

文章编号:2095-0365(2019)04-0081-06

京张铁路与张家口城市的发展

姚兴哲

(中央民族大学 历史文化学院,北京 100081)

摘要:京张铁路的修建与张家口城市的地理位置、商贸活动息息相关。1909年铁路建成通车后,张家口作为该路的重要站点,在近代新式交通工具影响下,其商业空间、近代工业、市内交通、市政建设等方面有了长足的进步。近代城市的发展也呈现了新的特点:城市地位的提高、空间形态的扩展、近代化水平的提升、区域联系的加强。本文重点考察京张铁路对张家口城市近代变迁的推动作用,镜鉴于当代城市的发展。

关键词:京张铁路;张家口;城市近代变迁

中图分类号:K25 **文献标识码:**A **DOI:**10.13319/j.cnki.sjztdxbskb.2019.04.14

张家口城市历史悠久,从明代的军事堡垒到兼顾发展蒙汉民族间互市贸易,后因与俄国商贸往来频繁,加之1860年天津开埠的影响,城市从“武城”向“商城”转变。1909年京张铁路修至张家口,在其促进作用下,张垣城市进入一个新的发展时期。学术界对张家口城市史的研究多集中于其经济、商贸活动方面,对张家口城市的发展与交通之间关系的探究则比较薄弱^[1]。本文从京张铁路的修建入手,进一步分析铁路对近代张家口城市发展的影响。

一、京张铁路的修建

“京张铁路”指北京到张家口段铁路,1905年开工,1909年9月在张家口举行了通车剪彩仪式。清政府之所以最终决定自主修建京张地区之间的铁路,与张家口特殊的地理、商贸环境息息相关。

张家口地理位置十分重要。其居京师西北,距离北京约200公里,外通蒙古,内拱中原,为入关赴京的必经之地,昔日便是“扼塞重镇”。1429年指挥使张文在原张家庄的位置主持修筑张家口堡,即今下堡城^[2]。1431年北方军事要塞开平卫

向内迁移至独石口,以长城为界,长城以外中原王朝与蒙古对峙,宣府镇成为京师的第一道北方防线,张家口堡便成为了对抗蒙古的重要军事堡垒。1551年,俺答汗派其子投书要求通贡互市,明朝不得不在大同、宣府开马市。开市之日,鞑靼方派兵300人驻于张家口堡寨外,明廷派兵500人驻市场,共同维护市场秩序,这是官办的大市,属于定期定额的贸易活动,每月还有一些民间的小市^[3]。随着茶马互市活动开展,又修建了来远堡,即上堡,“平战兼顾”。由此张家口“既属重镇又当孔道,不但互市之要区,实亦西北之屏藩也。”^[4]

张家口商业贸易繁荣。除了蒙汉互市活动,自中俄《尼布楚条约》、《恰克图条约》签订后,中俄之间往来增多,尤其是康熙四十七年(1708年)清廷批准以色楞额—库伦—张家口商道为俄商队往返之官道^[5]。张家口成为中俄贸易活动的重要枢纽。随之还形成了一条重要商路——即“茶叶之路”,其与丝绸之路相媲美而享誉国内外,皮毛、茶叶、绸缎等大宗商品经此进入蒙俄以及东欧市场。以砖茶为例,其主要从汉口运到天津,再经过天津运至张家口,这些茶叶在张垣经过重新包装,再由商队驼运,经张家口向北跨越戈壁高原。张家口

收稿日期:2019-04-01

基金项目:中央民族大学博士研究生自主科研项目(BBZZKY-2019054)

作者简介:姚兴哲(1991-),女,博士研究生,研究方向:中国近现代政治与社会。

本文信息:姚兴哲.京张铁路与张家口城市的发展[J].石家庄铁道大学学报:社会科学版,2019,13(4):81-86.

成为中、俄、蒙物资贸易的重要通道和集散地,是居天津之后的中国北方第二大商埠。“张家口商人自述其贸易情形,每当极盛时,凡骆驼通过其地者有一万余头,由张家口当地之所发行,亦日有骆驼一千余,马五百余,源源不绝,则其商务之发达,不亦想像可得矣乎。”^[6]1906年经商部调查“华商铺共有一千零三十七家,洋商则有英俄德各国洋行共十七家,商务情形日臻发达。”^[7]

蒙古物产如鹿茸、皮张、驼羊毛等运至口内,需“每年自三月至八月两期,牛车通行草地自如,自七月至次年二月往来必用骆驼”^[8],而“京张一路,设程四百余里,山路崎岖,水河泥泞,兼有兵灾之后,难免不时之虞。关山绵渺,行李难越,实不易行。”^[9]于商贸的发展极为不利,所以铁路的修建对这一地区的发展具有重要意义。1905年津海关报曾提及修建京张铁路:“将来于本埠出口大有裨益,因能将津地大宗出口之绒、皮货、生皮等由蒙古运津便利之故,运费既省,货物自广,种数亦增,且可获利于津地,办运货物各商尤有裨益;至内地出产货物与贩运者,皆因运费省而获利亦溥也。”^[10]而京张铁路一经开通,“所过大小集镇,均不寂寞,沿途民户亦繁,口外货运更源源不绝,此路早成一日,公家即早获一日之利,商旅亦早享一日之便安,外人亦可早杜一日之覬觐。”^[11]

正因为张家口拥有如此重要的战略地位,铁路修建之初历经困难。俄国一直要求修筑张家口、库伦之间的铁路,如曾鲲化先生所言:“俄国自西伯利亚铁路修成以后,常怀胁迫北京之心。关内外告成,亟欲由伊尔库次克造一纵断蒙古铁路,经张家口而达北京,清政府諗知其情,严拒以自办。”^[12]至1899年5月中俄达成协议,俄国取得了优先修建北京向北铁路的权利,京张铁路即包含在内。

1902年因收回关内外(北京—奉天,1907年改为京奉铁路)铁路的章程中涉及到北京至张家口之间的铁路修建问题,中、俄、英三方之间进行了交涉、协商,最终决定:“北京以北枝路并由北京至张家口之铁路商定须由中国政府建造,外国人不得干预,只用中国资本,不用外国资本,并永不得将此路及进项作为外国借款抵押。”^[13]即决定由中国人自主修建京张铁路。

1903年7月清政府制定《京张铁路商股章程》,拟通过商办解决经费问题:“承办京张铁路各职商奉,谕召集华款商款,有盈无绌股东银项均交

恒利银号寄存,给与收付凭恒号收付,到局换给股票。”^[14]在此章程刺激下,李春、李明和等华商纷纷上书请求商办,商部认为其意图蒙混过关:“询其存款究在何处,三十余人中以何人股份最多,均未能确切声明,语多闪烁。”^[15]随之有官员陆续为华商上书,均遭商部反对,并强调“此路关系重要,应由国家自行筹款兴筑,不得由商人率意请办,屡次批斥在案。”^[16]

1905年袁世凯与关内外铁路大臣胡燏芬上奏,陈述京张铁路的重要价值:“窃照自北京至张家口一路,为南北互市通衢,每年运输货物如蒙古一带所产之皮毛、驼绒贩运出洋,与南省运销蒙古各处之茶叶、纸张、糖线、煤油等杂货均为大宗,计其价值额颇具,第以运道难阻,致商务未能畅旺。”^[17]并提出以关内外铁路余利作为官款自办京张铁路的经费。

1905年京张铁路正式开工,拟分三段修筑,由丰台柳村接关内外铁路,北经京师广安门至南口为第一段,由南口经居庸关至岔道城为第二段,再经怀来、宣化至张家口为第三段。1908年张垣境内开筑京张铁路与张家口火车站,火车站选址在桥东,通车后将京张铁路管理局也迁往张家口。

京张铁路及其支线等通车运营后大大便利了沿线客货运输,从1907—1914年京张铁路运营收入从121 364元增长至284 041 115元,逐年递增。仅1912年在天津海关“自口外而经由张家口运来者计银4 223 272两。其来自张家口之货物,以上年例之,溢出银2 836 550两。其发达之故有二:一由于含有油脂之子仁,贸易日盛。二由于铁路运输之简便。”^[18]除了沿线贸易的发展,张家口城市也有了新的面貌。

二、铁路修建后张家口城市的发展

明万历年间在张家口修通桥,“一名普渡桥,张家口堡东南清水河上,万历二十八年,镇守都督梁秀义、民刘宇赫、时瑁等捐建。”^[19]由此张垣分为桥西与桥东两区。铁路通车前,其人口、商业等活动主要集中在大境门外、桥西等处,此时火车站附近的桥东区多为菜地和坟地。铁路通车后,在张家口车站附近吸引了大量的外来人口,1912年《万全县志》统计:“张家口桥东和桥西的常住人口是132 621人,此前人口约5万。”^[20]许多劳工、学徒、大买办及外来俄蒙商来此投资,“有俄人所设之旅馆二处,设备完全欧化……中国茶饭不特有

北方馆,而宁波馆与广东馆皆有。”^[21]铁路工人也渐渐增多,据记载1919年火车站司机石庆堂(回民)在张家口桥东火车站附近盖房8间,并以其名字取为石庆里,后来又有工人来此盖房定居,形成了石庆里街区^[22]。随着桥东地区开发及人口增多,商业发展日臻繁荣,工业也随之发生变化,并极大促进张家口市政设施建设。

(一)商业空间的拓展

早在清政府酝酿修建京张铁路时,“怡安洋行”的买办梁炎卿、陈祝龄独具慧眼,敏锐地察觉到如果通往张家口的铁路修建后,张家口城市将会有新的发展动力和前景,于是共筹集20万两资金,在张家口创办了怡安有限股份公司。该公司创办后,大兴土木,建民房6000多间,并建造了著名商业街“怡安街”,呈南北走向,北接东安大街,南至花园街,全长200m,街宽4m,街道两旁店铺林立,商号聚集。

1909年,京张铁路通车后又仿照北京的东安市场,兴建了张家口东安市场、福寿街。之后,东安市场、北市场、南市场、宝善街的大同市场逐渐融娱乐与商业为一体,彼此互相聚集形成以怡安街为主的新商业区。据统计,1935年前后,在桥东区“已有大小商号651户,按经营分为粮食、绸布、百货、杂货、皮货、五金、干鲜、海味、肉食、副食、烟酒、旅店、洗染等三十多个行业”,“怡安街上就聚有商号二百余家,几乎包罗了所有的行业。”^[23]

除了商业十分繁荣,也有许多娱乐休闲场所。为招揽生意,1909年庆丰茶园落成,并且邀请到了北京皇宫御戏十三旦和元元红登台献艺,一时轰动张垣商埠。后来京津、山西、陕西等地的名伶也纷纷涌入张家口,剧种多样,如山西梆子、京剧、评剧、河北梆子等等。

(二)近代工业的进步

张家口在清末素有“皮都”之称,北京、天津、山西等地的客商纷纷来张家口收购皮毛,促进了毛皮加工业的发展,但主要是皮毛、制革、纺织等工艺落后的手工业作坊。随着京张铁路通车和贸易的发展,官僚资本和民族资本兴办的各种工矿业逐渐形成。1909年邮船部准奏,由京张铁路局开采鸡鸣山煤矿,八宝山、玉带山既与鸡鸣山相连,亦化作该局官办煤矿,后来李惠臣、周美庵、张

兴斋创办宝兴煤矿有限股份公司。1910年清政府在张家口创办铁路工厂,是张家口三大现代工业企业之一,“分南北两厂建制,职工47名,生产道钉、道叉、检修水泵、车辆机车,是张家口成立最早的一家机械企业,为京张铁路服务。”^[24]

1917年天津民族资本家李干忱联合天津富商卢本斋、苑祥甫等,集资35万银元,组建了张家口华北电灯有限公司(简称张垣电灯公司)。1918年首台机组装竣发电,容量120千伏安,开始向市内提供照明用电,是张家口发电之始。小型的金属铸造、棉麻纺织、印刷、服装、面粉等工业相继兴起,时人记录张家口“有实业厂专造日用品及军服等。有面粉厂出面粉,但张垣面粉像南方的二白粉那样。”^[25]多聚集在铁路线附近,依靠便利的交通生存。

(三)市内交通的改善

随着商业、工业的发展,人口的增加,客观上需求更加便利的市内交通。上堡、下堡土路拓成马路,如至善街、西沙河、新华后街、美人沟、白家沟等街区马路,上堡、下堡和桥东连成一片。《万全县志》记载:“本埠各通县均修有马路,整齐平坦,均称便利,各马路中以南武城街道达省政府马路最为宽大,怡安福寿等街均甚平整。”在此之前的交通,“道路坎坷,车行不便。”^[26]1925年开辟公共交通事业,张家口始设市内公共汽车,南迄汽车站,北至大境门,说明城市公共交通的起步。

京张铁路通车后,张家口到北京的运输能力大大提升,但大境门外货物和客运依然靠牛马、骆驼。1917年,徐树铮带领国民边防军在张库商道的基础上修建了张库公路,4月大成汽车股份有限公司试运营成功。随后铁路局也设立了汽车处,主要负责客运。铁路与公路的联运缩短了客货来往时间,使运输更加便利,商务活动也更加繁盛,这一时期西沟“外馆”增至1600家,贸易额达15000两,其中进口额为8000万两,出口7000万两,大概有700家商号都在库伦设立分号,张家口成为名副其实的西北“旱码头”。至1923年,张库公路运营的长途汽车增多,“华商汽车总数已达70余辆,洋商汽车亦有30余辆,”^[27]运价低廉。

(四)市政设施的完善

清政府着手修建铁路的同时,也开始从北京丰台架设电报线,1908年4月通至张家口。1917

年成立了电话总局,至1929年各县均设有分局,互能通话。邮政事业也有了发展,据《中国邮政》刊载,到1933年6月底,在全国主要邮路上,经过张家口地区的邮路有两条,其中一条是北京—绥远—包头等,全程816 km,需34 h^[28],与之前的步差邮路相比,速度、效率均大大提高。

(五)卫生、教育文化事业有所进步

1917年南朝鲜人金县国在张家口开办了一家私营医院,铁路开通后,又由铁路局出资在铁路斜街西口兴建了铁路诊所。1918年,因员工子弟失学者甚多,而各级在职人员的应用知识也参差不齐,于是成立铁路同人教育会,分职业教育(即各级扶轮学校)和补习教育两种,除补习教育因限于经费未克继续举办外,职业教育则成效颇好^[29]。在京张铁路线上还有很多扶轮小学,比如1916年在天津、南口、西直门、张家口等处设国民学校各一所,学生总数约千人,不仅培养了一批具有一定技能的职工,提升职工知识素养,还传播了铁路知识。

三、近代张家口城市发展的特点

侯仁之先生曾说:“研究城市的起源和发展,绝对不能忽视对于整个地区的开发过程以及由此而引起的地理环境的变化和经济活动、交通状况等历史文化景观的变迁。”^[30]张家口处于农牧过渡带,在封建时代筑堡抵御外来民族的入侵,发挥城市军事防御的功能;之后中原与草原地区之间截然不同的生产生活方式,促使农耕区和游牧区开始进行茶叶、马匹的交换活动;中俄蒙贸易的开展,使桥西区的开发日益成熟。京张铁路开通以后,交通的便利给张家口城市注入新的动力,桥东区有了新的发展空间,商业、工业、公共交通、基础设施等进一步发展。可见无论是古商道,还是京张铁路,交通与商业在张家口城市发展过程中起到非常重要的作用。

一座城市的发展是多方合力所共同作用推动的,如政治、经济、文化、社会等等因素,清末民初张家口城市发展中,铁路的修建之于张家口城市的发展影响有多大?武进就深刻指出:“铁路的出现对城市空间结构的影响,主要是通过车站的枢纽作用,形成人流量很大的次级中心和货运转运枢纽,成为城市空间结构的主要核心,它对城市形

态的变化起着直接的作用。”^[31]在近代张家口城市的发展过程中,火车站及铁路的运营对城市的发展起到了一种以点带面的作用,而且随着时间的变化,这种影响还会持续下去,或快或慢,或直接或间接,进而影响到其他方面的变化,所以京张铁路影响之下的张家口城市发展呈现以下几个特点。

(一)城市地位的提高

从军事据点到蒙汉互市再到中俄、中蒙贸易的场所,城市的功能也在不断变化。1914年北洋政府决定包括归化城、张家口、多伦诺尔、赤峰等在内的七地,一律自开商埠,张家口开埠历程完成,其商埠设在桥东区,南界为火车站,北界为山麓。同一年,万全县政府迁至张家口堡子里,政治中心也转移到了张家口。同时,国民政府调整行政规划,设立察哈尔特别行政区,管辖内蒙古的察哈尔部左右翼八旗和锡林郭勒盟,以及张家口长城以外的张北、独石等县,察哈尔都统及政府各部门统治张家口^[32],一直到1952年察哈尔省撤销。

(二)城市空间和形态的扩展

在铁路出现以前,主要的商业、人口活动绝大部分是在城墙内交易,集中在上堡、下堡以及桥西区。而火车站设于桥东区后,突破了原来的区域范围,在张家口火车站附近逐渐形成了新的城市空间,商业街不但宽阔,“道旁有树木,有阳沟,较大一点的商家,都有一架留声机,所以‘聚蚊成雷’似的通街之上,热闹非凡。”^[33]“市面繁盛,剧场妓院、茶坊、酒肆以及各项商店无不具备,巨贾之堆栈更如林立。”^[34]上堡、下堡、以及桥西区、桥东区逐渐连成一片,拓展了城市的形态和格局。

(三)城市的近代化水平提升

随着张家口熙熙攘攘的商贸活动发展,京张铁路的修建更是在原来的基础上促进了运输业的发展,使得传统的“茶叶之路”、皮毛业等进一步发展,当流动和居住的人口越来越多,阶级阶层有了变动。最为明显的是张家口铁路工人的出现,并配合了1927年京绥铁路工人大罢工。而商业中心转移到桥东区后,茶馆、戏院、公园等休闲娱乐场所日渐完善,近代工业如机械厂、煤炭厂、发电厂等出现,随之近代邮政、电报、卫生、教育、公共交通等市政事业进步,在城市的基础设施建设和

服务上有了很大的提升。

(四) 区域之间的联系加强

京张铁路从北京的丰台柳村出发,沿途经西直门、清河、昌平、南口,穿越青龙桥、八达岭、居庸关,过康庄、怀来、土木堡、新保安、西八里、下花园、宣化、沙岭子,到达张家口,全长约400里。其建成通车,不仅连接着京师和华北贸易转运中心——张家口,其后又延长至绥远、包头等地,密切了西北地区与沿海内地之间的贸易交往。在转运北京附近的煤矿、天津口岸的货物与包头等地的商品运输活动中,张家口一直扮演着非常重要的角色,是这条区域间发展动脉上的关键节点,连接着城乡之间、区域之间的联系,在历史上京津冀

地区的发展中发挥着重要作用。

四、结语

总之,近代交通与城市发展关系密切。史学家严耕望先生曾说:“交通为空间发展之首要条件,盖无论政令推行,政情沟通,军事进退,经济开发,物资流通,与夫文化宗教之传播,民族感情之融和,国际关系之亲睦,皆受交通畅阻之影响,故交通发展为一切政治经济文化发展之基础。”^[35]为迎接2022年北京冬奥会,以及促进京张两地的联动发展,2016年4月京张高铁开始全线建设,其建成通车将对张家口城市的政治、经济、社会的一体化发展产生深远影响。

参考文献:

- [1]杨润平. 张家口开埠与城市近代化的起步[J]. 城市史研究, 2002(21):475-488.
- [2]马建章. 张家口堡名称的由来[A]. 张家口文史资料第1-3辑合订本[Z]. 张家口市文史资料委员会出版, 1985.
- [3]安俊杰. 张家口事典[M]. 保定:河北大学出版社, 2011:205.
- [4]詹天佑. 京张铁路工程纪略[M]. 北京:中华工程师学会, 1915:叙:1.
- [5]刘选民. 中俄早期贸易考[J]. 燕京学报, 1939(25):182.
- [6]论张家口商务[N]. 申报, 1908-4-10(12641).
- [7]咨访设立张家口商会[N]. 申报, 1906-9-29(10214).
- [8]温继峒. 蒙古与张家口之关系[J]. 地学杂志, 1910, 1(1):2.
- [9]宓汝成. 中国近代铁路史资料 1863—1911 第2册[M]. 北京:中华书局, 1963:911-912.
- [10]吴弘明编译. 津海关贸易年报 1865—1946[M]. 天津:天津社会科学院出版社, 2006:245.
- [11]詹天佑. 京张铁路工程纪略[M]. 北京:中华工程师学会出版, 1915:9.
- [12]曾鲲化. 中国铁路史[M]. 新化曾宅, 1924:748.
- [13]宓汝成. 中国近代铁路史资料 1863—1911 第2册[M]. 北京:中华书局, 1963:541-542.
- [14]京张铁路商股章程[N]. 申报, 1903-9-7(10914).
- [15]商部批京张铁路[N]. 大公报, 1903-11-14(558).
- [16]商部批示京张铁路[N]. 大公报, 1904-3-16(616).
- [17]光绪三十一年四月初八日督办关内外铁路大臣袁世凯奏为酌议提拨关内外铁路余利修造京张铁路事[Z]. 档案号:03-7142-017, 中国第一历史档案馆藏.
- [18]黄序鹞. 海关通志[M]. 上海:共和印书局, 1917:59-60.
- [19]左承业. 万全县志卷二[M]. 台北:台湾学生局, 1969:8.
- [20]路联遼, 任守恭. 万全县志·张家口概况[M]. 张家口统一商行, 1934:4.
- [21]毛以亨. 俄蒙回忆录[M]//中国近代史料丛刊续编第十一辑. 台北:文海出版社, 1974:53.
- [22]张家口市建设档案馆编. 张家口城乡建设纪事[M]. 北京:中国档案出版社, 1998:55.
- [23]霍万清. 张家口桥东区志[M]. 张家口:桥东区档案史志局, 2011:295.
- [24]张家口市地方志编纂委员会编. 张家口市志[M]. 北京:中国对外翻译出版社, 1998:457.
- [25]浦凤岐. 张家口的商业状况[J]. 实业杂志:上海 1926, 1927, 2(2):4.
- [26]路联遼, 任守恭. 万全县志·张家口概况[M]. 张家口统一商行, 1934:16.
- [27]长途汽车路消息彙誌[J]. 道路月刊, 1923, 7(2):62.
- [28]张樑任. 中国邮政中卷[M]. 上海:商务印书馆, 1936:29.
- [29]铁道年鉴第一卷[M]. 铁道部铁道年鉴编纂委员会出版, 1933:549.
- [30]侯仁之. 历史地理学四论[M]. 北京:中国科学技术出版社, 1994:61.
- [31]武进. 中国城市形态:结构、特征及其演变[M]. 南京:江苏科学技术出版社, 1990:216.
- [32]杨润平. 张家口开埠与城市近代化的起步——1902—1952年历史的回顾[J]. 城市史研究, 2001(21):482.

- [33]王季高,王引之. 双十节游张家口[J]. 清华周刊, 1925,24(8):43.
[34]王世英. 游张家口记[J]. 奉贤县立第一高等小学校友

- 会杂志,1923(4):73.
[35]严耕望. 唐代交通图考[M]. 上海:上海古籍出版社, 2007:序言:1.

Development of Beijing-Zhangjiakou Railway and Zhangjiakou City

Yao Xingzhe

(Department of History, Minzu University of China, Beijing 100081, China)

Abstract: The construction of the Beijing-Zhangjiakou railway is closely related to the geographical location and business activities of the city. Since the railway opened in 1909, Zhangjiakou was regarded as an important site of the road, and its commercial space, modern industry, the city transportation, and municipal construction had made great progress under the influence of new vehicles. At present, it also presents new features: the improvement of urban status, the expansion of spatial form, the improvement of modernization level, and the strengthening of regional connections. This study focuses on the promotion of the Beijing-Zhangjiakou railway to the modern changes of the city, to provide insight for development of contemporary cities.

Key words: Beijing-Zhangjiakou railway; Zhangjiakou city; urban modernization

(上接第 80 页)

Research on the Influence of Social Capital on the Willingness of Migrant Workers to Settle in Cities

Hong Weiwei, Lu Haiyang

(College of Public Administration, Fujian Agriculture and Forestry University, Fuzhou 350002, China)

Abstract: Urbanization is the primary goal of promoting economic development, and migrant workers will be the primary driving force for accelerating urbanization. Previous studies have shown that the willingness of migrant workers to settle in cities will be the main factor in directly promoting the new urbanization strategy. Therefore, analyzing the factors affecting the willingness of migrant workers to settle in cities is of great significance to directly promote the new urbanization strategy. Based on Putenan's social capital theory, this study uses the OLS model to empirically analyze the impact of migrant workers' social capital on their urban settlement intentions using the questionnaire survey data of migrant workers in Quanzhou and Xiamen in Fujian Province in 2017. The study found that the urban social capital of migrant workers had a positive and important impact on their urban settlement intentions. The social capital of migrant workers is not only related to their own interests, but also the primary factor in accelerating the process of urbanization. Therefore, the urban social capital of migrant workers should be promoted.

Key words: migrant workers; social capital; urban willingness to settle