

两起爆炸致近百人死亡、逾200人受伤

伊朗克尔曼爆炸事件有何玄机？

新华社记者 邵杰

伊朗东南部历史名城克尔曼市3日发生两起爆炸事件，造成近百人死亡、逾200人受伤。当下，中东地区由于2023年10月7日爆发的新一轮巴以冲突正陷入严重紧张状态，再加上据称与以色列相关的商船遭袭以及叙利亚、伊拉克境内多次发生的袭击事件，使人不免担心巴以冲突进一步外溢的可能。



1月3日，在伊朗克尔曼市，人们在爆炸发生后逃离。新华社/美联

事件性质如何？

伊朗已故高级将领卡西姆·苏莱曼尼遇袭身亡纪念活动3日在克尔曼市举行。伊朗伊斯兰共和国通讯社报道说，“恐怖分子”在通往苏莱曼尼墓地所在陵园的道路旁提前埋设了“两个远程遥控的爆炸物”，造成聚集在沿途参加苏莱曼尼遇袭身亡纪念活动的大批民众伤亡。

伊朗卫生部长埃诺拉希3日晚证实，这两起爆炸已致95人死亡。

伊朗最高领袖哈梅内伊和伊朗总统莱希谴责这一事件是“恐怖犯罪行为”，誓言要让制造这起事件的凶手“受到惩罚”。莱希还为处理这起事件推迟了原定4日对土耳其的访问。伊朗4日为这起事件的遇难者举行全国哀悼。

谁是幕后凶手？

截至目前，尚无组织或个人宣称制造了此次爆炸事件。分析人士说，从事件特点看，已多次在伊朗境内制造恐怖袭击事件的极端组织“伊斯兰国”的嫌疑较大。

脱胎于“基地”组织、崛起于伊拉克战争之后的乱局、近年逐渐式微的“伊斯兰国”，一直把“连环爆炸”作为自己发动恐怖袭击活动的重要手段。这次发生在克尔曼的两次爆炸相隔十几分钟，“连环爆炸”的特征明显。

除“伊斯兰国”外，在伊朗境内还存在其他极端组织以及分离主义组织。据称得到境外反伊朗势力支持的这些组织，也有可能是这起事件的幕后凶手。

为何制造爆炸？

爆炸都发生在苏莱曼尼墓地附近。苏莱曼尼生前是伊朗伊斯兰革命卫队下属“圣城旅”指挥官，主要工作是加强伊朗的地区影响力、打击极端组织“伊斯兰国”等。2020年1月3日，苏莱曼尼在伊拉克巴格达国际机场外遭美国无人机袭杀。

去年10月7日爆发的新一轮巴以冲突，已成为岁末年初受世界关注的地区热点。近来，也门胡塞武装表示，由以色列公司拥有或运营的，或者悬挂以色列国旗的所有船只都将是该组织袭击的“合法目标”。而伊朗与胡塞武装之间存在千丝万缕的联系，美国等西方国家一再指责伊朗应对商船遇袭承担责任。

分析人士认为，凶手选择在此时发动爆炸袭击，显然想利用当下中东地区的紧张复杂形势浑水摸鱼。凶手试图让外界认为，这起事件同巴以冲突有关，也牵扯美伊关系，就是要让相关方对这起事件做出反应，进一步激化地区矛盾。从以往情况看，中东地区局势越混乱，极端组织就越容易扩充实力和传播影响，这是极端组织希望达到的效果。

后续如何发展？

克尔曼爆炸事件造成了严重伤亡，对此伊朗政府不可能无动于衷。下一步形势将如何发展，取决于两个因素：一是幕后凶手能否浮出水面，要么自行宣布制造爆炸事件，要么被伊朗相关部门查获；二是取决于以色列及美国等西方国家对这起事件的态度，是幸灾乐祸、保持沉默还是谴责这起事件并对伊朗表达同情。

分析人士指出，无论这起事件后续发展如何，国际社会并不希望中东局势进一步紧张。鉴于以往伊朗政府应对类似事件的情况，克尔曼爆炸事件后，伊朗政府或将采取沉着冷静的处理方式，化解其不利影响。



1月3日在日本东京羽田机场拍摄的飞机残骸。新华社记者 岳晨星/摄

日本飞机相撞细节陆续披露：
空管指令可能被错误解读

一架日航客机与一架日本海上保安厅飞机2日下午在东京羽田机场相撞。3日，日本运输安全委员会就事故展开调查，空管员的指令是目前备受关注的调查重点。

据《环球时报》

机外火花四溅，机内烟雾浓浓

事故造成日本海上保安厅飞机机组成员5人死亡，幸存的机长被大面积烧伤。日航飞机在撞击后起火，机上所有乘客安全撤离。

“几分钟之内整个机舱就充满了烟雾。”事件发生时正在日航飞机上的瑞典人乔纳斯告诉瑞典《晚报》，“我们倒在地板上，然后应急出口的门打开了，我们扑向出口。”日本共同社援引一名乘客的话说，起火前，他感觉飞机好像撞到了什么

东西，窗外火花四溅。

本次撞机事故中的日航516航班客机为空客A350，当时机上有乘客367人和机组成员12人。日本海上保安厅的飞机为庞巴迪DHC8-300。事发当时，日航客机从札幌飞往东京，在羽田机场降落，而隶属羽田航空基地的海上保安厅飞机正准备运送救灾物资前往新潟。

受事故影响，日本各大航空公司3日停飞了百余个国内航班和部分国际航班。

乘客“不到20分钟”全部撤离

《朝日新闻》报道称，有乘客回忆，撞击发生后，在飞机发动机不断冒火花的情况下，乘务员要求乘客“不要拿行李”“将身体放低”，并引导乘客通过逃生滑梯撤离。日航称，在人员逃生时，机舱内广播系统无法启动，乘务员通过扩音器呼喊，对乘客实施疏散引导。

最终日航客机所有乘客和机组人员安全从飞机上撤离。“在不到20分钟的时间内。”新加坡《联合早报》称，飞行专家认为，火势在前90秒的时间内集中在一个地方，

机组人员迅速疏散乘客，且乘客在逃离时未带随身行李，是所有人成功逃生的关键因素。美国有线电视新闻网(CNN)称，在飞机停下来几秒钟内，逃生滑梯就完成充气了。

一些航空专业人士对CNN表示，现在的航空业处于良好状态：“现代飞机的坚固性和飞行员处理异常情况的培训已经发展了几十年，达到自航空业诞生来最安全的时期。”他们说，许多程序得到完善，空乘人员无须等待机长指令也能自行发起疏散，这节省了时间。

空管和海保厅机长说法不同

据东京消防厅消息，撞机事故引发的火灾在事故发生约8个半小时后，于3日凌晨2时15分左右被完全扑灭。

目前事故原因还在调查中，预计多种因素将被纳入考虑。不过，人们普遍猜测调查人员将重点调查空中管制人员向两架飞机发出的指令。据日本《朝日新闻》报道，日本国土交通省3日傍晚公布了空管员同两架飞机的通话记录。根据记录，空管员在2日下午5时43分2秒，指示日航班机“请继续进入跑道34R”。下午5时44分56秒，空管员又向日航班机发出“跑道34R，着陆没有障碍”的通

知，紧接着日航班机复述了该内容。

另一方面，下午5时45分11秒，空管员向海上保安厅飞机下达了“请在地面上滑行到跑道停止位置C5(跑道旁的滑行道上)”的指令。海上保安厅飞机也回应称：“我们将前往跑道停止位置C5。”日本国土交通省表示，从通话记录来看，空管员没有对海上保安厅飞机下达进入跑道的许可。但飞机机长在事故发生后曾表示，我们认为空管员下达了进入跑道的许可。日本广播协会(NHK)称，海上保安厅飞机机长和空管员对指令的理解“完全不同”。