

军界瞭望

18
歼击机飞行员
眼中的运输机

19
776 高地
84 位英雄没有回来

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 585 期 | 2020 年 3 月 30 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



美国士兵从阿富汗基地撤离

按照美国与塔利班达成的协议,3月中旬开始,美国从阿富汗撤军,预计头4个月左右撤走4400人(即一个中型战斗旅),将驻阿总兵力缩至8600人,而剩余美军和北约“坚定支持部队”应在14个月内撤离,同时塔利班以不威胁美国及盟友安全作为回馈。外界关心,在阿富汗征战19年的美军能就此轻易地回家吗?

走得“拖泥带水”

美联社发现,3月10日至13日率先离阿的几百名美军,其实是按预定计划就该轮换的官兵。特朗普强调如果一切顺利,14个月内足够让大兵们回家,可美国上下很少有人相信这一“保证”。

当2017年特朗普当上总统时,前任奥巴马留给他的驻阿美军理论上仅有8400人,但当年8月,特朗普才获悉美军实际在那里有1.1万人,8400人属于北约“坚定支持部队”的一部分,另有2000人或是秘密混编入阿政府军的特种兵,或是因“管理体系混乱”“计算方法错误”而实际上留在当地的美军。例如,有个战斗航空旅从韩国基地送到前线,可该旅地勤机械师未被计入驻阿部队,结果美军一面花费千万美元聘请民间地勤应急,一面又出于“安全考虑”把自己的机械师送往阿富汗,徒费公帑。

如今,驻阿美军总兵力仍是个谜。就在美国宣布撤军之际,3月下旬,美军却反常地为喀布尔综合态势感知指挥部增兵,该单位由美军特战司令部和阿军共同运营,负责收集塔利班和极端

组织的情报,并制定打击计划。3月3日,美军宣布在阿富汗库纳尔省击毙18名“伊斯兰国”分子,便是该指挥部的杰作。由此可见,即便美军主力撤走,其不见光的“特战网络”依然留在阿富汗,美国中央司令部司令麦肯齐承认,像特战、情报之类人员是不计入驻阿美军的。当然,他们要取得有效战果,仍依赖驻阿美军的后勤、空中支援等支持。

这种“拖泥带水”的撤军模式,表明美国对阿富汗“心存牵挂”,考虑到之前已从阿富汗政府攫取到诸如治外法权等特权,不排除美军以少量精干部队在阿执行“斩首”任务,将一些桀骜不驯的敌人干掉。而这样的行动,很可能反过来激化阿富汗形势,最终威胁整个撤军计划。同时,中央情报局将接手美军在阿东部的查普曼基地,并继续运营自己在赫拉特、马扎拉沙里夫、巴格拉姆、贾拉拉巴德、喀布尔和坎大哈情报据点,考虑到中情局在阿富汗保有相当规模的准军事力量(如私人军事公司),未来美军部分前线哨所和基地都可能整体移交给他们。

撤离阿富汗 美国大兵愁事多



美军地面行动严重依赖公路

绕不开巴基斯坦

具体到美军撤出方式,无疑是空运与陆运并举。多年来,美国宣传空军承担阿富汗战区后勤保障,普通人以为数万大军的吃喝拉撒是靠几百架飞机维持,真实情况是,驻阿美军兵力调动和给养补充,大部分依赖陆路,并为此每年向巴基斯坦等过境国交纳数亿美元的“过路费”。途经巴基斯坦的两条公路是当年美军进兵阿富汗的“主干线”,如今也是他们离开阿富汗的必经之地,这两条公路都从巴基斯坦卡拉奇港出发,一条穿越开伯尔山口进入阿富汗,最终抵达喀布尔,总长约1600公里,美军称为“北部南线”,主要支援阿富汗北部战区,另一条取道巴基斯坦俾路支省,到达坎大哈,主要支援阿富汗南部战区。美军在阿大规模作战时,这两条公路异常繁忙,像2007年驻阿美军日消耗

的57.5万加仑燃料有80%来自巴基斯坦炼油厂,而这些燃料都要从这两条路送进阿富汗。

由于美巴关系江河日下,加之塔利班袭击,美军使用巴阿公路越来越困难,不得不开辟“北部分散网络”,即阿富汗北部与土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦的路网,但这些路线与南线相比更长、更脆弱,其中最长的一段是从波罗的海的里加港出发,通过5169公里的俄罗斯铁路线,再经哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦,最后从铁尔梅兹进入阿富汗,如果人员物资想要进入阿富汗南部,则要继续穿越海拔近4000米的萨朗隧道,这正是当年侵阿苏军的“伤心之地”,损失了数以千计的人马。

若不以里加港为起点,可改为将海运物资送到黑海的格鲁吉亚港口波季,再从阿塞拜疆经里

海抵达土库曼斯坦,经铁路穿越乌兹别克斯坦抵达阿富汗,这条线路曾是美军“北部分散网络”的主体,货物吞吐量占三分之一。为提高运能,2011年,美国出资帮助阿富汗开通第一条铁路干线,把乌兹别克斯坦口岸铁尔梅兹和阿富汗重镇海拉顿、马扎里沙里夫衔接起来。另外,2011年,美国和北约促成吉尔吉斯斯坦提供玛纳斯机场作为北线空运的重要起点,可俄罗斯在2014年推动吉政府关闭了。

综合考虑,美国和北约最便捷的撤离路线,依然是2001年进兵阿富汗时所使用的巴阿公路。美国国会测算过,即便是日常补给,绕开巴基斯坦的“北部分散网络”运送同样吨位的物资,每月要比巴阿公路多花8700万美元,如果是撤军,从“北部分散网络”走,总费用将是使用巴阿公路的五倍以上。因此,美国乃至北约撤军,不跟巴基斯坦“好好商量”是行不通的。

“温和撤军”也烧钱

回顾历史,驻阿美军曾多次削减,尤其是2012年从6.8万人降至5.8万人,到2013年再缩编至3.8万人,可即便是这种“温和撤军”,都产生让人咋舌的账单。当时,美军搭乘飞机撤离,主要武器装备则打包成10万个集装箱,其中60%打算陆路运抵巴基斯坦卡拉奇,然后海运回国,巴基斯坦要求在每辆卡车2000美元通行费基础上增加一些收费,美军一算需要至少60亿美元才能成行,于是一咬牙改用空运。美军对10万个集装箱重新打包,仅运走2.8万辆军车和2万个集装箱,其余都留给阿军处理。对美军后勤单位及民间承

包商而言,整理行装也是可怕的过程。例如美军在阿富汗装备大批笨重的防地雷车,这些车辆在空运前要先拆除格栅装甲,检查车内有无残存弹药,曾有装卸工在车内找到手榴弹甚至地雷。此外,美军经中亚撤运诸如发电机、工具箱、破障器材等非敏感军事物资,还得经受亲俄的独联体国家严密监控,中间手续之繁琐、额外费用之繁多,让美国人徒唤奈何。

美军承认,2013-2014年撤退行动中一连串疏漏,像等待撤出的集装箱早就封装完毕,可里面到底装了些什么,无人做记录,最终被稀里糊涂移交给阿富汗方面,导致许多敏

感东西泄密。另外,一些过时的工程机械,运回国的费用甚至远超出自身价值。时任美国第401野战支援旅指挥官的佩吉特上校曾在一个集装箱里发现了数百个木质画板,多方打听,才知道这些画板原系为一线哨所的美军指挥官制定计划而准备的,但从运送到阿富汗开始便被扔在机场无人问津,随后又被定为需要运回美国的“国有资产”。

无论如何,外界普遍相信特朗普把驻阿美军主力拉回国的决心已下,即便为此再度“大出血”,与19年里花掉的2万亿美元阿富汗战费相比,还是“小巫见大巫”了。白孟宸



早日回到家人身边,是广大美国官兵的心愿

热点聚焦