

# 军界瞭望

瞰天过海 低空突防 16

新民晚报社  
上海市国防教育协会  
联合主办

本报时政新闻中心主编 | 第701期 | 2023年5月15日 星期一 本版编辑: 吴健 视觉设计: 竹建英 编辑邮箱: wujian@xmwb.com.cn

## 通向胜利的轨道

### 现代战争与铁路运输

近期,俄乌冲突焦点集中于巴赫穆特,原因无他,就在于巴赫穆特城北的铁路枢纽站是双方后勤运输的交汇点,谁能拿下,就可赢得战场主导权。当战争进入信息化、无人化的时代,看似古老的火车站依然具有突出的战略价值。



乌克兰炮兵经铁路向前线输送

### 铁路运输建殊勋

在保障战争等军事行动的交通手段中,铁路运输运送能力强,适合远距离运输;平均速度较高,仅低于空运方式;受季节和气候影响较少,在输送的连续性方面占有优势;单车装载量大,受容积和重量的限制较小;可以实现集装箱输送、多式联运相结合。基于以上原因,铁路运输俨然是现代军事运输中实施重装备和大部队快速机动反应的主要手段,也是战略和战役后方实施远距离军事输送的主要运输方式。

1941年6月22日,苏德战争爆发的第一天,苏联铁路人民委员会便下达紧急命令,境内一切铁路运输均按照苏联国防委员会的要求执行,全国铁路运输和保障体系一夜之间便纳入军事管理体系,国防委员会审议了关于军事条件下工作安排的紧迫问题。6月24日傍晚,铁路人民委员会遵照国防委员会的要求,下发军列时刻表,规定优先保障军事梯队,最大限度地利用线路容量,确保车站快速准确运行。用于军交运输的火车车次翻了一番,强制就地卸载非紧急货物。于是,苏联铁路的核心任务变成向东疏散工厂和物资,向西线运送部队和装备。在战争的第一个阶段,苏联铁路系统虽然遭受严重损失,大量机车和线路落入敌手,德国空军投掷炸弹总

数的44%用于轰炸苏联铁路设施,可即便如此,苏联依然完成了总动员,不仅转移到东部的工厂迅速恢复生产,而且来自乌拉尔、远东的部队源源不断抵达前线,遏制住德军攻势。

苏联军队转入反攻阶段后,铁路运力进一步加大。1944年6月1日至6月23日间,超过7.5万辆装载人员和物资的车皮将整整4个方面军送往前线,平均每天有90—100列火车开往前线。1944年,苏联军事铁路运输总量达到了整个战争时期的最高水平,为126389列火车(571.89万节车皮)。这些数据强有力地证明,1944年苏军之所以敢于进行越来越多的战略进攻,战线越拉越大,与铁路部门的积极配合密不可分。

而在苏德战场最后一役——攻克柏林的行动中,为了保障19个主兵种合成集团军、4个坦克集团军和4个空军集团军的作战,除正常的列车货运外,苏联铁路人民委员会又特意安排11列全苏模范车组支援,共向前线运输5924节车皮的炮弹和迫击炮弹。整个攻克柏林的作战中,苏军消耗了11635节车皮的各种弹药。1945年7月24日,以斯大林为首的苏联代表团乘坐火车,沿着刚刚铺就的战时铁路抵达波茨坦,参加确立战后世界政治格局的重要会议。

### 当今军界“显学”

诞生于蒸汽时代的铁路,如何适应信息化条件下的战争,是当今军界的“显学”。信息化战争呈现快速化,要求铁路军事运输具有迅速反应能力,而信息流速空前加快,战争呈现快速化趋势,敌我双方都力求通过快速迅速的行动夺取主动权。作为陆军后勤保障中心环节的铁路运输,运行时速普遍为30—50公里,与信息化战争要求还有很大差距。因此,促进铁路军事运输向快速化发展,是适应信息化战争的紧迫任务。同时,现代战争信息量极大,要求铁路军运工具拥有快速信息处理能力,实现灵活装载、灵活编组和灵活卸载,都给各国军方和交通部门提出严峻的挑战。

以俄乌冲突为例,2022年一爆发,乌克兰国有铁路公司在半年内将380万人从东部战区撤到西部,还保证每天6万吨物资从北约国家输入国内。同年4月起,俄军“系统性”攻击乌克兰铁路基础设施,阻止西方武器输入。不过,乌克兰铁路网是苏联时期修筑的,本来就考虑到空袭威胁,因此路网高度分散,且可轻易改变线路,即便价格昂贵的导弹炸断一段铁轨,乌克兰工人往地里铺上石子,铁轨一放就又修复了,一枚弹道导弹最多炸毁10—20米铁轨,乌克兰铁路

部门能迅速恢复。系出一门的俄罗斯铁路交通系统也不遑多让,2022年11月,乌军用战术导弹和火箭炮突袭第聂伯河东岸的铁路线,俄铁道兵抢修多处受损桥梁,以急便桥保障轻载列车通行,让近5万军民撤到克里米亚。就当前而言,俄军支撑乌克兰战场的要害,是国内名城沃罗涅日,从那里向南延伸的铁路到达别尔哥罗德、瓦卢伊基和米列罗沃三个前方供应节点,之后再沿着进入乌克兰的铁路前送各种物资和增援部队。像俄军在巴赫穆特发起的攻势,就十分依赖瓦卢伊基车站发出的军需物资,那里与乌克兰境内的特罗伊奇克站对接,满足整个卢甘斯克至北顿涅茨克战线的俄军需求。

瓦卢伊基之于俄军如此重要,那么巴赫穆特对乌军就是“命运所系”。它是乌克兰东北部交通最发达的城市之一,其城区内有多条铁路穿行,西接恰索夫亚尔,最终抵达“工业城”克拉马托尔斯克,北接谢韦尔斯克,越过北顿涅茨河抵达红利曼,形成环绕顿涅茨克州北部城市群的大型铁路环线。作为乌军在顿涅茨克北部、面向卢甘斯克方面展开战役行动时的交通中转站和后勤基地,巴赫穆特一旦被俄军拿下,就能从南线摧毁乌军一大半军事交通网,进一步取得战场优势。 李鹏 褚爽

### 出敌不意赢先机

“兵马未动,粮草先行”,中国古典军事学说早就把后勤物流提到极高地位,个中道理显而易见:没有通畅的道路和充足的保障,军队就无法顺利抵达战场,也不可能开展有效的作战行动。铁路运输便是保障机械化重装部队行动的最基本方式,具有运量大、运距长、受天气限制小,可以实现全天候运行等优点,是各国军队保障部队机动和物资长距离运输的首选方式,受到各国军事决策部门的重视。大力发展铁路运输,提高铁路军事运输能力,对于军队战略投送能力建设具有重要意义。

1870—1871年普法战争是铁路运输头一次在战争中发挥决定性作用,通过铁路实施内线快速机动,普鲁士军队率先完成战略布势,将措手不及的法军陷入重围。两次世界大战中,各交战国军队主要依靠铁路运输实施机动和补给。1914年7月一战爆发前夕,德军在西线利用13条铁路10天内将160万官兵输送到位,完成部队展开。二战期间,苏军利用铁路开行44万列军用列车,使用1900余万节铁路车辆,输送数百万军队和上亿吨军用物资。特别是1945年5月德国投降后,苏军通过西伯利亚大铁路,在3个月内向远东集结150万兵力、5000辆坦克和上万门火炮及数百万吨物资,此举大大超出日军大本营的预想,苏军形成对日军的绝对优势,短时间内消灭了不可一世的日本关东军。



美军使用6轴平板车运输M1A2坦克



俄罗斯鄂木斯克厂通过铁路运送坦克



俄军用于护路的装甲列车

热点聚焦