

日本招揽西方军工集团入驻

■ 吴刚

近期,西方多家大型武器供应商宣布将亚洲总部迁往日本,日本也高调宣扬其在美国及其盟友装备后勤保障方面的作用。外媒称,西方军工集团的举措与日本未来5年防务预算的出台几乎同步,意在在准同盟框架下提前布势,最大限度切分预算“蛋糕”。日本则期望“借船出海”,实现所谓“科技创新立国”战略。

变身西方军火大本营

美国洛克希德-马丁公司是首批将亚洲战略总部从新加坡迁往日本的军工巨头,但它的到来并未在日本国内引起太多反响。日媒报道称,美军火商将大本营落户日本,政治象征意义大于经济效益,“毕竟该公司重点业务还是瞄向东南亚国家”。从以往合作看,该公司口碑不高,是典型的资本嗅觉型企业。不过,日本防卫装备厅表示,洛克希德-马丁等企业选择迁址日本,是政治上互信的体现,有助于把双方合作延伸至防务领域各个角落。

英国航空航天系统公司将在今年年底前将亚洲业务总部由马来西亚转移到日本。今年1月,该公司已在日本组建专门办事机构,并派驻1名董事总经理,负责监管亚洲地区业务。这家总部位于伦敦的公司,是英国、意大利和日本下一代战斗机项目的研发单位。参与该项目的日本三菱重工等企业表示,将加快业务合作对接,让下一代战斗机项目成为日欧合作的典型。

此外,美国L3哈里斯科技公司、法国泰雷兹公司、意大利军工集团等多家大型军火商,也已完成在日本核心业务落地,开展无人机、电子战设备、地雷探测仪等技术和武器的研制。

西方军工企业集体涌入,一方面是嗅到日本军售市场的商机,2023至2027财年,日本防务预算总额高达43万亿日元,是上一个5年的1.5倍,其中军工产业投入是同期的2至3倍。在资本利益驱动下,西方武器供应商闻风而至。另



今年6月,日本海上自卫队舰艇(右)参与美日联合军事演习。

一方面,日本不断炒作其在亚洲的军工实力,主动吸引西方军工企业进驻。日本国防大臣滨田靖一宣称,日本已在小牧南工厂和瑞穗工厂建成美国在亚洲地区唯一F-35战斗机“保养点”,拥有美国授权的“关键技术”,“希望西方国家能加入这一产业群体”。

暗藏防务转型伎俩

西方大型军工集团入驻,无疑将加大日本本土企业竞争压力。三菱重工首席财务官表示,如果从商业角度看,企业数量增加会带来产品质量提升,但外部企业大量涌入,将会冲击本国企业的利润。对此,日本防卫省表示,这是日本加强国防能力的有力举措,有助于提高国内防务承包商水平。不久前,日本防卫装备厅出台《防卫技术指针2023》,重申“科技创新立国”战略,提出发展领先于他国的装备,并汇总强化防卫能力所需的装备技术领域。

此次日本引入西方军工产业核心业务,除拉紧美盟阵营外,也期望“偷师学艺”。根据规划,5至10年内,日本将生产与未来战斗方式直接相关的武器,

10年后实现重要技术装备化。当前,日本自主装备研发主要依靠“藏军于民”式的综合防卫产业,包括三菱重工在内的大型企业军工业务占比不高于10%。西方军火承包商的到来,将在一定程度上刺激和带动日本军工产业发展。有日媒称,丰田等企业已开始关停部分汽车生产线,外界猜测受一定防务因素影响。

报道称,日本已将无人技术、新能源、新材料、即时通信和数据处理等12项重点技术,列为未来防务产业的支柱性技术。西方军工集团落户日本,将有助于项目合作、人才培养和技术研发,为未来装备建设提供强大动力。目前,英国、法国、意大利等国落地企业计划增加员工数量,将主要招募日本当地人员。L3哈里斯科技公司也已就无人机等领域合作与日本防卫省展开谈判。外媒分析,日方此举意在将西方技术引入本国军备生产链条中。

投入的扩大和合作空间的拓展,将使日本军工产业迎来一段发展高峰期,日本军政高层势必再度推动“武器装备出口转移原则”修订,实现所谓“防务正常化”,进一步突破“和平宪法”限制。日本部分政客鼓吹,希望日本参与研发的

下一代战斗机成为国际品牌,解除对日本军备建设的诸多限制。

充当“马前卒”随美起舞

报道称,日本乐此不疲发展军工产业并引入西方军工集团,主要还是迎合美国地区战略布局。

在“印太战略”牵引下,美逐渐将军力东移,并同步推动军工、后勤产业调整,图谋在一体化战略框架下,扩大地区影响力。军工及其相关产业将成为继机场、军港、营地外,美设在日本的又一搅局亚太的前沿支点。

除与美国合作外,日本还推动民间企业与英国、德国等西方国家相关部门开展军火合作,并提出“标准共享”建议;以技术合作为幌子,试图与澳大利亚、加拿大等国组建技术同盟,实现军工产业一体化对接。

另外,受东欧战场延宕影响,美国等国军工企业处于超负荷状态。核心业务落户日本,可在一定程度上拉日本人局,将其绑上美国战车。日本甘当美国“马前卒”,只会加剧地区军备竞赛,进一步破坏地区安全稳定。

澳大利亚国防部近日发布消息称,澳大利亚已与相关国家签署协议,正式成为欧洲机动协调中心第29个成员国。澳大利亚此举旨在强化同欧洲国家的防务关系,共享战略运输资源,提升自身运输能力和机动性,以便在全球范围内运输人员和装备。

欧洲机动协调中心成立于2007年,由欧洲空运中心和海运协调中心合并而成,成员国包括美、英、法、德等国。该中心采用联合运营方式,协调海陆空领域战略军事运输,提高成员国装备采购、机队建设、日常训练、远程部署、执行任务等方面的互操作能力。

近段时间,澳大利亚和欧洲国家的防务关系持续升温,频频将“军事触角”伸向欧洲,引发舆论普遍关注。澳大利亚加入欧洲机动协调中心,至少有以下3个方面的利益考量。

一是实现载荷共享,降低运输成本。报道称,澳大利亚联合后勤司令部第1联合机动单位将作为协调机构,负责统筹澳大利亚和其他成员国之间的空运任务。该单位指挥官文伦·布朗指出,加入欧洲机动协调中心,能够让澳大利亚与其他成员国更好互动,提高相互间的互操作能力,降低部队执行任务的成本。

二是满足其他成员国运输需求,打造友好形象。据报道,作为欧洲机动协调中心的一员,澳大利亚国防军将通过在空运和海运方面加大采购,更好满足其他成员国需求。在空运方面,7月24日,澳大利亚斥资约66亿美元购买20架C-130J“超级大力神”运输机,用于执行搜救和医疗后送等任务。未来,澳大利亚还将加大对相关武器装备的采购力度。

三是深化同美国等国家的战略合作,提升作战能力。据报道,在7月下旬至8月初举行的“护身军刀-2023”联合军事演习中,美澳两国已按照欧洲机动协调中心相关机制完成试验,澳空军飞行员作为特许成员完成首飞。此外,根据澳大利亚新版国防战略,澳防务政策开始向对外干涉型转变。有分析称,澳大利亚此举意在与美国等

国联手,提升自身作战能力,进一步影响并塑造地区安全形势。

艾伦·布朗表示,澳大利亚加入欧洲机动协调中心,为其他国家提供了一条可参考的方法路径,未来该关系网络或将进一步扩大。从长期看,澳防务政策开始向对外干涉型转变,有分析称,澳大利亚此举意在与美国等



今年7月,澳大利亚在演习中试验欧洲机动协调中心相关机制。



美海岸警卫队扩大海外行动规模

■ 李伦 刘胡君

据外媒报道,美国已与帕劳签署一项防务协议,授权美海岸警卫队在其专属经济区单方面开展海事执法活动,可在没有帕劳执法人员在场情况下,登临他国船只进行搜查。此消息一经发布,便引发外界热议。

事实上,美国自2022年年底以来先后同密克罗尼西亚联邦、巴布亚新几内亚等太平洋岛国签署“随船观察员协议”。截至今年7月底,美国共与12个太平洋岛国达成此类协议,并在其中9个国家开展海上巡逻。美海岸警卫队经常借机帮助这些国家打击非法捕捞以及海上违法犯罪活动,利用自身军事优势干预他国内政,持续恶化地区安全环境。

此前有报道称,美海岸警卫队将在关岛、夏威夷和美萨摩亚等地进行常态化部署,并加强与越南、菲律宾等国海岸警卫队合作,同美海军一道服务美国“印太战略”。此外,美海岸警卫队还向美国国会申请一份总计达15.7亿美元的装备现代化更新清单,试图通过提升作

战能力,在亚太地区执行更复杂任务。

自2017年正式出台“印太战略”以来,美国将战略优先事项转移至亚太地区,尤其关注争议海域以及海上战略通道。为配合海军行动,美海岸警卫队也发布战略规划,在亚太海域活动的频次逐步提高,规模不断扩大、层级大幅提升。2022年2月,拜登政府发布新版“印太战略”报告,明确强调了亚太地区“航行自由”的重要性,提出强化海岸警卫队培训、部署和能力建设。

在上述背景下,美海岸警卫队动作不断,意图作为美海军在亚太地区的重要补充,发挥自身功能属性:一方面,在亚太海域遂行多种海上安全任务;另一方面,扮演“哨兵”角色,同海军一起参加双边或多边海上军事演习。

美扩大海岸警卫队在亚太地区的相关活动,也有自身的小算盘。亚太地区部分国家对美海军“航行自由”行动难以接受,甚至是公开反对,不愿与其开展各领域合作。美海岸警卫队的相关活动,

能在一定程度上弱化武装色彩。尽管美海岸警卫队在亚太海域活动不断,但仍难以与美海军同频共振。

其一,亚太地区装备列装缓慢。美海岸警卫队面临舰船、资金缺口以及基础设施升级等困难。从其前期提交国会的装备更新清单来看,从采购1架HC-130J“超级大力神”运输机,到改进和延期服役4架MH-60T直升机,再到增加4艘哨兵级快速反应巡逻艇等,即便这些装备如期交付,也难以从根本上改变装备缺口现状。此外,后勤维修服务对于美海岸警卫队执行任务而言也是一大挑战。

其二,军事色彩依旧浓厚。美军官员曾表示,海岸警卫队占据了军事和外交之间的最佳位置。但归根结底,美海岸警卫队依然属于武装力量,其在亚太地区的海上活动难以摆脱“军事行动”标签,导致地区部分国家在与其交往时仍有所顾忌。

上图:美海岸警卫队队员参加美澳联合军事演习。

韩陆军将获轻型武装直升机

■ 李宏

据美国“防务新闻”网站9月上旬报道,欧洲飞机制造商空中客车公司近日发布声明称,该公司和韩国航空航天工业公司已开始批量生产双方联合开发的轻型武装直升机LAH,并计划于2024年12月向韩国陆军交付首批10架直升机,后续订单将持续到未来10年。

LAH直升机与其民用型号LCH均源自空中客车公司的H155直升机。H155直升机在AS365“海豚”直升机基础上研制,增加了机舱空间。2015年,空中客车公司和韩国航空航天工业公司签署协议,将H155直升机的主要制造工作迁到韩国。2018年后,韩国航空航天工业公司成为该型直升机唯一制造商,两家公司共同负责H155直升机的营销和改进。在H155直升

机基础上,韩国航空航天工业公司和空中客车公司共同开发了LAH和LCH直升机,采用新的驾驶舱、改进变速箱和重新设计的旋翼叶片等。LAH和LCH直升机可通用子系统和部件,以降低生产和运营成本。

LAH直升机相比LCH直升机和H155直升机,进行了一定程度的设计

改装,并增加了防撞撞自密封油箱、光电传感器、电子战套件等设备。LAH直升机在机头下方安装有一门20毫米3管加特林机炮,机体两侧安装有短翼,可挂载4枚反坦克导弹或两组7联装70毫米火箭发射器。有消息称,韩国航空航天工业公司还与以色列航空航天工业公司合作研发用于LAH直升机的巡飞弹。LAH直升机能够运送6至10名

武装人员,韩国航空航天工业公司2022年9月还推出一型LAH的变形机,即LUH直升机,该机主要用于支援特种部队作战,去除了非必要设备,同时最大化载员能力。除内部机舱可用来运载人员外,机舱外还安装有类似美国波音公司MH-6M直升机的长凳,可运载更多人员,并加快人员登离机速度。

LAH直升机首架原型机于2018年12月公开,2019年7月4日首飞。2022年12月23日,韩国军方与韩国航空航天工业公司签署价值2.35亿美元的LCH直升机生产合同,主要用于替代韩国军队老旧的AH-1S武装直升机和MD500直升机。空中客车公司预计,韩国将需要100架LCH直升机和214架LAH直升机,国际市场需要300架至400架LAH直升机。除LCH直升机和LAH直升机外,空中客车公司还将与韩国航空航天工业公司在韩国通用直升机项目即KUH-1直升机基础上,开发海军陆战队用攻击型和反水雷型。

韩国航空航天工业公司称,LAH项目的目标是开发一种适合现代战场的尖端武装直升机。不过,LAH直升机各项性能指标实在称不上尖端。其配套的航电、电子战、自卫和火控系统,已成为国际市场上各型武装直升机的标配,武器弹药搭载并不突出,民用直升机的底子使其飞行性能相对平庸。况且,至今没有消息表明LAH直升机配有有机体装甲,再加上并列双座的驾驶舱布局使得该型机正面投影面积很大,增加了被击中的概率,导致生存能力有限。虽然LAH直升机较为适合低烈度军事行动,但能承担相同任务的其他型号武装直升机在国际市场并不少见,而且还受二手直升机市场影响。



韩国LAH直升机原型机进行首飞。