

# 浅谈皖江航道交通战备现状与发展

吴先进

(长江芜湖航道处, 安徽 安庆 241000)

**摘要:** 本文通过对马当矾至五步沟安庆段长江干线主航道维护力量、通航条件、战备情况等进行分析, 结合执行的特殊护航任务和水上交通战备做法, 对现行皖江航道通航现状问题和交通战备工作未来发展, 提出了一些建议供行业相关人员探讨, 以更好地提高该段航道交通战备保障能力和国防动员协调机制水平, 确保“黄金水道”国家战略的实施。

**关键词:** 航道; 战备; 现状; 发展

**中图分类号:** TU753.8

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1006—7973 (2021) 11—0053—02

交通战备简单地说就是国家交通为战争进行准备。是指为保障战时和特殊情况下交通通信畅通, 在思想、组织、物资和技术等方面所进行的各种动员准备和动员实施工作。当前世界范围内的局部摩擦和战争不断出现, 国际局势复杂, 加强交通战备能力建设是适应新时期的必然要求。而水上交通是社会交通的重要组成部分, 加强水上交通战备建设, 打造一个反应快、保障能力强的交通战备系统至关重要。本文主要介绍长江干线安庆段主航道交通战备现状, 并就航道交通战备工作未来发展趋势提出建议。

## 1 皖江段辖区航道维护力量现状

长江安庆航道管理处负责辖区航道规划、建设及养护, 其长江干线航道管辖范围: 上迄九江市彭泽县马当矾(航道里程长江下游 716.5 公里), 下至池州市梅龙镇五步沟(航道里程长江下游 560 公里), 从上至下维护马阻、东流直、东流、官洲、安庆、太子矶、贵池、大通水道等八个长江干线主航道, 共计 156.5 公里。另维护副航道 25.0 公里, 缓流航道 43.8 公里, 小轮航道 79.6 公里, 海轮航道 96.0 公里, 总计维护各类航道里程 400.9 公里。维护各类航标 329 座。拥有航标工作船、测量船、快艇、非机动船等各类航道维护工作船舶 15 艘。另设有一个具有国家测绘局甲级测绘资质航道测绘处, 配备有先进齐全的工程测量设备, 从事航道维护性测量, 并可承接内河、沿海工程测量, 包括控制、地形、线路管道, 变形观测与形变、水利工程、精密工程、建筑工程、桥梁测量、海洋测绘、水下地形、港口工程测量, 具有承接开辟新航道、扫测河床等工程的能力。

## 2 当前交通战备开展情况

我处作为长江航道管理部门, 充分意识到水上交

通战备工作的重要性, 而水上交通战备的建设基础是一条畅通无阻的航道。近年来, 随着打造“黄金水道”国家战略的出台及深入贯彻实施, 我处紧抓机遇, 勇于担当, 在长江航道大发展之际, 也迎来了自身建设的“黄金期”, 我处辖区处于长江下游, 干线主航道均为国家一级航道, 航道维护类别为一类, 各类航道设施完善, 航道维护实力雄厚, 本着“一切为了畅通”的核心理念, 攻坚克难, 全力以赴保障长江航道的安全畅通。就目前而言, 我处在航道维护管理工作中组织开展及参与的交通战备工作主要有以下几个方面。

### 2.1 实施驻站守槽制度

我处坚持驻站守槽制度, 合理配置辖区维护力量, 下设华阳、太子矶、池州三个非全能航道管理处及一个船舶基地负责辖区航道维护管理。每个非全能处有自己的管理辖区, 工作船艇每天驻守辖区, 保持信息畅通, 随时处于出航待命状态, 能够做到应急及时, 这一工作制度符合战时交通应急工作的需要。

### 2.2 日常交通战备相关活动

普及学习国防知识教育, 提高交通战备意识。我处职能部门根据上级工作要求及自身工作实际, 每年安排培训工作, 组织全处职工学习国防知识, 开展军训, 增强职工战备意识; 定期举行各类应急演练, 内容涉及交通战备相关突发事件; 制定应急预案, 确保应对及时, 保障有力。

### 2.3 特殊船队的护航任务

一直以来, 我处还担负着辖区内特殊船队的护航任务。每次接到特殊任务, 我处立即启动应急预案, 船艇坚守辖区, 提前对航道航标进行全面细致检查, 布置护航任务, 做到无缝交接, 保障全程安全护航, 多次圆满完成特殊船队的护航任务, 为交通战备工作积累了丰富的经验。

### 3 皖江段航道交通战备未来建设方向

虽然近年来航道部门日益重视水上交通战备工作，也做了许多工作，但就目前而言，我们的交通战备工作力度、广度、深度还不够，具体表现为领导组织薄弱，缺乏制度，工作内容单一，流于形式，实践能力不足，应对复杂情况能力较弱。面对这些存在的问题，只有加强交通战备能力建设才能建立起“组织严密、反应迅速、装备齐全、人员技能精良”的保障力量来适应“战时应战、急时应急、平时生产”的交通战备工作目标。本人就此结合工作实际，提出长江航道水上交通战备工作今后的发展重心。

#### 3.1 加强组织领导，强化制度建设

水上交通战备工作与其它工作一样，领导重视是关键，制度建设是保证。目前的航道交通战备工作只是单位安全职能部门兼顾，缺少专门人员进行实际的组织和操作。因而航道部门领导要有清醒的意识去扭转当前情况，工作要有专人抓管，成立一支交通战备应急队伍，加强队伍建设，组织领导。要把交通战备工作政绩与其他重要工作一并考核，只有一把手重视，交通战备工作才有组织保证，就好像现在的安全生产工作，实行“一岗双责”后，安全生产工作力度和效果均得到了有力的提升。

当前航道交通战备工作的制度建设还比较滞后，造成其交通战备工作较被动，许多方面都没有明确的文件规定，如物资储备数量及经费来源等。从法律层面上说，交通战备保障是以国防动员法、国防交通条例、民用运力国防动员条例为保障依据，是由各级政府和军事机关共同领导；应急事件是以《突发事件应对条例》为依据作保障，由各级人民政府领导，各级政府应急办就是应急突发事件的主管机构。因为交通战备部门和政府应急办是担负着不同的职责但有类似功能的工作，如所担负的任务方案、队伍组织、装备物质都是应急应战的保障力量，这就要求上级主管部门从法规文件上来为交通战备部门和应急部门构建一体化的组织和进行一体化建设提供细化可操作性的法规、制度保证，也是推进当前航道交通应急应战能力建设，有效保质完成交通保障任务的客观要求。

#### 3.2 加强全民国防教育

既保证平时生产又将国防交通的各项工作得到落实，就必须在全社会开展全民国防教育，让国防教育进

入思想政治教育工作之中，并保持经常化、社会化，增强教育的深度和广度，提高教育的实际效果。航道部门要给自己普及《国防法》《兵役法》《国防交通条例》《国防教育法》《国防交通培训》《新形势下交通战备工作正规化建设意见》等一系列国防交通教材的知识，通过宣传教育，树立高度的保护国防的义务观念。在生产中教，在生产中学，使航道部门职工具有国防责任感意识，真正做到“平时生产、急时应急、战时应战”。

#### 3.3 完善战时交通保障的协调机制

一般航道部门交通战备保障队伍的保障方案只是航道系统范围内实施，只涉及航道系统部门之间协作。因为平时生产只是在内部各部门之间配合及与之相关单位的联系，与战争爆发时是不同的，平时受干扰少，而战时运输保障要复杂得多，如执行远距离运输时，还须得到燃料补给、设备维修、通信保障、医疗救护、食宿等多方面保障，这样就需要多个跨地区甚至跨省交通战备保障系统的协同配合方能完成保障任务，因而上级交通战备部门应该尽快完善组织协调机制并让各级交通战备队伍磨合熟悉，同时各级交通战备部门还要完善政府职能部门与社会之间的外部协调保障机制。

#### 3.4 做好物资储备及战备应急演练工作

航道部门要做好交通战备应急的物资储备，对战备物资储备点的物资储备情况和航道设施的运转情况应坚持做好日常检查落实工作，甚至动员民间的运输力量参与交通战备工作，做到平时运输、战时应战，让所有的物资储备和船舶都发挥着“平时生产、急时应急、战时应战”的功能，为航道交通战备队伍“调之能来，来之能战”打下坚实的物质基础。同时应对民用运力结合平时交通战备保障任务采取各种方式开展演练，提高动员应急响应能力、锻炼队伍、检验实施动员效率的实效性，同时使职工熟悉动员工作内容、工作程序、方法，提高战备指挥调度能力。

### 4 总结

总之，航道部门要高度重视水上交通战备应急应战能力的建设，只有提高了交通战备应急应战能力，才能打造战时一条畅通无阻的水上运输通道，充分发挥长江航道在战时的运输大动脉作用，为战争的胜利提供交通战备保障，同时交通战备能力也对平时交通抢险救灾工作起到积极而重要的作用。