

喜怒哀乐之发……可节而不可止也，节之而顺，止之而乱。
——《春秋繁露》

□据《北京晚报》

据报道，被美国海军寄予厚望的新型濒海战斗舰服役后故障频发，一年内4艘舰相继“掉链子”。美国海军自己承认，第4艘濒海战斗舰“科罗纳多”号在8月29日前往西太平洋途中发生引擎传动故障，被迫返回夏威夷的珍珠港基地。包括“科罗纳多”号在内的4艘濒海战斗舰发生机械故障，使它的可靠性和作战生存性被画上问号。



“沃思堡”号濒海战斗舰“侧翻”下水。



2015年美国以“自由航行”名义在南海部署濒海战斗舰，还上演了一出中国舰艇被甩在后面的“大剧”。

美军濒海战斗舰为何频频“掉链子”

这不是第一次“犯病”

美军目前总共有6艘濒海战斗舰在服役，在不到一年的时间中，先后有4艘发生故障，这意味着濒海战斗舰的故障率高达67%，该型舰艇能否发挥作战能力都是一个问号。

当然，从濒海战斗舰的整个服役历史来看，这已经不是第一次“犯病”。早在2012年，美国著名《航空周刊》杂志在参观濒海战斗舰之后，就连续发表了5篇文章，炮轰“自由”号存在的诸多问题，从而将濒海战斗舰的另一面暴露在风口浪尖上。

一时间，濒海战斗舰遭到围攻，各方专家纷纷撰文给濒海战斗舰挑毛病。例如“自由”号这艘军舰部分船体层发生严重腐蚀，舰首部分大块底漆暴露在外、部分管线出现过渗漏现象、变速箱油槽盖存在渗漏问题等。

2013年7月，“自由”号濒海战斗舰首度部署新加坡的时候，还发生过失去动力的诡异事故。发生事故时“自由”号正在中国南海海域准备接受直升机垂直补给。故障原因初步认定为舰上4台柴油发电机中的2号机涡轮增压装置的废气泄漏所致。短短3个月之后，濒海战斗舰又出现了电力问题。当时美国海军宣布，与7月发生的故障相比，这次出现的问题比较轻微。

发电机的故障暂且不表，“自由”号还有很多烦人的小毛病。例如内部网络安全测试时发现信息保障存在漏洞，而执行任务中更出现了“漏水”事故。当时舰员发现海水涌入了右舷舵转喷水推进装置的液压系统。

在如此频繁的问题曝光之后，美国海军和濒海战斗舰的制造商可以说是焦头烂额。美国一方面解决故障、削减濒海战斗舰装备数量；另一方面在媒体上灭火，减少负面信息的报道数量。

当时海上系统司令部发言人帕特多伦回应《航空周刊》对濒海战斗舰的评价时，大量运用了“全是推断、过时的情报、轶事传闻、太离谱”等贬义词。海军官员和项目支持者也认为这些问题是首艘未来舰艇的“成长阵痛”，是一艘先进舰艇的“学习曲线”。

在美军的媒体公关下，从2014年以来，濒海战斗舰的负面信息下降了。而且2015年美国以“自由航行”名义在南海部署濒海战斗舰，还上演了一出中国舰艇被甩在后面的“大剧”，试图凸显美国新锐舰艇的能力。但转眼一年多之后，濒海战斗舰就又犯病了。

问题1：设计过于超前

美军濒海战斗舰同时采用两种不同的船型设计，尤其是通用动力建造的“三体”船型，造型科幻前卫。作为一种针对近海地区作战而设计的新型舰种，濒海战斗舰体积比导弹驱逐舰更小，主要任务是进行跨海近岸作战，为航母编队充当急先锋，夺取近海控制权，完成传统大型水面舰只能完成的作战任务，成为美国海军军事战略由远洋走向近海的重要标志。

言外之意，美国设计的这种3000吨级的舰艇，是要跨越万里重洋，到人家的门口去示威。而且多模块任务、高度自动化、高航速等设计理念，对于美军来说都是一个巨大的

问题2：舰艇制造后继乏力

美国是军用舰艇技术最强大的国家，是绝对的造船技术强国，但同时美国却不是造船大国。

美国高技术附加值的造船业，基本上围绕着军方来进行。美国以往是依靠庞大的军品订单来维持员工数量和经验的。但随着员工的不断老化、制造业低迷和美军舰艇规模的缩水，生产队伍的下滑则不可避免。以建造过“里根”号、“布什”号航母的诺斯罗普·格鲁曼公司为例，有经验的员工越来越少，造成生产率的不断下降，再加上通货膨胀的因素，直接导致成本的直线上扬和产品质量的问题。从美

问题3：计划赶不上变化

濒海战斗舰的发展，却没有赶上“天时”。从2001年美军开始启动濒海战斗舰项目，到2008年开始陆续入役，正好处在一个国际力量对比剧烈变化的时期。这种变化和濒海战斗舰的质量问题无关，但却能宣判这种新型舰艇的死刑。

濒海战斗舰的发展，是基于美国海军对全球的超强军力投送能力和同时打赢两场局部战争的庞大国力。然而反恐战争以及后来的金融危机，造成美国国力相对下降。平心而论，“濒海战斗舰”在很多第三世界国家海边上耀武扬威是没问题的，而在关键的亚太海域，濒海战斗舰的底气却越来越不足。

2015财年预算中，当时的美国国防部长黑格尔直言，濒海战斗舰的采购数量将削减至32艘，因为无法确定其是否能够有效应对亚太地区内的更强军事对手的挑战。这个对手是谁，不言自明。

谁是濒海战斗舰的“接盘侠”

濒海战斗舰在美军中的地位越来越尴尬，因此美国最好的办法就是给它在海外找买主，这样可以将损失减少到最低，甚至还可以赚一笔。

但是濒海战斗舰的买主也不好找，首先是美军装备价格昂贵，像濒海战斗舰这样的高端货，单价不可能低于20亿美元。其次是濒海战斗舰设计复杂，没有一定技术能力，也玩不转。

据日本媒体报道，日本曾经一度与美国政府接触，商谈共同开发可以搭载武装直升机的日本版濒海战斗舰(J-LCS)，以加强“离岛防卫”能力。这种新舰不但可以装备日本，也有可能借日本军工出口解禁的机会，出口到其他国家。据称防卫省已在2013年度预算中，编列7亿日元的初步研究经费。根据计划，在2015年前将研制出5米大的模型舰，在此后两年间，再研制相应的舰艇材料和相关武器装备，预估2035年前后制作出实体战舰。

转变。比如说国际上3000吨级舰艇的航速，基本在20节至25节左右，而濒海战斗舰一下子提高到了44节，还要实现多功能浅水作战的目标，这就意味着要出现很多设计上的折中。而使用者如果不注意新舰艇的特性，就会导致一系列故障的发生。

换句话说，濒海战斗舰不同于美军以往使用的驱逐舰、巡洋舰、核动力航母等传统舰艇。这类大中型舰艇在大吨位、高承载能力上、长续航能力上显示了皮实耐用的特点，但濒海战斗舰，就是另外一码事了。笔者认为，只有美军在总结出新的、更合理的濒海战斗舰操作规范，才有可能降低故障率。

军新一代航母“福特”号暴露出来的问题，到濒海战斗舰的不断犯病，这绝不是偶然现象。

比如说濒海战斗舰的三体船型，实际上是建造商斯塔公司根据其在2003年给西班牙建造的一种三体客船的基础上设计而成。从濒海战斗舰现有的问题来看，实际上美国缺少中小吨位舰艇的设计和建造人才，也缺少相关的经验和积累。美国舰艇制造业有经验员工数量下降，另外缺少相关设计建造人才，濒海战斗舰出问题也是“顺理成章”。

美国当初发展濒海战斗舰还是美国军事力量网络化和全球化作战的重要组成部分。在美国海军“21世纪海军：新时代作战概念”转型文件中，美国海军转型构想提出部队网络化和全球作战概念，要把海洋、陆地、天空、空间和计算机网络空间，以前所未有的程度综合到一起，而濒海战斗舰则是其中的关键一环。而在西太平洋区域，美国在海洋、陆地、天空、空间和计算机网络空间的优势全部遭到挑战，濒海战斗舰可能会在没有海军支援、没有空中优势、没有卫星通信、定位的艰难环境下作战。这样的舰艇，又会比美国准备退役的佩里级护卫舰强上多少呢？

美国近些年开发所谓的多任务适应能力、高度模块化的装备，从陆战的斯特赖克、FCS系统，到空战的F-35，再到海战的濒海战斗舰，全都是基于教训地区流氓国家的低烈度战争。但是现在美军已经发现，有一场高强度、高烈度、高技术的现代化局部战争在等着美军。

除了日本，马来西亚也曾考虑在濒海战斗舰的基础上，引进美国技术研发自己的近岸舰艇，但由于新加坡的因素而取消。

沙特阿拉伯及以色列对濒海战斗舰也都保持高度兴趣，但以以色列因价格高涨而放弃此计划。不过沙特可是钱多得没处花的大金主，对引进濒海战斗舰仍然十分感兴趣。2015年，美国国务院宣布批准向沙特阿拉伯出售4艘“自由”级濒海战斗舰以及舰载武器系统和支持系统，售价高达112.5亿美元。与美国自行装备的濒海战斗舰不同，沙特版的濒海战斗舰将进行大量改装，配备可以发射“海麻雀”舰空导弹的16单元垂直发射系统和“海拉姆”近防系统，增加“鱼叉”Block-II反舰导弹发射装置，换装76毫米口径的舰炮等，实现由濒海战斗舰向隐身导弹护卫舰的华丽转身，将成为未来沙特海军的中坚力量。不过沙特自己能不能玩得转这种高端舰艇，那就是另外一码事了。