

北约六国欲建“无人机防御墙”

■刘澄

据外媒报道,近日,包括爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、波兰、芬兰和挪威在内的北约六国内政部长共同决定,将在其东翼的边境线上建设“无人机防御墙”。在该项目框架下,各国将派出无人机执行监控任务,实时共享“威胁渗透”等信息,以实现情报资源的区域融合。

构建“无形的防卫墙”

该倡议最初由立陶宛和波兰发起,并得到其余四国的支持。立陶宛内政部长比洛泰特表示,该防御墙北起挪威,沿芬兰和波罗的海三国边境线一直延伸至波兰,将通过“全覆盖、无死角的无人监视系统”构建一道“无形的防卫墙”。各国无人机操作人员将在一定的安全距离内进行无人机操控和情报处理,相关配套设施将统一定制,以确保系统可靠性和操作便捷性。

针对警戒机制,挪威和芬兰提议“分区负责”,即各国负责本国领土内的无人机侦察活动,发现异常情况及时发起预警。波兰对此持保留意见,认为该方案无法充分发挥盟国合作的力量。爱沙尼亚提出采取“大轮班”制,即六国签订一份边境线无人机安全运用协议,参照欧洲联合部队的模式,由各国派遣专职力量负责无人机联合巡逻。

外媒分析认为,一旦“无人机防御墙”建立,北约六国将组建全球首支多国无人机联合部队,通过统筹调用兵力来维护边境安全,“大轮班”制很可能成为其主要的执勤样式。除派出执勤无人机外,六国还计划在边境线上部署多型反无人机系统,以增强反侦察和反渗透能力。

目前,该倡议仍处于规划阶段,具体实施面临困难。首先是资金分摊问题。六国希望从欧盟防务经费中获得资金,但挪威并非欧盟成员国,且德国、法国等欧盟其他成员国不愿投资“于己无



波兰装备的土耳其制TB2无人机。

益”的项目,导致资金筹集难度较大。为此,六国计划9月上旬举行专题会议进行讨论。

其次是六国国内舆论普遍对边境安全交由邻国无人机负责持审慎态度。此前,挪威和芬兰就曾就接壤地带的兵力部署规模问题产生争议,爱沙尼亚和立陶宛也曾因边境巡逻问题发生争执。波兰边境线较长,被认为是“无人机防御墙”项目的最大受益者,这使得立陶宛等国担心波兰借机扩大在地区事务中的影响力。

此外,从挪威至波兰的“无人机防御墙”区域跨度大、距离较长,目前六国都没有装备能够适应长航时且耐严寒的无人机,未来在装备采购和测试等方面仍有许多工作要完成。

参与国家各有打算

分析人士指出,北约六国急于参与“无人机防御墙”项目可谓各有打算。

作为倡议发起国,波兰视该项目为其“欧洲最强陆军”“欧洲防务哨兵”和“战争经济模式”计划的组成部分。波兰总理图斯克宣布将投入23亿美元专项资金加强边境安全,该国国防部也

已公开招标采购多型无人机。波兰意图通过参与“无人机防御墙”项目,与其他国家共同提升所谓“新欧洲国家”的话语权。

波罗的海三国希望借此加强军备建设。立陶宛宣布将在边防局内成立无人机部队;爱沙尼亚表示将推进察打一体无人机项目,并计划引进美制无人机。报道称,鉴于地理位置的特殊性,波罗的海三国一直寻求在 NATO 和欧盟框架内的“共同安全”、“无人机防御墙”项目为其合作提供契机。

作为非欧盟成员国,挪威希望借助该项目介入地区事务并加强存在感。同时,作为美国等西方国家在北欧的“代言人”,挪威希望继续在 NATO 设定的极地至东欧安全链中发挥重要作用。

加入北约仅一年多的芬兰,希望借此持续扩大在欧洲防务中的作用,以获得美国等国进一步支持。

有分析认为,北约六国各怀心思,可能导致“无人机防御墙”项目落实时出现问题。目前,波兰国内就项目归属问题存在分歧:总统杜达主张在 NATO 框架内加强防务安全,总理图斯克坚持“欧盟至上”。芬兰和拉脱维亚国内也出现反对该项目的示威活动。

挑动地区军备竞赛

多数观点认为,“无人机防御墙”项目是欧洲阵营化趋势的一个缩影。

北约在北欧和东欧地区不断加码的军事部署,将导致地区军备竞赛持续升级。不久前,北约宣布在芬兰的米凯利市设立北欧陆军司令部,该机构处于“24小时高度戒备状态”,战时将接管瑞典、挪威、芬兰等地的地面部队。紧接着,芬兰宣布将芬兰东部的3个重要海上交通节点转变为“军事边界观察点”,并与爱沙尼亚联合打造贯通波罗的海的海底“交通线”。随着“无人机防御墙”项目推进,北约在其东翼的军事部署将进一步升级。

在欧盟内部,与法国、德国、意大利等传统“老欧洲国家”相比,波兰、芬兰等所谓“新欧洲国家”倾向于通过“抱团”增强在地区事务上的存在感。波罗的海三国和北欧多国正逐步提高其防务开支GDP占比;波兰继公布“创纪录”军购大单后,又从美国购买先进的空对地导弹。预计在“战争经济模式”的作用下,“新欧洲国家”将被推向军事对抗前沿。

据外媒报道,加拿大政府日前公布新装备采购计划,将投入81亿美元采购新型教练机。

此次采购计划涵盖5种不同型号的教练机,总计71架,将由加拿大航空电子设备公司与KF航空航天公司合资成立的SkyAlyne公司代表加拿大政府采购。具体型号包括:德国G120TP初级教练机、瑞士PC-21教练机、美国“空中国王”260教练机、加拿大冲8-400教练机和空中客车直升机公司的H135轻型直升机。它们将为加拿大空军培养未来的战斗机、运输机、侦察机和直升机飞行员、空勤和机务人员。

目前,加拿大空军的教练机机队由24架CT-114、4架冲8-22架CT-156、16架“阿尔法喷气”和12架G120组成。今年3月,加拿大退役了17架“鹰”式中/高级喷气教练机。在引进新的高级喷气教练机之前,加拿大空军飞行员将在美国、芬兰和意大利等国接受高级飞行训练,加拿大空军的部分教官将常驻国外协助实施训练。

据介绍,采购71架新型教练机,是加拿大空军自第二次世界大战结束以来最大规模的机队重组计划的一部分。整个重组计划将采购140架固定翼飞机和直升机,除教练机外,还包括F-35战斗机和P-8A反潜机。

SkyAlyne公司不仅将代表加拿大政府采购教练机,还将向加拿大空军提供飞行培训服务,包括课堂教学、模拟器训练和实际飞行训练,旨在培养飞行员、空战系统和机载电子传感器操作员等。加拿大国防部在一份声明中指出,与SkyAlyne公司为期25年的训练合同,每年可为加拿大创造4.05亿美元的国内生产总值,同时带来或维持3400个就业岗位。加拿大公共服务和采购部长杜克洛表示,相关合同将促进加拿大国防工业增长和竞争力提升。

值得注意的是,加拿大此次采购教练机花费不菲,却被认为未能贴合实际需求。新采购的教练机主要用于

训练运输机和直升机飞行员以及机载设备操作员,并为战斗机飞行员提供初中级训练。鉴于加拿大空军即将引进F-35战斗机和P-8A反潜机等新型作战飞机,现阶段其迫切需要高级教练机和多发喷气式教练机,目前,加拿大空军尚未确定这两种教练机的采购计划。



加拿大空军装备的G120教练机。



据外媒报道,日本陆上自卫队的74式主战坦克已经全部退役。相关坦克部队随之撤编,所属人员重新调整安置。分析人士指出,此举表明日本正在加快陆上主战武器装备的转型更新。

日本74式主战坦克退役

■子歌

英国《简氏防务周刊》援引日本防卫省发言人的消息称,在2023财年年度未推进的自卫队结构重组中,原本装备74式坦克的驻岩手第9坦克大队(相当于营级)、驻津第10坦克大队和第13坦克中队(相当于连级)已裁撤完毕,这标志着服役近50年的74式坦克正式退役。上述3支部队于今年3月20日正式撤编,其人员大多被调往战斗侦察营,负责操作16式机动战车。

74式坦克作为日本国产第二代主战坦克,由三菱重工研制生产,于20世纪70年代中期开始服役。该型坦克战斗全重约38吨,与同时期的其他国家主战坦克相比重量较轻。经过多次改进,74式坦克于1989年停产,共交付898辆。当时,由于日本的军事战略重心在北方,74式坦克主要部署在地广人稀的北海道及东北方向。后来,日本陆续研发90式和10式两款主战坦克,逐渐取代老旧的74式坦克。截至2021年4月,仅有150辆74式坦克仍在服役,到今年3月悉数退役。日本官方并未公布这批退役坦克的具体去向,除可能被沉入大海作为人工鱼礁外,还可能从中

挑选一部分援助其他国家,不过要首先解决大型主战武器整机出口所涉及的流程与法律问题。

按照日本陆上自卫队的初步计划,未来日本坦克数量将缩减至300辆,并将长期维持这一规模,现有的90式和10式坦克部队仍主要部署在北海道和九州地区。其中,10式坦克是日本国产最新一代主战坦克,由三菱重工于2000年开始研发,2012年正式服役,具有较强的快速部署和山地作战能力。该型坦克重量仅44吨,便于海运和空运,目前列装已超过90辆。

日本此次不仅退役了74式坦克,还撤编了相关的坦克部队。这一做法表明,日本陆上力量正在进行调整改革,主要体现在两个方面。一方面,日本陆上主战武器的部署将出现南北分化。当前,日本陆上自卫队的作战重点已转向西南方向,不断在鹿儿岛以南加强军事部署。该地区山地丘陵多、离岛多,传统的坦克战与火炮战无法适应新的战略需求,轻便的16式机动战车逐渐成为“继任者”。16式机动战车由三菱重工研发,战斗全重

26吨,公路时速可达100公里/小时,能够依托日本公路网实现快速部署,被称为10式坦克的轮式版本。未来,日本陆上主战武器将形成“北坦克、南战车”的格局。

另一方面,日本陆上作战样式正迎来转型。根据2022年版《防卫计划大纲》,日本防卫省将继续执行削减坦克和火炮的政策,计划将数量分别减至300辆和300门,由此节省下来的资金将主要用于加强“弹道导弹防御及西南方向的海空防御”能力。日本陆上自卫队将重点建设岸舰导弹、地空导弹系统,并提升防空电子战、岛屿警备、两栖作战和监测预警能力。近年来,日本陆上自卫队已强化12式岸舰导弹部队的部署,加速03式中程地对空导弹的升级改造,从美国订购400枚“战斧”导弹,并加快智能化、无人化装备的研发,未来还将新增包括岸舰导弹部队、防空电子战部队在内的9支部队。这些增减和调整,凸显了日本陆上自卫队从本土防御向远程海空防御策略的转变。

上图:日本74式主战坦克(资料图)。

美新护卫舰项目成“夹生饭”

■临河

据美国媒体5月30日报道,美国海军新一代多用途导弹护卫舰“星座”项目的现状,可以用“一团糟”来形容——首舰开建近两年,总体设计仍未敲定;最初希望广泛采用现有技术加快舰艇服役,如今改动巨大,交付时间至少延迟3年。由于过程混乱,该项目已沦为“夹生饭”,并招致越来越多的批评和质疑。

报道称,星座级护卫舰是在法国和意大利的“欧洲多用途护卫舰(FREMM)”基础上改进而来,原计划首舰2026年4月服役。自2022年8月首舰“星座”号开工以来,有关该项目延期的消息接连不断。

今年1月,美海军承认,“星座”号的交付将比原计划晚一年。到了3月,预计延误时间增至15个月。4月2日,美海军建设计划账目显示,新护卫舰的建设进度落后于计划3年。4月12日,美海军为“星座”号举行象征性的龙骨铺设仪式,比原计划晚了8个月。5月29日,美国国会政府问责局发布的报告称,截至2023年9月,承包商马里内特造

船厂仅完成“星座”号主体建造工作的3.6%,远低于原计划的35.5%。

人员短缺是导致该项目延期的主要原因之一。“星座”项目副经理安迪·博萨克表示,劳动力市场紧缩等因素导致美海军多个舰艇项目延期,马里内特船厂目前缺少数百名工人,船厂已加大招聘力度,但效果不佳。

更令人惊讶的是,美海军在完成45天的审查后于4月初承认,星座级护卫舰的详细设计尚未完成,承包商表示已完成近80%的设计,预计今年内将完成剩余部分。问题是,当2022年8月美海军批准开始建造“星座”号时,曾表示详细设计已完成80%以上。由于设计方案不断变更,“星座”号的建造实际上是在缺少最终设计方案的情况下进行的。

美国国会政府问责局的报告认为,项目延期源于海军频繁更改设计以及“糟糕的规划”。

报道称,星座级护卫舰最初的设计与FREMM通用度高达85%,但美海军大幅调整了原型设计,“几乎每张图纸

都被修改”。这些调整包括对柴燃联合动力装置和机械控制系统的修改等。经多次修改,星座级护卫舰加长了7.2米,加宽了1.2米,满载排水量从6890吨增至7490吨,外形与FREMM有了显著差异,通用度已降至不足15%。

评估显示,在“星座”号开工建造一年后,其功能设计和三维模型的完成度分别达92%和84%。由于缺乏最终设计方案,该舰长期处于边建造、边设计状态。这种设计方式被称为线性开发,与美海军濒海战斗舰项目采用的方式类似,其不同批次的舰艇之间存在显著差异,导致后期使用和维护保养成本大幅增加。

美海军计划在20年内采购20艘星座级护卫舰,建造成本超过220亿美元;在30年内建成一支包括58艘星座级护卫舰的轻型水面舰艇部队,其中除首批20艘外,其余均为升级型。首批中12艘将驻扎在华盛顿州的埃弗雷特海军基地,负责在太平洋地区执行任务。星座级护卫舰主要设计用于在低威胁环境中独立执行任务,也可与其他舰艇协作,在高威胁环境中作战。此外,该舰还将为航空母舰提供护航。

对于一款护卫舰而言,增加重量可以为未来升级改造提供更多空间,但也导致航速受到影响。星座级护卫舰原本设计最大航速为26节,在轻型舰艇中本就比较慢,难以跟上航空母舰的速度。如果航速进一步降低,将限制其作战性能。

此外,星座级护卫舰的排水量虽然达到伯克级导弹驱逐舰的四分之三,但其配备的垂直发射系统单元数量仅为伯克级导弹驱逐舰的三分之一。有美国国会议员提议,在舰艏位置增加垂直发射装置的数量。然而,美海军希望未来为星座级护卫舰增加定向能武器和其他特种装备预留空间,包括150千瓦的激光武器和SLQ-32(V)7电子战系统等。



美海军星座级护卫舰设计效果图之一。