

摘要：军事交通运输建设思想反映了国家经济发展脉络、国防发展战略、军事斗争准备等战略问题。中国人民解放军军事交通运输建设思想在革命战争中形成，新中国成立后又得到进一步丰富和发展，主要经历了4个发展阶段：20世纪30～50年代，军事交通运输线是军队作战的生命线；20世纪60～70年代，加快构筑中国国防交通网络体系；20世纪80年代，军事交通运输建设服从、服务于国家经济建设；20世纪90年代至今，军事交通运输建设着力提高应急保障能力和战略投送能力。本文在回顾与总结不同历史时期人民解放军军事交通运输建设思想发展的基础上，针对新时期国家安全环境的特点及人民解放军担负的历史使命，提出了加强军事交通运输建设的几点启示。

关键词：中国人民解放军史 军事交通运输 建设思想 发展与启示

中图分类号：E297 **文献标识码：**A **文章编号：**1002-4883-(2013)01-0011-04

Thoughts on PLA Military Traffic and Transportation and the Inspiration

人民解放军军事交通运输 建设思想的发展及启示

□ 焦 红 李景泉

军事交通运输是指用于军事目的的陆地、水域、空中交通运输准备和运用的活动；是军队作战保障和后勤保障的组成部分；包括军事运输、交通保障、车辆勤务、陆空军船艇勤务及其专业训练和科研等。其主要任务是利用国家、社会和军队的交通运输资源，保障部队机动和物资装备供应。它是国防建设的基础条件、战争准备的重要内容、部队机动的主要手段、后勤保障的中心环节、战时经济的有力保障，对国防、军队建设和战争进程与结局有重要影响。^①在长期的革命战争和社会主义建设实践中，形成了以毛泽东、邓小平、江泽民、胡锦涛为代表的人民解放军特有的军事交通运输建设思想。认真回顾与总结人民解放军军事交通运输建设思想的发展脉络，汲取其精华，对于今天维护祖国领土完整和完成多样化军事任务具有重要的现实意义。

一、20世纪30至50年代，军事交通运输线是军队作战的生命线

历代军事家、战略家都将军事交通运输看作是军队作战的生命线。19世纪德国军事理论家克劳塞维茨说：“切断交通线虽然不是敌人进攻的目的，但是却能成为迫使防御者退却并放弃其他目标的一种非常有效的手段。”^②19世纪法国著名军事统帅拿破仑说：“整个战争艺术的秘密，就是使自己成为交通线的主人。”^③恩格斯也指出：“在一定的距离上，这支军队同作战基地之间的交通线，也就是它本身的生命线。”^④毛泽东早在土地革命战争时期就把军

① 总后勤部军事交通运输部：《中国军事百科全书·军事交通分册》，1页，中国大百科全书出版社，2007。

② [德]克劳塞维茨：《战争论》，87页，天津人民出版社，2009。

③ [英]利德尔·哈特：《战略论》，125页，上海人民出版社，2010。

④ 《马克思、恩格斯全集》，第11卷，331页，北京，人民出版社，1962。

事交通运输问题提到对革命战争有决定意义的高度加以强调。他说：“组织联络前线与后方的军事运输，同是对革命战争有决定意义的事业”^①。毛泽东提出的这一思想为以后形成系统的军事交通运输建设理论奠定了基础。抗日战争时期，由于中国共产党领导的各抗日根据地被分割，八路军、新四军各抗日部队的作战区域与大后方被割断，使交通条件十分困难，未形成统一的运输管理机构和交通运输网。解放战争中期，毛泽东从中国革命战争进程中，看到了交通运输对革命战争举足轻重的作用，明确要求“大军进入国民党区域执行无后方或半有后方的作战，首先是解决交通运输和修理铁路、公路、河道问题”^②，从而把解决交通运输问题与保障作战胜利直接联系起来。解放战争后期，毛泽东要求人民解放军在完成作战任务的同时，要重视交通运输建设问题，指出：“必须尽一切可能修理和掌握铁路、公路、轮船等近代交通工具，加强城市和工业的管理工作，使党的工作的重心逐步地由乡村转到城市。”^③抗美援朝战争中，中国人民志愿军把交通线作为一个相对独立的战场同“联合国军”进行了英勇顽强、艰苦卓绝的斗争，得出了“千条、万条，运输第一条”的宝贵经验。新中国成立后，中国共产党和人民政府掌握了铁路、水路、公路、航空等现代化交通手段，人民解放军开始了革命化、现代化、正规化建设。

二、20世纪60至70年代，加快构筑中国国防交通网络体系

20世纪六七十年代，面对帝国主义、霸权主义的封锁和威胁，中国在国家事务中把反侵略战争准备作为重中之重。与此大环境相适应，这一时期军事战略方针调整为准备“早打、大打、打核战争”。依据这一方针，国家从加强战备需要出发，进行了大规模的交通建设：结合“三线”（中国沿海地区为第一线，中部地区为第二线，西北、西南地区为第三线）建设和国防工程建设，修建了一批具有重要战略意义的国防公路、干线铁路和交通战备工程设施；拨专款有计划、有重点地在沿海地区和战略纵深地区，陆续修建了不少国防、边防公路，并根据军事需要，选定了5万余公里的国防干线公路网，还结合国家水运

建设整治战备航道，在沿海、内河港口建设一批适合军事运输使用的设施。此外，国家和军队领导人对军事交通问题也给予了极高的重视。1971年8月22日，周恩来在听取“人防”工作汇报时指出：“指示交通枢纽、桥梁、铁路线等交通系统，特别是要做好抢修和疏散转移工作，交通炸断了要及时抢修。交通部和总后军运部要联合起来把交通系统的战备工作做好。”中央军委副主席叶剑英于1977年12月12日在中央军委全体会议上的报告中指出：“搞好主要战略方向、预定战场的交通网路和输油管线建设”^④。刘伯承元帅曾说，“交通有无保障，是胜败的枢纽”，“军事交通线，本身就具有战略的、战役的、战术的意义”，“要抓军事交通、指挥通信、兵站线三者的落实和结合问题，这三者也叫大动脉、神经、淋巴腺”^⑤。老一辈革命家都强调军事交通运输在战争中的重要地位和作用，明确了军事交通运输的工作方向、任务和指导思想，对军事交通运输的建设和发展起到了重要的指导作用。军事交通运输的组织建设、制度建设和理论建设全面启动和发展，初步形成了中国国防交通体系框架，为以后的发展打下了坚实的基础。

三、20世纪80年代，军事交通运输建设服从、服务于国家经济建设

20世纪80年代，邓小平以敏锐的战略眼光，站在时代的高度，注视着国内外局势的重大变化，果断地做出时代主题已经转变为“和平与发展”的重要判断，并基于平时时期军事斗争准备的变化，提出以经济建设为中心，国防建设要服从、服务于国家经济建设这个大局的主张。交通运输

① 毛泽东1934年1月23日《中华苏维埃共和国中央执行委员会与人民委员会对第二次全国苏维埃代表大会的报告》，转引自全军后勤学术研究中心：《中国人民解放军后勤七十年建设与跨世纪发展》，143页，1997。

② 《毛泽东选集》，第4卷，1290页，北京，人民出版社，1966。

③ 《毛泽东军事文集》，第5卷，58～59页，北京，军事科学出版社，1993。

④ 《叶剑英军事文选》，413页，北京，解放军出版社，1997。

⑤ 总后勤部军事交通部：《中国人民解放军军事交通史》，3页，北京，解放军出版社，1990。

作为基础工业的一个重要方面受到重视。邓小平指出：“加强基础工业和农业。基础工业，无非是原材料工业、交通、能源等，要加强这方面的投资，要坚持十年到二十年，宁可欠债，也要加强。”^①因此，在经济建设中，国家首先把交通、通信作为发展的战略重点。这一决策为人民解放军军事交通运输的建设发展提供了有利的契机。中国加强了交通基础设施建设，逐步改善国防交通条件，全面提高交通保障能力，使国防交通工作稳步发展。同时，军事交通运输部门积极支援国家经济建设。到1997年，全军先后开放71个机场、25个码头、300余条铁路专用线、91条通信线路和近500个边境口岸，开辟民用航线460余条，用于支援国家和地方交通建设。

四、20世纪90年代至今，军事交通运输工作着力提高应急保障能力和战略投送能力

20世纪90年代后，国际形势出现了新变化。江泽民在1993年12月的一次会议上用四句话精辟地概括了当时的国际形势特点：走向多极格局，局势有所缓和，矛盾复杂多变，世界并不安宁。国际战略格局的演变，为中国经济发展既提供了难得的机遇，也带来严峻的挑战。在市场经济条件下，军队的体制编制、教育训练、后勤保障、战场准备、兵员补充等方面，也都面临着一些新情况、新问题。这一切都要求军队和国防建设必须与建设有中国特色的社会主义事业相适应，积极探索新形势下军事交通运输建设的特点和规律。1998年，在抗洪抢险救灾中，人民解放军军事交通运输工作取得了显著成绩。10月8日，江泽民在《全军抗洪抢险庆功表彰大会上的讲话》中指出：“这次抗洪抢险是建国以来我军抗御自然灾害动用兵力和装备最多的一次行动。在计划部署、组织指挥、集结开进、投入抢险的各个方面，都具有实战性质。抗洪部队采用摩托化开进、铁路输送、水陆转运和大空运等多种方式，昼夜兼程，风雨无阻，全部迅速、安全、准时到位。在这样大规模的应急机动过程中，部队无一伤亡，这在军事史上也是不多见的”。“正是由于我军现代化建设取得了相当的成就，我们在这次抗洪斗争中才能够成功地大范围、远距离地调动和集结部队，组织诸兵种协同作战，并实施及时可靠的装

备技术保障和后勤保障”。“这次（抗洪）斗争的实践，使我们对新时期国防动员的重要作用有了更深刻的认识。要进一步加强全民国防教育，进一步完善国防动员体制，突出抓好预备役部队和民兵应急分队建设，做好国民经济动员、科学技术动员、交通战备动员等方面的工作，为未来反侵略战争打下坚实的基础。”^②2000年8月10日，江泽民在会见全军后勤工作会议代表时强调，“要坚定不移地推进保障体制改革，适应联合作战、联合保障的需要，建立起三军一体、军民一体的保障体制”^③，“在交通运输方面，运输空间范围扩大，平面运输已由立体运输取代；运输量大和时间紧迫的矛盾更加突出；空运方式日趋重要；运输补给线自我保护的任务也日益繁重”，^④“要抓紧战场建设，注重完善战场及后勤保障体系。尤其是战备交通、码头和作战物资储备等方面的建设要抓紧搞好。”^⑤

进入21世纪，经过30多年改革开放的建设与发展，中国已经站在一个新的历史起点上，有条件也有能力在全面建设小康社会的进程中实现富国与强军的统一。胡锦涛在中国共产党第十七次全国代表大会报告中明确指出：“军队要提高应对多种安全威胁，完成多样化军事任务的能力。”并且提出人民解放军应提高六种能力，即“部队一体化信息作战能力、远程精确打击能力、战略机动能力、综合保障能力、战略防护能力、指挥控制能力”。所有这些能力都离不开战略投送保障能力这一载体。“战略投送是指为达成一定的战略目的，综合运用各种运输力量向作战或危机地区投入兵力集团的行动。通常由统帅部组织。”^⑥从“和平使命-2007”到“跨越-2009”，

① 《邓小平文选》，第2卷，78页，北京，人民出版社，1993。

② 江泽民：《在全军抗洪抢险庆功表彰大会上的讲话》，1998年10月8日，载《江泽民国防和军队建设思想数据库》，国防大学图书馆数据库。

③ 《江泽民国防和军队建设思想数据库》，国防大学图书馆数据库。

④ 江泽民：《关于二十年来军队建设的历史经验》，载《解放军报》，1999年1月8日。

⑤ 《江泽民国防和军队建设思想数据库》，国防大学图书馆数据库。

⑥ 全军军事术语管理委员会：《中国人民解放军军语》，5页，北京，军事科学出版社，2011。

从2008年战胜雨雪冰冻灾害,到近年来的多次国际维和行动及索马里护航行动,人民解放军对战略投送的需求已从战争领域延伸至非战争领域,呈现出常态化的趋势;特别是最近中国钓鱼岛及南沙、西沙、东沙群岛等领土安全受到严重威胁,更要求人民解放军加快战略投送能力建设进程。军事交通运输能力是战略投送能力的具体体现,加强军事交通运输能力建设是达成中国战略投送目的的基础与手段,具有重要的战略意义。

五、人民解放军军事交通运输建设思想的现实指导意义与启示

目前,人民解放军军事交通运输建设面临许多新情况:新时期军事战略的新要求牵引着军事交通运输建设的走向;社会主义市场经济的新形态左右着国防交通的管理和运作模式;日新月异的高新科技给军事交通运输发展以巨大的推动力。这些变化都要求重新思考军事交通运输建设的发展问题。总结和梳理人民解放军军事交通运输建设思想的发展脉络,对当前军事斗争准备和人民解放军现代化、信息化建设仍有借鉴意义和启示。

第一,面对多种安全威胁,加快军事交通运输建设具有战略意义。新的历史时期,人民解放军既要应对传统安全威胁,又要应对非传统安全威胁;既要维护领土、领海和领空安全,又要维护海洋、太空和电磁空间安全;既要维护国家生存利益,又要维护国家发展利益。因此,建设一支与中国国际地位相称的,与国家利益相适应的新型军事力量,是完成多样化军事任务的必然要求。目前,人民解放军正面临着实现机械化和信息化的双重任务,军事力量的活动半径十分有限。未来,人民解放军要实现“陆军逐步推进由区域防卫型向全域机动型转变,海军逐步扩大近海防御的战略纵深,空军由国土防空型向攻防兼备型转变”,都依赖于战略投送能力的提高。因此,加快军事交通运输建设具有战略意义。

第二,依托国家经济建设,坚持军民融合发展道路。军事交通运输建设离不开国家的经济基础和交通事业的发展。只有国家经济发展了,交通设施改善了,才能从根本上为军事交通运输建设提供坚实的物质基础。因此,贯彻“平战结

合,军民结合”的原则,把军事交通运输建设寓于国家经济发展与交通建设的大系统之中,是中国领导人一贯的思想,也是新时期军事交通运输建设的基本指导思想。当前,随着改革开放的继续深入发展,中国经济发展步伐加快,综合国力进一步增强,为中国交通运输业创造了一个加速发展的局面,也将为军事交通运输建设提供一个难得的机遇。自20世纪80年代以来,国家提出交通发展应以建设综合性大通道为重点的理论后,全国围绕具有全局性的主要运输通道开展建设,初步构筑了国家综合运输体系的干线主框架。今后综合性大通道将进一步扩展,综合运输能力将进一步增强。

第三,根据军事斗争准备重点方向,积极筹划国防交通建设布局。依据战略形势筹划国防交通建设,适应新时期人民解放军军事战略的要求,首先要搞好重点方向、重点地区的交通建设。新时期军事战略明确了军事斗争准备的重点方向为东南沿海地区,这为国防交通建设提供了依据。目前,中国国防交通网络的构成还难以适应军事战略的新要求,在重点方向和地区,无论铁路、公路还是机场、码头,都显得很薄弱。有的重点地区自然条件恶劣,基础建设薄弱,至今没有铁路,公路也很少;有的地方虽属经济发达地区,基础条件较好,但在国民经济保持持续快速发展的形势下,供求矛盾突出,主要方向和重点地区的战略、战役通道存在制约瓶颈。因此,大力改善重点方向和地区的交通状况,是当前和今后一个时期国防交通建设的首要任务。

作者:焦红,军事交通学院军事物流系副教授;李景泉,解放军外国语学院三系讲师

责任编辑:田越英