来，由于国际上和平与发展大趋势的影



响，世界各国普遍重视国防建设。国防作为国家为防备和抵抗侵略、制止颠覆，保卫国家主权、领土完整和安全而进行的军事活动以及与军事有关的政治、经济、外交、科技、教育等方面活动的通称，在相对平时时期，“国防动员”具有更强的感召力和表现力，因此，“国防动员”一词使用的频率越来越高。

在我们国家里，“战争动员”与“国防动员”通常是在相同意义上使用的，二者没有太大的出入。但从理论上说，战争动员与国防动员作为不同的概念，其含义还是有一定差别。一是二者的执行主体不完全相同。国防动员的主体是以国家为明确主体的，国防动员活动只能是一种国家行为。而战争动员的主体，除了国家以外，不同的政治集团、民族、阶级等也都可以是战争动员的主体。如一个国家内部不同政治集团之间的战争，他们所进行的动员就是战争动员，而不能是国防动员。二是二者的外延大小不同。国防动员与战争动员到底哪一个的外延更大一些，目前在理论界尚有不同意见。但多数意见认为战争动员包含国防动员。战争动员是指为了适应战争需要，国家或政治集团由平时状态转入战时状态，统一调动人力、物力、财力所进行的一系列活动。而国防动员是以国家为明确主体的自卫型战争动员。很显然，战争动员包含国防动员，其外延大于国防动员。三是国防动员是战争动员在我国的表现。不同国家动员目的不同，决定了战争动员在不同的条件下可以有不同的表现形式。我国的社会主义国家性质和奉行积极防御的军事战略，决定了我国的战争动员也只能属于防御型或自卫型的动员。特别是在我国目前所处的国际环境和军事斗争准备现实情况下，强调“国防动员”，显然有利于更好地体现我国捍卫国家主权和领土完整的坚强意志，准确地表述我国军事战略的性质，有利于推进国防建设的开展。

在汉语的普通用语中，动员一词还包括“发动人们积极参



加某项活动”的含义。为了区别起见，在许多情况下要用“国防动员”或“战争动员”对其含义加以限定，如民用运力国防动员。当动员与其他术语结合使用的时候，所表达的通常是“国防动员”或“战争动员”的含义，如，“国民经济动员”、“交通动员”等，都是指对于某一领域的国防动员或战争动员，交通动员就是对于交通领域所实施的国防动员或战争动员。

动员的本质特征，是以国家的强制力来调动各种资源，达成应付战争紧急状态的目的。由于国家在平时也经常遇到各种应急和突发事件，也需要采取类似国防动员的做法。如抢险救灾动员，就是国家在遭受严重自然灾害或发生重大生产事故、疫情时，为减少灾害影响或消除事故后果而进行的动员活动，是和平时国家运用国防动员体制和力量实施的民事动员。因此，在理解动员概念时，不能机械地将其局限于由平时状态转入战时状态，要注意其在民事动员方面的扩展。这不仅仅是对于概念的把握问题，更主要的是有利于将国防动员与国家应付各类突发事件的应急体制有机地结合起来，形成军民结合、平战结合的互动机制。

（三）交通动员

交通动员作为战争动员的组成部分，也有广义和狭义之分。

广义的交通动员包括运输和邮电动员，狭义的交通动员主要是指交通运输动员。通常情况下，交通动员主要是指交通运输动员，如《中国军事百科全书》在阐述“国民经济动员”的外延时指出：国民经济动员“通常包括工业、农业、物资、交通运输、财政金融、邮电通信、卫生力量等方面的动员”。将交通运输与邮电通信作为国民经济动员的不同领域来加以区别。美国把动员行动划分为 12 个关系密切的资源领域，其中交通运输和通信也是分别作为两个主要的类别来研究。



随着信息技术的发展,将通信动员从交通动员体系中分离出来,以邮政传递资源动员和通信网络资源动员为主体的信息动员发展成为新的动员领域,具有客观的必然性。信息化战争条件下的信息动员,不仅包括邮政和通信网络资源动员,而且包括信息教育资源动员、信息技术资源动员、信息设备制造资源动员、无线电频率资源动员、信息技术人才资源动员、信息舆论宣传资源动员、信息情报资源动员和信息安全防护资源动员等多个方面;不仅包括上述资源实体的动员,而且包括全民参与的情报战、网络战、舆论战、心理战等方面的作战行动动员。交通运输与信息动员二者虽有相似之处,但内涵差异较大,具有不同的特点和规律。

在“交通动员”与“交通运输动员”的称谓问题上,军事学术界的观点不尽一致。本书以“交通动员学”冠名,重点研究狭义的交通动员学,即交通运输动员学。

从总体上看,尽管人们对于“交通动员”这一概念的理解与表达不尽相同,但对其内涵的把握却基本一致。多是指为了保障战争的需要,将交通运输由和平状态转入战时状态。关于“交通动员是什么”,则有“程序”、“措施”、“过程”、“活动”等不同提法。目前,“交通动员”的概念存在多种定义并存的局面。《中国军事百科全书》为“交通运输动员”所下的定义是:“国家在战时统制各种交通运输线、设施和载运工具,保障人员、物资、装备运输的措施”;吴敬亭编著的《战争动员》认为:“交通动员是在各种线路上,以各种手段保障战时运输所采取的措施。”吴子勇主编的《战争动员学教程》指出:“交通运输动员是国家为了适应战争需要,组织和利用各种交通运输线路、设施和工具,进行人员、物资、装备输送的活动。”这些定义对于交通运输动员的解释含义相近,但大多未能点明由和平状态转入战时状态这一动员的本质属性,似有进一步推



敲的必要。

借鉴“战争动员”和“国民经济动员”的定义方法，界定“交通动员”这一概念需要充分体现四个要素：

一是交通动员的主体，通常指国家（或政治集团）。交通动员是国家行为，是国家（或政治集团）意志和利益的体现，无不具有特定的政治目的。二是交通动员的对象，是交通运输设施、载运工具以及与之有关的人力和物力。三是交通动员的机制，是国家（或政治集团）采取紧急措施，转入战时体制，统一调动而形成的。四是交通动员的直接目的，在于适应战争对于交通运输的需求，为战争服务。

经过综合分析研究，我们可以这样定义：交通动员，亦称交通运输动员，是国家采取紧急措施，由平时状态转入战时状态，统一调动交通设施、载运工具及有关的人力、物力资源保障战争需求的一系列活动。

二、交通动员的分类

研究交通动员的分类，有利于正确把握其概念的外延。根据交通动员实践与理论研究的客观现实通常可进行如下区分：

根据运输方式可分为：铁路运输动员、水路运输动员、公路运输动员、航空运输动员、管道运输动员和人力运输动员。

根据动员对象可分为：交通设施动员、载运工具动员和交通运输保障人员动员。交通设施包括运输网、客货运输及其编组站、车站、港口、机场、仓库、管道等；交通工具包括铁路机车和车辆、汽车、运输机、船舶等；交通运输保障人员包括运输组织人员、载运工具操作人员、工程技术维修（维护）人员等。

根据动员规模可分为：全面动员和局部动员。全面动员是将交通运输出平时状态全面转为战时状态的活动。局部动员是将部分交通运输部门和局部地区的交通运输转入战时紧急状态



的活动。

根据动员方式可分为：公开动员和秘密动员。公开动员是公开发布动员令，宣布进入战争状态实施的交通动员；秘密动员是在各种伪装措施掩护下隐蔽地实施的交通动员。

根据动员过程可分为：平时的动员准备和战时的动员实施。战时的动员实施又可分为战争初期动员和持续动员。战争初期动员是在战争爆发前后较短时间内所进行的动员；持续动员是在战争初期动员后所进行的中后期动员。有的国家把在临战前或遭到敌人突然袭击时所进行的动员，称为应急动员。

三、交通动员与其他国防动员活动的关系

交通动员属于国防动员的范畴，与国防动员、武装力量动员、国民经济动员、后勤动员等有着十分密切的联系。

国防动员，是指国家由平时状态转入战时状态，统一调动人力、物力、财力为战争服务所采取的措施。主要包括：武装力量动员、国民经济动员、人民防空动员、国防交通动员和政治动员等。很显然，国防动员是涉及到一系列动员活动的复杂的系统工程，交通动员属于国防动员的一个子系统，它必然受到国防动员总体规律的制约，为国防动员的总目标服务。

国民经济动员，是国家将经济部门、经济活动和相应的体制从平时状态转入战时状态所进行的活动，它是战争动员的基础。目的是充分调动国家经济能力，提高生产水平，扩大军品生产，保障战争的需要。通常包括工业、农业、物资、交通运输、财政金融、邮电通信、卫生力量等方面的动员。交通动员是国民经济动员的重要组成部分，它既要为武装力量动员提供交通运输保障，又是国民经济各个子系统动员的桥梁和纽带。同时，交通动员的效果直接或间接地依赖于国民经济各个子系统的动员，交通动员既具有国民经济动员的共同属性，也有着鲜明的个性特征。



后勤动员，是指军队后勤由平时体制转入战时体制，统筹运用国家提供的人力、物力、财力，从物资、医疗、技术、运输等方面保障军队扩编和作战需要所进行的活动。它既是武装力量动员在军队后勤领域的延伸，又是国民经济动员在军队后勤领域的实现，交通动员要为后勤动员服务，后勤动员中也包含着交通动员的因素。

民用运力国防动员，是指为了保障战时和平时特殊情况下军事行动的需要，国家依法对机关、社会团体、企业、事业单位和公民个人所拥有或者管理的民用载运工具及相关设备、设施、人员，进行统一组织和调用的活动。民用运力属于交通的下位概念，民用运力国防动员是交通动员的重要内容。但是，由于《民用运力国防动员条例》所称的民用运力概念，包括了民用载运工具及相关设备、设施和操作、管理人员，客观上包括了民用交通运输的整个系统。基本涵盖了交通动员的主要内容，是交通动员的具体化。在实际工作中，民用运力国防动员近似于交通动员。民用运力国防动员是国防动员体系中一个较新的概念，其突出的特点是突破了动员是由平时状态转入战时状态的界限，涵盖了为保障“平时特殊情况下的军事行动的需要”而实施运力动员的内容，从而使得国防动员与民事动员有机地结合起来。

由以上分析可以看出，交通动员学与国防动员、国民经济动员、武装力量动员、后勤动员等动员学科的基本范畴有着十分密切的关联。其中：国防动员是属概念，国民经济动员和武装力量动员则是种概念；国民经济动员和武装力量动员是具有并列关系的两个概念，后勤动员是武装力量动员的种概念，交通动员是国民经济动员的种概念；交通动员是民用运力国防动员的上位概念。

需要特别指出的是，交通动员具有十分重要的战略意义，