

现代丛林战运输探索

主 编：张清鹏

副主编：范福全



国防大学出版社

综合保障的纽带
前后联接的动脉

王世麟
一九九二年
八月

目 录

析现代局部战争运输保障的综合性、应变性和	
高效性	徐云贵 张清鹏 王兴甲(1)
适应实战需要,提高快速反应和	
保障能力	某汽车团(8)
如何组织摩托化开进	某部后勤部(14)
提高“两个能力”,确保任务	
完成	张谦鸿 张春明(19)
横清规律,及时准确地实施作战	
运输保障	某汽车团(21)
谈山岳丛林地作战运输的灵活指挥	袁荣锋(24)
析丛林战区运输指挥问题	周哮腾(27)
试谈局部战争汽车分队运输中的	
组织指挥	史山波 陈先涛(32)
浅谈局部战争交通保障的四个问题	王兴甲(38)
军民结合、整体保障、搞好	
战时运输	张友谦 张清鹏(43)
汽车团战时后勤工作	
方法谈	曾双平 张天生 何先本(45)
浅谈丛林战区交通特点及对策	黄训同(47)
未来局部战争汽车运输管理的	
几个问题	戚其祥 张清鹏 王兴甲(49)
突出三个重点,搞好车辆管理	某部后勤部(56)

针对战区特点, 强化车辆管理	黄训同(60)
结合战区特点, 抓好管理教育	某汽车团(65)
试论丛林地区汽车部队管理的 几个问题	许群章 李康松(71)
战区临时组建汽车团干部管理初探	唐玉富(77)
未来局部战争对汽车部队的 心理素质要求	李 璞 许官富(80)
从丛林防御作战看运输车辆的 编配管理	黄训同(86)
论战区汽车驾驶员心理与 行车安全	张文斌 张清鹏(89)
浅谈战区安全行车	赵凤春 陈先涛(111)
局部战争条件下二线运输分队战士 的心理及其引导	傅 凯(117)
浅谈战时运输中的士气鼓动	刘纵波(124)
浅谈战区驾驶员的情绪调节	卢成元 贾维国(129)
有的放矢 稳操胜券	阎信军(136)
浅谈热带山岳丛林阵地防御战车辆 器材保障	张清鹏 王兴甲(140)
试论如何搞好战区车辆 器材保障	某分部运输处(147)
谈局部战争车辆器材保障的 宏观调控	张云林 欧阳志坚(153)
试谈热带山岳丛林地坚防作战 车辆技术保障	张清鹏 王兴甲(156)

浅谈车辆维修经费供应办法的改革 李生武(164)

更新训练观念, 闯出改革

新路 张清鹏 王兴甲(166)

根据战区特点, 从难从严

训练新兵 某汽车独立二营(172)

战地训练司机成功经验与反思 魏燕卿(179)

探索战区运输保障规律, 增强驾驶

训练的针对性 某集团军后勤部运输处(183)

抓好三支队伍建设, 确保作战运输

任务的完成 周铁铮(188)

论加强军交正规化建设的必要性 张清鹏(195)

析现代局部战争运输保障的综合性、应变性和高效性

徐云贵 张清鹏 王兴甲

未来战争的主要形式是局部战争，局部战争运输理论系统，必须符合局部战争军事理论的主要原则和后勤理论的基本观点，必须适应部队技术装备的发展水平和特殊的战场环境。现代的局部战争的突发性、立体性、常规性及有限性的特点，要求交通运输保障必须具有综合性、应变性和高效性。现就此问题谈几点粗浅的看法。

一、现代局部战争运输保障的综合性

现代局部战争，由于大量新式武器装备使用于战场，尽管作战地域是有限的，但战场的多维性、立体性极强，它不仅限于地面，而且还在空中、海上乃至宇宙同时或相继展开。时间上表现为瞬间性，当战争达到预期政治、外交目的后，快速回撤。自1982年2月的马岛之战到1986年3、4月美国入侵格林纳达和两次空袭利比亚，时间有明显的呈递减趋势。空间的立体性，时间的短暂性，战争的快速性，从而构成了局部战争多维性。这就要求对战争必须实施多维的立体的综合保障，必须变“平面”有限保障为线式、面式和立体式相结合的综合保障，形成以部队交通运输力量为骨干，以地方交通运输力量为后盾，建立一个由铁路、公路、管线、航空和水运并举的综合立体联勤系统，军民一体和保障

支前系统，多维一体的运力部署系统和保障体系，实施全方位、全过程、多层次的综合保障。

在交通运输指挥上必须建立统一的指挥系统。交通运输保障是一项系统工程，各个系统的子系统要协调一致地动作，首先依赖于组织指挥的集中统一。目前，海、陆、空三军各自实施垂直保障，实践证明，这种做法不适应未来战争的协同作战、独立作战和战区统一指挥的要求，不利于三军后勤的整体建设。在1979年某次作战的初始，因交通运输组织指挥各自为政，人员、物资不能准时到位的情况经常发生，给作战带来一些不必要的损失。因此，实行三军联勤交通运输保障体制，不仅是我军后勤体制的发展趋势，亦是世界各国军队后勤谋求的方向。根据未来局部战争可能宽正面、大纵深、全方位的特点，战区应采用集中统一的多层递阶指挥方式，统一交通运输保障活动。战区交通运输的统一指挥，应强调以陆军交通运输机关为主体，吸收参战的诸军（兵）种的交通运输部队的领导和地方交通战备部队的领导参加，组成联合的军事交通运输指挥机构，负责本战区军、政、民各种运输指挥；负责调整军民运力的比例；计划安排运输任务，分配和使用各种道（航）路；组织交通设施的隐蔽伪装和交通线的防护；组织人员、物资的抢运和被破坏的交通线的抢修，在交通要道、桥梁、渡口、港口及被封锁地段统一交通勤务调整。鉴于总部在体制编成上“三军一体”的领导关系已有所明确，大军区运输部应成为战区的最高交通运输领导机关，军区的运输部和军（兵）种运输部门的主要领导应相互兼职；亦可成立军区“军事交通运输指挥部”，由战区的最高军事首长兼任指挥部司令官。各军（兵）种运输部（处）编为战区“军事交通运输指挥部”的一个处，这样既

可打破条块分割的保障模式，克服体制编成和统一指挥不一致的弊端，又可精简一定的编制员额，而且在战争突然爆发时，也用不着临时改变隶属和供应关系，即能迅速地转入整体保障。

在运输力量部署上必须形成统一的保障系统。运力的部署是对运输力量的区分和配置，要使其达到整体性、综合性的要求，主要取决于运输力量在作战空间上的合理布局和科学的组合。根据系统论观点，战区运力部署应以阶梯配置为基础，坚持建制性保障与区域性保障相结合；即在师以下按建制实施保障，在军以上配置若干功能齐全的合成保障运力群体，以形成前后衔接、纵横相连的“网络布势”来实施区域性保障。军以上的运输保障群，能兼顾不同作战方向的保障，在集团军作战样式转换或战役方向变更的情况下，只要调整一下运输保障群的运力方向，就可以较快地适应战况的变化，而不必调整整体运力部署。处在不同阶梯的运输保障群，其运力分配比例一般按一线、二线、后方为2:3:4比较适应。如果运力以汽车营为单位，一般情况是一线两个营，二线三个营（相当于一个汽车团），后方四个营（相当于一个汽车团加一个独立营）。此外，在运输保障群中，汽车营、特种运输分队、野战抢修所、野战车材供应库都应合理部署，实行统一指挥，以提高保障群的综合保障能力、快速反应能力和野战生存能力。

局部战争运输保障的综合性，不仅体现在指挥与保障的一致上，还必须体现在交通道路建设与管理的一致上。未来局部战争各种车辆装备剧增，战区交通建设矛盾将日益突出。我国是一个发展中国家，在交通建设方面，同世界发达国家相比还比较落后。这是很不适应现代局部战争后勤保障

需要的，特别是周边地区的交通线少，质量不高，难于保障边境安全的需要；国家交通线的分布与局部战争作战方向不一致，战时难以保障军队迅速集结和机动；各作战方向和作战地区的横向交通少；适应各地区自然特点的横向工具和交通战备设施缺乏。当战争一旦打起来，国家和军队不得不投入有限的国防费进行战场交通设施的建设，这无疑给战区造成一定压力。笔者认为，对交通设施的建设和管理，要认真贯彻平战结合、军民一体的原则，全面规划，突出重点，着眼未来，军民兼容，把交通建设和管理的经济效益与军事效益有机地结合起来。

二、未来局部战争运输保障的应变性

未来局部战争具有爆发突然和作战进程快的特点，要求后勤运输保障必须具有很强的应变能力。运输保障的应变性具体表现有四：

一是预见性。美国《作战纲要》指出：“一支部队的灵活性，夺取和保持主动权的能力以及协调其纵深的的能力，在很大程度上都取决于支援行动对需要的预见性”。预见即预测。运输保障的预测是为运输决策机关和运输保障的规则提供依据，帮助决策者预见未来保障过程中可能面临的危险与机遇，设想多种方案，作出多手准备，避免和减少盲目性。俗话说：“凡事预则立，不预则废”。实战也证明了这一点，未雨绸缪，加强预见，才能快速做出决策，才能灵活地组织保障，争取保障的主动权。运输保障的预见性，从属于军事指挥与后勤保障的预见性，运输保障的决策机关在思想上既不能“盘马弯弓”，也不可“马放南山”，对霸权主义和我有领土争议的国家须保持高度的敏感性和警惕性，紧密结合可能

发事方向的战场环境和作战对象，做出运输保障预案。在作战保障中，须根据军事、后勤和运输信息，主动上通下达，积极地与被保障部队密切协同，以便根据战况变化及时调整运力方向。局部战争往往是新的作战思想与新技术装备的“试验场”。高科技的战争给运输保障带来许多亟待探讨的新情况。因此，只有对未来保障可能出现的情况和发展进程有科学地预见，才能制定出保障的正确方针和决策，自觉地发挥我之优势，克服不利因素，为保障创造有利条件。实现运输保障预见性，首先要重视对战区的兵要地志（敌情、社情、地情、天候、道路）等进行调查研究，其次要加强对战区运输保障的基础理论研究，为提高运输保障的预见性奠定科学的依据和基础。

二是科学性。运输保障的科学性，首先体现在以后勤保障总的指挥思想，以及后勤首长的作战意图、决策、决心为指南，把思想、意图、决心具体转变为运输保障任务和措施，并付诸于实施。其次是如何运用先进的思想理论和科学的方法，对保障系统中各因素（人、设施、工具、信息）进行综合管理，充分组织指挥、高效监督和协同，以达到消耗少、效率高、战果大，及时、准确、安全、圆满、可靠的最佳军事效益。运输保障科学性也体现了尊重客观规律与发挥人的主观能动性的辩证关系，即在制订运输保障计划和实施计划时，既要认识到战区各种客观因素、实际问题，又要充分估计到人在保障工作中蕴藏的创造力，以采取适当的措施，把保障中的供、救、抢、修、运全过程中各种积极性调动起来，使整个保障建立在既积极先进又稳妥可靠的基础上。未来局部战争是高科技战争，运输保障指挥手段的自动化、电脑化是发展的必然。实现总部——军区——参战部队

运输保障指挥网络化，对提高保障工作的严密性、科学性、计划性是非常重要的。

当然，由于人们认识能力的局限性和战场的复杂性，任何保障也不会和不可能百分之百地与战场情况一致，这就要求我们，一方面须加强运输保障的计划性、预见性、科学性，尽量地使保障与战场情况相符，以保证保障的相对稳定性；另一方面，应使整个保障具有一定的弹性，留有余力，以适应瞬息万变的战场需要。

三是独立性。由于局部战争多在周边地区交战，有可靠的后方，作战地域和战线比较固定，作战纵深可能浅，作战方向比较多，且某个方向可能被敌分割包围，因而战区必须建立相对稳定的、对上依赖较小的独立保障体系，以便在不需要动员全军和国家过大运力时，就能应付各种突发事件和局部战争。为了建立战区独立的保障体系，要摒弃那种不分东西南北，不论任务轻重，均按统一规律编组的做法。应根据作战规模的大小，预测物资消耗的多少，因地制宜编组，建立适应特殊环境和全天候作战的独立的运输保障分队。

四是再生性。交通运输线是军队未来局部战争取得胜利的生命线，增强运输保障的再生能力，是争取保障主动权的基础。体现运输保障的再生性有三：第一，维修组织科学合理，精干灵活，对交通线的抢修快而准，维修力量以地方为主，辅加工程兵的力量。第二，交通工具的抢修应尽量为换件和拆拼修理创造条件，在战役方向上使用的交通工具应尽量做到型号一致，增强零配件的通用性，抢修组应具有综合维修保障能力。第三，军事主官要重视运输线的防护和再生，一旦交通线中断，军事主官要亲自过问，督促恢复，达到交通畅通。

三、未来局部战争运输保障的高效性

未来局部战争，由于武器装备的发展，伤亡和消耗越来越大，因此，敌对双方都力求以最少的消耗和最低的代价换取尽可能大的保障效果，即寻求保障的高效性。鉴于我国交通运输现状，更应重视运输保障的高效性。

提高运输保障的时效性。运输保障的时效性体现在抢运速度，修理能力，各种器材调拨等方面。提高运输保障的时效性，最根本的措施是减少保障层次，减少中间环节，根据作战的需要，采用立体复合保障手段，或运用传统保障方法，或施以特种保障之术。如越级直达保障、空地垂直保障、轻型运输保障、伴随保障、机动中定点定时保障等。我军由于受各方面因素之影响，还采用传统的接力保障，其利弊各一。在低强度战争中，仍不失为一种有效的保障手段。苏军过去一直实行多阶梯接力运输体制，近年来，提出建立保障群体，实行一级保障，强调物资直送一线部队。我军要想在未来的局部战争运输保障上赢得主动权，就必须增强时效观念，根据作战样式、战区的天候、地理条件、道路状况，改革运输保障体制，实施多种形式的保障。

注重运输保障的经济性。战时无节制的消耗对任何国家和军队都是难以承受的。首先要克服“大炮一响、标准不讲”、“车辆一动、标准失控”的思想，制订运输保障的各项标准制度，充分地利用已有的运输力量。要加强运输的预见性、计划性，充分利用回空运力提高运输保障的经济性。由于作战的对象、作战的样式、作战的地域各有不同，因此，其保障方法、手段，应依照军事经济学的原理，进行选择，体现经济、合理、高效、有序。

适应实战需要，提高快速反应 和保障能力

某汽车团

一、重视战前准备工作，为战区修理保障奠定基础

我团接到参战命令后，针对本团车况差、修理工程量的实际，做了五个方面的准备工作：

（一）调整补充修理人员，整顿修理工队伍。战前由于种种原因，修理人员缺编，专业修理分队只有 70% 的人员，运输连队修理人员在编的只有 40% 左右，为适应实战需要，我们下决心调整补充修理人员，使各单位修理保障人员在编率均达 90% 左右。同时针对部分同志感到当修理工“坐车靠右边，修车躺下边，立功受奖在后边”、“低人一等”的错误想法进行整顿，端正大家一切为了胜利、甘当无名英雄的思想。

（二）保留技术骨干。采取了“三不”措施：即不外调，不复员（转业），不变工种。对家庭有困难的同志，在做好思想工作的同时，组织上书面与地方政府联系帮助解决，使其安心部队工作。参战时，入伍 3 年以上能单独完成作业任务的修理工占总数的 62%，志愿兵占 28.9%。

（三）加强业务训练，提高修理保障能力。我们结合战前车辆整顿，及时组织修理分队多次进行野战条件下紧急抢修训练，既解决了车辆修理，又检验和提高了修理保障技

能。

(四) 整顿车况，恢复车辆技术性能。为确保车辆连续行驶的可靠性，我们对参战车辆逐台进行检查，对达到保养标准和接近保养标准的车辆全部进行保养，以减少战区的工作量；同时还改造了 340 台车的发动机，提高其动力性和可靠性。

(五) 进行充分的物资准备。检查和补配了工程车机工具，并利用战前准备的有利时机，加班准备了各种周转总成，其中发动机 7 台，占平时全年大修发动机总数的 15%，前后桥车架各 1 台，占平时全年大修总数的 5%。

二、根据战区特点，合理组织实施修理工作

部队进入战区后，由于执勤地域、车辆的分布、承担的任务发生了变化，给修理保障工作带来了三种新的问题：一是部队执勤点多、线长，全团分散最远距离 1000 余公里，最小的配属点 1—2 台车，给修理保障工作带来了困难；二是执勤地域山高坡陡，谷深弯急，路窄车多，夏季炎热，雨季浓雾，车辆事故和其他损失增多，加大了修理工作量；三是作战保障运输任务紧，时限急，经常大车队行动，造成了修理任务的突然性，工作量忽大忽小，修理任务不均衡，有时一天没任务，有时连续干几昼夜。根据以上特点，我们采取了四项修理保障措施：

(一) 加强修理基地建设，确保修理任务的完成。部队进入驻地后，我们首先重点抓了原军械修理三连修理间为主体的修理工间改造，盖简易工间 200 多平方米，架设了修理场地的动力线路，健全了发动机镗缸、冷磨、热试、检验设备，恢复了钣金工、木工、锻工、电工等全部修理工艺，使

修理分队达到了能够完成全车大修的水平。实践证明，抓好修理基地建设是完成修理任务，提高车辆完好率必须具备的物质基础。

(二) 以散制散，分片保障。为解决部队执勤分散、点多线长、修理难度大的问题，我们首先在修理分队抽调部分人员加强到营，并各配属 1 台小修工程车，这样就形成了“连有保养班，营有修理排，团有修理分队”一整套修理保障网，使车辆小问题不出连，焊铆修理不出营，重大修理到团，既方便了部队，又提高了车辆完了率。

(三) 突出战地抢修，确保运输任务顺利完成。一年多来，我们共紧急抢修车辆 26 台，占年工作量的 2.1%，量虽小，但抢修工作的好坏直接影响到交通和紧急任务的完成。为适应战区修理保障突然性的需要，在紧急抢修工作中，我们重点抓了四个环节：一是组织上建立一支强有力的紧急抢修小分队，由车管股和修理分队领导实施指挥，抽调党团员、技术干部分三个小组，随时待命。二是物质准备上，以牵引车、吊车、小修工程车为主，备齐常用车材和部分机件总成，并针对抢修在夜间较多的实际，备全照明器材，确保随时出得去。三是抓修理速度和质量，因抢修在野外公路上实施，特定的地理条件和任务要求高速度、高质量，这就要求有得力的组织指挥和熟练的修理技术，因此每次抢修均派技术较好的干部和技师现场指挥，使抢修合格率达到 95% 以上。四是为确保修理质量，我们采取跟踪检验的办法，即：抢修完毕派遣修理人员跟车前往，在行驶中检验修理效果。使全团车辆在完成各次重大任务中达到了安全、准时。

(四) 实施伴随修理。由于战区汽车部队执勤以车队为

主，对车辆连续行驶的可靠性要求较高，为保证车辆不掉队，使行驶中发现的一些机械故障能及时得到排除，我们分别以团和连为主体组织了过硬的两级伴随修理小组，一般5台车以上均可跟随。据不完全统计，仅修理分队就有101人次参加伴随保修，完成作业14877工时，占年工作量的33%。

三、掌握战区车辆技术保障规律，抓好重点项目修理

车管股和修理分队领导跟车上路调查研究，并走访友邻部队和地方运输部门，在较短的时间内，掌握了第一手资料：其一，滇南地区天气炎热，造成机油压力下降，发动机轴承易烧坏；其二，山高坡陡，制动系统易损坏；其三，弯多又急，转向机构易磨损；其四，路窄车多，雨季时间较长，战损和其他事故车数增多；其五，路况差，车箱和驾驶室容易震坏。根据以上特点，我们以抓重点项目修理为主，首先抓发动机的修理，加快大修发动机速度，始终保持一定数量的总成周转量；在车辆检查中着重抓机油的检查和调整，以提高发动机工作的可靠性。其次抓车箱、驾驶室的修理。在参战前我们未考虑到木工工作量大，所以木工大型工具设备没有带，根据实际需要，积极筹措用料，解决设备。其三抓制动和转向机构的检查保养和修理，杜绝了机械事故的发生。其四，对重点工和任务量较大的班，在人员上予以重点加强，有效地克服了战区修理工作量不平衡的状态，从而保证了车辆的完好率和出勤率。

四、狠抓安全生产，严防事故发生

为杜绝工伤事故和机械事故的发生，我们针对战区修理工作的实际，在建立健全工种和安全操作规程和修理质量检验制度的基础上，在抓落实上狠下功夫。

一是针对战区修理故障“五个变化”，即修理形式的变化（原以集中为主，现以分散为主），修理场地的变化（原以室内为主，现以抢修和露天作业为主），任务性质的变化（平转战，时间紧，任务急），供电方式的变化（以自供电为主），作业时间的变化（昼夜连续工作），建立安全员监督制度，以班和作业小组安全检查员为主，随时检查和负责安全工作。

二是实行干部带班制度，做到作业现场有干部组织指挥，特点是夜间作业，干部亲临现场，严格控制照明电源和电动设备使用，做到专人管理，专人使用。外出援救车辆时干部跟车上路，从援救方案到现场停车、吊装、牵引等逐一把关，按科学态度办事，不盲目蛮干。在 1986 年援救兄弟部队 1 台事故车时，由于山谷太深，地形不佳，为确保吊装和牵引安全，我们下决心将事故车就地分解后吊装，虽然费时费事，但减少了车辆损失，确保了安全。

三是经常教育，定期检查。有些同志往往因战地抢修时间急而忽视安全，违反操作规程，我们及时进行安全教育，启发大家弄清安全与速度的哲理，自觉遵章守纪。同时定期检查安全工作，对乱拉乱接的电源立即拆除。对修理分队专用机具实行专人保管，专人负责，对修理专用料定点存放，坚持每天清理作业现场和工间，及时排除各种事故隐患。由于狠抓了安全工作，仅 1986 年度修理分队援救抢修车辆共