

「先軍事後財經」： 中國對朝鐵路援助探析 (1950-1955)

• 謝定元

摘要：朝鮮戰爭爆發後，中國向朝鮮提供了大規模的軍事援助，鐵路援建是其中的一個重點。為了滿足戰時的需要，中國提出「先軍事後財經」的方針，力主掌握對朝鮮鐵路的管轄權。這引發了朝鮮方面的擔憂，兩國圍繞鐵路管理權的歸屬問題爆發了激烈的衝突，最終以「中朝聯合鐵道運輸司令部」（「聯運司」）的形式對朝鮮鐵路實現共管。停戰後，中國對朝鮮鐵路的援助重心由「軍事」轉向「財經」，並最終把鐵路管轄權交還朝鮮。本文結合檔案文獻梳理了中國對朝鐵路援助的歷史過程，論析了朝鮮鐵路在地緣、軍事和經濟上的重要價值。同時指出，中國政府在戰時堅持「先軍事後財經」的方針完全是考慮到中國人民志願軍在朝作戰的需求，但在客觀上卻引發了朝鮮政府對於中國控制其鐵路的憂慮。實際上，中國政府在停戰後立即交還了鐵路管轄權，證明其並無控制朝鮮的目的，而是試圖通過「傾力援助」讓朝鮮心悅誠服地接受中國的領導地位。

關鍵詞：鐵路援助 中朝聯合鐵道運輸司令部 朝鮮戰爭 戰後重建 中朝關係

1950年6月25日朝鮮戰爭爆發後，中國為朝鮮提供了大規模的軍事援助：除了派遣中國人民志願軍（志願軍）入朝作戰，還給予了武器、彈藥、馬匹等物資援助，其中鐵路援助亦是一個重點。朝鮮鐵路佔據交通運輸的絕對主導地位，且連通中蘇兩國，具有重要的地緣、軍事和經濟價值。11月，朝鮮鐵路在「聯合國軍」的轟炸之下，損壞殆盡，朝鮮政府自身無力修復和維護。中國為保障志願軍和朝鮮人民軍（人民軍）作戰的後勤補給，旋即派遣中國的鐵路人員入朝協助修復、維護及防衛朝鮮的鐵路線。1953年7月27日，朝鮮戰爭停戰，中國政府繼續為朝鮮提供了約2.4億元人民幣的鐵路援助。

近年來，中國對朝鮮的援助成為冷戰史學者關注的重要問題。但由於檔案資料的限制，只有極少的研究涉及中國對朝鐵路援助問題。施雷德（Charles R. Shrader）認為，聯合國軍的空襲對朝鮮鐵路運輸造成嚴重的破壞，但在中國

的援助下，朝鮮的鐵路運輸系統很快得以修復，導致聯合國軍最終無法憑藉摧毀朝鮮的運輸系統癱瘓中朝兩國軍隊。由於其研究缺乏必要的檔案基礎，因此並沒有呈現中國對朝鐵路援助的歷史過程。沈志華首次利用中蘇兩國的檔案，揭示了中朝兩國因鐵路管理權爆發衝突，影響了戰時的中朝關係，但未進一步分析管轄權之爭的根源。這些研究雖然涉及了中國對朝鮮的鐵路援助，但並未對箇中的來龍去脈進行系統而深入的研究^①。

事實上，美國和中國有不少解密和出版的檔案、文獻可以用於中國對朝鐵路援助的研究。華東師範大學冷戰國際史研究中心收藏的《劉居英抗美援朝時期文件》記錄了大量「中朝聯合鐵道運輸司令部」（以下簡稱「聯運司」）與中朝領導人商討鐵路事宜的內容。解放軍總後勤部編纂的《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編》系統記錄了中國政府如何應對志願軍在鐵路運輸問題上面臨的挑戰。美國中央情報局（CIA）的信息自由法案電子閱覽室（Freedom of Information Act Electronic Reading Room）提供了朝鮮北部鐵路的基本信息，並記錄了中國如何動員鐵路人員援朝，其中對中朝鐵路運輸的評估具有重要的史料價值。沈志華主編的《俄羅斯解密檔案選編：中蘇關係》亦收入相關檔案，記錄了蘇聯在中朝鐵路問題上扮演的角色。此外，公開出版的《建國以來周恩來文稿》和《周恩來軍事活動紀事（1918-1975）》保存了周恩來等中國領導人關於中朝鐵路問題的命令和決定。鑒於此，本文試圖結合上述檔案文獻梳理中國對朝鐵路援助的歷史過程，進而探究中國為何要對朝鮮提供大規模的鐵路援助？又為何以軍事管制（軍管）的方式主導對朝鮮的鐵路援助？鐵路援助在朝鮮戰爭及戰後重建中扮演了何種角色？

一 朝鮮戰爭爆發與「聯運司」的成立

朝鮮戰爭期間，朝鮮鐵路線遭到聯合國軍狂轟濫炸。在三年時間裏，聯合國軍「出動飛機59,000架次，投彈達190,000餘枚，相當於第二次世界大戰德國投在英國本土各類炸彈數的1.5倍，共破壞橋樑1,606座次，延長65,009米，線路15,564處次，延長409,474米，車站3,747處次，延長131,935米，隧道89座次，機車1,058台次，車輛12,282輛次」^②。聯合國軍的轟炸給志願軍和人民軍的作戰行動造成了重重障礙，但也從側面反映了朝鮮鐵路重要的戰略地位。朝鮮鐵路的獨特價值主要體現在經濟、軍事和地緣方面。

鐵路運輸在朝鮮的交通運輸中佔據了絕對的主導作用。朝鮮半島鐵路發達，戰前擁有鐵路共計6,400公里，主要包括五條幹線：京義線（漢城至新義州）、京釜線（漢城至釜山）、湖南線（大田至木浦）、京元線（漢城至元山）、咸鏡線（元山北至會寧）^③。朝鮮鐵路在二戰時曾遭受嚴重破壞而處於停滯狀態。朝鮮解放後，全國約有2萬輛貨車和客車，其中1.7萬輛被蘇聯人帶走；機車1,704輛，蘇聯拿走了786輛，剩下的大部分則無法使用。此外，替換鐵軌、枕木、建築材料和煙煤的嚴重短缺損害了朝鮮鐵路系統的可操作性。1947年初朝鮮的鐵路運輸仍處於恢復狀態，可操作機車和鐵路車輛的缺乏影響了物資的供應，進而不利於經濟的運行^④。儘管如此，朝鮮鐵路運輸能力不

斷增強，朝鮮鐵路貨物運輸量從1946年的327.3萬噸增至1949年的1,625.5萬噸，佔全年現代交通運輸量的87.5%；載客人次從2,212.3萬增至3,733.9萬，佔比81.8%；朝鮮鐵路運輸的周轉量（運輸效能）從6億5,200萬噸公里增強至34億500萬噸公里，佔比98%^⑤。可見，鐵路運輸對朝鮮國民經濟的運行至關重要。

軍事上，據東北軍區後勤部副部長張明遠的實地考察報告表明，人民軍在初期的軍事進攻也主要依靠鐵路系統^⑥。而地緣上，朝鮮鐵路與中國東北地區的鐵路相連，經滿洲里、綏芬河口岸與蘇聯的西伯利亞鐵路連接，構成東北亞的交通大動脈^⑦。朝鮮爆發戰爭後，蘇聯認為海參崴至旅大海運，已不適宜運送軍用物資，隨即向中國提出經東北向朝鮮運送作戰物資的要求^⑧。1950年7月6日，斯大林電告蘇聯駐朝大使什特科夫(T. F. Shtykov)，蘇聯提供的武器「將通過滿洲里、安東、新義州運送」。朝鮮預訂的武器將運抵中蘇邊境口岸，蘇聯希望金日成與中方在物資經中國鐵路轉運至朝鮮的事情上達成協議^⑨。此時，朝鮮鐵路遭到極頻繁的轟炸，物資供應不上前線，金日成要求中國將圖們與綏芬河的大批物資轉運至安東，並於晚間運往平壤。周恩來遂指示鐵道部特派員余光生與中長鐵路管理局局長當面協商，派人前往朝鮮組織新義州和平壤間的物資運輸。中蘇雙方很快達成議定，蘇聯援助朝鮮物資經滿洲里、綏芬河入境至旅大或安東轉往朝鮮^⑩。10月6日，中蘇雙方簽署《關於蘇中之間建立直通鐵路運輸的協議》、《邊境鐵路協議》、《旅客運載和貨物運輸的規則》等協定，兩國的鐵路運輸隨之實現了直通^⑪。此後，蘇聯、東歐等社會主義國家的人員、物資亦可順利通過東北運往朝鮮，朝鮮鐵路對社會主義陣營而言具有了更深的地緣戰略意義。

朝鮮爆發戰爭後，中國東北的鐵路運輸壓力驟增，引發了軍事部門與財經部門之間的運輸力量（運力）分配矛盾。1950年8月1日，毛澤東、周恩來聯名發布《鐵路軍運暫行條例》，重點保障東北地區的軍事運輸需要^⑫。志願軍成立後，東北成為其總後方基地，東北軍區司令員兼政委高崗負責「所有一切後方工作供應事宜，以及有關援助朝鮮同志的事務」^⑬。然而，蘇聯援助中朝的物資同時到達滿洲里，引發了運輸管理混亂、列車嚴重堵塞等情況^⑭。等到志願軍入朝後，北上的部隊和後勤物資同時出關，而關係國計民生的物資也急需運輸，鐵路運輸壓力劇增，軍隊的被服在運輸中屢遭延誤。為此，周恩來命令鐵道部部長滕代遠，將軍運和民運計劃分別交由中央軍委、政務院財政經濟委員會批准。當兩種計劃出現矛盾時，應以「先軍事後財經」為原則，如雙方發生爭執，則由周恩來裁決：「兩種計劃超過實施可能性時，應先軍事後財經；如因緊急而發生先後和分配爭執時，得交由我來解決。」^⑮

事實證明，周恩來的個人決斷並不能完全解決複雜的「運力之爭」。隨着戰事的發展，國內軍運與民運的矛盾非但沒有得到緩解，反而進一步加劇，引發了東北局與鐵道部等部門在鐵路管轄權上的分歧。11月26日，東北局決定成立東北人民政府駐滿洲里特派員辦事處，統一管理東北的運輸事宜；鐵道部對此則提出東北鐵路仍由其統一指揮，負責財經工作的陳雲、薄一波、李富春等人也表示：「考慮鐵道運輸集中領導，統一計劃調度為好。」不久，周恩來找來鐵道部副部長呂正操、武競天商討。12月13日，周恩來電告高崗，

同意成立軍管性質的口岸管理委員會，負責管理東北的鐵路運輸^⑮。最終東北鐵路的「運力之爭」以軍管的方式結束，鐵路運輸「先軍事後財經」的方針得以確立。

與此同時，在聯合國軍的頻繁空襲下，朝鮮的鐵路線遭受嚴重破壞，只有平壤、滿浦線（滿浦至西浦）通車約210華里，另外平壤以北的幾個小站之間還能通車，志願軍入朝後的作戰行動因此受限^⑯。志願軍後方準備的大批物資彈藥被困在鴨綠江邊，無法送往前線。朝鮮鐵路修至球場、定州後又常遭破壞，「整個供應運輸情況未能改善，如長期下去將影響作戰」^⑰。1950年12月31日，志願軍發動第三次戰役，戰線推進至「三七線」附近，運輸線由50多公里延伸至500公里，而京義線只通到孟中里，滿浦線僅通到順川，通車距離遠不能滿足戰爭的需求。彭德懷認為，「若無火車運輸，汽車白日又不能行駛，想支持數十萬軍隊南進作戰是困難的，甚至是不可能的」^⑱。由此可見，為了保障志願軍的大規模作戰，朝鮮的鐵路運輸能力急需提升。

當時朝鮮鐵路除了不時遭受嚴重破壞以外，車站無人管理，急需中國鐵路人員協助管理。中國鐵路援助人員入朝後，金日成曾對他們表示，「無論用甚麼辦法把鐵路搞通，在國內怎麼搞你就怎麼搞」^⑲。為了保障志願軍和人民軍的後勤補給，東北後方與朝鮮前方的鐵路急需統一管理。彭德懷要求東北軍區加強鐵路運輸管理，建立統一指揮機構，並提出組建「聯運司」的設想。東北軍區計劃成立鐵道軍運司令部，負責保證前方部隊所需物資等運輸，並指揮搶修鐵路。12月3日，高崗陪同金日成前往北京與毛澤東、周恩來見面時，雙方一起商討了建立「聯運司」的問題^⑳。19日，中央軍委為了進一步加強鐵路運輸，同意東北軍區成立鐵道軍事運輸司令部（以下簡稱「東北運司」）。東北鐵路全線實行軍管，由時任東北軍區軍運司令員劉居英、政治委員余光生統一指揮，批准實施「一切運輸」。同時，在朝鮮軍隅里、定州兩地設立軍運管理局，由中朝兩國的鐵路管理局局長共同處理一切運輸事宜^㉑。12月末，中方在球場臨時設立鐵道軍管局（以下簡稱「軍管局」），參與管理朝鮮鐵路的軍事運輸^㉒。至此，中國東北和朝鮮部分地區的鐵路實施了軍管，形成了中朝兩國共管朝鮮鐵路的局面。

然而，中朝雙方在朝鮮鐵路管理問題上重蹈前述中國東北鐵路「運力之爭」的覆轍，並上升為兩國政府之間的矛盾。中方鐵路管理人員遵循「先軍事後財經」的方針，主要負責保障軍事運輸；朝方則要求「軍事」與「財經」並行，除了要滿足人民軍的軍事運輸外，還特別注重國民經濟的運輸需求。1951年2月22日，朝鮮內閣發布〈關於改進戰爭時期鐵路工作的決定〉，強調鐵路運輸應該為恢復工農業生產而保證國民經濟運輸^㉓。雙方在運力分配上的矛盾逐漸凸顯，進而引發管轄權之爭。當時，中朝兩國的鐵路員工也經常因意見相左而無法執行工作，進而影響雙方關係。同年軍管局的報告表明，朝方人員多次搶用志願軍車次運送經濟物資、強令志願軍停車讓人民軍先行通過、要求大量車次等事件，使雙方人員經常爭得面紅耳赤^㉔。為了加強對鐵路的控制，朝鮮政府採取了各種措施。1月15日，朝鮮交通相朴義琬發布命令，規定軍管局和朝鮮的鐵路管理局各自擁有朝鮮鐵路的部分管理權，但安州軍管的範圍只有車務、機務、工務、電務等，除此之外的事務必須取得朝鮮交通

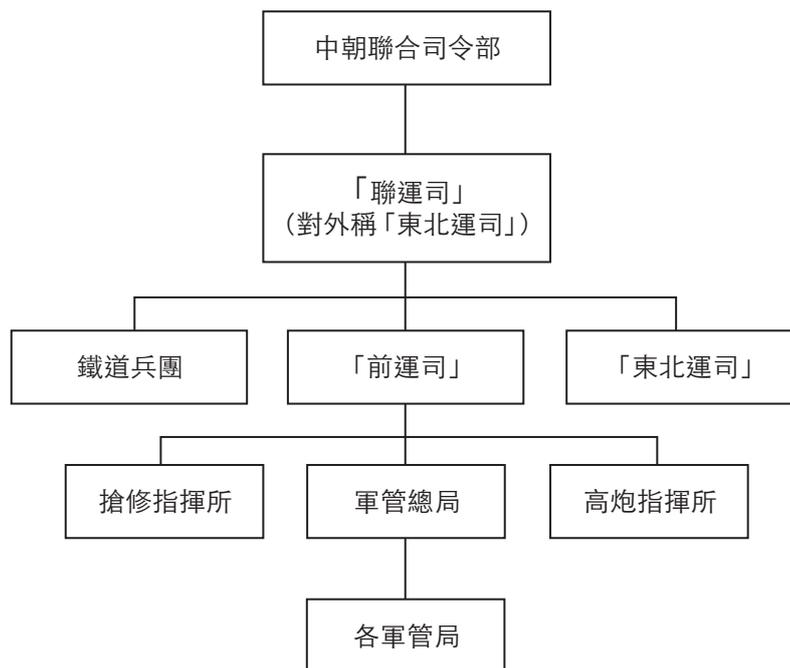
省各局長的同意，並且國民經濟的運輸由交通省的計劃科負責提出。3月中旬，朝鮮通過成立軍事交通局等方式，繼續壓縮軍管局的管理權。軍管局逐漸被架空，只負責制定軍運計劃和檢查鐵路運輸²⁸。中方因而逐步失去管理朝鮮鐵路的權力，兩國局長共管朝鮮鐵路的局面名存實亡。

中朝雙方難以統一協調朝鮮的鐵路運輸引發了嚴重的後果，朝鮮鐵路的列車、倉儲、橋樑、山洞等經常被聯合國軍轟炸，損失極大²⁹。軍管區域內不斷發生朝鮮警務官罵人、強迫扣留車輛、持槍掃射火車等事件，大大影響了軍事運輸。軍管局兩國局長溝通後，並無效果³⁰。為了解決運力分配和鐵路管轄權的矛盾，中朝兩國多次協商。雙方同意在中朝聯合司令部的領導下，設立「聯運司」為戰時朝鮮境內鐵路運輸最高軍事管制機構。朝方要求取消軍管局，朝鮮鐵路行政歸交通省管轄，在朝的中國鐵路員工亦受交通省鐵路局領導。中方做出讓步，提議在軍管的前提下實行軍事代表制，中方的軍事代表對軍運擁有最後決定權。對此，朝方基本表示同意³¹。但接下來，雙方在搶修司令部的領導權上又發生了爭執。蘇聯駐朝顧問堅持認為鐵路管理涉及朝鮮主權，必須由朝鮮主導。中方代表則認為，目前搶修線路、運送物資的部隊和車輛、司機乘務人員等都以中方為主，甚至維修器材和部分朝鮮鐵路員工的供應也由中方負責，應由中方主導。雙方相持不下，中方代表將問題報告給周恩來，周恩來認為問題的根源在於蘇聯的干預³²。

周恩來與斯大林協商後，蘇方召回了駐朝顧問，並同意由中方負責組建「聯運司」，強調「朝鮮鐵路必須由在朝鮮的中國指揮部管理」³³。周恩來得到斯大林的支持後，態度轉向強硬。4月16日，周恩來致電金日成，稱「朝鮮鐵路必須立即置於統一的軍事管制之下」³⁴。5月4日，中朝雙方在北京簽訂《中朝兩國關於朝鮮鐵路戰時軍事管制的協議》，規定朝鮮鐵路實施軍管，雙方共同組建「聯運司」：中方人員任司令，中朝各出一人任副司令；下屬各級組織均由兩國人員分任正副職，即「中正朝副」。此外，協議還對中朝兩國的運力分配做了明確的規定，優先確保部隊作戰供應的需要。同時，強調須重視朝鮮國民經濟運輸，但只能在不妨礙軍事運輸的原則下，適當予以照顧³⁵。運力分配的規定表明，「聯運司」延續了「先軍事後財經」的鐵路運輸管理方針。

接下來，中國政府在東北和朝鮮陸續成立各級鐵路軍管機構，建立了完備的鐵路管理系統。7月，「東北運司」在安州成立朝鮮鐵道軍事管理總局（以下簡稱「軍管總局」），任命劉居英為局長，統一負責朝鮮戰區鐵路運輸的管理、組織與實施³⁶。8月1日，「聯運司」正式在瀋陽成立，歸屬中朝聯合司令部，東北軍區副司令員賀晉年兼任司令員，東北局秘書長張明遠兼任政治委員；鐵道兵團指揮機關和「東北運司」納入「聯運司」管理。「聯運司」作為統一機構，直接指揮鐵道兵團（為了方便工作，對外稱「東北運司」）³⁷。11月，前方鐵道運輸司令部（以下簡稱「前運司」）在安州成立，作為「聯運司」的前方派出機構。劉居英擔任「前運司」司令員，同時負責指揮和協調「軍管總局」、搶修指揮所、鐵道高炮指揮所的工作³⁸。中國通過在東北和朝鮮大部分地區³⁹實施鐵路軍管，統一了對朝鐵路援助的前方和後方管理機構，有利於改善朝鮮的鐵路運輸，保障志願軍作戰的後勤補給。在朝鮮戰後重建過程中，「聯運司」繼續負責指揮和協調中國對朝鐵路援助工作（圖1）。

圖 1 中國對朝鐵路援助組織機構



資料來源：筆者繪製。

正如沈志華所言，「鐵路管轄權是中朝爭論中唯一涉及朝鮮內政和主權的問題」^⑳。然而，中朝雙方圍繞鐵路管轄權的爭論只是表象，「聯運司」的成立亦非單純因中朝兩國「運力之爭」所致。「聯運司」是在朝鮮戰爭的特殊環境下多種因素合力作用的產物。中國延續在東北確立的「先軍事後財經」方針，進而對朝鮮鐵路實施軍管，主要是因為朝鮮鐵路獨特的地緣、軍事和經濟地位。

二 戰時中國對朝鮮的鐵路援助

朝鮮戰爭期間，聯合國軍的空中優勢經常使中朝軍隊的後勤補給出現嚴重困難，朝鮮鐵路旋即陷入「炸—修—炸—修」的循環。為此，中國政府堅持「先軍事後財經」的方針，為朝鮮提供了大規模的鐵路援助。除了中國，蘇聯、東歐等社會主義國家的物資也經由東北運往朝鮮前線，對戰爭的進程產生了重要影響。

戰爭爆發後，朝鮮的鐵路系統遭受聯合國軍的狂轟濫炸，運輸能力損失殆盡。1950年7月，人民軍進軍至洛東江時，因敵機毀滅性的轟炸，鐵路公路大部分被炸壞，「只好改用人力來揹運」^㉑。朝鮮境內的鐵路、橋樑、山洞經常被炸壞，導致中朝兩地擠壓了大量列車，包括匈牙利、波蘭、捷克斯洛伐克等國運送醫藥、衣料的列車^㉒。人民軍則因為缺乏關鍵物資的供應，在夜間沒有足夠的炮火和後勤支援，戰術行動和持續作戰能力受到限制，士氣低落。因此，被團團圍住的聯合國軍地面部隊能夠堅守在脆弱的洛東江防線並

最終反擊。到1950年底聯合國軍佔領平壤時，朝鮮在空襲中已經失去350輛機車，約20%的車廂被摧毀，鐵路運輸基本陷入癱瘓^④。

由於朝鮮鐵路幾近癱瘓，1950年10月19日志願軍入朝作戰後，中國政府陸續派出鐵路援朝人員隨軍入朝協助修復鐵路。11月4日，東北兩個鐵路職工志願軍援朝大隊經輯安和安東隨軍入朝，接管鐵路並組織朝鮮境內的軍事運輸，負責接運過軌的人員和物資運輸。此後，鐵道兵團先頭部隊以及鐵路員工志願援朝總隊也相繼入朝，協助搶修鐵路。志願軍入朝作戰初期，中國的鐵路援助明顯地提升了朝鮮鐵路的運輸能力。12月，朝鮮的鐵路運輸逐漸恢復，大量被服、食物、車輛、槍炮和人員等得以從中國東北地區運往朝鮮。在新義州鐵路修至定州、熙川鐵路修至新興洞後，東北軍區強調此後運輸的重點是鐵路^⑤。

不過，在聯合國軍空軍的連番轟炸之下，朝鮮鐵路的運輸能力到1951年開始斷崖式下跌，影響了志願軍的後勤保障。彭德懷曾向毛澤東建議將第三次戰役推遲至3月初，他指出最主要的困難還是「鐵道運輸」，鐵路需等材料運送到後方才可修通至「三八線」。當時大批物資、彈藥囤積在鴨綠江邊而無法入朝，前線供應不足導致士兵忍飢受凍，傷患也得不到及時救治。志願軍南進到「三八線」時，又因運輸線延長，作戰消耗和損失劇增。為了改善鐵路運輸，中國向朝鮮陸續派遣了一個鐵道兵師及兩個橋樑團，並向蘇聯購買了大量鐵路器材以供搶修之用^⑥。第三次戰役結束後，志願軍後勤運輸線延長，遭到敵方空軍封鎖，後勤補給異常困難。為避免陷入不利境地，彭德懷致電前線結束戰役轉入休整^⑦。志願軍被迫停止對敵軍發動攻勢，其原因在於後勤運輸能力的不足，極大地限制了作戰的部署和行動。

為了改善志願軍的後勤運輸，東北軍區1951年1月在瀋陽召開志願軍第一屆後勤會議，會議強調「千條萬條，運輸第一條」^⑧。劉居英在會上指出，志願軍「需要量大運輸力小」，在空軍處於劣勢的情況下，需集中人力、物力搶修鐵路，利用轟炸的間歇，抓緊時間搶運。會後，中國從國內各地陸續調集大量人力、物力入朝，朝鮮的鐵路運輸的整體狀況隨之明顯改善。朝鮮鐵路運輸線由志願軍入朝初期的348公里延伸至679公里，而價川和新安州以北的運輸也逐漸恢復。朝鮮境內運輸較1950年12月顯著提高，接運能力平均增加88%，運輸能力顯著增強^⑨。1951年2月初，中央軍委確立「輪番作戰方針」，部隊往返調動及連續作戰，需要大量物資供應。但聯合國軍對交通運輸線破壞頻繁，運輸受到很大影響^⑩。為此，鐵道兵團第2、3師入朝援助。至此，鐵道兵團三個師、兩個獨立團，約二萬人投入到朝鮮戰場。此外，中國以志願者援朝的形式持續向朝鮮派遣鐵路技術人員及員工，援助朝鮮的鐵路運輸^⑪。

在中國的大規模人力和物力援助之下，朝鮮的鐵路運輸能力雖有所改善，但志願軍仍舊缺衣少糧，後勤物資得不到補給。儘管2月軍管局接運的車數較1月增加了55%，但志願軍仍無彈藥儲備，口糧只能勉強維持，以致在3月難以組織大規模的戰役。彭德懷要求改善鐵路運輸，儲存糧食、彈藥及其他軍事物資，以保證第五次戰役的物資供應。隨後，中國連續向朝鮮運輸物資，軍管局同時搶修鐵路、橋樑以改善運輸。彭德懷表揚鐵路人員「為革命事業奮不顧身」，並鼓勵他們隨炸隨修，因為「多通一次車，前方同志少餓一餐

飯」^④。然而，在聯合國軍的轟炸之下，鐵路運輸能力下降仍不可避免。志願軍輪休部隊為了減輕運輸困難，只能保留最低量的彈藥，其餘全部留給作戰部隊。經過五次戰役，朝鮮的鐵路運輸能力雖有所提高，但對志願軍的物資供應仍不足，從漢江南岸退守至「三八線」一帶^⑤。可見，朝鮮鐵路運輸經搶修後雖有改善，但整體上仍遠不能滿足志願軍和人民軍的作戰需求，從而影響了戰爭的進程。

6月，朝鮮戰爭的作戰雙方進入邊打邊談的陣地戰階段。7月，聯合國軍為了在談判桌上獲得有利的局面，開始發動所謂的「絞殺戰」(Operation Strangle)，派大批機群轟炸朝鮮的鐵路線，企圖切斷中朝軍隊的補給線，斷絕其後勤補給^⑥。適逢7、8月朝鮮遭受嚴重水災，橋樑被衝垮108座，鐵路長途運輸基本中斷，鐵路部隊人員產生了嚴重的悲觀情緒^⑦。聯合國軍為發動秋季攻勢，乘機對鐵路進行重點轟炸，目標集中在滿浦線的價川至順川段、京義線的新安州至西浦段，全面破壞鐵路、橋樑、車站^⑧。此時，剛成立的「聯運司」認為鐵路運輸受到重大影響，下次戰役的物資供應將會很困難。原計劃在一個半月間往前線運送三個月糧食、全部冬裝等共約10,000車，但此時鐵路最多只能運送約6,000車，最後只能降低運輸量以「保證糧食、被服、汽油按計劃送上」^⑨。周恩來電告彭德懷，為應對水患和敵機轟炸，決定充實鐵道兵團，加強搶修、倒運、防空力量，保證搶修橋樑材料的供應，「所爭取者是時間問題」^⑩。洪水期過後，聯合國軍開始集中轟炸新安州、西浦、價川三角地區以封鎖朝鮮的鐵路運輸。志願軍高炮部隊和空軍實施集中掩護後，鐵路運輸情況顯著好轉^⑪。11月，聯合國軍秋季攻勢失敗，轉而增強對鐵路線的轟炸，致使朝鮮鐵路運輸情況惡化，效率明顯降低。對此，「聯運司」採取「以集中對集中、重點對重點、炮火對轟炸」的方針，統一指揮運輸、搶修和高炮部隊，打破了聯合國軍的封鎖^⑫。

儘管1952年上半年聯合國軍對朝鮮鐵路的轟炸比1951年下半年更加嚴重，但在「聯運司」指揮的聯合作戰之下，聯合國軍無法達成切斷朝鮮鐵路線的目標，轟炸逐漸減少。由於戰事減少，「聯運司」開始調整軍運和民運的比重，逐漸向後者傾斜。與此同時，作戰雙方在停戰談判中打打停停，志願軍的作戰行動銳減，所需的作戰物資也相應減少。1952年上半年軍官局接運來自東北的物資較1951年下半年減少17.5%，其中志願軍的物資較去年下半年減少30%，而人民軍與政府的物資增加36.4%，路局物資增加16.2%。6月底，「聯運司」不僅超額完成上半年軍運任務，還提前完成了朝鮮國民經濟方面的運輸計劃。1952年上半年運送朝鮮物資較1951年下半年提高51%，接運救濟糧8,794車，提高5.6倍^⑬。7月下旬，朝鮮鐵路的運輸能力開始顯著提升，「前運司」將「保證軍運，照顧民運」的方針改為「滿足軍運，保證民運」。鐵路運輸中的朝鮮民運部分得到明顯的改善。1952年下半年，鐵路運輸效率比上半年提高了5.8倍。不但滿足了軍運的需求，民運也比上半年提高了147%，較1951年平均增加30%，提前完成了年度運輸計劃^⑭。11月，中朝雙方簽訂協定，規定朝鮮國民經濟運輸所需車輛由朝鮮鐵道省提出計劃，「前運司」統一分配所需運輸車輛，盡力保證朝鮮國民經濟運輸的需要^⑮。此時戰爭

尚未結束，儘管朝鮮民運部分的鐵路運輸改善顯著，但「聯運司」依舊堅持「先軍事後財經」的方針。

1953年上半年，聯合國軍的轟炸進一步減少，中國政府乘機加大對朝鮮的鐵路援助規模，為發動大規模的戰役做準備。中國援朝的鐵路人員由1952年12月的84,822人增加至1953年7月的150,127人^⑤。朝鮮鐵路的運輸能力成倍提高，「聯運司」囤積大量的作戰物資，並運送了大批部隊。中朝軍隊儲備了充足的彈藥、糧食等物資，保障了1953年7月發動金城反擊戰所需的物資供應^⑥。施雷德指出，聯合國軍很早就認識到中朝軍隊的最大弱點是脆弱的補給線，因而嘗試利用空中優勢切斷。但最終中朝軍隊的後勤補給並沒被削弱到無法進行有力防衛的地步，反而能夠定期進攻聯合國軍的防線。到了1953年中，中朝的後勤系統不僅維持高效運轉，而且在不斷增強^⑦。正是在中國的大規模援助之下，朝鮮的鐵路系統才能在戰時維持運行。

除了運輸援助以外，戰時中國對朝鮮的鐵路援助還包括新建龜殷線（龜城至殷山）鐵路。1952年，朝鮮的鐵路大都是位於半島兩側海岸的南北線路，而東西兩條線路距海岸較近，易受空襲。因此，朝鮮急需新建一條東西向的鐵路，將南北縱貫鐵路連結起來^⑧。10月31日，中朝兩國商議後決定搶建三條鐵路，即龜城至球場、內洞至支下里、球場至長上里，共計216公里。鐵路修成後所有權屬於朝方，戰時則由中朝雙方共同使用^⑨。11月雙方簽訂《關於在朝鮮境內修築鐵路的協定》，規定鐵路修建所需經費，除朝方可能供給者外，其餘均由中方供給^⑩。

1952年11月，艾森豪（Dwight D. Eisenhower）當選美國總統後，志願軍總部認為聯合國軍可能會在志願軍側翼和後方登陸^⑪。12月20日毛澤東指示，志願軍必須新建鐵路線並改善滿浦線中滿浦至球場舊線，以保證志願軍和人民軍在敵軍登陸的情況下也能確保運輸暢通，供應不缺^⑫。隨後，中朝兩國決定加速搶建鐵路。中國共派遣六個鐵道師入朝，鐵路員工五千人也入朝參加施工^⑬。龜城至球場線工程數量多、途經隧道多，冬天施工不便，為了爭取時間，中朝雙方決定先搶修龜殷線，即從龜城至八院面，再由八院面接通價川和殷山。1953年2月1日龜殷線正式開工，4月25日完工^⑭。龜殷線連通朝鮮南北縱貫的鐵路系統，除了提高朝鮮鐵路運輸的穩定性，更有利於軍事作戰及朝鮮經濟的恢復和發展。

總體來說，朝鮮戰爭期間，中國對朝鮮的鐵路援助取得很大成效。鐵路人員在敵方極其殘酷的轟炸下，共搶修、新建和復舊線路14,606處次，延長約784.4公里；橋樑2,061座次，延長約113公里，相當於朝鮮鐵路橋樑總延長的2.4倍。不過，中國為此付出了不小的代價：鐵路人員共傷亡6,389人，其中搶修部隊傷亡4,325人，佔全部傷亡人數的67%；機車破損1,058台次，車輛破損8,128輛。據統計，至1953年10月，中國政府對朝鐵路援助共計支付36,328.5億元舊人民幣^⑮。

「聯運司」在戰爭時期貫徹「先軍事後財經」的方針，統合運輸、搶修和防空力量，在很大程度上恢復和提高了朝鮮鐵路的運輸能力。中蘇等社會主義國家的援助物資源源不斷地運往朝鮮前線，為志願軍和人民軍的作戰提供了

基本的後勤保障。1951年6月第五次戰役之後，作戰雙方在「三八線」附近陷入了長期而艱苦的消耗戰，最終走向停戰。

三 停戰後中國對朝鮮的鐵路援助

朝鮮戰爭對朝鮮國民經濟造成了巨大的破壞，其主要部門的生產總額減少30至40%，農產量減少10%，工業生產總額減少40%以上^⑳。停戰後，朝鮮面臨的首要任務是重建國民經濟。1953年8月5日，朝鮮勞動黨召開中央委員會第六次全體會議，決定分三個階段完成國民經濟的恢復。第一個階段在1953年，強調復舊工作；第二個階段是三年重建計劃，1954至1956年實施；第三個階段是在前兩個計劃成果基礎上發展和擴大經濟的五年計劃^㉑。1953年8月15日，周恩來向金日成承諾，朝鮮「將得到中國人民的積極支援和幫助」^㉒；中國對朝鐵路援助的重心也從「軍事」轉向了「財經」。兩國在朝鮮戰後重建問題上目標基本趨向一致，雙方開始着手處理新建和修復鐵路、援助車輛以及移交管轄權等問題。

戰爭期間，朝鮮的鐵路系統損失慘重，50%的鐵軌、近3,900座鐵路橋和近390座隧道被炸毀。停戰後，朝鮮立即對已有的線路和車站進行重點修復，並且重建橋樑和其他鐵路設施^㉓。與此同時，朝鮮政府希望在中國的援助下修復鐵路線，盡快恢復國民經濟。周恩來在停戰前夕電告金日成，中國將「幫助朝鮮對原有鐵路線進行基本修復，包括鐵路、橋樑、車站、山洞、通訊、給水等」^㉔。劉居英則向周恩來建議，中國在朝的三個師和兩個橋樑團的鐵路部隊繼續完成德八（德川至八院面）鐵路，通車後南移修建陽德至支下里、支下里至南川店、支下里至平康三線，所需材料均由中國提供。周恩來同意劉的建議並電告金日成，金日成表示完全贊同，同時指出「上述新修鐵路不僅在恢復國民經濟，並且在軍事上極需要」，希望能縮短竣工日期^㉕。

然而，朝鮮高山河流眾多，援建鐵路需修建不少隧道、橋樑，巨大的耗費大大超出中方的預想，於是中國數次調整援建方案。停戰前的1953年5、6月間，德八鐵路已經全面開工。根據朝鮮提出的鐵路援助草案，德八鐵路完成後，修建谷山至支下里、支下里至南川店、支下里至平康三線共計167公里，加上正在修築的八院面至德川及陽德至谷山之鐵路在內，總計需要花費21,629.6億元舊人民幣。朝方還要求中方在1954年8月完成鐵路基本修復，1954至1955年全面恢復通車。但是，中國鐵道部認為「此項要求既無資料，又無標準，無法計算費用，按其實際運輸量，亦無此需要，很難答應」。彭德懷、金日成與劉居英面談後，因上述三線的鐵路逼近前方，在經濟上和軍事上用處均不大，決定不修。中方再考慮到修建成本，提出「修築八院面至德川及陽德至谷山的鐵路」的方案^㉖。最終，志願軍鐵道兵負責修建的只剩八院面至德川線，陽德至谷山新鐵路暫緩修築（下詳），中方將初步設計資料移交朝方。以後如有修築必要時，雙方另行協議^㉗。新建鐵路線的調整反映了中國在戰爭之後同樣面臨恢復和發展國民經濟的壓力，在對朝鐵路援助上只能量力而行。

根據復舊和新建任務的要求，「前運司」對復舊和新建的兵力進行了部署，將新建鐵路指揮局的鐵道工程第7、9師調歸搶修指揮所，會同鐵道兵團四個師、一個獨立橋樑團，擔負鐵路復舊任務，其餘鐵道工程第5、6、10、11師仍與人民軍鐵道第3旅執行德八鐵路的新建任務。8月7日，搶修指揮所在安州召開朝鮮鐵路復舊工程會議，決定復舊工程分兩期進行。第一期主要集中在兵力完成京義線的新義州至開城段、元羅線（元山至羅津）的元山至高原段，以及滿浦線、平北線（青水至定州）、平元線（平壤至元山）、平德線（平壤至德川）等主要鐵路幹線的復舊和龜殷線的局部工程改建。志願軍鐵道工程第5、6、11師在第一期復舊工程完成之後續建德八鐵路。第二期工程在第一期完成後，由鐵道兵第2、9師及各師抽調人員組成的直屬橋樑工程營繼續承擔。直屬橋樑工程營主要承擔平壤大同江雙線鐵路南橋的復舊工程，第2師承擔京義線的新義州至開城段、平元線、平德線、滿浦線、平南線（平壤至平南）、平安線（平壤至安州）、沙海線（沙里院至海州）、長洲、江界等九條線路的復舊工程；第9師則擔任西平壤、定州、高原三個機務段的重建工程，該三段位於京義、平元兩線，為朝鮮鐵路的重要樞紐^②。

中國對朝鮮鐵路援助的另一項重點是車輛援助。戰爭期間，朝鮮有424個火車頭、10,208節火車廂和910節客車廂被完全炸毀。當時，鐵路和機車損壞後一般都由中國進行維修和補充；停戰時，中朝軍隊73%的補給由鐵路運輸提供，其使用的車廂大約達到了戰前水平的95%，但機車數量只有戰前的32%^③。因此，朝鮮急需中國的車輛援助，幫助其恢復國民經濟。

停戰前夕，朝鮮向中國提出車輛援助的要求。劉居英向周恩來報告，朝鮮需要中方援助機車80至100台、客車100輛。周恩來致電金日成表示，中國準備幫助朝鮮修復和補充機車與貨車，以達到朝鮮所需數目。朝鮮所需的客車先從中國撥100台，但由於中國的客車供應也很緊張，周恩來提議朝鮮向蘇聯等國家訂購客車或材料，由中國負責裝配；如仍有困難，「中國當再擠出100台，以保證朝鮮鐵路客運之必需」^④。金日成回電表示同意周恩來的方案，但提出朝鮮在停戰後的下半年需要貨車6,000輛、機車360台，因此更需修復及補充機車。劉居英和「前運司」副司令葉林則認為，中國可以援助朝鮮70台機車、6,500至7,000輛貨車。至於客車援助方面，中國已經撥出100台，由於自身客車不足，無力加以援助^⑤。

1953年11月13日，金日成率領朝鮮代表團訪問中國。兩國代表團進行會談期間，周恩來提出可以簽訂一個不對外公布的技術合作協定^⑥。23日，中朝兩國政府簽訂《關於朝鮮停戰後援助朝鮮鐵路恢復和發展的議定書》（以下簡稱《議定書》），規定中國對朝鮮提供以下援助：一、鐵路新建，鐵道兵承包朝鮮德八鐵路的修建工程，陽德至谷山新鐵路暫緩修築。二、援助朝鮮機車70台、客車100輛、貨車2,000輛；1954年，援助貨車1,000輛，使朝鮮貨車保有量達到7,000輛。三、在1953年11月底以前修復清川江橋，並在1954年內派遣鐵道兵一個師，繼續協助朝方進行恢復鐵路工作，首先修復平德線之平壤大同江橋。四、修復朝鮮西平壤、定州、高原三個機務段的建築工程，應於1954年內竣工。五、1954年修復、重造機車30台，大修機車50台，重造客車100輛，重造貨車500輛；1955年修復、重造機車30台，大修機車50台，

重造客車50輛，大修客車50輛，重造貨車500輛^⑤。根據《議定書》的規定，中國雖未直接援助朝鮮提出的機車和客車數量，但通過1954至1955年的修復和重造，可以基本滿足朝鮮鐵路運行的需求。

移交鐵路管轄權也是中朝兩國處理戰後鐵路援助中不可避免的議題。1953年6月，聯合國軍基本停止了對朝鮮鐵路的轟炸，朝鮮鐵路可以晝夜行車，已恢復正常運行。「聯運司」培養的大批朝鮮員工已經擔負了80%調度指揮和車站運輸工作，在大多數情況下能夠單獨指揮和管理。另外，停戰後的鐵路運輸也從以志願軍作戰物資為主轉向恢復朝鮮經濟的民運為主。停戰前，朝鮮兩次向劉居英提出，要求在戰後恢復鐵路的領導權^⑥。事實上，朝鮮一直對「中正朝副」的等級制感到焦慮。停戰前夕，朝鮮已經有能力承擔朝鮮鐵路的管理工作，希望收回對朝鮮鐵路的管轄權。中國政府也沒有理由再對朝鮮鐵路進行軍管，開始考慮結束軍管，向朝方移交鐵路管理權。

1953年6月28日，周恩來致電金日成提議，停戰後分兩步向朝鮮移交鐵路管理權。第一步是將「軍管總局」及其所屬各級領導幹部，由「中正朝副」的原則改變為「朝正中副」，朝鮮鐵道相兼任「軍管總局」局長，劉居英改任第一副總局長。第二步為視乎停戰後情況取消「軍管局」，將鐵路行政管理權完全交給朝鮮鐵道省。7月1日，金日成回電表示完全同意^⑦。「軍管總局」則認為「朝正中副」應該主要體現在行政管理權上，在軍運問題上仍然要由中方來決定，但強調這種決定權「不輕易使用」。因為過渡時期仍是戰時軍管時期，朝鮮半島雖已停戰，但是局勢尚未完全確定，需要保持戰備姿態^⑧。

然而，由於軍運和民運比重變化等原因，過渡時期很快結束。一方面，朝鮮鐵路運輸日漸恢復正常，軍運和民運之間的比例發生了根本性的變化。朝鮮戰爭中，志願軍與朝方的軍、民運輸量比例是3:2，個別月份志願軍運輸量曾達到全部運輸量的80%。停戰後，由於晝夜行車運輸能力大增，朝鮮國民經濟物資運送驟增，軍運相對減少，已居次位；中朝雙方在運輸量上已經發生了逆轉。另一方面，朝鮮政府急於恢復鐵道省職權。朝鮮內閣向「軍管總局」提出規模很大、時間很急的鐵路恢復和民運計劃，「軍管總局」面對兩難：如完成不了，政治上會陷入不利；如勉力完成，則無力支付遠超過援助計劃的經費。中方人員的基本任務是「掌握志願軍軍運」，但為了完成朝鮮政府的計劃被迫放鬆。例如，中方人員為了完成朝鮮提出的鐵路修復計劃，曾被迫進礦山和農村尋找礦產貨主。這樣做容易引發朝鮮民眾的不滿，觸發政治問題。此外，自1953年11志願軍按新編制整編以來，「軍管總局」陷入尷尬的境地。「軍管總局」雖為志願軍的建制單位，但其性質似半軍半民，無確切方向可循：如是軍隊組織，可改為軍事交通部；如是政府組織，可幫助朝鮮政府改為鐵路局。而且，由於「軍管總局」的存在，正式的軍運組織也無法建立^⑨。

在這種情況下，朝鮮鐵路管轄權的移交加快進入第二階段。1953年11月18日，呂正操和劉居英向中央報告，朝鮮半島問題會一直拖下去，而朝鮮人已經有能力自行處理鐵路運輸問題。他們主張取消「軍管總局」，將鐵路領導權全部交給朝鮮政府，中方則成立志願軍軍事交通部，掌管自己的軍運業務^⑩。隨着中朝雙方簽訂《議定書》，明確規定了中方不遲於1954年3月1日

結束軍管並撤銷「聯運司」，同時保障志願軍在軍事運輸上享受與人民軍同等的待遇^④。

1954年1月2日，周恩來致電「軍管總局」的中朝工作人員，「祝賀他們提前完成朝鮮政府下達的全年運輸任務，並希望做好將鐵路移交朝鮮政府的準備工作，以便根據兩國政府去年達成的協議順利結束軍事管理制度」^⑤。12日，中央軍委、政務院發出〈關於中朝聯合鐵道運輸司令部結束後各項工作處理原則的指示〉以及〈中央人民政府鐵道部關於中朝聯合鐵道運輸司令部鐵路運輸設備和器材移交問題決定之原則和精神〉，由兩國軍方代表共同組成交接委員會。中朝雙方簽訂了《中朝聯合鐵道運輸司令部之鐵路設備器材和房屋建築向鐵路移交的議定書》，並組成備戰工程、機車車輛、搶修材料、衛生列車等交接工作小組。經過兩個月的清點、鑒定和交接，完成了鐵路設備的移交工作^⑥。

3月1日，「軍管總局」和「聯運司」正式撤銷，志願軍建立軍事運輸交通部。6日，「軍管總局」人員除部分暫留朝鮮工作之外全部回國，中方將朝鮮鐵路管轄權徹底交還朝鮮政府^⑦。1955年5月30日，援朝鐵道兵和鐵路職工完成在朝鮮復舊和新建任務，全部回國^⑧。至此，中國對朝鮮的鐵路援助告一段落。

停戰後至1955年5月，在中國的援助下，朝鮮重建和新建大約860公里的鐵路線以及300多座總計21公里長的橋樑，完成修復所有戰時受損的線路。1955年，朝鮮鐵路的效能恢復至1949年的水平，運輸的周轉量為37億9,300萬噸公里，超過1949年的34億500萬噸公里。此後，朝鮮的鐵路運輸能力逐年增長，1958年的鐵路運輸量相比1949年提高了72%，貨物運輸周轉量增至62億8,900萬噸公里^⑨。

四 結論

從1950年6月朝鮮戰爭爆發至1955年鐵路援助人員歸國，鐵路援助一直是中國對朝鮮援助的重點。朝鮮鐵路除了對國民經濟的運行和軍事行動意義重大，同時還連通中蘇兩國，構成東北亞交通大動脈，在地緣戰略上具有重要地位。因而，中國對朝鮮鐵路援助的影響具備了多重性質。

地緣上，自近代以來，日俄兩國在中國東北及朝鮮半島圍繞鐵路展開過激烈的博弈和爭奪，正是因為東北亞鐵路系統具有至關重要的地緣戰略價值。朝鮮戰爭爆發後，蘇聯政府很快跟中國政府交涉，要求經由東北向朝鮮前線轉運戰略物資，而東歐的社會主義國家亦通過鐵路構成的亞歐大陸橋向朝鮮提供醫療物資等援助。志願軍入朝作戰後，東北和朝鮮鐵路更成為了中朝軍隊的生命線。正是在中國的統一管理和援助之下，朝鮮的鐵路系統才得以在戰時維持運行，有助社會主義陣營的物資源源不斷地抵達前線，援助中朝軍隊作戰。

軍事上，中國對朝鮮的鐵路援助對朝鮮戰爭的進程產生了重要影響。彭德懷在戰後總結到：「現代戰爭如果沒有後方充分的物資保證，是不可能成功的。如果沒有強有力的後勤組織和工作，以保證第一線的充分供應，是不能取得戰爭勝利的。」^⑩鐵路是中朝軍隊作戰的命脈。在沒有制空權的情況下，

中國必先在戰役開始前設法改善鐵路運輸，囤積大量作戰物資，否則無法發動和維繫一場戰役。在中國的援助之下，聯合國軍並不能徹底摧毀朝鮮的鐵路運輸線，而在聯合國軍的轟炸之下，志願軍也無力將其控制的鐵路線向前推進。既然雙方無法將戰線進一步推進，最終只能走向停戰。

經濟上，中國的鐵路援助在一定程度上支撐了戰時朝鮮國民經濟的運行，並推動朝鮮戰後重建工作。中國在戰時盡力滿足朝鮮國民經濟的運輸需要，隨着戰局逐漸緩和，中國對朝鮮鐵路運輸的方針從「先軍事後財經」變為「照顧民運」，最後轉向「保證民運」。戰後重建階段，中國政府繼續幫助朝鮮大規模修復和新建鐵路設施。儘管中國無法滿足朝鮮所有要求，但仍在捉襟見肘的情況下盡力提供朝鮮所需的車輛，可稱得上「傾力援助」。

最後，從中朝關係的角度回顧這段歷史。在鐵路管轄權問題上，沈志華認為中國政府「在莫斯科干預下強加於人的做法，畢竟給金日成留下了心理上的陰影」^①。然而，梳理中國對朝鐵路援助的歷史過程後不難發現，朝鮮最為擔憂的是中國長期主導其鐵路系統，進而控制朝鮮的政治、軍事和經濟。周恩來在朝鮮戰爭爆發後很快意識到鐵路運輸對於戰爭的關鍵作用，果斷制定了「先軍事後財經」的方針。「聯運司」的成立是中國延續這一方針，將軍管從東北擴展至朝鮮鐵路管理的產物。在這一過程中，朝鮮對中國控制其鐵路系統感到擔憂，雙方因此爆發了激烈的衝突。在蘇聯介入後，中朝兩國達成協議，對朝鮮的大部分鐵路實施軍管，並確保鐵路管理遵循「中正朝副」的原則。朝鮮對中國管理朝鮮鐵路時實施「中正朝副」的等級制感到焦慮和不滿，更無法接受其鐵路系統被中國長期控制。因而，朝鮮政府在停戰後不久立即要求中國政府交還鐵路管轄權。從現有的檔案來看，中國政府對朝鮮鐵路採取軍管的方式是為謀求戰爭的勝利，並沒有長期控制朝鮮鐵路系統的意圖。因此，中國政府在停戰後立即交還了鐵路管轄權，而且繼續提供大規模的鐵路援助。中國對朝鮮的鐵路援助印證了沈志華關於中國對朝方針的論斷，即中國對朝的方針從來不是「以力服人」控制朝鮮政權，而是通過援助「施以恩德」換取朝鮮的心悅誠服^②。

註釋

① Charles R. Shrader, *Communist Logistics in the Korean War* (Westport, CT: Greenwood Press, 1995), 113-67; 沈志華：〈試論朝鮮戰爭期間的中朝同盟關係〉，《歷史教學問題》，2012年第1期，頁10-13；《最後的「天朝」：毛澤東、金日成與中朝關係》，增訂版（香港：香港中文大學出版社，2018），頁243-53。

②③④⑤⑥ 《抗美援朝戰爭後勤經驗總結》編輯委員會編：《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·專業勤務》，下冊（北京：金盾出版社，1987），頁5；35；6；29。

③ 參見中央人民科學館編：《抗美援朝運動中的東北與朝鮮圖集》（北京：中華書局，1951），頁46-47。

④ “Korea” (2 January 1948), CIA-RDP78-01617A001400030001-2; “Survey of North Korean Railroad Cars, Locomotives” (15 August 2011), CIA-RDP80-00809A000600310196-0, General CIA Records, Freedom of Information Act Electronic Reading Room (FOIA ERR), CIA.

⑤ “Developments in Transportation in North Korea 1946-59” (1 December 1959), CIA-RDP79R01141A-001500200002-0, General CIA Records, FOIA ERR, CIA. 貨物運輸周轉量是運輸企業所運貨物噸數與其運送距離的乘積，以複合指標噸公里或噸海里為單位表示，它是貨物運輸產品數量的實物指標，綜合反映一定時期內國民經濟各部門對貨物運輸的需要以及運輸部門為社會提供的貨物運輸工作總量。

⑥⑦⑧ 張明遠：〈關於朝鮮情況的報告〉（1950年10月23日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結》編輯委員會編：《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·綜合類》，上冊（北京：金盾出版社，1986），頁73；71-72；73。

⑦ 朝鮮鐵路使用國際標準的1,435毫米鐵軌，可與中國東北的鐵路直接通車。日本在佔領中國東北十四年間，為增強東北與朝鮮、日本的聯繫，在原有的南滿和安奉鐵路基礎上另修築敦化至圖們和拉法至濱江等線。中朝兩國鐵路經安東（現丹東）、輯安（現集安）、圖們三個口岸，分別連通中朝兩國的瀋安線（瀋陽至輯安）至京義線（漢城至新義州）、梅輯線（梅河口至輯安）至滿浦線（滿浦至西浦）、長圖線（長春至圖們）至元羅線（元山至羅津）。戰爭爆發後，為了保證志願軍的物資供應，東北軍區搶建灌水至上河口鐵路，連通朝鮮的平北線。詳見金士宣、徐文述編著：《中國鐵路發展史（1876-1949）》（北京：中國鐵道出版社，2000），頁441；鐵道部檔案史志中心編：《抗美援朝戰爭鐵路搶修搶運史》（北京：中國鐵道出版社，1999），頁47-49。

⑧ 〈中共中央關於向蘇聯臨時開放航空及鐵路事給高崗的電報〉（1950年7月11日），載中央檔案館、中共中央文獻研究室編：《中共中央文件選集》，第三冊（北京：人民出版社，2013），頁192-93。

⑨ 〈什特科夫斯大林電：經中國鐵路運送武器等事〉（1950年7月8日）、〈斯大林致什特科夫電：經中國東北向朝鮮提供武器裝備〉（1950年7月6日），載沈志華編：《俄羅斯解密檔案選編：中蘇關係》，第二卷（上海：東方出版社，2015），頁429-30、432-33。

⑩ 〈中央關於幫助朝鮮運輸物資事給高崗的電報〉（1950年7月9日）、〈中央關於向蘇聯臨時開放航空及鐵路事給高崗的電報〉（1950年7月11日），載中共中央文獻研究室編：《建國以來周恩來文稿》，第三冊（北京：中央文獻出版社，2008），頁17-18、31。

⑪ 〈蘇中鐵路代表會談紀要：關於建立直通鐵路運輸〉（1950年10月6日），載《俄羅斯解密檔案選編：中蘇關係》，第三卷，頁82-83。

⑫ 〈關於實施新的鐵路軍運暫行條例的命令〉（1950年8月1日），載《建國以來周恩來文稿》，第三冊，頁122。

⑬ 〈組成人民志願軍的命令〉（1950年10月8日），載中共中央文獻研究室、中國人民解放軍軍事科學院編：《建國以來毛澤東軍事文稿》，上卷（北京：中央文獻出版社，2010），頁235。

⑭ 1950年1月，毛澤東訪蘇時，中蘇兩國簽訂了一系列經貿協定，此後蘇聯的部分物資經過滿洲里口岸進入中國境內。參見徐占信：《滿洲里與抗美援朝戰爭》（呼倫貝爾海拉爾：內蒙古文化出版社，2006），頁35-39；〈中央關於幫助朝鮮運輸物資事給高崗的電報〉，頁17-18。

⑮ 〈對滕代遠關於部隊被服運送屢遭延誤電報的批語〉（1950年11月1日）、〈對滕代遠關於鐵路運輸情況電報的批語〉（1950年11月4日），載《建國以來周恩來文稿》，第三冊，頁433、446-47。

⑯ 〈對東北局關於統一滿洲里口岸管理電報的批語〉（1950年11月）、〈對陳雲等關於鐵道部統一指揮東北鐵路電報的批語〉（1950年12月）、〈關於成立滿洲里口岸管理委員會事給高崗的電報〉（1950年12月13日），載《建國以來周恩來文稿》，第三冊，頁555、594、637。

⑰ 志願軍司令部：〈建議組建志願軍後勤部和加強鐵路搶修等問題〉，載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·綜合類》，上冊，頁161。

⑱ 王焰主編：《彭德懷年譜》（北京：人民出版社，1998），頁458。

⑳㉑㉒ 《抗美援朝戰爭鐵路搶修搶運史》，頁73；265-75；275。

- ⑲ 張明遠：〈風雪戰勤——憶抗美援朝戰爭的後勤保障〉，《當代中國史研究》，2000年第6期，頁34；〈軍委關於東北軍區後勤部人事安排等問題給高崗等的電報〉（1950年12月9日），載《建國以來周恩來文稿》，第三冊，頁618。
- ⑳ 東北人民政府、東北軍區：〈關於加強鐵路軍事運輸工作的決定〉（1950年12月14日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結》編輯委員會編：《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊（北京：解放軍出版社，1986），頁7-8；〈軍委關於對東北鐵路運輸實行軍事管制給高崗等的電報〉（1950年12月19日），載《建國以來周恩來文稿》，第三冊，頁675。
- ㉑ 《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·專業勤務》，下冊，頁6；呂正操：《呂正操將軍自述》（瀋陽：遼寧人民出版社，1997），頁229。
- ㉒ 〈拉祖瓦耶夫關於朝鮮實施的經濟措施給佐林的調查報告〉，載沈志華編：《朝鮮戰爭：俄國檔案館的解密文件》，中冊（台北：中央研究院近代史研究所，2003），頁760。
- ㉓ 〈檢查組朝鮮出差工作總結〉（1951年1月25日）、〈軍管局黃英、吳冶山給劉居英、余光生、葉林的報告〉（1951年2月11日），載《劉居英抗美援朝時期文件》，華東師範大學冷戰國際史研究中心。
- ㉔ 〈劉居英給高崗、賀晉年、張明遠等人的報告〉（1951年3月19日），載《劉居英抗美援朝時期文件》；〈葉、張、彭致周恩來電〉（內部資料，1951年3月15日），華東師範大學冷戰國際史研究中心。
- ㉕ 張明遠：〈風雪戰勤〉，頁34；〈高崗、賀晉年、李富春、張秀山給駐朝參贊柴成文等人的電報：與金首相商抽武裝保護道路〉（1951年2月25日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁18。
- ㉖ 〈安州軍管局局長黃鐸、政委吳冶山給劉居英等人的報告〉（1951年3月17日），載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ㉗ 關於中朝雙方談判的詳細過程，參見沈志華：〈試論朝鮮戰爭期間的中朝同盟關係〉，頁11-12。另可參見〈關於戰時朝鮮鐵路運輸與搶修工作會談紀要〉（1951年3月23日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁19-21。
- ㉘ 張明遠：〈風雪戰勤〉，頁34。
- ㉙ 〈斯大林關於朝鮮鐵路運輸交中國管理致毛澤東電〉（1951年3月25日），載《朝鮮戰爭：俄國檔案館的解密文件》，中冊，頁724；〈周恩來致高、彭並告毛主席電〉（內部資料，1951年3月25日）。
- ㉚⑚ 《周恩來軍事活動紀事》編寫組編：《周恩來軍事活動紀事（1918-1975）》，下冊（北京：中央文獻出版社，2000），頁204；315。
- ㉛ 〈中朝兩國關於朝鮮鐵路戰時軍事管制的協議（抄件）〉（1951年5月4日），載《劉居英抗美援朝時期文件》；〈關於朝鮮鐵路戰時軍事管制的協議〉（1951年5月4日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁29-33；《周恩來軍事活動紀事（1918-1975）》，下冊，頁204-208。
- ㉜ 軍管總局下轄熙川、定州、新成川、平壤、高原五個分局，清津、咸興兩個管理局。參見《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·專業勤務》，下冊，頁7。
- ㉝ 〈關於聯運司配備負責幹部及下設機構問題〉（1950年9月9日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁42-43；〈關於中朝聯合鐵道運輸司令部機構和人選問題給金日成等的電報〉（1951年8月4日、9日），載中共中央文獻研究室、中央檔案館編：《建國以來周恩來文稿》，第五冊（北京：中央文獻出版社，2018），頁87-89；〈關於中朝聯合鐵道運輸司令部組織機構問題〉（1950年8月31日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁38-39。
- ㉞ 「軍管總局」管轄的範圍長1,391公里，佔幹線通車線的64.8%，包括京義線的新義州至開城段、滿浦線、平北線（青水至定州）、價新線（價川至新義州）、平元線（平壤至元山）、平德線（平壤至德川）、京元線（漢城至元山）的元山至高山段、元羅線的高原至元山段、以及平南線（平壤至平南）的平壤至南浦段，但不包括1953年新建線路。參見〈戰時朝鮮鐵路運輸經驗總結摘錄〉（1954年3月），載

《抗美援朝戰爭後勤經驗總結》編輯委員會編：《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，下冊（北京：解放軍出版社，1987），頁273。

⑳ 沈志華：〈試論朝鮮戰爭期間的中朝同盟關係〉，頁13。

㉑ 〈關於匈牙利等國援朝醫藥列車受阻事給王稼祥等的電報〉（1950年9月3日），載《建國以來周恩來文稿》，第三冊，頁245-46。

㉒⑳ Charles R. Shrader, *Communist Logistics in the Korean War*, 116-67; 5.

㉓ 《抗美援朝戰爭鐵路搶修搶運史》，頁72；〈東北軍區鐵道運輸司令部軍事運輸工作總結表〉（1950年12月），載《劉居英抗美援朝時期文件》；東北軍區：〈關於鐵路搶修問題〉（1950年12月9日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁5。

㉔ 《周恩來軍事活動紀事（1918-1975）》，下冊，頁170-71；〈軍委關於志願軍後勤工作和鐵路問題給彭德懷等〉（1950年12月25日），載《建國以來周恩來文稿》，第三冊，頁694-96。

㉕ 軍事科學院軍事歷史研究部：《抗美援朝戰爭史》，第二卷（北京：軍事科學出版社，2000），頁188。

㉖ 劉居英：〈關於鐵道運輸的狀況和問題〉（1951年1月），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁11；〈東北軍區鐵道運輸司令部軍事運輸工作總結表〉（1951年1月），載《劉居英抗美援朝時期文件》。

㉗ 〈關於志願軍採取輪番作戰的方針與部署問題〉（1951年2月），載中共中央文獻研究室編：《建國以來周恩來文稿》，第四冊（北京：中央文獻出版社，2018），頁115-28。

㉘ 參見《抗美援朝戰爭鐵路搶修搶運史》，頁68。志願軍入朝後，中國不斷派遣鐵道兵、鐵路員工和技術人員入朝幫助朝鮮恢復和重建鐵路系統，美國的軍事情報系統多次觀察到中國從各地向朝鮮提供鐵路員工和技術人員。參見“Training of Railroad Conductors for Korea, Shanghai” (11 February 1952), CIA-RDP8200457R010500200001-6; “Chinese Technicians in North Korea” (28 August 1952), CIA-RDP8200457R013500280007-9, General CIA Records, FOIA ERR, CIA。

㉙ 〈東北軍區鐵道運輸司令部軍事運輸工作總結表〉（1951年2月），載《劉居英抗美援朝時期文件》；〈彭德懷致軍委電〉（內部資料，1951年3月2日）；〈彭德懷致周恩來電〉（內部資料，1951年3月11日）；〈彭德懷致周純全、李聚奎電〉（內部資料，1951年3月11日）；〈彭德懷致黃、吳所屬全體同志電〉（內部資料，1951年3月12日）。

㉚ 〈東北軍區鐵道運輸司令部軍事運輸工作總結表〉（1951年4月），載《劉居英抗美援朝時期文件》；〈彭德懷致各軍前勤分部首長並東後〔東北軍區後勤總部〕電〉（內部資料，1951年4月9日）；〈1951年9月24-27日召集運輸和搶修兩方的高級幹部聯席會議文件〉（1951年9月27日），載《劉居英抗美援朝時期文件》。

㉛ 參見中朝聯合鐵道運輸司令部：〈敵機進來採取大機群辦法轟炸鐵路情況〉（1951年8月23日）、中央軍委：〈加強朝境鐵路防空力量的決定〉（1951年9月24日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁44、55-56；“Vulnerable Targets in the North Korean Railroad System” (20 December 1951), CIA-RDP8200457R009700360003-7, General CIA Records, FOIA ERR, CIA。

㉜ 〈1951年9月24-27日召集運輸和搶修兩方的高級幹部聯席會議文件〉。

㉝ 賀晉年：〈要求派空軍掩護鐵路〉（1951年8月27日）、〈關於保證後方運輸的建議〉（1951年8月28日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁45、46。

㉞ 中央軍委軍事運輸司令部、中朝聯合鐵道運輸司令部：〈對當前運輸安排的報告〉（1951年9月10日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁49-51。

㉟ 中央軍委：〈關於加強鐵路運輸的幾項決定〉（1951年9月15日），載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁52-53；《周恩來軍事活動紀事（1918-1975）》，下冊，頁232。

- ⑤⑥ 〈1952年第一季度對敵鬥爭總結報告〉(1952年4月)，載《劉居英抗美援朝時期文件》；《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·專業勤務》，下冊，頁16；參謀總部：〈關於調整安州三角地區高射炮兵部署的指示〉(1951年10月16日)、中央軍委：〈給援朝鐵路員工、搶修部隊、高炮部隊的嘉獎電〉(1951年10月22日)，載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁60-61、63。
- ⑤⑦ 參見〈軍管總局黨委擴大會議上劉居英同志的報告〉(1951年11月)，載《劉居英抗美援朝時期文件》：“Communist Capabilities and Probable Courses of Action in Korea Through Mid-1952” (7 December 1951), CIA-RDP79R01012A001700010001-3, General CIA Records, FOIA ERR, CIA。
- ⑤⑧ 〈1952年上半年度朝鮮鐵路對敵鬥爭及運輸工作總結〉(1952年7月20日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》；《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·專業勤務》，下冊，頁24。
- ⑤⑨ 〈朝鮮戰爭中鐵道戰線上幾個重要數字的統計(1950年11月起至1953年7月止)〉(1953年12月20日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》；《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·專業勤務》，下冊，頁27-28。
- ⑥⑩ 〈關於保護戰時中朝聯合軍事管制的朝鮮鐵路所需運用車輛問題的協議(不公布)〉(1952年11月)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ⑥⑪ 〈朝鮮戰爭中鐵道戰線上幾個重要數字的統計(1950年11月起至1953年7月止)〉。
- ⑥⑫ 〈關於修通朝鮮兩條鐵路事給彭德懷等的電報〉(1951年4月15日)，載《建國以來周恩來文稿》，第四冊，頁311-12；郭方成：〈志願軍在朝鮮搶建鐵路始末〉，《黨史文彙》，2014年第1期，頁43。
- ⑥⑬ 〈中國鐵道部代表與朝鮮鐵道省代表關於在朝鮮境內新修鐵路問題的小組商議結果〉(1952年11月3日)、〈關於在朝鮮境內修建鐵路問題、中朝雙方小組會議初步商談結果報告〉(1952年11月12日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ⑥⑭ 〈關於在朝鮮境內修築鐵路的協定〉(1952年11月)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ⑥⑮ 〈彭德懷關於防止敵人側翼登陸的指示〉(內部資料，1952年11月23日)；〈關於志願軍必須火急準備粉碎敵人登陸計劃的電報〉(1952年12月9日)，載中共中央文獻研究室編：《建國以來毛澤東文稿》，第三冊(北京：中央文獻出版社，1996)，頁632。
- ⑥⑯ 〈準備一切條件堅決粉碎敵人冒險登陸〉，載中共中央文獻研究室編：《毛澤東軍事文集》，第六卷(北京：軍事科學出版社、中央文獻出版社，1993)，頁331-33。
- ⑥⑰ “Organization of the Railroad Engineers Divisions” (26 February 1953), CIA-RDP8000810A000400060004-0, General CIA Records, FOIA ERR, CIA；《抗美援朝鐵路搶修搶運史》，頁253-54。
- ⑥⑱ 《抗美援朝鐵路搶修搶運史》，頁253-54；郭方成：〈志願軍在朝鮮搶建鐵路始末〉，頁43-46；〈抗美援朝戰爭鐵道兵團前方領導機關建設情況〉(1954年)，載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁437。
- ⑥⑲ 中國人民銀行自1955年3月1日起發行新人民幣代替舊人民幣，按規定人民幣新幣1元等於舊幣1萬元。參見〈三年來鐵道戰線的對敵鬥爭與運輸工作〉(1953年10月18日)，載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁407-14；〈朝鮮戰爭中鐵道戰線上幾個重要數字的統計(1950年11月起至1953年7月止)〉；〈自1950年6月25日至1953年10月底止援助朝鮮鐵路所支付的各項費用及今後援助朝鮮恢復鐵路的方案(草稿)〉(1953年10月)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ⑥⑳ 〈蘇聯使館關於朝鮮在朝鮮戰爭期間所受損失的報告〉，載《朝鮮戰爭：俄國檔案館的解密文件》，下冊，頁1341-44。
- ㉑ 參見金日成：〈一切為了戰後國民經濟的恢復和發展〉(1953年8月5日在朝鮮勞動黨中央委員會第六次全體會議上的報告)，載中共中央對外聯絡部編：《金日成文選(1945-1967年)》(北京：人民出版社，1982)，頁51-52；“The Construction Industry of North Korea 1954-56” (14 October 1957), CIA-RDP79R01141A000900070002-2, General CIA Records, FOIA ERR, CIA。

- ⑭ 〈周恩來總理致金日成首相電〉，《人民日報》，1953年8月15日，第1版。
- ⑮ “Reconstruction in North Korea” (25 August 1954), CIA-RDP80-00809A000700200033-1, General CIA Records, FOIA ERR, CIA; “The Construction Industry of North Korea 1954-56”.
- ⑯ 〈周恩來關於停戰後對朝境鐵路修建意見致金日成並告彭德懷電〉(1953年6月28日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》；中共中央文獻研究室編：《周恩來年譜(1949-1976)》，上卷(北京：中央文獻出版社，1997)，頁311-12。
- ⑰ 〈周恩來關於停戰後對朝境鐵路修建意見致金日成並告彭德懷電〉、〈劉居英給周恩來有關朝鮮停戰後鐵路管理和修築問題的意見報告〉(1953年6月22日)、〈金日成覆停戰後朝境鐵路修建問題致周恩來電〉(1953年7月1日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ⑱ 〈自1950年6月25日至1953年10月底止援助朝鮮鐵路所支付的各項費用及今後援助朝鮮恢復鐵路的方案〉。
- ⑲⑳㉑ 〈關於朝鮮停戰後援助朝鮮鐵路恢復和發展的議定書〉(1953年11月23日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ㉒ 〈蘇聯使館關於朝鮮在朝鮮戰爭期間所受損失的報告〉，頁1343；〈關於保護戰時中朝聯合軍事管制的朝鮮鐵路所需運用車輛問題的協議(不公布)〉；Charles R. Shrader, *Communist Logistics in the Korean War*, 116。
- ㉓ 〈劉居英給周恩來有關朝鮮停戰後鐵路管理和修築問題的意見報告〉、〈周恩來關於停戰後對朝境鐵路修建意見致金日成並告彭德懷電〉。
- ㉔ 〈金日成覆停戰後朝境鐵路修建問題致周恩來電〉、〈劉居英、葉林給高崗的信(未發出)〉(1953年11月18日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ㉕ 〈中朝經濟及文化協定〉(1953年11月23日)，外交部檔案館，204-00002-01；《周恩來年譜》，頁334。
- ㉖ 〈劉居英給呂正操、滕代遠、彭德懷、周恩來的報告〉(1953年6月20日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ㉗ 〈周恩來關於停戰後對朝境鐵路修建意見致金日成並告彭德懷電〉；〈金日成覆停戰後朝境鐵路修建問題致周恩來電〉。
- ㉘ 〈軍管總局黨委擴大會議記錄〉(1953年8月18日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ㉙ 〈呂正操、劉居英有關對朝鮮鐵路管理問題的意見給毛澤東、周恩來、彭德懷的報告〉(1953年11月18日)、〈運輸內容統計〉(1953年12月20日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ㉚ 〈呂正操、劉居英有關對朝鮮鐵路管理問題的意見給毛澤東、周恩來、彭德懷的報告〉。
- ㉛ 〈關於向鐵路移交財產工作總結報告〉(1953年4月22日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》。
- ㉜ 參見〈劉居英、黃鐸、吳冶山關於軍管總局組織撤銷人員處理情況給志願軍總部、中央鐵道部、軍委運輸司令部的報告〉(1954年2月27日)，載《劉居英抗美援朝時期文件》；鐵道兵團：〈戰時朝鮮搶建新線鐵路概況〉(1954年)，載《抗美援朝戰爭後勤經驗總結：資料選編·鐵路運輸類》，上冊，頁447。
- ㉝ “The Construction Industry of North Korea 1954-56”；“Developments in Transportation in North Korea 1946-59”。
- ㉞ 〈彭德懷部長在全國軍事系統黨的高級幹部會議上的報告(第二部分第八節)——後方勤務的組織和工作建設問題〉(1953年12月)，載《抗美援朝戰爭後勤工作經驗總結》編寫辦公室編：《抗美援朝戰爭後勤工作重要文獻選輯(1981)》(內部資料)，頁12。
- ㉟㊱ 沈志華：《最後的「天朝」》，增訂版，頁252；294。