



FOCUS

專題報導

● 作者/Bruce Busler ● 譯者/周敦彥 ● 審者/黃坤銘

美國國防戰略背景下的 戰略機動

Strategic Mobility in the Context of U.S. National Defense Strategies

取材/2022年第四季美國聯合部隊季刊(*Joint Force Quarterly*, 4th Quarter/2022)

2021年9月8日，編配於第157空中加油聯隊的KC-46A型機，在皮茲空軍國民兵基地(Pease Air National Guard Base)跑道進行大象漫步(Elephant Walk)。

(Source: US Air National Guard/Timm Huffman)

大國競爭本質不斷變化，衝擊美國兵力投射。美國應重新評估全球兵力部署、維持軍事力量與機動能力，以快速投射兵力，實踐國防戰略。





過去30年間，冷戰結束，沙漠之盾、沙漠風暴、伊拉克自由行動及持久自由行動的餘波，以及美軍2021年夏季撤出阿富汗等事件，導致美國國防戰略逐漸轉變。過去五年來，大國競爭引發的焦慮讓美國傷破腦筋。另外，囿於美國必須在衝突中嚇阻(或在必要時擊敗)俄羅斯與中共，2022年美國《國防戰略》(National Defense Strategy, NDS)將中共列為步步進逼的威脅(Pacing Threat)。

數十年來，美國軍事計劃人員一直認為，美國可以隨心所欲地在全球投射軍事力量，因為美軍具備絕對優勢，能夠依照所望時間與地點，在世界各地部署與集結聯合部隊，實現國家目標，為

盟國和夥伴迅速提供援助。例如，最近向烏克蘭提供武器，以及1973年「五分鐘救援行動」(Operation Nickel Grass)中，向以色列空運設備與彈藥。長期以來，這種投射能力一直是美國國際人道主義救援行動，或者快速支援盟國與夥伴的工具。1948至1949年的「柏林空運」(Berlin Airlift)也許最廣為人知，西方通過空運展現對抗蘇聯控制東歐意圖的決心。雖然，美國機動部隊扮演空運過程重要角色，但最終還是為了能在戰時迅速投射決定性軍事力量而調整編組，適時適切投入兵力對抗敵人，確保美國穩操勝券。

今日，《國防戰略》持續仰賴不對稱機動能力，協同盟友和夥伴進行全球競爭，以鞏固該戰略



2022年6月11日，編配於第908遠征空中加油中隊的KC-10加油機，在美國中央司令部責任區上方空域，為第179遠征戰鬥機中隊F-16執行空中加油。(Source: USAF/Christian Sullivan)

整合性嚇阻基礎。美國運輸司令部(U.S. Transportation Command, USTRANSCOM)機動作戰框架中的三個要素，對整合性嚇阻既有的平時戰備整備與戰時兵力投射有所貢獻：

- 通過強大網路化地面基礎設施，在44個國家、將近90個重要國際機場與海港建立全球機動態勢，以提升國境出入、基地設置與空中運輸的靈活性。
- 全球機動能力利用建制兵力及民用設備來執行戰略空運、海運、空中加油、戰區空運、空中醫療後送，並作為點對點運輸工具。
- 透過全球指揮管制，整合重要資源，快速調度稀缺機動資源，滿足美國國防部最高優先事項。

上述三個要素都因強權對手步步進逼，而逐漸面臨威脅。過去數十年來，這些對手國持續研究美國軍力投射優勢，而中共與俄羅斯也持續發展網路與反介入/區域拒止能力，加上地緣政治動態，可能會削弱、破壞及阻擋美國軍隊部署及維持戰力。

過去30年，每版《國家安全戰略》(National Security Strategy, NSS)和《國防戰略》或多或少體現上述作戰要素的重要性。機動性相關研究也提及前述戰略，進一步分析實現戰略目標之必要能力。這些研究不斷吸引美國國會目光，導致國防部爭相討論「建立適切機動能力，滿足戰略目標」各項方案。雖然，過往有一段時期投資全新機動能力(在歷史上，現代化是經歷慘痛教訓後，世代僅見的一項計畫)，但隨時間推移，目前有85%戰力駐紮美國本土，機動能力也就存在風險，而美國全球部署與維持部隊之能力也正滑向歷史低點。機動能力與後勤支援為作戰構想發展的基礎，但印太地區機動距離長，海洋廣袤，導致發展作戰構想過程困難重重，讓我們不禁想起布萊德雷(Omar Bradley)上將曾經說過：「業餘愛好者學習戰術，而專業人士研究後勤。」

後續進行歷史回顧，評估這些轉折，有助直搗黃龍，釐清核心問題：「聯合部署暨配送部隊」(Joint Deployment and Distribution Enterprise)必須提供哪

些關鍵能力，要多少才算足夠？評估的重點，就是要試圖避免發生「遺珠之憾」(For Want of a Nail)，並發掘聯合部署暨配送部隊當前不足及未來發展方向，若無法充分瞭解並即時改正，可能就會形成戰略障礙。

機動能力和機動能量：歷史視角

冷戰結束時，美國軍力態勢由前進部署轉為駐紮美國本土，激起美國注資戰略運輸。隨著蘇聯解體及安全環境日益動盪，1991年8月《國家安全戰略》指出，「軍力投射能力對美國戰略的重要性更勝以往」，因為「前進部署駐軍減少，而潛在衝突點卻逐漸增加」。¹ 美國國會在1991會計年度，授權執行1992年機動性需求研究(Mobility Requirements Study, MRS)作為回應，這是後冷戰時代首次機動性研究。² 沙漠風暴行動影響老布希政府1991年《國家安全戰略》，親眼目睹解放科威特戰事是多麼「令人震驚」，能夠在短短100小時擊敗伊拉克地面部隊。與此同時，該戰略文件也表示遺憾，在敵情顧慮相



對較小環境下，部署美軍關鍵部隊竟須耗時六個月。

1991年《國家安全戰略》進一步強調，未來安全需求將推升機動能力的地位，並指出：「隨著整體部隊水準下降及前進部署兵力縮減，我們必須擴大投資空運、海運及(在可能的情況下)預置部署能力。」³ 老布希政府1993年《國家安全戰略》將此奉為主旨，明確表述「我們必須利用傳統優勢，以沙漠風暴行動經驗為師，強化自身能力……藉由擴大空運與海運能力，增強部隊跨戰區戰略靈活性來投射軍力。」⁴ 機動性需求研究以兩個「主要區域應變事件」(Major Regional Contingencies, MRCs)為基礎，採購20艘大型、中速車輛運輸艦(Roll-On/Roll-Off Vessel)，並支持C-17專案，添購120架飛機，但分析顯示，交機初期，西南亞區域C-17數量恐會不足，需要適時添購。

1990年代，國防支出縮減進一步凸顯戰略機動需求。柯林頓執政期間，由國防部長阿斯平(Les Aspin)主導的「通盤檢討」(Bottom-Up Review)引發後冷戰時代兵力充足利弊的辯論，最終大幅削減國防開支。⁵ 阿斯平部長表示：「通盤檢討的前提是，我們需要澈底重新評估所有國防構想、計畫及專案。」⁶ 緊接著，預算目標著眼於兩個主要區域應變事件的「贏—穩—贏」(Win-Hold-Win)戰略及裁減兵力，但此政策卻造成恐慌。事後看來，各方對上述通盤檢討給予「前所未有的高度戰略評價」。⁷

柯林頓政府將上述機動性比擬為不對稱優勢，在1994年《國家安全戰略》中陳述，「美國是唯一

一能夠遠離國境，遂行大規模有效軍事行動的國家」，且「能迅速回應，予以有效反制」，確保「有效戰略機動、充足後勤支援與裝備維保能力」。⁸ 通盤檢討後，接續執行的機動性需求研究通盤檢討更新報告，旨在解決機動性需求研究以來，機動性假設和計畫的重大變化。⁹ 該研究建議增加車輛運輸艦，並以「志願綜合海運協定」(Voluntary Intermodal Sealift Agreement, VISA)，將商業海運納入機動方案。另外，分析戰略空運混合部隊，再次支持籌購120架C-17。

在柯林頓任期屆滿時，1999年《國家安全戰略》確立國家獨特機動能力所扮演的核心角色：

戰略機動是我國戰略關鍵要素，足以讓美國在許多國內或國際危機中，率先抵達現場，提供必要援助。……美國和多國部隊若要維持部署，須確保手邊有足夠機隊、船隊、車隊和火車，並能隨時運用基地、港口、既有設備和其他基礎設施。¹⁰

2000年，《2005年機動性需求研究》(Mobility Requirements Study 2005, MRS-05)出爐，內容與前一版並無大幅差異。¹¹ 其中，兩大戰區戰爭框架與先前概念相當。海運方面，車輛運輸艦需求大同小異，燃料需求部分，美國和「美國實質控制」(Effective U.S. Controlled, EUSC)的110艘油輪可滿足實需。對於跨戰區空運需求部分，同時在兩個戰區部署部隊，導致2005會計年度匡列的機隊需求總數(包括120架C-17、126架C-5A/B型，以及可擔任加油、空運兩用的54架KC-10)，恐無法滿足兩地區運輸任務需求。因此，《2005年機



2021年4月15日，第436空運聯隊C-5M型「超級銀河」(Super Galaxy) 運輸機，在加拿大諾瓦斯科細亞省(Nova Scotia) 上空，從新澤西州空軍國民兵第141空中加油中隊KC-135「同溫層加油機」(Stratotanker)後方執行空中加油。

(Source: US Air National Guard/Matt Hecht)

動性需求研究》建議額外籌獲C-17，採購數量從120架增加到176架。

自2000年初期起近20年，美國國防部投入「打擊暴力極端主義戰爭」，在阿富汗和伊拉克部署大量部隊。在這些任務中，不斷調整全球防衛態勢、部隊規模與兵力結構，並修訂作戰想定與推動部隊轉型，催生2004年「機動能力研究」(Mobility Capabilities Study, MCS)。¹² 機動能力研究評估，2012年可能出現之雙重「主要作戰行動」(Major Combat Operation, MCO)所產生相應機動

能力需求，假設其作戰規模與作戰範圍與過往想定相似。當時，《國家軍事戰略暨國防計畫指導》(National Military Strategy and Defense Planning Guidance)呼籲，建立特定「兵力規模與兵力結構」來保衛美國、在關鍵地區進行嚇阻、在多個重大衝突中迅速擊敗來犯之敵並取得決定性勝利。¹³ 這種「1-4-2-1」兵力規模結構，搭配「聯合快速目標」(Joint Swiftness Goals)來掌握戰場先制。前述作戰節奏，強調整合雙重主要作戰行動與基本安全態勢，而此種基本安全態勢，鮮少



著墨應變作戰想定，平時所需建制的常態兵力需求也相對較低。機動能力研究認定：就海運而言，依計畫建制的海運船隊，加上志願綜合海運協定範疇的商業海運即可滿足前述戰略；關於燃料分配，美國和美國實質控制的62艘油輪無法滿足跨戰區燃料運送需求；戰略空運部分，規劃建制的292架C-17與C-5機隊可滿足最低需求，而至少需要451架C-130，才足以應付雙重主要作戰行動。空中加油機動能力研究包括首次全面聯合空中加油分析，不僅剖析雙重主要作戰行動的兵力部署和資源運用，還探討國土防衛和全球基本安全態勢相關需求。綜上所述，原規劃的497架KC-135與KC-10機隊，無法滿足整體需求。

2010年，《2016年機動能力暨需求研究》(Mobility Capabilities and Requirements Study 2016, MCRS-16)出爐，當時正值小布希政府和歐巴馬政府的過渡時期。¹⁴ 2006年《國家安全戰略》與2008年《國防戰略》為即將上任的政府設定藍圖，並明確闡述整備全領域作戰、

持續打擊暴力極端主義組織過程中將面對的各項挑戰。該研究置重點以2016年為研究框架，美國當時仍有同時發動兩場傳統戰役的能力，並將此視為「美國國防基石」。《2016年機動能力暨需求研究》以不同想定來解決機動作戰防禦計畫作為：其一為雙重主要作戰行動想定，另一想定則以單一主要作戰行動為主，最後是涉及長期非正規作戰戰役的想定。上述想定包含增加機動兵力需求的國土防衛事件及穩定安全態勢(Steady-State Security Posture)活動。

從海運角度來看，雙重主要作戰行動想定(以主要陸上戰役為主)牽涉所有建制車輛運輸艦，以及志願綜合海運協定商用船舶，而且會導致第二場陸地戰爭兵力目標無法如期達成。就跨戰區燃料運送來說，推估美國與美國實質控制船艦是足夠的，預期全世界有超過1,980艘外國油輪可支援軍事作戰。就戰略空運而言，雙重戰役想定內，由223架C-17與111架C-5組成的戰略空運機隊超過需求數量，導致後續汰除部分

C-5A型。「民用後備機隊」(Civil Reserve Air Fleet, CRAF)符合第三階段(全國動員時期)需求。該研究還強調敵國威脅對民用後備機隊行動的影響，若民用後備機隊被迫前往威脅範圍外，就要執行額外轉運任務。原規劃401架C-130可輕易滿足雙重戰役想定的戰區內空運需求。最後，空中加油需求激增，單一主要作戰行動所衍生的機隊運輸需求，超過原規劃的474架KC-10和KC-135機隊運量，並被視為高風險。

2012年《國防戰略》與過往戰略大相逕庭，長期以來，同時進行兩場戰爭的概念不復存在。歐巴馬總統簽署《國防戰略》，修改國防目標，指出：「即使美國軍隊在一個地區投入大規模行動，他們也有能力阻止(或使對方付出無法接受的代價)投機侵略分子在另一個地區意圖不軌。」這種「挫敗/阻止」敵人的兵力規模結構，改變迫切需求本質。為了因應全新挑戰，需要「地面部隊做出反應，善用平衡運輸能力、駐軍和預置兵力，維持兵力運用彈性，為數個地區的潛在衝突做好萬全



2022年1月7日，與第1特種作戰中隊一起部署的MC-130J型「突擊兵II」(Commando II)運輸機，在日本沖繩海岸進行編隊飛行。(Source: USAF/Stephen Pulter)

準備」。¹⁵ 該戰略也呼籲，計畫作為應從區域性轉向「全球網路化的嚇阻和作戰方案」，而這擴大機動部隊全球應變任務範疇。隨之而來的國防部計畫作為指導，具體訂定兩種不同兵力規模想定，一種涉及雙重主要作戰行動，而另一種則涉及小規模反叛亂(歷史上的持久自由行動支援任務)單一主要作戰行動，同時二者都在美國境內保持高度防衛態勢。

2013會計年度國防授權法啟動機動能力評估，並於2013年完成，符合2011年預算控制法規範期程。¹⁶ 該研究發現，原規劃戰略海運船隊數量充足，軍用車輛運輸艦將在2023會計年度開始老化，呼籲執行海運裝備汰換專案。由275架C-17和C-5M組成的戰略空運機隊則是可接受的風險，而民用後備機隊計畫(無論是物資還是人員運

輸)，都能滿足第三階段作業需求。但是為了因應威脅，轉運任務仍然是必要的。對於戰區空運，358架C-130足以挫敗/阻止敵人。而455架飛機所建構的空中加油能力，無法與原規劃的479架KC-10、KC-135及KC-46混合機隊相提並論，在同時執行挫敗敵人與國土防衛需求時，將產生高度風險。

美國體認全球將面臨全新挑戰後，隨即調整戰略。2017年《國家安全戰略》反映全球競爭，明確指出軍隊須隨時備戰，並能「及時抵達戰區，迅速控制情勢。如此一來，韌性前進部署與彈性調度部隊就相當重要」。¹⁷ 接續，2018年《國防戰略》強調二戰後國際秩序所帶來的影響，迫切指出「美國現在面臨著幾世代以來，競爭激烈與危機四伏的國際安全環境」。¹⁸ 大國競爭再度出現，



促使美國國防部重新調整，採取「2+3」威脅方案，平衡中共與俄羅斯區域威脅，同時關注持續存在的暴力極端主義組織威脅。該《國防戰略》強調日常競爭和戰時任務都是整體戰略不可或缺的一環，認為「韌性和彈性後勤補給」是一項關鍵能力。

為了實現上述目的，該《國防戰略》將「預置前進部署的軍品囤儲和彈藥、戰略機動設施、合作夥伴和盟國的支持，以及非商業範疇的分散式後勤和維護」列為優先事項。¹⁹ 美國國會隨後指示完成《2018年機動能力暨需求研究》，以釐清全新戰略的機動性需求。²⁰ 提交國會的《2018年機動能力暨需求研究》結果指出，依照2023會計年度機動計畫，每個機隊的既有戰力，可滿足聯合作戰司令遂行戰略的相關需求，但在若干地區風險會增加。然而，《2018年機動能力暨需求研究》提出，美國必須針對中共與俄羅斯，發展全新作戰計畫和作戰想定，但前述方案未臻成熟，無法納入該研究。

需求分析必須反映地緣政治

變化與適切應對方式。因此，2020會計年度國防授權法要求國防部完成另一項機動性研究（《2020年機動能力暨需求研究》），並對海上燃料運輸的油輪進行研究。2021年6月，美國國防部將兩項研究結果提交國會，並反映2018年《國防戰略》中的戰時需求。研究分析期間，依照國防部副部長指示，以核定的作戰要求為分析標的。

《2020年機動能力暨需求研究》發現，原規劃機隊能滿足多數地區作戰需求，但少數重要地區面臨風險增加，或須採取積極作為，來彌補兵力不足而產生的戰時需求。

該研究反映大國阻斷美國部隊調動的意圖，區分間接手段（介入/網路）與直接手段（對設施/節點的動能攻擊）等兩個面向，詳述對手威脅行動細節，並以印太地區為重點，詳細評估未來作戰構想。油輪研究則驗證過去十年的重大轉變，顛覆長期以來的觀點——即美國實質控制的船舶或大量外國船隻數量，可滿足美國戰時需求。不肖外國融資及中共在燃料運輸時涉及的控股權益，導致國會支

持油輪安全計畫，將至少10艘美國船隻，納入油輪安全船隊，以滿足美國戰時需求。在印太地區，美國需要區域友軍協助海運燃料，這是因為此區域風險較高，也是盟國與夥伴伸出援手的好時機。可以理解的是，最新國防戰略和機動性研究仍屬機密，特定想定、風險與解決方案都無法公開。然而，機動兵力最終兵力結構反映出近期趨勢，也就是戰略思考淡化戰略機動所扮演的角色。

機動部隊現狀：展望未來

馬克吐溫曾經表示：「歷史不會重演，但常有相似之處。」沙漠風暴行動活生生的教訓，使吾人更加認識戰略機動之重要性。過去20年，定期持續向西南亞提供軍力和後勤支援，降低戰時機動能力的重要性。令人擔憂的是，自冷戰結束以來，機動部隊的地位不知不覺間加速下滑。當前機動部隊能維持現況，是過往勉力投資車輛運輸艦、C-17及持續籌獲KC-46的成果，而這正是維持機隊存續之基石。2022年，機動與運輸日常作業量不到2010年伊拉克自由



2022年8月24日，第535空運中隊裝運長空軍貝斯(Jolan Besse)下士在夏威夷珍珠港聯合基地，指揮K型裝載機將貨物裝載於C-17「全球霸王III」(Globemaster III)運輸機內，以支援空投演習。(Source: USAF/Makensie Cooper)

行動期間高峰的一半，機動部隊也正處於類似趨勢。

戰略空運是美國獨特能力，反映戰略力量投射之必要性。今日建制的戰略空運能力仍然強大，有275架C-17與C-5M，儘管飛機數量從原有的392架遞減30%，但運輸能量較1990年完全動員的機隊僅減少約10%。C-5機隊於1970和1980年代交貨(最近一次的C-5M於

2018年交貨)，該機種維護與操作成本高昂，但可提供關鍵長途貨運能力。C-17主力機種已服役多年，預計服役年限將延長至2050年代。C-5M和C-17機隊的綜合運輸能量是必要而關鍵的，因為可以取而代之的下一代運輸機還不見蹤跡。在空運方面，美國與商業合作夥伴的依存關係也至關重要，儘管電子商務和新冠疫情激增，但

貨機與客運仍繼續全力支持民用後備機隊計畫。

美國空中加油機隊規模、快速部署及靈活運用各式戰機的能力也算獨一無二。1990年，空中加油機隊有670架戰機，預計到2029年，數量降為455架。屆時，空中加油機隊主要是機齡67年的KC-135，以及現在交貨的179架新型KC-46。後續KC-Y加油機將汰換老舊KC-135，以滿足未來空中加油需求。

隨著兩個戰區同步作戰戰略不再適用，C-130機隊數量更是大幅減少(減幅超過其他任何機動相關載具)，從1990年549架減少到當前271架，而C-130J型機也逐漸取代C-130H型機。印太地區的動態部署(Dynamic Basing)與機動概念，提高戰區空運能量需求，而C-130及適合小規模軍事行動的小型海運船隻，符合運送任務需求。

事實證明，大幅提升建制戰略海運能力，美國必須維持大約1,000萬平方呎(50艘不同噸位的車輛運輸艦)運輸能量，以維持決定性軍力，將90%貨物部署到世界各地。大部分機隊將在2030年代初期除役，而適



2020年10月4日，第75.2特遣支隊水兵在關島海軍基地，將陸軍車輛裝載到哈得遜角號(MV Cape Hudson)車輛運輸艦上。(Source: USN/Nick Bauer)

度汰換車輛運輸艦隊，最終將導致2030年運量降至約800萬平方呎。此外，美國國家安全取決於美國商業船舶在遠洋貿易中的運量，特別是對建制海運船隊中，操縱船隻的美國海員而言。美國航運業一直在苦苦掙扎，全球近5萬艘大型遠洋商船中，只有約180艘懸掛美國國旗。根據海事管理局的說法，美國商業船隊日漸衰落，成為長期且日益加劇的挑戰。活躍於航運的美國船隊若繼續衰落，都會減損美國戰爭期間兵力投

射與維持軍力的能力。²¹

從各個面向分析，美國機動能力看似強大，但正逐漸走下坡，裝備使用年限也持續增加。這些空運、空中加油和海運能力推升美國成為超級強權，並在親密盟友與大國對手獨樹一格。也就是說，機動部隊需要花費心思才能維持，也不可能進一步縮減。以往，沙漠風暴行動大規模部署能力，讓美軍在過程中有犯錯與兵力整補的裕度，而印太地區衝突節奏與影響層面更廣，美國必須具備大

規模兵力調度能力，才能迅速回應各項突發狀況。如此一來，機動與後勤能力更是保障聯合部隊戰力的關鍵。可恃機動能力(不可或缺的能力和必要的部署準備)仍然不可或缺，更與當前及未來國防戰略息息相關。如何維繫與調整前述能力成為國防部的核心要務，以確保國家享有相對優勢的機動部隊。

雖然大國戰爭本質不斷改變，也會衝擊兵力投射能力，但是，仍不可忽視全球兵力部署，以及維持美國軍事力量這項要務。我們應反思過去40年，戰略機動所扮演的重要角色，這與1981年國會首次授權執行機動性研究相互呼應，該研究多年來一直堅定不移：「我們的全球影響力，愈來愈仰賴軍力投射，如此一來，不僅可維護國家利益，更可實踐相關承諾。機動性是我們兵力投射戰略的核心。」²²

作者簡介

Bruce Busler是美國運輸司令部聯合配送流程分析中心(Joint Distribution Process Analysis Center)主任。

Reprint from *Joint Force Quarterly* with permission

註釋

1. *National Security Strategy of the United States* (Washington, DC: The White House, August 1991), available at <<https://nssarchive.us/wp-content/uploads/2020/04/1991.pdf>>.
2. *Mobility Requirements Study*, vol. 1 (Washington, DC: The Joint Staff, January 23, 1992); *Mobility Requirements Study*, vol. 2 (Washington, DC: The Joint Staff, June 5, 1993).
3. *National Security Strategy of the United States* (Washington, DC: The White House, August 1991).
4. *National Security Strategy of the United States* (Washington, DC: The White House, January 1993), available at <<https://nssarchive.us/wp-content/uploads/2020/04/1993.pdf>>.
5. Raphael S. Cohen, *The History and Politics of Defense Reviews* (Santa Monica, CA: RAND, 2018), available at <https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2278.html>.
6. *Report on the Bottom-Up Review* (Washington, DC: Department of Defense [DOD], October 1993), available at <https://archive.org/details/DTIC_ADA359953>.
7. Cohen, *The History and Politics of Defense Reviews*.
8. *A National Security Strategy of Engagement and Enlargement* (Washington, DC: The White House, July 1994), available at <<https://nssarchive.us/wp-content/uploads/2020/04/1994.pdf>>.
9. *Mobility Requirements Study Bottom-Up Review* (Washington, DC: The Joint Staff, March 28, 1995).
10. *A National Security Strategy for a New Century* (Washington, DC: The White House, December 1999), available at <<https://clintonwhitehouse4.archives.gov/media/pdf/nssr-1299.pdf>>.
11. *Mobility Requirements Study 2005* (Washington, DC: The Joint Staff, January 24, 2001).
12. *Mobility Capabilities Study* (Washington, DC: Office of the Secretary of Defense for Program Analysis and Evaluation, December 19, 2005).
13. *The National Military Strategy of the United States of America* (Washington, DC: DOD, 2004).
14. *Mobility Capabilities and Requirements Study 2016* (Washington, DC: The Joint Staff, February 26, 2010).
15. *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense* (Washington, DC: DOD, January 2012).
16. *Mobility Capabilities Assessment* (Washington, DC: The Joint Staff, May 1, 2013) (DOD report); *Mobility Requirements and Capabilities Study* (Washington, DC: The Joint Staff, November 14, 2013) (congressional memo).
17. *National Security Strategy of the United States* (Washington, DC: The White House, December 2017), available at <<http://nssarchive.us/wp-content/uploads/2020/04/2017.pdf>>.
18. John M. Pletcher and Carolyn M. Gleason, “Department of Defense Press Briefing on the Fiscal Year 2019 Air Force Budget,” DOD, February 12, 2018, available at <<https://www.defense.gov/News/Transcripts/Transcript/Article/1439880/departments-of-defense-press-briefing-on-the-fiscal-year-2019-air-force-budget/>>.
19. *Summary of the 2018 National Defense Strategy of the United States of America: Sharpening the American Military's Competitive Edge* (Washington, DC: DOD, 2018), 7.
20. *Mobility Capabilities and Requirements Study 2018* (Washington, DC: The Joint Staff, January 9, 2019) (congressional memo); *Mobility Capabilities and Requirements Study 2018* (Washington, DC: The Joint Staff, April 29, 2019) (U.S. Transportation Command report).
21. Statement of Mark Buzby, *State of the Mobility Enterprise*, Before the House Armed Forces Committee, Subcommittee on Seaport and Projection Forces and Subcommittee on Readiness, 116th Cong., 1st sess., March 7, 2019.
22. *Congressionally Mandated Mobility Study*, vol. 2, *Mobility History* (Washington, DC: Office of the Secretary of Defense, April 30, 1981).