

「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