

波兰向德国索赔揭开欧洲裂痕

■ 侯鹏飞

近日,波兰在议会下院以压倒性票数通过一项决议,向德国索赔高达1.3万亿欧元(1欧元约合6.95元人民币)的赔偿金,以弥补在第二次世界大战期间纳粹占领波兰所造成的损失。对于波兰的“旧事再提”,德国政府表示,赔偿问题在政治和法律上的通道早已“关闭”。

波兰提高战争索赔金额

索赔一事由来已久。2015年,波兰法律与公正党上台执政后,多次要求德国为二战期间纳粹占领波兰造成的损失进行赔偿。报道称,二战期间,包括华沙在内的很多波兰城市被夷为平地,600万波兰人失去生命。这段历史也因此成为波兰国家记忆的重要部分。尽管1970年西德总理勃兰特在华沙犹太隔离区起义纪念碑前下跪,但对于带有浓厚民粹主义色彩的波兰法律与公正党而言,此举远远不够。

波兰总理莫拉维茨基在社交媒体发文称,向德国索赔不但是清算过去,更重要的是对被破坏的波兰未来的赔偿。此次,波兰政府不但通过正式渠道提出索赔,还大幅增加索赔金额,将其从2019年的8690亿欧元,提高至1.3万亿欧元,相当于德国2021年国内生产总值的近37%。据外媒引述波兰法律与公正党主席、副总理卡钦斯基的话称,新公布的赔偿数额是用“最克制和最保守”的方式计算而来,未来还有继续增加的可能。

不同于波兰提出的“赔偿”,德国的用词非常谨慎。据外媒报道,为防止类似事件构成法律先例,德国在2021年已向向纳比亚提供的11亿欧元款项称为“疗伤资金”,而非对1904年至1908年大屠杀罪行所作出的相关赔偿。

波德生隙加速欧盟分裂

分析人士认为,波兰向德国索赔一事反映了欧盟内部分歧日益扩大。德国是欧盟资金的最大贡献国,而波兰是最



德国联邦国防军参加北约军事演习。

大受益国。美联社援引欧盟数据指出,2014年至2020年,波兰总计从欧盟获得1101.4亿欧元。在这种背景下,德国在欧盟内部自然拥有更多话语权。波兰因经济基础薄弱,与德国等西欧发达国家在经济发展水平上存在一定差距,一方面导致其在欧盟处于边缘地位,另一方面也使得波兰对欧盟一些政策产生的不同意见很难得到回应。前波兰外交部长瓦什奇科夫斯基在2016年接受德国媒体采访时曾表示,波兰有着不同于西欧国家的利益,但每每提及不同之处,西欧国家就会感到不安。

也因为这样,波兰与欧盟之间的积怨越来越深。近几年,西欧国家对波兰国内司法改革的指摘引起波兰法律与公正党政府的不满。分歧在于欧盟认为波兰司法改革举措有损“民主制度根基”,造成行政对司法的干预和控制。而波兰认为,司法改革是出于打击腐败等目的,并将其上升至主权事务的高度。9月初,德国总理朔尔茨在捷克举办的一场主旨演讲中表示,德国将以更坚决的态度对待波兰,强调要将波兰的相关行为与欧盟拨款捆绑。此次波兰正式向德国

提出赔偿,除了对历史的诉求外,也是对德国的回击。事实上,波德两国的分歧不止于此。以能源安全为例,波兰一直以“北溪-2”天然气管道项目有损其利益为由,反对德国参与建设,但德国对此充耳不闻。虽然双方在贸易合作上保持热络,但因政治理念和历史认识上的分歧,波兰和德国已然成为欧盟内部的“陌路人”。

报道称,波兰当初重返欧洲,是为追求政治独立和经济繁荣。此前,波兰因不愿加入欧元区,在经济上一定程度避免了欧盟经济紧缩政策带来的负面影响,加上欧盟对波兰司法改革的指责使得波兰政治独立边界不断模糊,波兰内部的“疑欧”情绪逐渐蔓延。在此次索赔投票中,很多“亲欧派”政党选择了赞成票。当前,波兰正在加强与奥地利、匈牙利等其他“疑欧派”中东欧国家的合作。

波德矛盾扩散至北约

由于欧盟大部分成员国同时也是北约组织成员,两个组织的高度同质性将

不可避免地源于欧盟内部的分歧传导至北约。

俄乌冲突后,德国和波兰的矛盾在北约框架下变得更加尖锐。随着波兰不断扩充军备,以及美俄对抗形势的升级,波兰在北约的地位持续上升。近来,波兰积极介入地区冲突,并批评德国的表现“令人失望”。相较于波兰在欧盟内部的边缘地位,其在北约内部地位的上升,使得波兰对其“中等强国”的身份认同愈发强烈,对待德国的态度也更加强硬。

与此同时,波兰对于德国在北约内部应扮演何种角色问题则充满矛盾。一方面,波兰指责德国对俄乌冲突介入不足;另一方面,波兰又对德国发展军事能力保持高度警惕。近日,德国总理朔尔茨表示,要将德国军队打造成欧洲装备最精良的军队。相关言论引发波兰方面高度关注。分析人士认为,随着德国和波兰矛盾的加剧,以波兰为代表的“新欧洲”和以德法为代表的“旧欧洲”在北约内部的明争暗斗或将进一步加剧。

(作者系新疆大学政治与公共管理学院讲师)

美国取消对塞浦路斯武器禁运引关注

■ 方晓志

近日,美国政府宣布,将取消对塞浦路斯长期实施的全部武器禁运措施,相关法律条款将于2023年正式施行。分析人士认为,此举将对当前地中海地区安全局势产生冲击,引发国际社会关注。

塞浦路斯是地中海中部的一个岛国,地缘战略价值重要。长期以来,塞浦路斯内部的希腊族和土耳其族矛盾不断,多次发生冲突。20世纪80年代,土耳其族在塞浦路斯北部宣布建立所谓“北塞浦路斯土耳其共和国”,仅获土耳其承认,形成两族南北分治局面。

1987年,为避免塞国内矛盾升级、影响其全球战略布局,美国对塞浦路斯实行武器禁运,导致其无法购买任何含有美国零部件的武器。塞浦路斯转而向俄罗斯等国寻求武器,购买了米-35攻击直升机、T-80主战坦克和“道尔-M1”防空导弹系统等一系列俄制武器。2015年,塞俄两国还签署协议,允许俄军舰进入塞港口。

近年来,随着国际安全局势的变化,美国认为禁运已不符合其利益,并开始评估塞浦路斯是否满足解禁条件,比如拒绝俄军舰进入港口加油和维修等。2019年,美国国会通过《东地中海安全和能源伙伴关系法案》,强调美国要与希腊、塞浦路斯建立更紧密的关系。2020年,美国部分解除了对塞武器禁运制裁。此后,塞浦路斯多次调整政策予以配合。今年3月,塞浦路斯禁止俄军舰使用其港口。

对于美国全面解除对塞武器禁运,土耳其表示强烈反对。长期以来,土耳其在美国领导的北约中备受排挤,加上美土在中东问题上存在严重分歧,致使美土关系渐行渐远。此次美国全面解除对塞武器禁运,使本就紧张的美土关系雪上加霜。据悉,土耳其长期支持塞浦路斯土耳其族,并在所谓“北塞浦路斯土耳其共和国”驻扎有3万余人的部队。美方取消武器禁运,将打破塞浦路斯内部现有力量

平衡,或使希腊族可获得对土耳其族的军事优势。土耳其已宣称,如果美国武装塞浦路斯,土耳其将同步武装“北塞浦路斯土耳其共和国”。此外,塞浦路斯问题从本质上来说也是希腊和土耳其的矛盾,如果美土在塞浦路斯问题上展开激烈博弈,不排除希腊介入的可能。届时,土希关系进一步恶化,也将给地中海地区安全局势带来诸多不确定性。

(作者系国防科技大学国际关系学院副教授)



塞浦路斯从俄罗斯购买的T-80主战坦克。

瑞士弃法投美采购F-35战机

■ 邓祥飞

据外媒报道,近日,瑞士同美国签署一份价值62.5亿美元的军购合同。按照合同,美国将于2027年至2030年向瑞士提供36架F-35A战斗机,以代替瑞士空军现役的F/A-18C/D战斗机和F-5战斗机。

9月中旬,瑞士国会投票同意瑞士空军战斗机采购申请,为此份合同的签订铺平了道路。同时,瑞士还与F-35战斗机的制造商洛克希德·马丁公司签署一份价值30亿美元的贸易补偿合同。

事实上,瑞士采购该型战斗机,还经历了一番波折。2020年,共有4家参加瑞士空军未来战斗机选型的企业提交了最后报价,分别是欧洲空中客车公司、法国达索公司、美国波音公司和洛克希德·马丁公司。它们参与竞标的机型分别为“台风”战斗机、“阵风”战斗机、F/A-18E/F战斗机和F-35A战斗机。

2021年6月,有瑞士媒体表示,法

国的“阵风”战斗机有望成为瑞士空军的下一代战斗机,因为瑞士国防、民防与体育部在讨论瑞士军队如何实现其战略目标时,已将“阵风”战斗机作为例证。然而,去年9月外媒报道称,在澳大利亚取消与法国的12艘常规动力潜艇订单后不久,瑞士政府也取消了与法国签署的有关采购“阵风”战斗机的谅解备忘录,转而采购美国的F-35A战斗机,使法国军售出口在澳大利亚受挫后,再次遭受重大打击。

瑞士空军之所以选择F-35A战斗机,一方面是出于技术性能考虑,毕竟属于第5代战斗机的F-35A战斗机拥有比“阵风”战斗机更好的性能。另一方面,中立国瑞士近来与美国交好,在外交政策上跟随美国的趋势,此番购买F-35A战斗机,也是意图在安全上与美国加强关系。此外,瑞士空军曾装备多型美制战斗机,继续采购F-35A战

机也有延续过去使用、维护规范和习惯等方面的考虑。

根据合同,瑞士采购的首批8架F-35A战斗机将在位于美国得克萨斯州沃斯堡市的洛克希德·马丁公司的工厂制造,瑞士空军飞行员也将在那里接受初级阶段的训练。还有至少24架F-35A战斗机将在意大利莱昂纳多公司位于意大利卡梅里的组装中心制造。此外,鉴于瑞士具备一定的航空设计制造能力,瑞士方面正考虑剩余4架是否在本土进行组装。

不过,对于购买F-35A战斗机,瑞士国内反对声音十分强烈。瑞士社会主义者和绿党成员组成“拒绝F-35”联盟,征集超过10万个签名,要求对采购新型战斗机进行全民公投。瑞士政府为避免公投将合同签署日期提前。对此,联盟发言人表示十分失望,称其将持续关注,并采取新行动。



F-35战斗机准备起飞。



巴西军机瞄准美国市场

■ 韩旭

据美国“防务新闻”网站报道,近日,巴西航空工业公司与美国L3哈里斯公司宣布,将合作升级前者设计制造的KC-390运输/加油机,目标是未来能够将该型机出售给美国空军。

两家公司在联合声明中称,将合作为KC-390运输/加油机加装硬管加油设备和现代化通信设备。升级后的KC-390运输/加油机将能支持美空军“敏捷作战部署”概念的落实,通过在一定区域内建立加油机网络,减少对易受攻击的空军基地的依赖。

KC-390运输/加油机是巴西航空工业公司研制的C-390运输机的衍生型,属中型双发涡扇动力多用途战术运输机,主要瞄准原使用美制C-130运输机的市场。2015年2月,C-390运输机首飞,与其差别不大的KC-390运输/加油机随后也展开试飞。外媒报道,2021年2月,巴西空军曾派出一架KC-390运输/加

油机前往美国,进行极端寒冷条件下的试验。

客观看,KC-390运输/加油机想要获得美空军订单,具备一定优势。首先,KC-390运输/加油机大量采用商用飞机的成熟技术和设计,缩短了研发周期,降低了维护和运行成本,全寿命周期费用低。其次,巴西空军的C-390运输机和KC-390运输/加油机,曾承担向南极洲运输飞机零部件、运输新冠肺炎疫情防疫医疗物资、海地地震救援等任务。2021年2月,一架巴西空军KC-390运输/加油机还与美空军C-17运输机和C-130运输机进行联合训练,共同支援4000名伞兵完成夜间跳伞。再次,C-390运输机和KC-390运输/加油机获得了大量订单,能够进一步降低其生产成本。仅2013年巴西航空工业公司就获得共60架订单,除巴西外,欧洲、南美多个国家都下了订单,还于今年获得荷

兰空军的9架订单。最后,巴西航空工业公司对美营销多借助当地企业。2017年,巴西航空工业公司在其研制的A-29轻型攻击机参加美空军“轻型攻击/武装侦察机”项目时,与美国内华达山脉股份公司合作,打出“美国的A-29”等宣传口号。此次与L3哈里斯公司合作,也是照搬这一模式,便于疏通美国内各类关系。同时,此举还可借助L3哈里斯公司升级硬管加油等相关技术,以适应美空军特殊需求。

不过,KC-390运输/加油机外销美国也面临不少问题。2018年,巴西航空工业与波音公司达成协议,联合开发KC-390运输/加油机,但协议达成后不到6个月,双方便结束合作。此次与L3哈里斯公司的合作亦是前景难测。加上近年来美国保护主义盛行,是否愿意把军购大单交给巴西企业,也是个未知数。

上图:KC-390运输/加油机升级概念图。