人民日报海外版

2019年3月23日 星期六

责编：李嘉宝 邮箱：guojihwb@126.com

美韩围绕军费“份子钱”起龃龉

本报记者 **李嘉宝**

环球热点

3月20日，韩国《中央日报》援引消息称，为筹措美墨边境墙建设资金，美国国防部日前向国会提交了一份长达20多页的削减预算清单，其中包括韩美联合司令部紧急战争指挥所地堡、韩国群山美国空军基地等。

韩国国会3月21日发布的一份报告显示，截至2018年，韩国向美国支付的维持驻韩美军费用中，有超过1.3万亿韩元（约11.8亿美元）没有使用。

本月8日，美韩才刚刚敲定第10份《防卫费分担特别协定》。如今，围绕军费“份子钱”，美韩再起龃龉。有分析人士担心，在最近韩美联合军演接连被叫停或缩小的情况下，如果连驻韩美军预算也被转用，美韩同盟可能被弱化。

2018年11月5日，美韩启动海军陆战队联合演练。此次演练在韩国庆尚北道浦项地区举行，为期约两周。图为韩国海军陆战队员参加演练。 **新华社/法新**

防卫费引嫌隙

“美国将从驻韩美军维护预算中获得约7050万美元投入边境墙‘资金池’。”韩国《朝鲜日报》报道直言，“这与美国一再声称韩国没有支付足够的驻韩美军费用形成了鲜明对比。”

在防卫费分担问题上，美韩互有怨言，已非一日之寒。

“自竞选期间，美国总统特朗普就多次指责韩国‘在国家安全上无票乘车’，要求韩国大幅提高防卫费用分摊金额。而韩国承担的防卫费金额及增长速度也超出了其预期，国内反对声音一直不断。”辽宁大学东北亚研究院、察哈尔学会研究员李家成在接受本报记者采访时说。

本月8日，美国彭博社援引多位政府官员的消息报道称，美国政府已考虑数月，“希望美军驻在国负担美军所需全部费用，同时要求这些国家额外支付相当于费用总额50%的‘会员费’”。

“第一批直面‘特朗普公式’要求的美国盟国之一是韩国。”韩联社称。同日，美韩签署了第10份《防卫费分担特别协定》，韩国同意为美国部署的2.85万美军支付1.0389万亿韩元（约9.24亿美元），同比增加8.2%。

彭博新闻社报道，特朗普在谈判期间告诉总统国家安全事务助理约翰·博尔顿，“我们要求费用增加50%”，导致美韩代表几乎“谈崩”。

“美韩政府就国防开支进行的艰难谈判与美朝领导人的缓和形成了鲜明对比。”美国外交关系协会网站刊文称，“这给几十年来一直使美韩受益的安全关系带来了不必要的压力。”

信任遭遇“侵蚀”

复旦大学美国研究中心教授沈丁立向本报记者分析，2018年以来朝鲜半岛局势发生积极变化，韩国面临的外部安全环境大为改善，这在某种程度上降低了韩国对美国的不对称依赖。

事实上，实现“自主国防”是韩国一直追求的目标。

今年1月，韩国国防部发布“2019年至2023年中期国防计划”，打算今后5年内在国防领域支出超过2400亿美元，以强化“自主”国防力量。

李家成说：“文在寅总统上台后，希望由韩国主导南北关系及半岛局势的走向与发展，致力于成为‘半岛号驾驶员’。同时，韩国加快了从美国手中收回战时作战指挥权的步伐，以打造独立的战时指挥体系。”

“指挥系统的这种转变旨在增强韩国的权威感并减少对美国的依赖。”美国外交关系协会网站分析指出，韩国在提供自身防御的成本和负担中承担更大的份额，会削弱其继续增加对美军财政支持的意愿，并侵蚀其对美国“一直作为一个坚定盟友”的信任。

“韩美同盟目前病情严重。”韩国国家统一研究所前所长金泰宇在近日的一次演讲中说。美联社则认为，“大部分对美韩联盟命运的担忧，都与美国一再声称美国在韩国的军事部署成本过高有关”。

近年来，美国多次要求韩国提高驻韩美军费用的分摊比例。据韩国官方披露数据，韩方所分担驻韩美军费用从1991年的约1500亿韩元，已上升至2018年的约9600亿韩元。

美国有线电视新闻网分析说，新签署的《防卫费分担特别协定》也非长期解决方案。新协议有效期仅1年而非以往的5年。这意味着2019年末，美韩将会就同样问题再回到谈判桌上。在下轮谈判中，美国很可能会要求韩国承担更多军费。

美国外交关系协会网站刊文称，“尽管韩国人继续对美国军队表示支持，但美国政府应该认识到，继续推动韩国大幅增加军费可能会削弱其对美韩同盟的支持”。

有分歧难“分家”

“首尔和华盛顿分担的防卫费用不是免费的。这笔付款旨在加强两国之间的联盟。”韩国《朝鲜日报》引述韩国民主党一位议员的观点说，“不能接受这笔资金挪作他用。”

在军费“份子钱”上，韩国一贯重视的是“交多少”与“怎么用”，而非“交”或“不交”。正如沈丁立所说，美韩双方存在博弈，但这不是他们关系的全部。美韩仍是盟友，有相同的价值观与相对一致的利益。基于半岛局势和自身安全的不确定性，韩国不会接受驻韩美军完全撤出。

日前，韩美联军司令部司令、驻韩美军司令罗伯特·艾伯拉姆斯在接受韩联社记者专访时强调，驻韩美军问题与签署半岛和平协定是两码事，暗示美军将继续驻扎韩国。

美韩有分歧，但难“分家”。本月4日至12日，韩美两国举行了代号为“同盟”的联合指挥所演习。韩国联合参谋本部说，“同盟”演习是为强调韩美两国长期维持的伙伴关系和共同保卫韩国及地区稳定的意志。演习重点将集中在朝鲜半岛全盘军事行动的战略、作战和战术层面。

对此，李家成分析说，“美韩在削减联合军演的同时，也找到了替代方案，即以小规模的‘同盟’演习和野外机动训练替代之前的‘关键阶段’和‘秃鹫’联合军演，继续保持美韩联合防御的态势”。

中国政法大学国际政治系教授李群英在接受本报记者采访时分析，美韩军事同盟关系在短期内不会出现变化。“1953年，美韩签署‘共同防御条约’，确立了美韩同盟关系。根据该条约，美国在韩国驻军并建立军事基地。这是美国全球军事战略和亚太战略的重要一环，不会轻易改变。此外，在驻军问题上，更多的是韩国有求于美国，为了保护自身安全，韩国短期内不会彻底摆脱对美国的军事依赖。”

俄将继续支持叙政府反恐

新华社大马士革3月19日电（记者**汪健、郑一晗**）叙利亚总统巴沙尔·阿萨德19日与到访的俄罗斯国防部长绍伊古就双边关系、叙利亚局势最新进展等举行会谈。绍伊古表示，俄罗斯将继续支持叙政府反恐。

据叙利亚通讯社报道，巴沙尔当天在会谈中说，俄叙双方在军事、政治等方面的联合行动与高层协调对叙利亚反恐十分关键。

绍伊古说，俄罗斯将继续支持叙政府军进行反恐，并为叙利亚解放其所有领土以及维护领土完整、主权和独立提供支持。

据报道，双方讨论了伊德利卜以及叙东部幼发拉底河东岸地区的局势。双方同意继续联合行动，为恢复上述地区的和平与稳定找到合适方案。

联合国呼吁加强南南合作

新华社布宜诺斯艾利斯3月20日电（记者**倪瑞捷 崔元磊**）第二次联合国南南合作高级别会议20日在阿根廷布宜诺斯艾利斯举行。与会代表认为南南合作为解决当今世界诸多议题起到了重要作用，呼吁各方继续加强南南合作。

本次联合国南南合作高级别会议为期三天。联合国秘书长古特雷斯在会议发言中，肯定了南南合作对人类摆脱极端贫困、发展中国家经济快速增长及达成可持续发展的全球标准等方面作出的贡献。他说，本次会议是一个起点，与会各方得以继续发展和加强合作框架。通过各国共同努力，实现可持续发展目标，战胜气候变化带来的挑战，改善全世界人民的生活。

联合国大会主席埃斯皮诺萨表示，南南合作使各个国家之间更加紧密。南南合作不是取代南北合作，而是补充并丰富它的内涵。

3月20日，在阿根廷布宜诺斯艾利斯，第二次联合国南南合作高级别会议开幕。

马丁·萨巴拉摄（**新华社**发）

阿拉伯国家“组队”研制卫星

新华社阿布扎比3月19日电（记者**苏小坡**）阿联酋副总统兼总理、迪拜酋长穆罕默德19日在阿布扎比宣布成立阿拉伯国家太空合作组织，该组织首个项目是以阿联酋为基地，11个成员国联合研制一颗人造卫星。

穆罕默德当天出席了在阿布扎比举行的第二届全球空间大会开幕式，随后他在社交媒体上发文称，11个阿拉伯国家在大会上共同签署协议，宣布成立阿拉伯国家太空合作组织。

他表示，该组织的第一个合作项目是成员国科学家在阿联酋联合研制一颗用于观测土壤、气候和环境的人造卫星。这颗卫星将以“813”命名，用以纪念阿拉伯历史上科技最繁盛的年代。

今年2月，阿联酋宣布该国历史上首位宇航员将于今年9月搭乘俄罗斯载人飞船前往国际空间站。

埃航空难引人深思

周伯洲

埃塞俄比亚航空公司ET302客机10日在埃塞俄比亚境内失事，机上157名乘客和机组人员全部罹难。这是继印尼狮航空难近5个月后波音737-8型客机（属于737 MAX系列）再次坠毁。

两次空难相似

据美联社报道，埃塞俄比亚交通部长表示，经过对从空难飞机残骸中找到的飞行数据记录仪初步分析，埃航此次坠机与去年10月印尼狮航空难有“明显相似之处”。两架飞机均为波音737-8型客机，都是在起飞后几分钟坠毁。坠机前，飞行员均报告有控制问题且试图返航。

《纽约时报》援引调查组知情人士称，经过对在残骸中找到的制动螺杆初步审查，飞机当时被设置为俯冲模式，其水平尾翼呈上扬状态。这与5个月前印尼狮航坠机的状况一致。根据公开追踪飞行数据的“航班雷达”记录，埃航失事飞机坠落前出现了与狮航坠机相似的垂直空速波动，这被认为是该型号新增的自动防失速系统——“机动特性增强系统”介入飞行控制的证据。这一系统会在判定存在失速危险时干预飞行控制。

印尼狮航空难调查报告显示，因为失事客机的攻角传感器读数错误，自动防失速系统误判，为降低攻角下压机头，最终造成客机坠毁。清华大学航天航空学院特别研究员肖志祥分析指出：“这个程序没有考虑备份传感器。一旦出现3个传感器不一致，最终的评判权应该交给飞行员，而这个程序触发后，每5秒会自动重复下降过程，飞行员无法干预。”

酿成惨剧有因

分析普遍认为，在波音新系统的背后，监管不力和培训欠缺或许是酿成惨剧的主要原因。

美国《西雅图时报》报道，美国联邦航空局一直授权波音公司承担其自身的飞机安全性评估工作。而在737 MAX系列认证早期，为了加快审核进度以追赶其竞争对手空客，包括新增的自动防失速系统在内的许多项目被委托给波音公司负责安全评估。

20日，该报还披露，为吸引更多航空公司买家，波音甚至隐瞒了新系统的安装。

《纽约时报》披露，许多737-8机型的飞行员仅通过1小时的平板电脑软件培训来学习操控这个新机型。然而，飞行员学习驾驶新型飞机，通常需用数小时在飞行模拟器上接受培训。波音公司及美国联邦航空局认为，737-8是由波音737衍生的型号，差别不大，不需要额外的模拟机培训。

面对突然启动的防失速系统不知所措，被指是印尼狮航飞行员罹难前面临的囧境。

路透社日前援引调查消息人士称，在坠机前，机长努力让飞机爬升未果，最后让副机长驾驶飞机开始亲自翻阅操作手册。路透社此前援引调查组消息指出，波音公司提供的操作手册与培训项目都未有提及这个新安装的系统。

停飞力保安全

事故发生第二天，中国民航局率先宣布，鉴于两起空难的相似性，为确保中国民航飞行安全，要求国内运输航空公司暂停波音737-8飞机的商业运行。此后，各国相继禁止737-8飞机飞行。

“航空事故本身是小概率事件。”肖志祥分析指出，“一旦发生事故，基本上就是机毁人亡，严重的后果会导致人们对航空产生畏惧。停飞737-8虽然会有所损失，但可以保持人们对航空安全的信任。”

“波音737-8在5个月内就发生了2起重大航空事故。”澳大利亚《金融评论报》认为，中国此次禁飞涉事机型的决定是有理的，“在中国展露‘魄力’后，全球掀起了连锁反应式的‘禁飞潮’。”

“尽管性能非常重要，但在航空里安全永远是摆在第一位的。”肖志祥指出，“目前看来波音737-8主要存在的是软件问题。对现有存在的问题如果没解决，波音必须要引起高度重视。而此前，在印尼狮航空难之后，波音并未对此引起足够的重视。”

“中国的航空公司处于世界最安全之列”。《纽约时报》评论，“即使天气好，中国的机场也不像西方许多机场那样连续起降，而雷暴来袭会加大起降间隔，有时空中交通管制员会告诉飞行员在其他地方备降。尽管这些措施可能造成延误，但它们有助于保障乘客的安全。”

『欧洲之巅』明信片 呼吁应对气候变化

3月20日，位于瑞士少女峰的欧洲海拔最高邮局寄出约900张明信片，带着来自世界各地儿童和青少年的期望，呼吁全球政商领袖和国际组织负责人等采取切实行动应对气候变化。少女峰是阿尔卑斯山海拔最高的几座山峰之一，有“欧洲之巅”的美誉。

左图：在少女峰下的阿莱奇冰川拍摄的明信片。

右图：瑞士青年展示呼吁应对气候变化的明信片。

新华社记者 **徐金泉**摄