

# 铁路交通与中俄贸易：以 20 世纪初期呼伦贝尔为中心

乌云格日勒

(内蒙古大学 蒙古学研究中心, 内蒙古 呼和浩特 010021)

**摘要:** 自从 20 世纪初铁路修通之后, 呼伦贝尔被连接到更为广泛的国际市场, 这无疑刺激和推动了商业贸易的发展。当然, 当时的商业贸易受到国内外重重影响, 具有深刻的时代局限性。这篇论文将重点讨论 20 世纪初期的呼伦贝尔输出贸易概况。

**关键词:** 呼伦贝尔; 铁路交通; 输出贸易

**中图分类号:** K28

**文献标识码:** A

民国初年所修《呼伦贝尔志略》称:“呼伦贝尔一隅为国防边疆重地, 位于黑龙江省之西北部。山河交错, 土地广漠。东据内兴安岭, 西南界喀尔喀部车臣汗, 西及北临额尔古纳河, 东北抵黑龙江, 处处与俄为邻。”这是从国防和边疆要地的角度, 对当时呼伦贝尔位置所进行的概括。其实, 当时的呼伦贝尔, 不仅仅是边疆要地, 也是商贸重地, 是清朝(民国)与俄国之间的国际贸易市场。自从 20 世纪初铁路修通之后, 横贯呼伦贝尔境内的铁路将这里连接到更为广泛的国际市场, 刺激和推动了商业贸易的发展。然而, 当时的商业贸易受到国内外重重影响, 具有深刻的时代局限性。

## 一、20 世纪初期的呼伦贝尔

1907 年(清光绪三十三年), 东三省改设行省, 次年, 裁撤呼伦贝尔副都统, 设呼伦贝尔兵备道, “办理交涉关税, 调遣境内巡防各军, 还要考核所管辖府厅州县, 兼理蒙旗一切事务”。<sup>[1]</sup>在海拉尔添设呼伦直隶厅, 管理境内各旗牧场; 在西北边境的交通要冲满洲里设胪滨府, 在额尔古纳流域要地吉拉林设吉拉林设治局, 管理地方事务。

据 19 世纪末呼伦贝尔副都统衙门统计, 呼伦贝尔包括索伦、巴尔虎、达斡尔、额鲁特、鄂伦春五部人口共达 2 万<sup>①</sup>, 20 世纪 20 年代达 7 万之多。<sup>[2]</sup>按照当今民族分类, 这里不仅包括原土著民族蒙古、达斡尔、鄂温克、鄂伦春, 还有为数众多的汉人、俄罗斯人以及少数满洲人。

因呼伦贝尔各地地理、气候条件的差异, 居住者的生活和生产方式各不相同。呼伦贝尔东北部山岭多, 地势高昂, 森林覆盖率高, 这里的住民多以狩猎为生, 而西、西南部河流多, 地势平坦, 草场连绵, 住民则多以畜牧业为生。

1896 年(清光绪二十二年), 清朝政府与俄国签订密约, 允许在清朝境内修筑铁路。<sup>②</sup>1898 年滨州线开始破土动工, 工程历时五年竣工。该铁路由西入境, 横贯呼伦贝尔, 境内设十余站, 1903 年全线通车。之后呼伦贝尔“为轮车入满洲首境, 中外杂居, 其西北边界与俄人犬牙相错”, 当事者认识到俄国“不惜重资竭力经画, 颇存蚕食之心”。<sup>[3]</sup>

清末改制以及俄国势力的渗透, 尽管对呼伦贝尔地方经济没有产生根本性变化, 但使其变得不再仅仅是游牧、狩猎民族的家园。民国年间的另一本关于呼伦贝尔的专题著作——《呼伦贝尔概要》中对民国初期的呼伦贝尔人口状况和经济分布作了下面的概括:“呼伦贝尔地广人稀, 平均每二方里不过一人。其居民之生活, 悉依地理及气候之关系而定。东北与西南两部之天然气象, 既互有不同。其生产事业, 自亦各异。东北部多山, 居民之唯一职业, 乃为林业。西南部水草丰美, 故多事畜牧。惟两地有一共同之职业, 厥为皮毛业。西部则因多河流及湖沼之故, 渔业随之发生。且近十年来,

在牙克石站以西铁路线往北之地域内，农业渐形发达。”[4]书中所记铁路线以北的农业，不仅是由汉族移民耕种，也有从俄国迁入呼伦贝尔的俄罗斯移民从事农耕。该书又说，自1920年以降，“不数年间，耕种面积，日益扩充”。农作物种类以麦类为主，其中以小麦为最重。农产品几乎全部依靠外地输入的呼伦贝尔，通过农耕的不断扩大，也和东部各盟旗一样变为产粮之地。

## 二、俄国对中国东北的商业贸易政策

进入20世纪之后，俄国商业势力在呼伦贝尔的不断渗透，这与俄国在中国政治、经济、军事侵略活动密不可分。尤其，1904—1905年日俄战争的战败，使俄国痛失在中国东北南部的势力范围。为了确保在中国东北北部的侵略基地，不断加强对该地区的侵略和经营。商业贸易的扩大和进一步的渗透无疑是其中重要组成部分。

首先，俄国鼓励商品输出。19世纪末，俄国投资巨款筑中东铁路，1903年全线通车，对俄国在包括呼伦贝尔在内的中国东北商业贸易提供了便利条件。日俄战争之后，俄国重新调整铁路运输管理制度，以加强铁路运输的统一管理。一方面，将中东铁路管理局和乌苏里铁路管理局合并，并重新制定运输规则。1903年，中东铁路刚开通之时，曾实行两种规则，即中东铁路运输规则和中俄联运规则。中东铁路本路运输规则规定的运费比较高，如当时俄国铁路一类货物每普特俄里运费为1/10戈比，而中东铁路一类货物每普特俄里运费为1/7戈比。[5]中俄联运规则规定的运费比中东铁路本路运输规则规定的运费低得多，从莫斯科至哈尔滨一类货物每普特俄里运费仅为1/45戈比。这样规定运费的目的是为了鼓励俄国商品输入中国东北并阻止其他外国商品进入这一地区。在鼓励俄国商品的输出、阻止其他外国商品和促进工业原料的进口原则上，1908年重新制定中东铁路规则。该规则采取了单向运费壁垒措施，阻止其他国家货物的进入。如同样运输一车厢糖，由长春到哈尔滨运费为329卢布，而由哈尔滨到长春的运费为230卢布。另一方面，俄国工业产品大量进入中国东北通过俄国在中国东北设立的货栈。由于俄国外贸倾向性政策，俄国工业产品的批发、零售货栈在中国东北不断新增。中东铁路管理局建在哈尔滨的“莫斯科贸易行”、俄国出口公司贸易货栈、诺贝尔兄弟公司煤油贸易货栈、亚历山大公司和哈利托涅克公司食糖贸易货栈[6]均为经营批发贸易的大商家。输入的俄国商品主要有糖、煤油、酒精、金属制品、纺织品、百货等。

其次，俄国因远东地区的建设和开发，急需呼伦贝尔在内的中国东北资源的支持。从上列表可以看到呼伦贝尔经由海拉尔出口俄国的牲畜和畜产品数量之多。20世纪初，尤其日俄战争之后，俄国向远东地区大批移民。移民数量的增多，引起对生活生产资料需求量的大幅度增长。由于气候恶劣，条件有限，当时的远东地区牧场数量少，畜牧业落后，无法满足不断增长的需求。毗邻而居的呼伦贝尔正是成为满足俄国远东地区畜产品需求的理想之地。秋林公司是俄国建在哈尔滨经营进出口贸易的公司，在一面坡、奉天、吉林等地设有分店。秋林公司开设所谓的“俄蒙公司”，在海拉尔等地收购皮革和羊毛等，将这些畜产品运往秋林公司开设在布拉戈维申斯克（海参崴）的工厂进行加工生产。然后将这些工厂所产产品返销至蒙古人居住的地方。

此外，俄国在中俄商业贸易中获取了免税等众多特权。1903年中东铁路开通之时并没有按照中俄订立的《合办中东铁路公司合同章程》所规定的那样，在中东铁路与俄国铁路交界两处设立中国税关。而直至1907年中俄才议定“北满洲税关章程”，1908年签订“满洲里并绥芬河两站中国关税暂行试办章程”。这两个章程规定：两国边界贸易在百里内均不纳税。俄国经由中东铁路进出口的货物，照海关所定税则三分减一征税。哈尔滨站四面各十华里，满洲里、海拉尔、齐齐哈尔等十四站四面各五华里，其余小站四面各三里之内为三分减一征税之区。若将货物由上述铁路车站界线运往界线外其他地方，只需补足原三分减一的税款，不另征通过内地关卡的子口税。此后，中国政府虽然在满洲里、绥芬河建立了海关，但是俄国仍享有减免关税特权，对当时俄国在中国东北的进出口贸易并没有产生很大影响。

总之，从20世纪初，尤其是从1903年铁路开通之后至1914年，俄国与呼伦贝尔之间的商业贸易进入鼎盛时期。尽管始入呼伦贝尔市场时，俄国商人遇到一些困难，如不了解当地居民的商品需

要、所售商品不受欢迎等等，但是由于俄国在中国东北所夺去的侵略特权以及清末民初呼伦贝尔政局的不安定，为俄国商人和俄国商品提供了方便条件和理想时机。

### 三、呼伦贝尔的中俄贸易概况

20 世纪初修筑铁路，铁路沿线俄国商人的商业活动日渐增多，其势力还未能进入远距离的游牧地。<sup>[7]</sup>

1912 年，呼伦贝尔发生“独立”运动，对俄国商人带来了新的时机。因为这一时期，汉商在呼伦贝尔的商业活动，一度受到排斥和干扰，不少商人倾家荡产。

《黑龙江历史大事记》<sup>[8]</sup>1912 年 1 月 20 日记载：“蒙兵驱逐呼伦所属孟克西里卡伦。下午，该卡对岸俄人四十多人，手持枪刀斧棍，将该卡吉昌商号及吉兴昌分号抢掠一空，损失价值羌洋九千余元”

1912 年 2 月 6 日记载：“海拉尔站洪泰昌商号，在吉拉林之南三里边界江左岸开设分号杂货一处，于 1912 年 2 月 6 日，被对岸卧牛槐俄人屯率领四五十人将财货全部抢走，记值羌洋二万二千余吊，并放火将铺房烧毁。”

1912 年 3 月记载：“呼伦商号万兴泰、双合利、万增祥、三成利报称：该等号分别于 2 月 4 日、2 月 13 日、2 月 29 日，被对岸俄人聚众抢掠。”

此时，俄国商人改变以往主要销售俄国商品的经营方式，却批量采购中国内地商品，再将其返销到呼伦贝尔各地。这样不仅能够应合当地人的嗜好，而且省去加工、运输环节。其中，重要商品之一的砖茶，从中国出口后被俄国商人再返销到呼伦贝尔。<sup>[9]</sup>这一商贸过程，一方面确保获取利益。另一方面，对俄国商人提供了直接接触呼伦贝尔游牧民的机会，从而进一步了解游牧民的日常需要，并订做、制造他们所需产品。到 1913、14 年时，俄国制造商品开始大量销售于市场，被应用于牧民生活中。资料记载“俄国人在呼伦贝尔中俄交界处偷运货物输入中国境内，廉价行销。致使俄货充斥呼伦等地方市场。”<sup>[10]</sup>经过海关批准以及未经过海关走私进入呼伦贝尔境内的俄国商品为数不少，其总数难以统计。

游牧业是呼伦贝尔最重要的产业，畜产品是游牧民不可或缺的生活、生产资料。在外来工业商品的诱惑之下，呼伦贝尔的游牧民必须不断地出售牲畜和畜产品，才能换得所需商品。据上表所反映的情况看，牛皮和羊毛在出口方面占据前两位，其次为牛和牛羊肉。除了牲畜和畜产品之外，销往俄国市场的各类兽皮为数不少。其中，旱獭皮的总额达 6 万卢布之多。经过 1910 年的由旱獭传染的鼠疫风波，呼伦贝尔狩猎旱獭之事，虽然有所减少，但依然是这里特色物产，源源不断地被出售到俄国商人手中。

呼伦贝尔与俄国之间的商品贸易大幅度增长，同时俄国商人的商业活动深入到游牧民的游牧地。在游牧地附近设立临时商铺，使交易活动随时进行。锡尼肯河畔的布日亚斯锦商铺、甘珠尔庙附近的布鲁鲜措夫商铺以及罕达盖的数家俄罗斯商铺均为常年驻扎当地进行交易的商铺。

表 1：20 世纪前 30 年呼伦贝尔牲畜头（只）数

牲畜 年代	牛	马	骆驼	绵羊	山羊	总计
20 世纪初 <sup>③</sup>	124,398	170,172	9,011	1,407,586	53,290	1,764,457
20 世纪 20 年代前	140,000	170,000	7,000	1,500,000		1,817,000

期④						
20 世纪 20 年代后期⑤	170, 688	180, 896	8, 495	1, 597, 995( 含山羊)		1, 958, 074

丰富的牲畜和畜产品无疑是呼伦贝尔市场最有力的保障。不仅如此，由于铁路交通，海拉尔、满洲里市场拥有了便捷的交通工具，市场范围大大扩大，能够吸收呼伦贝尔以外蒙古各地的畜产品资源。内蒙古的哲里木、昭乌达、锡林郭勒等盟邻近各旗以及喀尔喀车臣汗部相邻各旗的畜产品被运至海拉尔、满洲里市场，再从这里运往其他地方。另一方面，进入 20 世纪之后，除了中国内地传统商品之外，外国商品大量进入呼伦贝尔市场。在中外商品的诱惑之下，呼伦贝尔自给自足的自然经济基础不断遭受冲击，广大的游牧民被卷入市场交易范围之内。对当时游牧民的交易活动，如果简单加以概括的话，似乎可以说“为买而卖”。<sup>[11]</sup>因为，游牧民要购买所需日用品，必须先卖出自己的牲畜和畜产品，然后才能够达到购买目的。

20 世纪初在呼伦贝尔以海拉尔、满洲里为中心、以畜产品集散为主要内容的商业贸易活动开始发展。将其以交易货物加以概括。

表 2：集散贸易中的畜产品<sup>[12]</sup>

种类	产地或用途
羊皮、山羊皮、羔羊皮	丰产于呼伦贝尔中西部草原地带，被广泛用于皮衣原料。半加工产品出口美国、德国等外国市场。
牛皮	出于屠宰厂和游牧民之手，制作鞋类。
马皮	大部分为自然死亡（对于屠宰而言）马皮皮张、制作皮靴等。
野兽皮，包括熊皮、狼皮、鹿皮、黄羊皮、旱獭皮等	产于呼伦贝尔的山区，旱獭皮占很大比例。
羊毛	产量为最大，所产羊毛的 20%—40%游牧民自身所用，剩余出售。被用于地毯、毛织品和毡子等原料。
驼毛和驼绒	制作防寒衣物。
马鬃	用于毛刷等原料。
鹿茸	用于医药。
牛羊肠子	食用和工业原料。
牛羊肉	食用。
黄油	食用。

表 3：集散贸易中的粮食、布匹和日用百货<sup>[13]</sup>

种类	备注
粮食	以面粉和炒米为主
布匹	以棉布为主，包括搭连布（龙头、九龙等）、中尺布（永生瑞、恒昌利、正丰内等）、花旗布（马狗、龙头、九龙、二甲等）、套布等。

糖	以红糖为主，蒙古上层阶级多食用。
茶	以砖茶为主，也有叶茶。
烟草	被分为旱烟和鼻烟。旱烟有东山芋（奉天开原）、船芋（吉林）和南山芋；鼻烟为蒙古人嗜好之物。
酒	即白酒，经发酵/蒸馏等程序加工而成的粮食酒，农耕地区有常设烧锅，产量较丰。
铁器	铁锅、铁锹等生活、生产用品以及马具所用部件。
宗教用品	包括佛像、香料等。
百货	包括妇女化妆品、儿童玩具等。

#### 四、20 年代呼伦贝尔输出贸易

1920 年 1 月，北京政府废除《中俄呼伦条约》，取消呼伦贝尔“特别区域”，恢复了中国在该地区的主权。这一时期，苏联政府与中国政府签订有关协约，取消俄国时期的不平等协约和规定。比如，取消两国边界贸易在百里内不纳税规定；取消经由中东铁路进口的俄国货物照海关所定税则三分减一征税规定；取消设立在满洲里、绥芬河的俄国海关等等。尽管开始废除不平等协定，但是苏联在中国境内的铁路交通、金融等领域仍然保留着一定实力。直至 1931 年，苏联控制之下的中国东北铁路长达 1788.8 公里；华俄道胜银行虽在 1919 年由苏维埃政府收归国有，在苏联国内的分行成为国家所有，但在国外的分行仍以巴黎为总行所在地，照操旧业，直至 1926 年停业。<sup>[14]</sup>

20 世纪 20 年代前后，国际国内局势发生了重大变化，呼伦贝尔商业贸易也呈现出许多变化。

##### （一）铁路与输出货物

表 4：1922—1926 年间由铁路输入呼伦贝尔的货物重量统计<sup>[15]</sup> 单位（吨）

年代	1922 年	1923 年	1924 年	1925 年	1926 年
输入情况					
总额	135,115	55,309	78,092	90,663	67,169
由东输入	99,312	34,870	23,464	23,963	32,569
由西输入	35,803	20,439	54,628	66,700	34,600

表中由东输入呼伦贝尔的货物大致来自于中东铁路沿线的中国东北各地；由西输入的货物则来自苏联后贝加尔等地。在 1922、1923 两年中，由东输入者多于由西输入者；到 1924 年由西输入者则大大反超；1926 年有所下降。相反，由东输入货物在 1922 年显示最高纪录，而在 1923 年骤减，此后几年增减无太大变化。

表 5：1922—1926 年间由呼伦贝尔输出的货物重量统计<sup>[16]</sup> 单位（吨）

年代	1922 年	1923 年	1924 年	1925 年	1926 年
输出情况					
总额	71,682	13,944	4,155	15,224	8,359
向东输出	5,014	2,854	2,222	11,824	7,059

向西输出	66,668	11,090	1,933	3,400	1,300
------	--------	--------	-------	-------	-------

表中向东输出货物是指通过铁路运输由东输入呼伦贝尔再从这里向西输出之物；向东输出货物是指由西输入呼伦贝尔再从这里向东输出之物。统计数据显示，1922年的输出总额在五年当中高高领先，其中向西输出者占总额93%。这与当年苏俄后贝加尔地区对外来粮食需求量大增有关。此后，输出总量骤减，一直没有超过16,000吨。

上表输出总额中不包括呼伦贝尔当地货物。

表6：1922—1926年间向西输出的呼伦贝尔当地货物表[17] 单位(吨)

年代	1922年	1923年	1924年	1925年	1926年
输出额	1,490	588	393		600

从呼伦贝尔向西输出，即向苏俄后贝加尔地区输出的货物以肉类产品为主，1922年与“1922—1926年间由呼伦贝尔输出的货物重量统计”表一样，呈现数年当中的最高额度，这同样表明了苏俄后贝加尔地区当年对外来肉食品的需求和依赖。

表7：1922—1926年间呼伦贝尔输出入货物对比

年代	1922年	1923年	1924年	1925年	1926年
输出					
输入					
输入货物总额	135,115	55,309	78,092	90,663	67,169
输出货物总额	71,682	13,944	4,155	15,224	8,359
差额	63,433	41,365	73,937	75,439	58,810

上表表明，通过铁路输入呼伦贝尔的货物，除了再运输出境以外，一部分则被消费在当地或者与当地有商业贸易来往的其他蒙古地方。在五年当中，差额在41,365—75,439之间。

## （二）边境走私贸易

从呼伦贝尔输往苏俄后贝加尔等地的货物，通过两种途径。一是上文所反映的铁路运输。另一则是大车运输。大车，即指马车，马车运输在当时比较活跃。因为马车运输不仅能够到达铁路所不能到达的地方，而且在短距离运输中，具有一定的灵活性。1917年十月革命之后的数年当中，受不稳定局势影响，苏俄境内的铁路交通常常受阻。这使马车运输显示出灵活便捷的优势。在呼伦贝尔的海拉尔、满洲里、吉拉林等地装载货物的马车，首先将货物运至额尔古纳河沿岸汉人经营的商铺，然后从这里走私送入苏俄境内。在额尔古纳河沿岸经营此类商贸活动的商铺总数多达150家。[18]从这些商铺走私进入苏俄境内的货物包括纺织品、茶叶、砂糖、酒精、肉类、蜡烛和小百货等多种商品，从苏俄境内交换获得粮食、沙金等。走私贸易逃脱关税缴纳，影响正常的海关贸易和国家及地方税收。所以受到官方严厉的惩罚。1925年苏维埃联邦海关针对后贝加尔等远东地区频繁的走私贸易，对各地方海关制定明确的罚款额度[19]，以图限制此类走私贸易。

### 注释

①金峰整理、呼和浩特市蒙古语文历史学会编印：《蒙古文献资料九种》，1983年，第66页。该统计数字，似乎没有包括寺庙喇嘛、儿童以及商人。

②中东铁路原名东省铁路或东清铁路。《清德宗实录》卷四〇四，光绪二十三年四月戊子条记载，“署吉林将军延茂奏，华俄银行承造东省铁路，现将勘地兴工，照约派员保护。”这是东省铁路名称在《清实录》中的首次出现。东清铁路，则出现于光绪末年，《清德宗实录·宣统政纪》卷四，光绪三十四年十二月丙寅条记载：“邮传部奏，派员收回东清全路日俄电报，先与俄人商订合同。所有铁路界外电报，皆归还中国所有。”此后，东省铁路被东清铁路这一名称所代替。日本人所著书籍又常名东支铁路。

③《苏都护呼伦贝尔调查八旗风俗各事务咨部报告书》，《呼伦贝尔史料丛书》之五，1986年，第4~7页。报告书中记载的调查大约进行于1906年左右。

④邹尚友、朱枕薪编《呼伦贝尔概要》，第三章“呼伦贝尔之经济的价值”，第98页。书中记载的调查由呼伦贝尔副都统衙门进行于1925年。

⑤〔日〕《海拉爾一般事情及經濟狀況並呼倫貝爾概況》，哈尔滨商品陈列馆编，1933年（昭和8年），第70~71页。书中的调查由中东铁路调查课进行于1927年。

### 参考文献

- [1]张伯英等纂.黑龙江志稿[A].中国边疆丛书[C].卷四十五:《职官志》.
- [2]〔俄〕库尔玛措夫编.巴尔虎的经济概观[M],东省铁路经济调查局(1928年),1930年大阪每日新闻社日译本,第一篇“总论·住民”第66页.
- [3]程将军(雪楼)守江奏稿[A].近代中国史料丛刊本[C],卷七“统筹善后十四条折”.
- [4]邹尚友,朱枕薪合编.呼伦贝尔概要[M].东北文化社铅印本,1930.97.
- [5]东省铁路经济调查局编.北满与东省铁路[M].1928年日译本.
- [6]张凤鸣.日俄战后帝俄与中国东北北部的贸易[J].求是学刊,1987,(3):89~96.
- [7]〔俄〕呼伦贝尔[M].东省铁路经济调查局,1939年汉译本,第201~201页.
- [8]黑龙江历史大事记(1912-1932)[M].黑龙江省档案馆、黑龙江师范大学历史系编,黑龙江人民出版社,第1-6页.
- [9]孟宪章主编.中苏贸易史资料[M].北京:中国外交经济贸易出版社,1991.328.
- [10]《黑龙江历史大事记(1912-1932)》,第21页.
- [11]〔日〕甘珠尔庙定期市[M].阿部武志编,1939.31.
- [12]〔日〕海拉爾市と其の畜産物貿易[M].哈尔滨日本商工会议所,1935.25-34.
- [13]〔日〕日蒙贸易协会编.蒙古貿易及資源の調査[M].1930.53-57.
- [14]东北经济史[M].第321-322页.
- [15]巴尔虎的经济概观[M].第二篇“经济·商业”,第315-416页.
- [16]巴尔虎的经济概观[M].第二篇“经济·商业”,第416页.
- [17]巴尔虎的经济概观[M].第二篇“经济·商业”,第398~401页.
- [18]巴尔虎的经济概观[M].第二篇“经济·商业”,第399~401页.
- [19]巴尔虎的经济概观[M].第二篇“经济·商业”,第399~401页;乌云格日勒.20世纪初至四十年代的呼伦贝尔商业贸易[M].内蒙古大学硕士学位论文.1995.41.

# The Railway and the Sino-Russian Trade-focusing on the Khölön Buir in the early 20<sup>th</sup> century

Oyungerel

(Center for Mongolian Studies, Inner Mongolia University, Inner Mongolia, Hohhot, 010021, China)

**Abstract:** Khölön Buir has been exposed to a wider international market since the completion of the railway line in the early 20th century. The railway has stimulated the development of commercial trade greatly. Yet the commercial trade was limited under various influences of China and foreign country. In this paper, the export situation of Khölön Buir in the early 20<sup>th</sup> century is mainly discussed.

**Key word:** Khölön Buir, Railway, export & import

收稿日期: 2014-12-13;

作者简介: 乌云格日勒 (1969-), 女, 蒙古族, 内蒙古扎鲁特旗人。内蒙古大学蒙古学研究中心教授, 博士研究生导师, 主要从事内蒙古城镇研究和内蒙古近代史研究。