

冷战时期社会主义国家的经济关系透视 ——以 1955—1978 年中越铁路国际联运中的货物运输为视角

范丽萍

(广西师范大学历史文化与旅游学院 桂林 541001)

【关键词】冷战时期；中国；越南；铁路国际联运；货物运输；解密档案

【摘要】冷战时期的中越铁路国际联运是冷战时期社会主义铁路运输联合体的重要组成部分，也是社会主义“两个平行的世界市场”理论的重要实践。铁路国际联运中货物运输从一个侧面反映出冷战时期苏联、东欧国家与中国、越南之间形成的国际垂直分工。囿于计划经济体制和中越铁路的低水平，以及越南战争和政治因素的合力，冷战时期的中越铁路国际联运一直未能很好地解决铁路运输计划与铁路实际执行能力之间的差距问题。从某种意义上说，这种铁路国际联运的低层次发展在一定程度上反映了冷战时期社会主义集团内部加强凝聚力的难度。

【中图分类号】F114.42

【文献标识码】A

【文章编号】1008-6099(2014)01-0073-06

A Perspective on Economic Relationship between Socialist Countries during the Cold War Era —A View from Sino-Vietnamese International Railway Goods Transportation (1955-1978)

Fan Liping

(College of History Culture and Tourism, Guangxi Normal University, Guilin 541001, China)

Keywords: Cold War Era; International Railway Transportation; Freight Transportation; Declassified Archives

Abstract: Sino-Vietnamese international railway transportation during the Cold War was an important part of socialist railway transportation community. It's also the important practice of socialist theory of two paralleling world markets. International railway freight transportation between China and Vietnam was a reflection of vertical pattern of international division formed between the Soviet Union, Eastern European countries and the two Asian socialist countries. Constrained by the planned economic system and the low development levels of Chinese and Vietnamese railway systems, as well as the resultant force of the Vietnam War and political factors, the problem of difference between railway transportation planning and individual country's railway capacity throughout the Cold War could not be settled soundly. In a sense, such low-level development of this international railway transportation to some extent presented the difficulty in constructing inner cohesion within the socialist camp during the Cold War.

在现有的冷战国际史研究中，学者们已开始把关注的目光由原来的政治、军事和外交领域转向经济和文化领域。经济领域研究的代表作有崔丕先生的《美国的冷战战略与巴黎统筹委员会、中国委

员会（1949—1994）》、张曙光先生的《经济冷战：美国对华禁运与中苏同盟（1949—1963）》^①。两位学者的关注点集中在冷战时期东西方之间的经济战和贸易战，这两项成果可谓是探讨西方资本主义国

【收稿日期】2013-11-12

【作者简介】范丽萍，博士，广西师范大学历史文化与旅游学院副教授，广西人文社科中心“泛北部湾历史文化研究团队”成员。

【基金项目】广西哲学社会科学“十一五”规划2008年度项目“1955—1978年广西在中、苏和北越等五国铁路国际联运中的作用研究”（08BSS001）。

① 崔丕《美国的冷战战略与巴黎统筹委员会、中国委员会（1949—1994）》，中华书局，2005年；Shu Guang Zhang, *Economic Cold War: American's Embargo Against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949-1963*, Stanford University Press, 2001.

家对东方社会主义国家的经济遏制的力作。此外，也有学者关注社会主义国家间的经济关系，此类成果主要集中在对经互会的研究^①。从现有的成果来看，对冷战时期经济领域的研究还有待深入。在此，笔者试图运用新解密的中国外交部档案和柳州铁路局档案，以冷战时期中越铁路国际联运中的货物运输为视角来审视当时社会主义国家间的经济关系，并从一个侧面反映冷战时期社会主义集团内部加强凝聚力的难度。

所谓铁路国际货物联运，是指在两个或两个以上国家铁路运送中，使用一份运送票据，以连带责任办理货物的全程运送，并且在由一国铁路向另一国铁路移交货物时，无需发货人、收货人到场的一种运输方式^[1]。一般说来，铁路国际货物联运按运输方式分为整车、零担和集装箱运输三类。鉴于这样的运输分类无法让我们更好地了解冷战时期社会主义国家之间的货物交往的详情，为此，本文采取按货物属性分类的方法。以笔者掌握的材料来看，冷战时期的中越铁路国际联运始于 1955 年，止于 1978 年，当时中越铁路国际联运的货物运输从货物的属性来看可分为商用货物运输、军用货物运输两大类。需要指出的是，军用货物运输并非战时的特有现象，和平时期的铁路国际联运中也存在军事货物的运输^[2]。由于笔者对军用货物运输掌握的材料十分有限，故在此主要依据原始档案来讨论中越铁路国际联运中的商用货物运输。此外，为了方便考察冷战时期中越铁路国际联运的独特性，本文将援越货物运输单列出来加以论述。

一 冷战时期中越铁路国际联运中的商用货物运输

商用货物的运输是指除军事物资运输之外的贸易货物运输。不过，在历年的数据中，商用货物的运输都是与援越货物的运输合起来统计的。根据相关材料，1955—1978 年经凭祥进口货物总运量为 3 028 483 吨（其中包括 1958 年 3 月 1 日起至 1964 年底止开办的中国内地与云南省相互间绕经越南铁路的运量 1 283 448 吨^②），年均 126 186

吨，最高年为 1964 年 450 479 吨，最低年为 1968 年 12 438 吨；经凭祥站出口货物总运量为 14 292 318（其中绕道越南铁路至云南省运量 1 540 399 吨），年均 595 513 吨，最高年为 1972 年 1 426 817 吨，最低年为 1955 年 81 881 吨^[3]。由于实际统计时未加以区分，我们很难将商用货物运量从总货物运量中剥离出来，但是，通过相关的材料，我们还是可以了解到商用货物主要表现为两个层面。

第一个层面是中国与越南之间的商用货物运输。这一层面的商用货物运输多为同级别的原材料、手工业品和消费品的互换。中国向越南出口的货物主要有棉花、钢材、黄铁矿、烟煤和水泥纸袋，而从越南进口的货物有无烟煤、水泥、磷灰石、菜牛、木材、黄麻、砂仁、锡和生漆等^[4]。

第二个层面是越南、苏联、东欧通过中国过境的第三国的商用货物运输。越南向苏联出口的主要商品是农产品和手工业品，有大米、花生米、黄麻、米粉、蓖麻子、香蕉、茶叶、咖啡、衣服、皮鞋、毛衣、针织品、手工艺品、加工木材等，而苏联向越南出口的有石油及其产品、化肥、汽车、钢材、机床、电讯器材、医药、纸张等。如 1960 年，越南向苏联出口大米 30 000 吨，从苏联进口汽油、柴油、炼油、机油和石油沥青共计 80 000 吨^[5]。而越南经中国铁路过境去东欧的商用货物包括衣服、皮鞋、日用食品等，东欧经中国铁路过境去越南的商用货物则包括钢材、工业设备和石油等^[6]。

冷战时期中越铁路国际联运的商用货物运输从一个侧面反映了冷战时期社会主义国家之间的贸易结构和经济发展水平。首先，苏联、东欧的社会主义国家与中国、越南等之间在贸易关系上形成了一种国际垂直分工，即苏联和东欧社会主义国家主要向中国、越南等输出工业制成品，从中国和越南输入原材料和初级农产品；反之，中国和越南则用自己国内的原材料和农业初级产品换取本国所需要的工业设备和工业制成品。其次，苏联、东欧国家与中国、越南之间的经济发展水平存在着较大的差距，而中国和越南的经济水平差别不大。

① 参见杨家荣《经互会四十年：成就、问题与前景》，《俄罗斯中亚东欧研究》1988 年第 6 期；李兴《论经互会的问题与苏东关系》，《世界历史》1997 年第 6 期；孔凡伟、王强《经互会与欧盟不同命运之溯源》，《山东工商学院学报》2005 年第 1 期。

② 中越两国于 1958 年开通了云南昆明至越南河内（简称昆河段）的铁路国际联运，主要是从云南铁路过境越南铁路到中国西南地区运送货物，以及运送援越物资。贵昆铁路通车后，过境越南运输终止，联运仅限于中方援越物资出口和越方少量物资出口。1970 年，经昆河段的中越铁路联运只剩下中方援越物资的单向运输。

二 冷战时期中越铁路国际联运中的援越货物运输

亚洲冷战与欧洲冷战的重大不同是,在亚洲的冷战史中热战与冷战并存,这一特点在东南亚地区表现得尤为明显。先后爆发的越南抗法战争、越南战争和第三次印度支那战争贯穿该地区冷战史的全过程,因此,亚洲冷战发展史中热战与冷战并存的独特性决定了援越货物运输也成为冷战时期社会主义国家铁路国际联运的一个重要组成部分。尤其是在越南战争期间,为了帮助越南取得战争的胜利,最终也是为了使社会主义集团赢得战争的胜利,以苏联、中国为首的社会主义国家向越南提供了大量的援助。相对于空运、海运和汽车输运而言,铁路运输具有自身的优势,它运量大、安全性好,而且受天气条件的限制小。因而,援越货物运输任务的绝大部分是由铁路国际联运来承担的^①。通过一些已解密的档案材料和已出版的学术论著,我们可以提炼出一些有关援越货物运输的信息。

首先,援越物资的运输分为三大类。第一类为援越的武器、弹药和军事装备;第二类为军事辅助物资(包括医疗器械、药品、日常生活军需用品等);第三类为援越一般性经济物资。

其次,援越的武器、弹药和军事装备的数量随着战事的进行不断增长,在铁路国际联运中所占比重增加。根据相关原始档案的记载,越南战争初期,一般经济货物的运量大于军用货物的运量,到战争的后期,军用货物的运量明显大于一般经济货物的运量。1965 年下半年,苏联和东欧国家援越货物的运输总量共约 769 600 吨,陆运的有 148 500 吨,其中军事物资只有 61 400 吨^[7]。1973 年,经由凭祥站出口越南的经济援助货物 45 460 车,军事物资 183 307 车。但是,材料也显示,即便是在越南战争的后期,援越军事货物的运输量仍比不上商用货物的运输量。1973 年商用货物的运输量是 979 805 车,其中,中国与越南的贸易运输量为 829 450 车,越南、苏联和东欧过境中国的贸易货物运输量为 150 355 车^[8]。

第三,越南战争时期,不同种类援越货物的运输采取不同的运输计费方式。平时时期,援越物资

的运输无论哪一种物资运输都属计费运输,即使是军事货物的运输也不例外。平时时期的军事货物联运收费采取交付货物时现款支付的形式。1957 年中华人民共和国铁道部公布的“联运进出口的军运货物国内段运费的计费办法”很好地说明了这一点。具体情况是:(1)整车运输的军事货物按换装后使用车辆的标重以 59 号运价计费;(2)零担运输的按实重或体积折合重量(不满 10 公斤)以 124 号运价计费,每批起码重量按 20 公斤计算^[9]。在越南战争期间,援越货物的运输采取了免费运输和计费运输两种方式。具体说来,作为一种特殊的货物运输,援越的武器、弹药和军事装备由援助国与中国签单独协议后由中国代为转运,多半采取特种车装运的方式,而且此类货物为免费运输。对于一般的援越经济物资,其运输计划、计费办法和运送条件等都按正常的铁路国际联运协定的规定办理^[10]。

应该说,中越铁路国际联运中的援越货物运输是亚洲冷战特殊性的产物,它为越南取得越南战争的胜利和最终实现越南国家的统一提供了重要的物质保证。

三 冷战时期中越铁路国际货物联运的特点

受计划经济体制和各国发展水平的限制,冷战时期中越铁路国际货物联运具有如下特点:

第一,基于计划经济基础之上。冷战时期,社会主义国家之间在“两个平行的世界市场”理论的指引下践行计划经济运输模式。这种计划经济运输模式的最大特点就是市场经济的排斥。通常下一年度的运输计划数量、运价都由国境铁路联合委员会会议负责制定。1957 年 12 月 21 日至 1958 年 1 月 11 日在河内举行的中越国境铁路联合委员会第一次会议规定,双方按照每月商定的月间货物运输计划平衡装车,一旦计划有变更需及时与对方铁路中央机关商定^[11]。1965 年中国运输代表团和越南运输代表团通过会谈商定,1965 年上半年中国需要运输到越南的物资数量总计 1 048 000 吨,其中中国起运的物资为 899 500 吨,其他国家过境中国的物资为 148 500 吨^[12]。而在 1974 年 4 月召开

^① 需要指出的是,中越铁路国际联运实际上还承担了援助老挝以及柬埔寨的货物运输任务。这是因为老挝和柬埔寨与中国没有铁路直接相连,援助老挝、柬埔寨的货物运输必须过境越南的铁路。由于援越货物占社会主义国家援助货物的绝大多数,而且笔者拥有的社会主义国家援助老挝和柬埔寨的材料极为有限,因此,本文主要探讨援越货物的运输情况。

的中越国境铁路第十六次会议上,经协商后,中越双方协商的 1974 年度越方的货物运输计划是,中国出口凭祥 160 万吨—180 万吨,越南出口到中国 4.5 万吨—7 万吨^[13]。经协商同意后,双方签订协议。在具体实施运输计划时,运输计划合同需提前 10 天通知承运方和交接方,以便于承运方调度运输车辆和安排运输。

第二,采取双边协调机制。毫无疑问,中越铁路国际联运是冷战时期以苏联为核心的社会主义国家铁路运输体系的组成部分。它接受“国际货协”的领导,参加“国际货协”的代表会议,遵守“国际货协”的章程。但是,在具体操作层面,中国与越南之间的铁路国际联运则由中越国境铁路联合委员会负责。按规定,中越国境铁路联合委员会每年轮流召开铁路代表会议,审定上一年铁路国际联运执行情况,对存在的问题进行磋商,并制定新的议定书。

1958 年 12 月 1 日,中国、苏联、蒙古、朝鲜和越南五国在蒙古首都乌兰巴托召开了五国铁路联运运输计划会议。经过 12 天的协商,五国铁路联运运输计划的代表签订了议定书,商定了 1959 年的进出口和过境货物运量计划^[14]。五国铁路国际联运运输计划会议的召开表明社会主义铁路运输体系中的亚洲地区有了一个统一的协调机构。然而,五国铁路国际联运运输计划会议的职能非常有限,它只是负责制定下一年度的进出口和过境货物运量计划,原有的双边和多边运营机制仍然发挥着重要的作用。中越之间的国境铁路联合委员会会议照常一年一会。而且,为了方便运输起见,中越之间的铁路国际运输在实际做法上往往订立内部协定,并不采用“国际货协”和“国际客协”在语言和清算单位上统一使用俄文和卢布的相关规定。

第三,非经济因素在其中发挥着重要的作用。中越铁路国际联运的实施更多是政治因素推动的产物。在铁路国际联运建成之前,中国越南之间的经济缺乏密切的联系,中国与越南之间甚至没有国际铁路相通。由于中越铁路国际联运实为政治因素推动的结果,因此,中越间政治关系走向或者一国国内政治局势的变化都会成为两国铁路国际联运的晴雨表。例如,中越两国在冷战时期所出现的矛盾到 20 世纪 70 年代达到了难以协调的地步,从而使中越铁路国际联运在 1978 年底中断。而中国的“文化大革命”的发生则成为一国国内政治局势变化

影响中越铁路国际联运的典型案例。“文化大革命”导致广西铁路运输秩序混乱,“1969—1971 年行车事故多达 5854 件,其中重大事故、大事故 98 件,是建国以来广西铁路效率最差、事故最多、损失最大的年段。”^[15]柳州铁路局甚至出现因造反派之间武斗而发生多起抢夺援越军事物资的事件^[16],运输援越货物的列车为此而多次受阻,其中发生在 1968 年的“5·21”和“5·25”抢夺援越军事物资事件造成铁路运输中断两个月之久的后果,严重地损害了中国的国际声誉^[17]。

四 冷战时期中越铁路国际联运中的主要问题及其成因分析

冷战时期中越铁路国际联运是社会主义国家关于“两个平行的世界市场”理论的重要实践。在这种实践过程中,中越铁路国际联运在沟通苏联、东欧与中国和越南的政治、经济和文化联系方面发挥了积极的作用。但是,不可否认,冷战时期中越铁路国际联运在实行过程中也存在着一些问题,其中最主要的问题是运输计划执行不力。通常情况下,国境铁路联合委员会制定的运输计划多半不能按时按量地完成。这种情况不独在越南战争期间如此,即便是在和平时期也存在,只是相比较而言,在越南战争期间运输计划执行不力的情况尤其严重。1957 年元月和 2 月份,在凭祥国境站超过停时标准的列车共 501 辆,占作业总车数 1396.5 车的 36%,其中超过 48 小时以上的有 98 车,占总车数的 7.2%^[18]。而到了越南战争期间,由于援越货物大量增加,一直未能得到根本解决的货物积压问题更为突出。1972 年第四季度,在凭祥国境站待卸的货车数竟高达 23 624 辆^[19]。

笔者以为,影响冷战时期中越两国铁路国际联运运输计划执行不力的原因有两个方面。

首先从经济原因看,归根到底,是由计划经济体制下既定运输计划与实际运输执行能力之间的矛盾引起,或者说是因两个国家的铁路运输执行能力差距太大而引起。这种铁路运输执行能力我们可以从铁轨轨距、机车的运载能力等方面加以考察。

在铁路的轨距方面,以苏联、中国和越南三国的铁路轨距为例,三国铁路的轨距有所不同。苏联的铁路是 1524 毫米的宽轨,中国的铁路是 1435 毫米的标准轨,而越南的则是 1000 毫米的窄轨。在铁路联运中,解决轨距标准不一的做法通常有两

种,一是拨轨,二是换装。例如,中国、苏联和蒙古之间的联运采取就是前一种做法。集二线修成后曾经两次拨轨。第一次是 1955 年 10 月。根据 1955 年 9 月中、蒙、苏签订的《中蒙苏国境铁路协定》,中国将铁路的轨距从 1435 毫米的标准轨距拨为与蒙古、苏联铁路同宽的 1524 毫米,拨轨后苏、蒙两国列车可直达集宁,而国内货物运输,在集宁换装。第二次是 1965 年 10 月。第二次拨轨是将宽轨拨改为标准轨距^[20]。此次拨轨表明中国与苏联和蒙古之间的关系已经转为非友好的状态。由于苏联、中国和越南的铁路轨距分别为 1524 毫米宽轨、1435 毫米准轨和 1000 毫米窄轨,因此,中国、苏联和越南之间的联运只能采取换装的方式。也就是说,所有的旅客和货物以及行包运输都须在凭祥站换乘、换装以及办理业务上的交接工作。苏联运往越南的货物必须经过两次换装。第一次是在中国满洲里国境站换装,第二次是在中国凭祥国境站换装。反之亦然。

在机车的运载能力方面,由于中国铁路车辆的载重量多为 30、40 或 50 吨,越南铁路车辆的载重量多为 15、20 和 25 吨,因此,《国际铁路联运货物运送手册》的“货物承运”部分做出专门规定,中方用一辆车装运,越方用两辆或三辆车接运^[21]。

中越铁路运输执行能力差距太大的问题一直严重地影响着中越铁路国际联运的运输。尽管中国与越南方面一直在努力克服这方面的困难,包括中国帮助越南将友谊关至越南克夫车站之间铁路改建为混合轨以及 1965 年将凭祥至国境 13.2 公里线路(含站线)的米轨改为套轨^①,但是,越南铁路运输执行能力有限的问题一直未能得到根本的解决。

其次从非经济原因看,原因之一是越南战争的影响。越南战争的影响包括两个方面。一方面,美国对越南的轰炸使越南的铁路和机车遭到破坏,影响了越南的铁路运输。仅 1965 年上半年,美国的轰炸就造成了从清化到荣市 100 余公里的铁路遭破坏,机车和车辆也蒙受不小的损失^[22]。之前越南南线至四联区铁路日运 700 吨至 1000 吨,但是第二、三季度日运仅为 10 吨;先前越南西线铁路日运量为 2000 吨,7 月中旬后已不能运输^[23]。

另一方面,因战争需要而急剧增加的援越货物数量与既定运输计划之间的矛盾难以协调。战争往

往使计划赶不上变化,有些援越物资的运输缺乏计划性和必要的手续。例如,1965 年 9 月底朝鲜向中方提出,10 月初朝鲜将有一批 80 个车皮计 2000 吨援助越南的工兵工程物资(汽车和器材)分三、四批经中国国境运往越南,其中 25 个车皮即将发运。但是,朝鲜事先并未与中方就此签订相应的协议,也未向中方提供运输计划和物资清单,从而造成了中方运输方面的困难^[24]。此类事件不独发生在朝鲜援越物资上,也同样发生在东欧和苏联这些国家。苏联方面往往只提前 3-4 天向中方提交运输合同,甚至还出现提交的计划不是议定书上的内容的情况^[25]。1965 年 9 月,由满洲里入境的苏联援越物资共 25 批,其中,未按计划的 11 批,无计划的 7 批,计 18 批,占总入境批数的 72%^[26]。苏联的做法不仅打乱了中方的运输计划,也影响到越南方面的接运工作。援越货物运输缺乏计划性和必要的手续,造成了运输货物的积压,也在很大程度上导致了社会主义国家之间的矛盾,尤其是使东欧国家对中国产生了严重的误解,它们认为是中国刻意阻挠援越货物的运输,东德还因此向中方提出抗议^[27]。

非经济原因之二是在越南战争期间一些社会主义国家在相关工作中表现出盲目性和随意性。从国家利益出发,越南当然希望接受社会主义国家的援助越多越好。越南明知道自身的铁路运输能力有限,却往往忽略这一点,不断地向社会主义国家伸手索要各种援助,从而造成很大的盲目性^[28]。而苏联为提高其在社会主义国家中的威信,同时为了打压中国,在铁路国际联运中常常不顾铁路运输计划的制定和越南的铁路运输能力,这又表现出其运输工作上的随意性。对于苏联的做法,中国曾多次与之交涉,但收效甚微^[29]。越南盲目地索要援助物资、苏联等国随意增加援越物资的运输量,这些都加大了中越铁路国际联运的难度,也在社会主义国家内部造成了裂隙^[30]。

综上所述,冷战时期中越两国铁路国际联运是冷战时期社会主义铁路运输联合体的重要组成部分,也是社会主义“两个平行的世界市场”理论的重要实践。作为冷战时期中越两国铁路国际联运的重头戏,货物运输既体现了中国、越南与苏联、

①. 为了提高国际联运交接换装效率,1965 年,中越双方将凭祥站至国境 13.2 公里的米轨改为套轨,凭祥—越南同登间的货物列车则开通准轨线路,原车直接过轨,客车仍采用米轨通车。

东欧国家之间的垂直分工关系,也反映出亚洲社会主义国家与苏联和东欧国家之间经济发展水平的非

均衡性,同时还从一个侧面彰显了冷战时期社会主义集团内部加强凝聚力的艰巨性。

【注 释】

[1] 杨长春主编《国际货物运输》,对外经济贸易大学出版社,2005年,第135页。

[2] 李伶、周飞《横空出世的中国导弹部队》,《党史博览》2002年第9期。

[3]《柳州铁路志》编纂委员会编《柳州铁路志》,中国铁道出版社,1997年,第256-257页。

[4] 中国外交部档案馆《越南民主共和国对外贸易资料汇编》,档号:106-00933-02。

[5] 同[3]。

[6] 柳州铁路局档案馆《中越铁路国际联运十周年工作总结》,档号:全宗1,年代65,第32盒第1份。

[7] 中国外交部档案馆《关于援越物资运输问题的情况和意见》,档号:109-02855-11。

[8] 柳州铁路局档案馆《中越国境铁路第十六次会议提案(草案)》,档号:全宗2·17,年代73,第515盒第7份。

[9]《中华人民共和国铁道部公布联运进出口的军运货物国内段运费的计费办法》,《铁路商务专刊》1957年第12期。

[10] 中国外交部档案馆《民德外交部诬我拖延援越物资过境并提出口头抗议和我外交部有关请求及王炳南副部长就上述事件向民德驻华大使送交备忘录和译文》,档号:109-04002-01;《关于代越转运和储存各国援越物资问题的请示和批示》,档号:109-03968-01。

[11] 柳州铁路局档案馆《1957年中越国境铁路联合委员会会议提案资料》,档号:全宗1,年代57,第17盒第19份。

[12] 中国外交部档案馆《我运输代表团同越南运输代表团会谈情况及会谈纪要》,档号:106-01299-01。

[13] 柳州铁路局档案馆《关于中越国境铁路第十六次会议的总结报告》,档号:全宗2·17,年代74,第547盒第3份。

[14] 王馨源《中国铁路国际联运大事记》1950—1999年,中国铁道出版社,2002年,第22页。

[15] 广西壮族自治区地方志编纂委员会编《广西通志·铁路志》,广西人民出版社,1992年,第4页。

[16] 范丽萍《冷战时期中越铁路国际联运管窥——着眼于地方材料的考察》,《广西师范大学学报》2010年第3期。

[17] 中共广西壮族自治区委员会整党领导小组办公室《广西“文革”档案资料》第6册(内部资料),1987年,第694页。

[18] 柳州铁路局档案馆《检查凭祥国境站联运工作总结》,档号:全宗1,年代57,第17盒第18份。

[19] 柳州铁路局档案馆《中越国境铁路第十五次会议提案(草案)》,档号:全宗2·17,年代73,第515盒第1份。

[20] 二连浩特市地方志编纂委员会编《二连浩特市志》,内蒙古文化出版社,2003年,第157-158页。

[21] 铁道部国际联运局编《国际铁路联运货物运送手册》,人民铁道出版社,1959年,第7页。

[22] 柳州铁路局档案馆《关于中越国境铁路局长会见情况的报告》,档号:全宗1,年代65,第30盒第3份。

[23] 中国外交部档案馆《越计委副主任黎曰亮谈越南经济情况(二)》,档号:106-01308-01。

[24] 中国外交部档案馆《关于朝鲜援助越南物资过境问题的请求报告及批示》,档号:109-02845-05。

[25] 中国外交部档案馆《关于苏援越物资过境问题的若干文件》,档号:109-02841-08。

[26] 中国外交部档案馆《关于苏援越物资列车未按计划和无计划入境的材料》,档号:109-02841-06。

[27] 中国外交部档案馆《民德外交部诬我拖延援越物资过境并提出口头抗议和我外交部有关请求及王炳南副部长就上述事件向民德驻华大使送交备忘录和译文》,档号:109-04002-01。

[28] 中国外交部档案馆《我运输代表团同越运输代表团会谈情况及会谈纪要》,档号:106-01299-01。

[29] 中国外交部档案馆《对外经委副主任李强和苏对外经委总工程师驻华代表加里宁谈话记录(苏方不按计划运输援越物资问题)》,档号:109-02841-02。

[30] 同[26]。

【责任编辑:吴宏娟】