

志愿军“打不烂、炸不断”
的钢铁运输线



抗美援朝战争 后勤保障工作及其启示

抗美援朝纪念馆副研究馆员 张新

伟大的抗美援朝战争，抵御了帝国主义侵略扩张，捍卫了新中国安全，保卫了中国人民和平生活，稳定了朝鲜半岛局势，维护了亚洲和世界和平。中国人民志愿军同朝鲜人民和军队一道经过两年零九个月的浴血奋战，在经济力量和武器装备都处于悬殊的劣势状态下，打败了以美国为首的所谓“联合国军”，最终赢得了这场战争的伟大胜利，其坚强的后勤保障对这场战争的胜利，发挥了非常重要的作用。我军的后勤保障体系在这次战争中实现了历史性的转变和飞跃，很多当时的保障模式、运行机制、经验方法等一直沿用至今，一定程度上讲，是抗美援朝战争开启了我军后勤现代化的全面建设。

抗美援朝战争 后勤保障工作概况

抗美援朝战争中，志愿军的后勤保障工作任务极为繁重、复杂且艰苦。由于客观原因的限制，特别是国家工业力量薄弱和经济落后等因素，加上敌我双方武器装备悬殊，准备不足和缺乏现代战争的后勤保障经验，同时又是出国作战，全部物资要从国内供应，而现代化战争对物资消耗又很巨大，再加上敌人对我方交通线的疯狂破坏等原因，造成志愿军后勤保障工作在战争初期开展地非常困难。志愿军通过在战争中学会战争，在保障中总结保障，后勤保障能力在战争中后期有了明显提高。从整个抗美援朝战争后勤保障开展情况来看，大体上可分为五个阶段。

入朝的前三次战役， 后勤保障面临严峻考验

1950年10月至1951年1月，志愿军跨过鸭绿江后连续打响三次战役，把敌人从中朝边境打退到北纬37°线附近，并夺取了汉城，取得了重大胜利。但由于志愿军是第一次在境外同世界上最凶恶的美帝国主义直接作战，后勤工作面临许多前所未有的问题：一是新敌人。与老对手日军、国民党军相比，美军的海空军优势更为明显，而且美军把飞机大部分用于对志愿军后方实施“全面控制”，破坏手段也是多种多样。比如“饱和轰炸”，以

大编队轰炸机对车站、铁路等重点目标进行毁灭性打击；“梳篦扫射”，以少架多批、依山傍路、超低飞行的方法，搜索人员、车辆、马匹等，随即进行重点打击。这导致我军很多物资和运输汽车由于没有及时隐蔽，遭敌轰炸，全部被毁。二是新环境。朝鲜三面环海、山多林密、河流纵横，气候变化大，交通畸形发展，增加了保障难度。由于御寒准备不足，仅第二次战役，东、西两线共冻伤5万人，占参战兵力的14.5%，大大高于战伤。在前送物资时，志愿军也因为地形生疏、道路崎岖，经常误入歧途，遭遇不应有

的损失。三是新要求。国内战争时期，我军后勤工作是“小米加步枪，仓库在前方”“没有枪，没有炮，敌人给我们造”。但国外作战，语言不通，风俗不同，敌人毁伤力强，所到之处一片焦土，撤退时也要把带不走的辎重全部销毁，加之战役连续紧张、供应线迅速延长、运输装备不足，后勤保障经受了前所未有的严峻考验。这一阶段，志愿军后勤积极调整部署、加强组织协同、规划保障重点、调动全军力量、转入夜间工作，全国各地人民也采取捐钱捐物、制作炒面等方式支援前线，缓解保障压力。



为保证通车，志愿军铁道兵部队彻夜抢修

大兵团机动作战， 后勤保障困难重重

1951年1月至6月，志愿军进行了第四、第五次战役，共歼灭敌人16万余人，迫使美军由战略进攻转入战略防御。由于两次战役规模大、持续时间长，导致后方供应线拉长，后勤工作压力更大，主要来自几个方面：一是部队机动频繁。4个多月时间里，志愿军在37°线与38°线之间地域反复拉锯，部队位置多变，给物资前送、伤员抢救等工作都造成了被动。二是参战部队增多。到第五次战役结束，志愿军在朝部队兵力达95万余人，比之前三次战役增加了一倍，武器种类杂，粮食、弹药、油料消耗多，后勤保障繁重复杂。三是敌人破坏加剧。随着战争深入，志愿军只能携带7至10天给养、只能发动“礼拜攻势”的弱点暴露出来，美第8集团军司令李奇微提出了“磁性战”“消耗战”的作战方针，加大了对后勤的打击力度。在敌人“天上挂灯，路面撒钉，地下炸坑”的多维破坏下，我方铁路、公路、桥梁等主干道遭到严重破坏，后方设施、物资同样严重受损，后勤工作举步维艰。这期间，志愿军党委、中央军委分别作出《关于供应问题的指示》《关于加强志愿军后方勤务工作的决定》，东北军区、志愿军召开了第一届后勤会议和各方面、各战线的专门会议，采取了供应站制度、分段保运制度等多种措施，就是从这个时期开始，我军

从上到下对后勤在现代战争中的地位作用有了新的突破性认识。

转入阵地防御作战， 后勤保障有所好转

1951年6月至1952年1月，连续进行五次反击作战后，美国迫于军事、政治双重压力，决定暂时放弃战争计划，转用政治手段，敌我双方形成了战略相持的局面，战线基本稳定在38°线附近，从而结束了运动战，进入了阵地防御作战时期，给后勤建设创造了有利条件。有几个具有代表性的事件：一是成立志愿军后勤司令部。加强了对后勤工作的组织领导，结束了东

北军区后勤部前后兼顾、很难两全的困难局面。二是取得抗洪救灾胜利。志愿军后勤冒着洪水和敌机的双重袭击，抢修道路桥梁、抢运翻晒物资、筹措粮食补给，确保了保障不断线。三是实行分区供应制。划分了各分部的兵站运输线和供应区，构建了分区供应和建制供应相结合的供应体制，极大地提升了保障效能。四是建立兵站运输网。在各分部负责的运输线上，分别划分前沿、中途、基地和后沿兵站，赋予不同的职能任务，初步形成了横向分部相连、兵站相接，纵向逐段前运、逐节后送的运输网。这一时期，后勤工作取得丰富经验，为后期建设发展打下了坚实基础。



志愿军后方勤务运输部队不分昼夜，冒着敌机的轰炸扫射抢运物资

取得反“绞杀战”胜利， 后勤保障取得主动

1952年1月至12月，敌我双方转入战略防御后，美军为配合停战谈判、争取战场有利态势，继续施展“绞杀战”，发挥空中优势，并使用细菌武器。志愿军克服重重困难，粉碎敌人进攻，夺取了上甘岭防御战役胜利。这也是后勤工作开始走上正轨和全面好转的时期，有几个重要标志：一是坑道阵地形成，使部队作战有了依托，并经受了上甘岭防御作战的实际考验；二是进一步加强兵站运输网和后勤业务建设，各项规章制度日趋完善；三是各级都有了物资储备，官兵生活条件得到显著改善；四是后勤对

敌斗争经验不断丰富，伤亡、损失逐步减少，特别是粉碎敌人“绞杀战”和细菌战后，后勤工作更加主动。这一阶段，美军飞机轰炸量增加几倍，志愿军物资运输量却反而增加了两倍以上。前线官兵交口称赞志愿军“钢铁运输线”是赢得战争的“生命线”。

做好反登陆备战准备， 后勤保障积极充分

1952年12月至1953年7月，这一阶段的斗争特点是边谈边打、以打促谈。志愿军后勤在敌机、敌炮严重封锁破坏下，出色完成了反登陆战备的物资囤积任务，为志愿军取得战争的最后胜利提供了坚

实的后方保障。美第8集团军司令范弗里特在汉城记者招待会上承认“虽然‘联合国军’的空军和海军尽了一切力量企图阻断共产党的供应，然而共产党仍然以令人难以置信的顽强毅力，把物资运到前线，创造了惊人的奇迹。”^[1]叶剑英元帅还专门赋诗一首“苦战三年依后勤，敌机拦阻且投菌，组成网状交通站，保证粮弹给我军”。^[2]

抗美援朝战争 后勤保障工作经验

抗美援朝战争中，广大后勤官兵边保障边战斗，付出了极大牺牲，完成了繁重的后勤保障任务，有力保障了战争的最终胜利，用生命和鲜血书写了对祖国的忠诚。在这场战争中我军后勤保障工作经受了现代战争的锻炼，并取得了宝贵的经验。从此我军后勤保障由“小米加步枪、仓库在前方”向组织现代后勤保障转变。抗美援朝战争胜利的原因之一是我们有坚强有力的后勤保障，总结其经验主要有以下几点：

坚持边打边修、边打边建， 努力提高后勤快速应变能力和 综合保障能力

整个抗美援朝战争期间，美军始终把后勤点位、运输补给线作为重点袭击目标，我方主干道很多都



志愿军战士依托坑道向敌人射击

[1] 转引自姜廷玉：《解读抗美援朝战争》，解放军出版社，2010年版，第53页。

[2] 转引自正纲：《伟人咏唱》下卷，经济日报出版社，1998年版，第594页。

处于炸—修—通—炸的循环中，许多后勤场所、设施都是建了毁、毁了再建。为提高应变能力，志愿军曾专门召开铁路抢修工作会议、运输工作会议等，仅在反“绞杀战”期间，就抢修铁路线路 20024 处次，延长线 878 公里，桥梁 2086 座次，隧道 51 座次；整修公路 31 条，新辟公路 7 条，共计 2450 公里，修建桥梁 1206 座，构筑汽车掩蔽部 8000 个，建库区 98 处，山洞 200 个，掘开式仓库 2601 个，露天仓库 5482 个，土洞库 672 个，各种库房可容纳 5475 车皮物资。^[1]在抗美援朝战争中，我们认识到，只

有后勤部署能够多面照顾、伸缩自如，后勤力量能够广泛机动、迅速行动，后勤方法能够灵活运用、不拘一格，才能真正把握制胜点、掌握主动权。

严密防护，积极打击，打破敌人 袭扰破坏，保证后方安全

在抗美援朝战争期间，美国空军疯狂地袭击我后方和交通线，仅“绞杀战”期间，就出动了飞机 8.755 万余架次，平均每天 300 余架次。^[2]同时，还不断地利用空降、海上偷袭和前沿渗透等方法，向后方

派遣大量的匪特和间谍分子，破坏后方安全。志愿军坚决贯彻“严密防护、积极打击”的方针，大力加强后方防护设施建设，修建地下、半地下工事，加强重要部位隐蔽伪装，广泛开展群众性对空射击运动，还把后勤人员武装起来进行剿匪肃特，有效打击了敌方的嚣张气焰，掌握了后方安全主动。自 1951 年试行防空哨后，极大提高了行车速度，减少了车辆损失，大大地提高了公路运输效率。公路运输能力，1951 年 9 至 12 月比 4 至 8 月提高 95%，1952 年 1 至 4 月比 1951 年 9 至 12 月又提高 19.8%。^[3]夜间运输还摸索出一套“找规律、错时间、钻空子”的方法，找规律就是找出敌机夜间活动的规律，错时间就是避开敌机夜间活动的时间，钻空子就是利用敌机夜间活动的空隙抓紧工作。实践证明，战胜敌人对后方的破坏，实施严密防护和快速修护的有机结合，是后勤工作最重要的任务之一。

实行分区供应和建制供应相结合，增强战役后方的稳定性和 战术后方的机动性

分区供应，就是从鸭绿江边至一线各军后勤之间，划分保障区域，每个供应区设 1 个分部，负责区内部队后勤保障；建制供应，就是在战术后方由军后勤按军、师、团建



后勤兵站的工作人员在严寒的冬季修建仓库

[1] 军事科学院军事历史研究所：《抗美援朝战争史》下卷，军事科学出版社，2014 年版，第 33、37、40 页。

[2] 军事科学院军事历史研究所：《抗美援朝战争史》下卷，军事科学出版社，2014 年版，第 42 页。

[3] 军事科学院军事历史研究所：《抗美援朝战争史》下卷，军事科学出版社，2014 年版，第 39 页。



为保证公路运输的畅通和安全，志愿军的主要公路干线上设置对空监视哨（防空哨）。图为防空哨兵夜间监视敌机，鸣枪报警，指挥来往汽车安全通行

制对所属部队实施保障。把这两种保障制度结合起来运用，是我军后勤建设的重大发展，核心内涵在于因地制宜、发挥分部和军后勤的积极性。这种模式在部队调动时，沿途均可得到分部保障，不必携带大量物资，而且能够同时保障两面或三面作战的需要。现代战争中，后勤必须具有两个最主要的性能：既要有充分的稳固性，部队才有了有力的依托，物资才有了可靠的来源，伤员才有了妥善的安置，稳固性越高，军队作战越有保障，又要有高度的机动性，这样才能随着作战的变化发展，有力保障作战需要。实践证明，区域性的后勤组织与建制后勤相结合的后勤供应，最兼备这两种性能。

大力修建和维护道路，建成前后贯通、左右衔接的兵站运输网

抗美援朝运输从初期的时断时续，运输能力较低，不能满足前方需要，到后来的基本畅通，既能满足军运，又能保证民运，走过了十分艰难曲折的道路，经受了种种严峻考验。志愿军的后勤运输，是由火车、汽车和人畜力等多种运力紧密结合的接力运输，在运输过程中互相依托影响，火车运距的伸缩，关系到汽车运距的长短，汽车运距的伸缩，又决定人畜力运输任务的轻重。随着战争深入，运输体系建设大体经历了由点到线、连线成网两个阶段，形成了以铁路为骨干，结合公路、水路、人畜的倒运和接

运，保障前方的作战需要。前五次战役，志愿军后勤主要修建西、中、东三条运输线，但在实践中逐渐体会到，只建设前后贯通的兵站运输线，仍避免不了被敌人打烂打断，必须联线成网，做到处处有兵站、站站有物资，此断彼通，彼缺此补，才能真正做到“打不烂、炸不断”。阵地战以后，志愿军后勤逐渐构建起了前沿兵站、中途兵站、基地兵站、后沿兵站梯次配置、层级部署、高度分散的运输网。实践证明，“打不烂、炸不断”的钢铁运输线，使我军的后勤工作由原来的游击性、非正规性成功地转向现代化、正规化。

依靠人民支援、发动全军动手，发挥人民战争的传统优势

毛泽东在总结抗美援朝战争胜利经验时指出，我们的战争是人民战争，全国人民支援，中朝两国人民并肩战斗。为支援志愿军出国作战，仅东北地区就动员394万余人参加战勤工作，其中直接赴朝服务的民工74万余人，^[1]是战争初期后勤系统的一支重要力量，为抗美援朝战争的胜利立下了汗马功劳。1951年洪水后和1952年春季，全军动手对公路进行了两次大规模的修整，工程量巨大，在短时间内仅仅依靠工程兵是不可能完成的。战时公路

[1] 军事科学院军事历史研究所：《抗美援朝战争史》上卷，军事科学出版社，2014年版，第291页。



志愿军在 10 个月的反“绞杀战”中，建立了以兵站为中心，铁路与公路相结合，前后贯通，纵横交错的兵站运输网，形成了“打不烂、炸不断”的钢铁运输线

的维修养护是一项经常性工作，要依靠全军力量和朝鲜当地群众一齐动手，采取分区负责、分段包干的办法，积极发动全军的积极性。为了让前线的每一个志愿军吃上炒面，即使按照每人每月三分之一的供应量也需要 1482 万斤，东北地区尽最大努力也只能完成一半左右，周总理亲自开会部署，亲自做炒面，一时间全国上下呈现了“男女老少齐动手、家家户户忙炒面”的壮观景象。实践证明，无论过去、现在还是将来，紧紧依靠人民、坚持自力更生永远都是我们做好后勤工作的传家法宝和制胜密码。

抗美援朝战争后勤保障工作对 做好未来战争后勤保障工作的启示

历史是人类最好的老师。重视历史、研究历史、借鉴历史，可以带来很多了解昨天、把握今天、开创明天的智慧。一部抗美援朝战争后勤史就是一座研究战争保障方法、研究军队后勤建设的富矿，不仅可以系统重温保障理论、保障原则、保障方法，还可以从中探寻内涵

外延和实践根源，从而为做好未来战争中我军后勤保障工作提供有益的启示。

着力提升“保战”能力， 在未来战争中争取主动

《孙子兵法》云，“兵无常势，水无常形”，“能因敌变化而取胜者，谓之神”。抗美援朝战争中，后勤之所以创造了一个又一个奇迹，关键在于始终坚持因势而变、应势而动。从东北军区后勤部前方指挥所到志愿军后方勤务司令部，从点对点组织保障到实行分区供应，实现了一次又一次的飞跃突破，也奠定了后勤现代化、正规化建设的基础。近年来，随着以信息技术为核心的高新技术群广泛应用于军事领域，后勤的使命任务、力量体系、方式手段发生了根本性变化。因此，只有充分发挥信息在后勤建设中的主导功能，以信息网搭建后勤指挥体系大平台，以后勤资源公用共享支撑体系作战、体系保障，利用好信息流、物联网，以及大数据，使后勤保障

能力得到全面提升，才能在未来战争中抢占先机、争取主动。

有效提升后勤机动保障能力， 适应未来战场快速变化的节奏

抗美援朝战争前期，运输问题一直是志愿军后勤保障的瓶颈。根据东北军区志愿军后勤工作会议精神，后勤部队通过建立兵站运输线等措施，改变了运输的被动局面。实践证明，机动保障能力的强弱影响战争的进程，甚至决定战争的胜负。而现代战争节奏越来越快，战场范围更广阔，作战方向变幻频繁，必然对后勤的机动保障能力提出更高的要求。未来我军现代后勤保障必须要以强大的战略投送能力为支撑，实现在现代战争中跟进保障、即时保障、精确保障、直达保障。大抓机动保障能力建设，抓住供、救、运三大任务，打造立体运输投送网系，提升战时抢修能力，从而提高后勤战时机动保障能力。

坚持群众路线，凝聚智慧大胆 创新，才能不断战胜困难挑战

抗美援朝战争中，后勤保障之所以能战胜各种艰难困苦，靠的就是“面对困难不低头，群策群力想办法”。从第一次战役开始，志愿军就充分发动广大官兵研究防空、防炮、防冻和步兵武器打美军飞机、坦克等问题。采取枕木垛和木排架代替埋石填土的方法组织铁路抢修，快速抢修弹坑；架设活动桥梁，昼拆夜接，迷惑美军飞机；铁路运输分段倒运，顶牛过江；车队遇美军飞机轰炸扫射时，点燃废弃油桶迷惑敌人；设立防空哨，传递信号，及时隐藏车辆等。抗美援朝战争中，志愿军后勤保障工作彻底打破“小米加步枪、仓库在前方”的模式，后勤职能、补给方式、供应对象、后勤编成等都有了极大拓展、调整 and 变化，开始了“指挥战斗，组织供应”的现代后勤建设。人民解放军后勤建设与工作从此发

生了历史性转变，向现代化后勤迈出了第一步。当前，后勤保障工作的出路更要靠改革、靠创新，要以观念更新带动思路创新，以科技革命助推后勤革新，以释放创新潜力激发创新活力，积极探索后勤保障工作的新方法、新手段，不断战胜前进道路上的各种困难。

综上，抗美援朝战争后勤保障工作的做法和经验无疑为我军建设强大的现代化后勤提供了宝贵经验，它告诉我们，一个强大的后勤保障系统对于战争胜利至关重要。我们必须高度重视后勤保障工作的组织和管理，加强后勤专业队伍建设和素质提升，注重科技创新和现代化手段的运用，提高后勤综合保障能力。只有这样，我们才能打赢未来高科技战争，为国家的安全与发展作出积极贡献。（编辑：姜娇）