

美军完成从阿富汗撤军，长达近20年的阿富汗战争划上句号

# 美国“最漫长战争”：霸权衰落的见证

美国中央司令部司令肯尼思·麦肯齐30日宣布，美军已完成从阿富汗撤出的任务。当天的撤离既标志着美军在阿人员撤离行动的结束，也标志着“9·11”恐怖袭击后美军在阿富汗开始的近20年军事行动的结束。

分析人士指出，美国入侵及其后的长期驻军令阿富汗山河破碎、民不聊生，美国自身也耗费巨资、民怨沸腾。美军最后阶段的狼狽撤离令白宫颜面尽失，让全世界进一步见证了美国霸权的衰落。

## 充满讽刺的轮回

2001年“9·11”恐袭发生后，美国及其盟友以阿富汗塔利班拒绝交出“基地”组织头目本·拉丹为由，于当年10月初对阿发动军事打击，迅速推翻塔利班政权并长期驻军。20年后，美军最后一架C-17运输机从喀布尔国际机场起飞，为这场美国“史上最漫长战争”画上了一个十分“潦草”的句号。

塔利班政权被推翻后，其力量并未消失，而是在阿富汗各地尤其是农村地区重新集结，并在2006年之后再次壮大。

2009年美国总统奥巴马上台后寻求从阿富汗撤军。2011年5月1日，本·拉丹被美军击毙。但美军始终无法控制阿富汗农村地区，更无法消灭塔利班。同年6月，奥巴马宣布分阶段从阿富汗撤军。2014年12月，美国主导的北约联军宣布结束在阿作战任务，并向阿安全部队移交防务。

2017年，特朗普成为美国总统。2020年2月，美方和塔利班在卡塔尔多



8月31日在阿富汗喀布尔机场拍摄的防护网。

哈签署旨在结束阿富汗战争的和平协议，双方同意驻阿外国军队将在14个月内全部撤出。

今年上台的美现任总统拜登4月宣布，驻阿美军5月1日开始撤离，9月11日前完全撤出；7月又表示，美国在阿军事任务将于8月31日结束。塔利班随后发动迅猛攻势，不断攻占各主要城镇，最终于8月15日进入首都喀布尔，至此基本控制阿富汗全境。

20年战争，从塔利班到塔利班，构成了一个充满讽刺的轮回。

## 一个时代的终结

分析人士指出，美国最终的撤离宣告了一个时代的终结。美国在阿驻

军20年，不仅未能彻底消除恐怖主义威胁，反而使阿安全形势不断恶化。美国给饱受战火蹂躏的阿富汗带来的是残破、贫困和死亡。

20年来，阿富汗累计有3万多平民被美军杀死或因战乱而死亡，另有6万多平民受伤，约1100万人沦为难民。

阿富汗《友谊报》总编辑穆罕默德·沙克尔·扎比指出，美国没有实现在阿富汗的既定目标，当地形势与20年前并无本质差异，人民依然饱受贫困之苦，许多人流离失所，许多儿童食不果腹。近期喀布尔国际机场的爆炸案更表明，阿境内的恐怖主义威胁依然存在。

长期关注阿富汗和叙利亚战争的英国《独立报》记者帕特里克·科伯恩

在一篇日前刊发的专栏文章中写道，阿富汗败局“凸显西方的严重失败”，并再次证明“美国作为唯一超级大国的时代即将结束”。

兰州大学阿富汗研究中心主任朱永彪认为，美国在阿富汗的20年“反恐战争”，只对“基地”组织有一定削弱，而对其他极端组织听之任之，最终将这些隐患留给了满目疮痍的阿富汗。这也证明，美国的“反恐”一贯采用“双重标准”，从来都是为其政治目的服务的。

## 见证霸权的衰落

美国在这场漫长的战争中不仅付出了巨大的经济代价和军人伤亡，其信誉扫地、颜面尽失，霸权颓势更是难掩。

美国仓促撤军不仅在美国国内引起巨大争议，也引发盟友强烈质疑。法国防务专家弗朗索瓦·埃斯堡说，从长远看，“美国人靠不住的观念将会因此而变得更加根深蒂固”。

英国政治分析人士西蒙·蒂斯德尔指出：“在阿富汗之后，‘美国治下的和平’和北约都完蛋了。美国对欧洲的军事影响力和精神影响力也一并消失，而后者是美国推行全球霸权所依赖的‘软实力’。”

20年前，美国国会通过了“使用武力授权”，允许总统对任何“他认为”与“9·11”袭击有关的实体进行武力打击。加州众议员芭芭拉·李投了唯一的反对票。她预言这将使美国陷入“一场既没有退出策略、也没有明确目标的无限战争”。

事实证明她是对的。

(新华社北京8月31日电)

民航局颁布《公共航空运输旅客服务管理规定》，今起正式实施

# 不再对行李尺寸和重量等进行统一规定

## 客票退票>>

### 7个工作日内办理完成退款手续

客票变更、退票是旅客投诉较多的环节。新客规对不同情形下的客票变更与退票工作提出了原则性要求，特别是为解决民航退票速度慢的问题，要求航空公司和航空销售代理人在7个工作日内办理完成退款手续。

记者走访发现，各家航司正通过不断优化客票退改工作流程、改造系统等方式，大幅缩短客票退款时限。目前，部分航司在直销渠道已实现客票“秒退”。

值得一提的是，针对网络购票环境，新客规要求承运人或者其航空销售代理人要在旅客购票时，明确告知航班信息、客票使用条件、餐食情况、行李运输规定等主要服务信息，出票后还要将客票有效期、出行提示信息、获取运输总条件方式等重要信息告知旅客，进而更好保护旅客的知情权。

## 行李规定>>

### 不再“一刀切”，航司可自行制定标准

机票退款慢、投诉渠道不通畅、行李托运费贵……针对旅客乘机出行的难点、痛点，民航局颁布《公共航空运输旅客服务管理规定》，重点聚焦消费者权益保护，对客票销售、行李托运、超售处置等易于产生纠纷的环节提出明确要求。新客规将于9月1日起正式实施，旅客出行会有哪些变化？我们一起去瞧瞧。

行李是“不说话的旅客”。新客规不再对行李尺寸和重量、免费行李额、逾重行李费、小动物运输等进行统一规定，而是要求承运人根据企业经营特点自行制定相关标准。

据悉，部分航司已经更新相关行李规定。以中国联合航空为例，按照调整后的规定，一大亮点是托运行李单价由“航距定价模式”调整为“按件固定计费模式”。

“过去航距在800公里到2000公里的一件普通行李托运费通常为180元，本次调整后，以‘逾件行李费’为例，超过客票所含免费行李件数的行李，将按每件90元的标准收取费用，线上购买还有优惠。”中国联合航空客户(信息)部总经理霍娜表示，调整后的规定更为简洁，且价格下调幅度明显，能让旅客切身体会到乘机出行的实惠与便捷。

## 超售处置>>

### 不得随意使用优先登机规则

超售是国际民航界的通行做法，既能满足更多旅客的出行需要，也能有效避免座位虚耗。

“目前行业存在超售后的处置不够规范等问题，旅客投诉较多。”民航局运输司司长于彪介绍，新客规在借鉴国外经验的基础上，对超售时的信息告知、征集自愿者程序、优先登机规则、被拒绝登机旅客赔偿等进行了明确规定。

记者注意到，新客规强调承运人等应当在征集自愿者程序未能寻找到足够的自愿者后，方可根据优先登机规则确定被拒绝登机的旅客。同时，优先登机规则应当符合公序良俗原

则，考虑的因素至少包括老幼病残孕等特殊旅客的需求、后续航班衔接等。被拒绝登机旅客还应获得相应赔偿、相关服务。

## 旅客维权>>

### 被投诉企业必须在10个工作日内处理完毕

投诉是旅客重要的救济渠道。新客规增加了“旅客投诉”一章，规范了投诉处理流程，进一步健全投诉反馈机制。

“此前，外国、港澳台地区承运人的投诉处理时限为20个工作日，本次修订明确所有被投诉企业的投诉处理时限均为10个工作日，强化了市场主体的投诉处理能力要求。”于彪说，整个投诉处理流程更加清晰，处置时间界限明确。

旅客维权渠道有哪些？民航人士介绍，新客规要求承运人、机场、航空销售网络平台等各方设置投诉渠道，并向社会公布。如果旅客投诉后没有得到满意答复，还可以拨打“12326”民航服务质量监督电话进行反映。

(据新华社)

