

SOCIO-EKONOMSKI ASPEKTI DNEVNIH MIGRACIJA

Socio-economic Aspects of Commuting

ABSTRACT *This paper contemplates on relevant socio-economic factors which have influence on variability of the scope and directions of commuting flows, with special emphasis on situation in Serbia. Due to the need for balance between work and family life, this specific form of population's mobility often represents alternative for migration. It also has numerous implications on both commuters and their households, places of residence and work and society in general. Effects of sex, marital status, education, occupation, size and structure of a household, as well as local community onto participation in commuting and time/distance of traveling to work have been discussed. The results revealed that, apart from economic factors, non-economic ones also have important role in commuting.*

KEY WORDS *commuting, place of residence, households, social ties, Serbia*

APSTRAKT *U radu je dat pregled u literaturi prepoznatih relevantnih socio-ekonomskih faktora koji utiču na varijabilnost obima i pravaca dnevnih migracija, uključujući i primere u Srbiji. Zbog potrebe za ravnotežom između posla i porodičnog života, ovaj specifičan oblik prostorne pokretljivosti stanovništva često predstavlja alternativu za migraciju čiji je ishod promena mesta prebivališta i ima brojne implikacije kako za same dnevne migrante, tako i za njihova domaćinstva, naselja stanovanja i rada, ali i društvo u celini. U cilju što boljeg razumevanja ovog fenomena, diskutovan je uticaj pola, bračnog statusa, obrazovanja, zanimanja, veličine i strukture domaćinstva, te lokalne zajednice na učešće u dnevnoj migraciji i na vreme/razdaljinu putovanja do posla. Zaključak je da pored ekonomskih i neekonomskih faktori imaju važnu ulogu u odvijanju dnevne migracije.*

KLJUČNE REČI *dnevne migracije, mesto stanovanja, domaćinstva, društvene veze, Srbija*

Uvod

Prilikom proučavanja prostorne pokretljivosti stanovništva dnevne migracije često su nepravredno zapostavljene. Na ovu činjenicu upućuju i autori Puli, Tarnbal i Adams ističući da "iako svakodnevna putovanja nemaju tako očigledan društveni uticaj kao neki drugi oblici mobilnosti, poput velikih izbegličkih kretanja stanovništva, njihov značaj je ipak veliki kako za uključene pojedince tako i za društvo" (Pooley, Turnbull, Adams, 2005:9).

Kao rezultat razvoja saobraćajne infrastrukture, obim dnevnih migracija je u porastu širom sveta. Olakšano odvijanje dnevnih migracija podstiče ovaj oblik prostorne pokretljivosti stanovništva i u mnogim slučajevima utiče na izbor dnevne

¹ vlukic@idn.org.rs

migracije umesto migracije². Osim povećanja broja dnevnih migranata, promene u ovoj oblasti čine i povećanje učešća dnevnih migracija na većim razdaljinama u ukupnom broju svakodnevnih putovanja do posla, uz pojavu novih tipova dnevnih migracija. Naime, procesi evropske integracije i stvaranje jedinstvenog tržišta rada zemalja članica EU uticali su na povećane prekogranične dnevne ili nedeljne migracije (tzv. cross-border commuting), koje se pretežno odvijaju u pograničnim regionima između stanovništva “novih” i “starih” članica Evropske Unije. Dnevne migracije u ovom obliku, stoga, nisu zastupljene u Srbiji ali su, kada je reč o bivšim jugoslovenskim republikama, zabeležene u Sloveniji i to naročito na relaciji Slovenija- Italija (Lukić, Tošić, 2011:326).

Prema zvaničnoj definiciji Republičkog zavoda za statistiku Srbije, dnevni migranti “su lica koja rade ili se školuju van mesta svog stalnog stanovanja, ali se svakodnevno ili više puta tokom jedne sedmice u njega vraćaju” (RZS, 2004). O značaju proučavanja dnevnih migracija u našoj zemlji govori činjenica da su tokovi dnevnih migracija u Srbiji 2002. godine bili obimniji od unutrašnjih migracionih tokova. Naime, u dnevnim migracijama 2002. godine učestvovalo je 793.517 stanovnika, od čega 565.054 radnika i 228.463 učenika i studenata. U unutrašnjim migracijama, iste godine, učestvovalo je 313.494 stanovnika Srbije (RZS, 2006). Dnevne migracije su obimnije od migracija i u drugim zemljama. Primera radi, u Velikoj Britaniji se 5,15 miliona ljudi preselilo u okviru zemlje tokom 2001. godine, dok je 26,2 miliona građana svakodnevno putovalo u drugo naselje na posao (Stillwell, Duke-Williams, Dennett, 2010:14). Razmatrajući posleratnu tranziciju mobilnosti u Istočnoj Evropi, Fuhs i Demko su još krajem sedamdesetih godina 20. veka ukazivali na vezu između smanjenja stope unutrašnjih migracija i porasta obima dnevne migracije (Fuchs, Demko, 1978: 171).

U razvijenim zemljama u porastu su kako obim tako i kompleksnost tokova dnevnih migracija (Boussauw, Derudder i Witlox, 2011). Od 60-ih godina 20. veka broj zaposlenih dnevnih migranata u Srbiji se udvostručio, a učešće dnevnih migranata u aktivnom stanovništvu povećano je sa 18,8% (1961.) na 21,4% (2002.). Premda su glavni tokovi dnevnih migracija unutar zemlje pretežno nepromenjeni tokom vremena³, započinje se trend porasta udela međuopštinskih dnevnih migranata sa 26% (1981) na 34% (2002), te blagi porast udela dnevnih migranata sa prebivalištem u gradskim naseljima sa 24,3% (1981) na 26,5% (2002) (Lukić, 2006). Određene izmene je pretrpela i demografska i socio-ekonomska struktura dnevnih migracionih tokova, od kojih su najznačajnije povećanje učešća žena, obrazovanih i lica zaposlenih u uslužnim delatnostima. Postavlja se pitanje, stoga, koji su to relevantni socio-ekonomski faktori koji utiču na varijabilnost obima i pravaca dnevnih migracija, te da li je došlo do njihove evolucije.

² U daljem tekstu pod pojmom migracije podrazumeva se tip mobilnosti stanovništva sa ishodom promene mesta prebivališta.

³ Preovladavaju unutaropštinske dnevne migracije na relaciji od sela ka gradu.

Determinante dnevnih migracija

Kao veza između mesta rada i mesta stanovanja, dnevne migracije su uslovljene mnogobrojnim faktorima, koji su promenljivi u prostoru i vremenu. Ovi faktori proizilaze iz demografskih, socioekonomskih, geo-saobraćajnih i drugih razlika u karakteristikama naselja stanovanja i naselja rada dnevnih migranata (Lukić, 2006:142). Tokove dnevnih migracija, pored faktora na makro nivou vezanih za politiku ekonomskog i regionalnog razvoja (situacija na tržištu rada, situacija na tržištu nekretnina i dr.), oblikuju mikro i mezo faktori relevantni za pojedinca i domaćinstvo. Oni se odnose na karakteristike zaposlenih (pol, bračni status, stepen obrazovanja, zanimanje) i njihovih domaćinstava (veličina i struktura domaćinstva), te socio-psihološke faktore u kontekstu životnog stila, kvaliteta života i stepena vezanosti pojedinca za mesto stanovanja.

Iako između država postoje značajne razlike u pogledu obima, strukture i pravaca dnevnih migracija uočavaju se i određene pravilnosti. Jedna od njih je da žene putuju vremenski i prostorno kraće od muškaraca. Još sedamdesetih godina prošlog veka dokazano je da žene manje učestvuju u dnevnim migracijama i da utroše manje vremena na ovo putovanje. Istraživanje rađeno primenom regresione analize, gde je zavisnu varijablu činila razdaljina do posla, potvrdilo je da udete žene dnevni migranti u SAD putuju na manjim razdaljinama od neudatih žena, te da se ova razdaljina smanjuje sa prisustvom dece, naročito ako su mlađeg uzrasta (Ericksen, 1977:433). Ove nalaze potvrdila su i brojna kasnija istraživanja uticaja socio-ekonomskih faktora na dnevnu migraciju sprovedena u različitim zemljama, kao što su Italija, Izrael, Švedska, Japan i druge, i vremenskim periodima, što upućuje na stalni interes autora za ovu temu (Blumen 2000; Cristaldi, 2005; Sandow, 2008; Kawase, 2004). Razlike u dnevnoj migraciji prema polu često se objašnjavaju nižim zaradama žena i ujednačenijim razmeštajem tzv. ženskih poslova (obrazovanje, zdravstvo i dr.) u prostoru (Madden, 1981; MacDonald, 1999). Naime, veće zarade kompenzuju veće troškove dnevne migracije, te u tom slučaju radnik može da putuje prostorno dalje ili utroši više vremena na putovanje do posla. Međutim, osim ekonomskih faktora na učešće i ponašanje žena u dnevnoj migraciji deluju i drugi faktori, kao što su bračni status i roditeljstvo. U skladu sa saznanjima Mincera (Mincer, 1978), da efekti porodičnih veza utiču na smanjenje prostorne pokretljivosti stanovništva, može se pretpostaviti da samci imaju veću verovatnoću za učešćem u dnevnim migracijama, jer su samačka domaćinstva manje ograničena porodičnim faktorima. Osim što su neoženjeni/neudati skloniji migracionim kretanjima, oni često imaju i drugačije potrebe kada je u pitanju mesto stanovanja ili tip stambene jedinice, što utiče na razdaljinu dnevne migracije. Migraciono ponašanje samaca i lica u braku zavisi i od pola. Istraživanja sprovedena u Danskoj i 19 drugih zemalja članica OECD-a pokazuju da muškarci dnevni migranti koji su u braku putuju prostorno i vremenski dalje od muškaraca koji nisu u braku, dok je kod žena obrnuto (Tkocz i Kristensen, 1994:4; OECD, 2010). Prisustvo dece dodatno

povećava obaveze u domaćinstvu, pa u većini zemalja žene koje imaju decu putuju do radnog mesta vremenski i prostorno kraće i od muškaraca i od drugih žena koje su u braku ali bez dece, što sugeriraju da su zaposlene majke našle radna mesta koja su bliže kući. Razlike u vremenu utrošenom na dnevnu migraciju prema polu variraju i u zavisnosti od zemlje posmatranja. Dok u Japanu muškarci dnevni migranti provedu mnogo više vremena u putovanju od žena, u Finskoj gotovo da nema razlika u vremenu putovanja dnevnih migranata prema polu (OECD, 2010). Prostorna i vremenska razdaljina dnevne migracije kod većine žena se smanjuje sa prisustvom dece u domaćinstvu i povećanjem broja dece (Lee i Mc Donald, 2003; Schwanen, Dieleman i Dijst, 2004), mada ima autora koji smatraju da je presudan faktor uticaja na pravce i razdaljinu dnevnih migracija žena bračno stanje i broj zaposlenih u domaćinstvu, a ne roditeljstvo (Johnston-Anumonwo, 1992). Jedno od objašnjenja različitog ponašanja udatih i neudatih žena prilikom učešća u dnevnoj migraciji jeste da supružnici često daju prioritet karijeri muškarca prilikom odluke o preseljenju, tako da žena po preseljenju traži novi posao u blizini novog mesta stanovanja (McLafferty i Preston, 1997).

Turner i Nijmer (Turner i Niemeier, 1997) smatraju da se činjenica da žene svakodnevno putuju do posla na kraćim relacijama od muškaraca može pripisati hipotezi odgovornosti u domaćinstvu⁴ (Johnston-Anumonwo, 1992), prema kojoj ženama ostaje manje vremena za dnevnu migraciju zbog toga što obavljaju veći deo obaveza u domaćinstvu. Deca različitog uzrasta imaju različite potrebe i obaveze što, takođe, uslovljava pravce dnevnih migracija njihovih roditelja. Prema istraživanju sprovedenom u Italiji, žene često formiraju putanju dnevne migracije tako da povezuje različite tačke u prostoru gde one imaju obavezu da zastanu. Kraće svakodnevno putovanje žena do posla posledica je delom i činjenice da su zaposlene žene koje imaju decu vezane za lokalnu sredinu i zbog upućenosti na neke javne službe kao što su predškolske ili školske ustanove, što ograničava njihovu prostornu pokretljivost (Cristaldi, 2005). Uticaj različitih faktora na balansiranje između zaposlenja i odvođenja/dovođenja dece iz vrtića u domaćinstvima sa dva zaposlena u Holandiji analizirao je Švanen kombinujući analitičku i kulturnu perspektivu. Za žene ispitanike žurba do vrtića pokazala se kao centralna tačka u svakodnevnom prostorno – vremenskom okviru i tenziji između radnog i majčinskog identiteta, a vreme roditelja provedeno u dnevnoj migraciji u snažnoj vezi sa raspodelom pomenutih obaveza (Schwanen, 2007: 456).

Kako bi utvrdio da li se potvrđene razlike u prostornoj/vremenskoj razdaljini dnevne migracije prema polu smanjuju ili povećavaju tokom vremena, Krejn je izvršio detaljno ispitivanje celokupnog metropolitenskog područja SAD, za period 1985-2005, klasifikujući domaćinstva na sledeće tipove: odrasli samci koji žive sami u domaćinstvu, samohrani roditelji sa decom, bračni parovi i bračni parovi sa

⁴ Kao indikatori odgovornosti u domaćinstvu koriste se bračno stanje žena, roditeljstvo, i godine starosti dece (predškolski uzrast 0-6 godina ili školski uzrast 7-18 godina).

decom. Razlike u razdaljinama dnevne migracije pokazale su se značajnim za različite tipove domaćinstava. Žene dnevni migranti su u svim domaćinstvima prosečno putovale kraće, kako 1985, tako i 2005, dok su oženjeni muškarci u domaćinstvu sa suprugom i decom imali najdužu razdaljinu dnevne migracije tokom celog posmatranog perioda. Najduža razdaljina dnevne migracije žena (udate žene bez dece) 2005. bila je 24% kraća od najkraće razdaljine muškarca (samci), (Crane 2007: 307, 312). Time je potvrđeno stanovište da se zaposlene žene zbog svoje dualne uloge na tržištu rada i u domaćinstvu susreću sa brojnim socijalnim ograničenjima, te da iako se udeo u radnoj snazi muškaraca i žena u razvijenim zemljama sve više izjednačava, promene u podeli obaveza u domaćinstvu odvijaju se sporije (Sarmiento, 1989:47) što utiče na učešće i prostornu/vremensku razdaljinu dnevne migracije žena. Iako žene dnevni migranti generalno putuju na kraćim razdaljinama i provedu manje vremena u dnevnoj migraciji u odnosu na muškarce, i među njima postoje određene razlike nastale kao rezultat životnog stila, koji podrazumeva individualne stavove i vrednosti koji utiču na ponašanje pojedinca u svim oblastima života. Istraživanje sprovedeno na uzorku od 2.330 lica u Holandiji, iz perspektive životnog ciklusa, imalo je za cilj ispitivanje veze između životne dobi u kojoj se formira porodica (vreme sklapanja braka i rođenja prvog deteta) i kasnijih razdaljina dnevne migracije. Na osnovu tipologije porodičnih stilova života, autor je grupisao ispitanike prema tome da li su sklopili brak i dobili decu u ranim dvadesetim, kasnije sklopili brak i dobili decu, ili su ranije sklopili brak, a decu dobili u kasnijim godinama braka. Za žene iz svake grupe pokazalo se da su osetljivije od muškaraca na razdaljinu dnevne migracije, pa će u slučaju dugog putovanja radije promeniti posao ili se preseliti, mada se verovatnoća napuštanja posla pokazala kao veća kod porodično-orijentisanih u odnosu na karijerno-orijentisane žene (Camstra, 1986).

U Srbiji, u dnevnim migracijama većinom učestvuju muškarci, za razliku od migracija u kojima preovladavaju žene. U strukturi dnevnih migracionih tokova Srbije, žene su 2002. činile 35% dnevnih tokova radne snage, nasuprot 11,7% 1961. Povećanje učešća žena u dnevnim migracijama radne snage prouzrokovano je promenama u stepenu aktivnosti i profesionalnoj strukturi žena. Viši stepen obrazovanja žena i njihovo sve masovnije obrazovanje odrazili su se na povećanje prostorne i društvene pokretljivosti žena, a time i na promene u strukturi i pravcima (teritorijalnom dometu) dnevnih migracionih tokova. Posmatrano na opštinskom nivou, najmanje aktivnih žena koje su učestvovala u dnevnim migracijama 2002. registrovano je u opštinama Tutin i Preševo. Na manje učešće žena u dnevnim migracijama stanovništva pomenutih opština delom imaju uticaja i sociološki i kulturološki razlozi (Lukić, 2007:75, 70).

Da žene dnevni migranti u Srbiji generalno putuju na kraćim razdaljinama od muškaraca, kao što je slučaj u većini zemalja, možemo da pretpostavimo samo na

osnovu teritorijalne distribucije tokova dnevnih migranata⁵, ali ne i na osnovu konkretnih podataka o prostornoj razdaljini koju dnevni migranti prelaze. Ispitivanje uticaja različitih faktora (stepen obrazovanja, sektor delatnosti rada, tip domaćinstva - sa zaposlenim jednim ili dva supružnika/ tzv. *one-earner i two-earner households*, broj i starost dece, višeporodična domaćinstva) na prosečnu dužinu putovanja dnevnog migranta u jednom smeru izvršeno je na primeru dnevnog urbanog sistema Pančeva, prema dodatno obrađenim podacima Popisa 2002. Rezultati ove analize pokazuju da je prostorna razdaljina dnevne migracije žena uvek manja u odnosu na muškarce. Žene dnevni migranti putuju na kraćim razdaljinama od muškaraca istog stepena obrazovanja, sektora delatnosti i karakteristika domaćinstva. Bračni status i roditeljstvo, kao najčešće korišćeni indikatori za ispitivanje hipoteze odgovornosti u domaćinstvu, pokazali su se značajnim za varijacije prostorne razdaljine dnevne migracije prema polu i na primeru dnevnih migranata Pančeva. Dokazano je da postoje statistički značajne razlike u prosečnoj prostornoj razdaljini dnevne migracije prema polu i bračnom statusu, odnosno da žene i lica u braku putuju na manjim razdaljinama od muškaraca i samaca. Samo u domaćinstvima koja imaju više od dvoje dece predškolskog uzrasta deca su značajan faktor uticaja na razdaljinu dnevne migracije (Lukić, 2011:148).

Različita struktura domaćinstva utiče na prostornu pokretljivost njegovih članova. Neki autori ispitivali su vezu između strukture domaćinstva, u smislu prisustva trećeg odraslog člana (treće generacije) u domaćinstvu, i ponašanja muškaraca i žena pri učešću u dnevnoj migraciji sa pretpostavkom da ovakva struktura domaćinstva može da omogućiti ženi da svakodnevno putuje duže i boravi više van kuće. Ova istraživanja pokazala su različite rezultate u različitim zemljama, u čemu verovatno imaju udela i kulturološke razlike. Hanson i Džonson su utvrdili da prisustvo odrasle osobe u domaćinstvu koja ne radi nema uticaja na razdaljinu dnevne migracije žena u Baltimoru (Hanson i Johnson, 1985). Suprotno ovim saznanjima, u Južnoj Koreji prisustvo osoba starijih od 59 godina u domaćinstvu ima pozitivan uticaj na dnevnu migraciju žena, koji je manje izražen ukoliko muž ne radi pošto on preuzima deo obaveza u domaćinstvu (Lee i Mc Donald, 2003:1301). Ispitivanje efekata strukture domaćinstva na prostornu razdaljinu dnevne migracije izvršeno je u Srbiji na primeru dnevnog urbanog sistema Pančeva, prema dodatno obrađenim podacima Popisa 2002. Kada je reč o tipu domaćinstava dnevnih migranata, ukoliko u domaćinstvu živi još neko ko nije član nuklearne porodice utvrđeno je da se prosečna razdaljina dnevne migracije zaposlenih žena smanjuje, pa sledi da je prošireno domaćinstvo zapravo otežavajući faktor dnevne migracije žena u dnevnom urbanom sistemu Pančeva (Lukić, 2011:149).

Pored veličine i strukture domaćinstva, na učešće u dnevnoj migraciji i vremensku/prostornu razdaljinu dnevne migracije utiče i raspodela radne snage.

⁵ Prema podacima Popisa 2002. većina žena dnevnih migranata u Srbiji putuje lokalno (u okvirima iste opštine), dok u drugu opštinu na posao svakodnevno putuje 35% žena prema 65% muškaraca.

Razmatranje karakteristika dnevne migracije i zaposlenja oba roditelja doprinosi boljem razumevanju odnosa snaga u okviru porodičnog domaćinstva (Kroska, 2004:923). Kada je oboje supružnika ili partnera zaposleno, teže je pronaći radna mesta u lokalnoj sredini u skladu sa odgovarajućim kvalifikacijama oba radnika, posebno ako je reč o manjoj sredini, te je migracija ili dnevna migracija često neminovnost. Van Ham smatra da su upravo zbog porasta broja domaćinstava sa dva zaposlena partnera, domaćinstva uopšteno postala manje tolerantna prema migraciji (van Ham, 2001). Migracija ili dnevna migracija posledica je zajedničke odluke na nivou domaćinstva. U nameri da pronađu najbolje rešenje za oba zaposlena i istovremeno odaberu odgovarajuće mesto stanovanja, domaćinstva sa dva zaposlena često biraju dnevnu migraciju na dužim rastojanjima umesto migracije (Green, 1997). U slučaju bračnih parova sa decom, još je teže pronaći zadovoljavajuće rešenje za sve članove domaćinstva po pitanju naselja stanovanja i razumne udaljenosti do škole ili mesta rada. Stoga je veliki deo migracija privremene prirode, sezonski i/ili cirkularan. Analiza migracionih odluka na nivou domaćinstva predstavlja izbor tipa migracije kao deo strategije domaćinstva za raspoređivanje članova domaćinstva, jer pojedinac može biti samo na jednom mestu u jedno vreme, a članovi domaćinstva mogu kombinovati više lokacija, što podrazumeva da domaćinstvo mora da se sastoji od najmanje dva ekonomski aktivna člana. Ovo je viđenje migracija kao neprekidnog procesa razmeštaja radne snage domaćinstva (Brown, 2002). Gde domaćinstva sa dva zaposlena biraju da žive i rade, kada i gde migriraju odnosno ne migriraju i kako i zašto donose ove odluke ispitivano je u Velikoj Britaniji. Rezultati ovog istraživanja pokazuju da se pretežno radi o domaćinstvima koja stanuju u prigradskim područjima sa dobrim saobraćajnim vezama, gde dominantan uticaj u odlukama ima partner čija su primanja veća, karijera sigurnija ili čiji je posao više lokaciono ograničen. Mesto stanovanja tako je odabrano da maksimizira potencijal dnevne migracije i minimizira potrebu za budućom migracijom (Green, Hogarth i Shackelton, 1999).

Broj zaposlenih članova u domaćinstvu utiče i na varijacije dnevne migracije prema polu. U studiji proučavanja 1551 domaćinstva u Holandiji, autori Ruvendal i Ritveld su utvrdili da je razdaljina dnevne migracije nosioca domaćinstva duža kada je supružnik ili partner zaposlen, te da žene putuju svakodnevno na kraćim razdaljinama kada je suprug ili partner zaposlen (Rouwendal i Rietveld, 1994). Ispitivanje kako zaposlenost supružnika utiče na odnos mesta rada i mesta stanovanja, na primeru dnevnog urbanog sistema Pančeva 2002, pokazalo je da nema značajnijih razlika u prosečnoj prostornoj razdaljini dnevne migracije prema polu između domaćinstava gde radi jedan i domaćinstava gde rade oba supružnika. Međutim, žene dnevni migranti čiji muževi nisu zaposleni imaju manju prosečnu razdaljinu dnevne migracije od muškaraca čije supruge nisu zaposlene, što potvrđuje hipotezu o većoj odgovornosti žena u domaćinstvu (Lukić, 2011:148).

U domaćinstvima sa dva zaposlena, ukoliko su oba radnika dnevni migranti, veća je verovatnoća da jedan radnik izabere putanju dnevne migracije koja izgleda

neracionalno (*wasteful commuting*). Ovaj radnik ne ide direktno do posla i nazad, već staje na više mesta obavljajući usput razne poslove (vožnja dece do škole ili vrtića, nabavka i slično) što utiče na veću razdaljinu dnevne migracije. Zbog toga dnevni migranti ne putuju svakodnevno samo glavnim saobraćajnicama, kao što bi bilo idealno za minimiziranje razdaljine dnevne migracije (Hamilton i Roell, 1982). U domaćinstvima sa dva dnevna migranta, visoki troškovi putovanja na duži rok mogu biti približno jednaki ekonomskim troškovima migracije, te vremenom dovesti do odluke o preseljenju, kako bi novo mesto stanovanja bilo bliže barem jednom od zaposlenih. Analiza dodatno obrađenih podataka iz Popisa 2002. u Srbiji, na primeru dnevnog urbanog sistema Pančeva, pokazala je da u većini domaćinstava (75%) u dnevnoj migraciji učestvuje samo jedan od supružnika, dok je znatno manji broj domaćinstava u kojima su oba supružnika dnevni migranti. U slučaju kada je jedan supružnik dnevni migrant, to je najčešće muškarac i prostorna razdaljina njegove dnevne migracije je veća nego kada su oba supružnika dnevni migranti. Ako u domaćinstvu ima dece predškolskog uzrasta, procentualni udeo domaćinstava u kojima oba supružnika učestvuju u dnevnoj migraciji se smanjuje i u tom slučaju najmanji je udeo domaćinstava u kojima su samo žene dnevni migranti, što je potvrda ograničavajućeg delovanja porodičnih i faktora roditeljstva na učešće žena u dnevnom migracionom procesu (Lukić, 2011:149).

Različite socio-ekonomske grupe stanovništva suočavaju se sa različitim ograničenjima i mogućnostima po pitanju mesta stanovanja i rada, što se odražava na dnevnu migraciju. Obrazovanje, kao faktor koji utiče na visinu prihoda i ekonomski status, uslovljava izbore i ograničenja prostorne pokretljivosti stanovništva. Istraživanja su potvrdila postojanje jake veze između zanimanja i zarada sa jedne strane i distance dnevne migracije sa druge, pri čemu zaposleni sa nižim zaradama i nižim stepenom obrazovanja putuju svakodnevno na kraćim relacijama (Green, 1997). Rouwendal i Rietveld (1994) smatraju da je veza stepena obrazovanja i razdaljine dnevne migracije delimično posledica porasta razdvojenosti centara zaposlenja i novih mesta stanovanja u razvijenim zemljama, usled porasta specijalizacije i fragmentacije tržišta rada. Ovi procesi imaju za rezultat porast razdaljine dnevne migracije za obrazovanije radnike. Stepem obrazovanja često se koristi i za procenu zarade dnevnog migranta, imajući u vidu da je visina prihoda socio-ekonomski indikator varijacija vremenske i prostorne dimenzije dnevne migracije i činjenicu da postoji pozitivna veza između stepena razdvojenosti mesta rada i mesta stanovanja i socio-ekonomskog statusa radnika (Schwanen, Dieleman i Dijst, 2004). Obrazovaniji dnevni migranti generalno putuju dalje do posla (Green et al. 1999; van Ham 2001), jer imaju veće prihode kojima kompenzuju troškove putovanja. Muškarci najčešće više ulažu u humani kapital pa se obrazovne razlike odražavaju i na razlike u razdaljini dnevne migracije prema polu (Tkocz i Kristensen, 1994).

Saznanja o većoj prostornoj pokretljivosti obrazovanih dnevnih migranata potvrđena su i u Srbiji. Naime, iako u ukupnim dnevnomigracionim tokovima

radnika, prema Popisu 2002, preovladavaju lica sa završenom srednjom školom, dok visokoobrazovana radna snaga čini svega 13,4%, izvan prostora svoje opštine radi obavljanja funkcije rada svakodnevno se kreće čak 82,3% od ukupnog broja radnika dnevnih migranata koji imaju završenu visoku školu (Lukić i Tošić, 2009). Već je istaknuto da u Srbiji preovladavaju unutaropštinske dnevne migracije, dok se kod međuopštinskih može pretpostaviti da je reč o dužim rastojanjima. Međutim, ovaj posredan način zaključivanja o prostornoj razdaljini dnevne migracije, s obzirom da pitanje o vremenskoj ili prostornoj razdaljini dnevne migracije nije sastavni deo popisnice kao što je to slučaj u drugim zemljama, može dovesti do greške ukoliko se naselje stanovanja dnevnog migranta graniči sa naseljem druge opštine. Ipak, na primeru dnevnog urbanog sistema Pančeva 2002., dokazan je pozitivan uticaj obrazovanja na prosečnu prostornu razdaljinu dnevne migracije, koji je više izražen kada je reč o ženskoj populaciji, u smislu da obrazovanije žene svakodnevno putuju prostorno dalje (Lukić, 2011:138). Do istih saznanja došla je autorka Kristaldi, koja ističe značaj obrazovanja kao statistički najznačajnije varijable za pravce dnevnih migracija žena u Italiji (Cristaldi, 2005).

U većini zemalja, pa i u Srbiji, industrija je sektor delatnosti sa najvećim obimom dnevnih migracija (naročito prerađivačka industrija), slede energetika, građevina i uslužne delatnosti. Međutim, analogno promenama u strukturi privrede i socio-ekonomskoj strukturi stanovništva zapaža se postepeno smanjivanje udela dnevnih migranata zaposlenih u primarnim i sekundarnim delatnostima, uz porast učešća dnevnih migranata zaposlenih u tercijarnim i kvartarnim delatnostima. Na strukturu tokova dnevnih migracija prema delatnosti odražava se postojeća kvantitativna i kvalitativna neusklađenost kontingenta aktivnog stanovništva sa lokalnim potrebama privrednih subjekata i drugih organizacija. Kada je reč o zanimanjima dnevnih migranata u Srbiji, prema Popisu 2002, najviše je prodavaca i demonstratora, zatim rukovaoca spravama za kopanje i operatera mašina alatlika, pomoćnih radnika i spremača, medicinskih sestara negovateljica, knjigovođa, te radnika na prodaji, merenju i etiketiranju u fabrikama. Neka od ovih zanimanja podrazumevaju promenljivo mesto rada ili rad u više mesta tokom dana (Lukić, 2012).

Razlike u obimu i pravcima dnevnih migracija u okviru pojedinih zanimanja formiraju se i pod uticajem rodnih nejednakosti. Najveće disproporcije u polnoj strukturi radnika su u oblasti obrazovanja, zdravstva i finansijskom posredovanju. Stoga, više od polovine dnevnih migranata zaposlenih u uslužnim delatnostima u Srbiji čine žene. Na primeru dnevnog urbanog sistema Pančeva, prema Popisu 2002, dokazano je da je prostorna razdaljina dnevne migracije žena manja u odnosu na muškarce bez obzira na sektor delatnosti rada (Lukić, 2011:139).

Za mobilnost i tip prostorne pokretljivosti stanovništva, pored karakteristika pojedinca i njegovog domaćinstva, veoma je bitna i jačina socijalne integracije u vidu porodičnih i prijateljskih veza, te osećaja pripadnosti mestu stanovanja.

Ukoliko visoko vrednuju veze sa rođacima i prijateljima u naselju stanovanja, ostanak u okvirima iste socijalne mreže može da motiviše zaposlene da žive i rade u različitim naseljima. Pri tom, Hanson i Prat smatraju da su kontakti u lokalnoj sredini mnogo važniji ženama nego muškarcima (Hanson i Pratt, 1991). Osim vezanosti zaposlenih članova domaćinstva za mesto stanovanja, u slučaju domaćinstava sa decom školskog uzrasta, i socijalne veze dece mogu biti prepreka za migraciju. Tada se zaposleni roditelj često odlučuje na dužu dnevnu migraciju, kako dete ne bi menjalo školu i prekidallo kontakt sa prijateljima (Green, 1997). Važan argument u prilog dnevnoj migraciji umesto migraciji može biti oslanjanje na socijalne mreže u naselju stanovanja, kao ispomoć u čuvanju dece. Modalitet dnevne migracije u nekim aspektima je olakšavajući i za samog radnika jer ne zahteva adaptaciju koja je kod migracije čiji je ishod promena mesta prebivališta neminovnost.

Ohman i Lindgren smatraju da se dnevne migracije na velikim razdaljinama nalaze na raskrsnici između mobilnosti i nemobilnosti i da ih često izaziva nespremnost na drugi tip mobilnosti, odnosno migraciju. Istražujući motive odluke o dnevnoj migraciji, oni polaze od toga šta pojedinci mogu, šta moraju i šta žele. Savremena infrastruktura uticala je na prostorno širenje tržišta rada omogućavajući dnevne migracije na dužim relacijama. Šta pojedinac mora u nameri da zaradi za život zavisi od strukturnih ograničenja, dok na ono što želi u velikoj meri utiču lični stavovi i društvene norme (skica 1). Na stavove pojedinca po pitanju učešća u ovom obliku prostorne pokretljivosti stanovništva mogu uticati promene društvenih normi i porast broja dnevnih migranata, ali i porast mobilnosti u društvu uopšte (Öhman i Lindgren, 2003:2, 3).



Skica 1. Konceptualni model pokretačkih snaga dnevnih migracija na velikim razdaljinama (Öhman i Lindgren, 2003:5).

Stepen razvijenosti funkcija u naselju stanovanja, kao preduslov za veće mogućnosti za zaposlenje lokalnog stanovništva, važna je determinanta dnevne migracije. Međutim, brojni autori naglašavaju značaj neekonomskih faktora lokalne sredine prilikom odluke o migraciji (Irwin, Tolbert i Lyson, 1999). Đulijani koristi koncept zavisnosti od mesta (*place dependency*) u objašnjenju vezanosti pojedinaca za lokalnu sredinu (Giuliani, 2003). Zadovoljstvo kvalitetom života u naselju

stanovanja relevantno je za odluke o prostornoj pokretljivosti stanovništva. Ranija istraživanja su pokazala da različite dimenzije zadovoljstva mestom stanovanja (veličina naselja, razvijenost infrastrukture, kvalitet škola, ljubaznost komšija i dr.) utiču na verovatnoću migracije (Sofranko i Fliegel, 1984). Vezanost za mesto stanovanja povećava se sa brojem godina života provedenih u istom naselju, što smanjuje verovatnoću za preseljenje (Vogt i dr, 2004). Ispitivanje relativnog značaja vremena provedenog u alternativnom društvenom prostoru i karakteristika ličnih mreža za identifikaciju sa različitim sredinama dve grupe migranata je pokazalo da su za dnevne migrante prosečno vreme provedeno u naselju stanovanja, prosečan stepen ličnih veza i prisustvo ljudi iz naselja stanovanja u njihovim ličnim vezama u pozitivnoj vezi sa osećajem pripadnosti naselju stanovanja (Maya-Jariego i Armitage, 2007: 759).

Osim što svojim osobenostima utiče na odluku o migriranju/nemigriranju, mesto stanovanja značajno je i za učešće radnika u dnevnoj migraciji. Smanjenje troškova putovanja i porast sklonosti ka većem kvalitetu životne sredine u mestu stanovanja prouzrokovali su povećanje dnevnih migracija na dužim razdaljinama. Mesta sa manjim brojem stanovnika i malom gustom naseljenosti često su manje zagađena što ih, ukoliko imaju dobre saobraćajne veze kao preduslov za dnevnu migraciju, čini privlačnijim mestom za život od velikih gradskih centara. Dnevna migracija na dužim razdaljinama je skuplja i zahteva veće prihode domaćinstva pa je u tom slučaju za izbor tipa prostorne pokretljivosti presudan željeni stil života. Kvalitet života u mestu stanovanja koji omogućava ostvarivanje željenog stila života utiče na povećanje sklonosti ka dnevnoj migraciji, mada se potrebe i želje domaćinstva vezane za mesto stanovanja mogu menjati tokom vremena u zavisnosti od promene socio-ekonomskog statusa i uzrasta dece. Važni događaji u životu (brak, rođenje deteta, i dr.) deluju kao prekretnice te mogu da utiču na lične stavove i sklonost ka migraciji i tipu prostorne pokretljivosti. Da značajni događaji u životu utiču na prostornu pokretljivost stanovništva dokazano je i u Srbiji. Naime, većina ispitanika dnevnih migranata u Brusu i Aleksincu koji su izrazili nameru da žele da se presele u naselje rada u budućnosti, vreme migracije vezali su za značajne događaje u životnom ciklusu (polazak dece u školu i dr.) (Stamenković i dr., 1995). Analiza uticaja migracione istorije na prostornu razdaljinu dnevne migracije, na primeru dnevnog urbanog sistema Pančeva, prema popisu 2002, pokazala je da u nekim slučajevima alohtoni radnici dnevni migranti putuju prostorno dalje od autohtonih iz čega sledi da ta preseljenja nisu bila prouzrokovana težnjom radnika da budu bliže mestu stanovanja već drugim razlozima (Lukić, 2011:140).

Kakav je uticaj dnevnih migracija na pojedince, porodicu i društvo?

Dnevna migracija utiče na pojedinca, domaćinstvo i društvo kako pozitivno tako i negativno. Svakodnevno putovanje, naročito na većim razdaljinama, može se odraziti na zdravlje dnevnog migranta doprinoseći većem nivou stresa, kako zbog

samog putovanja i saobraćajnih gužvi, tako i zbog manjka slobodnog vremena provedenog u slobodnim aktivnostima i sa porodicom. Sprovedene studije o kvalitetu života dnevnih migranata pokazuju da oni češće obolevaju od visokog krvnog pritiska, mučnine, bolova u leđima i da imaju poteškoće da zadrže pažnju i savladaju bes. Vreme provedeno u svakodnevnom putovanju do posla manifestuje se lošim raspoloženjem i niskim stepenom zadovoljstva životom (Kluger, 1998). Stres je povezan sa dužinom putovanja, udobnošću tokom putovanja, gužvama u saobraćaju, stepenom pouzdanosti javnog saobraćaja i ponašanjem drugih putnika i vozača u saobraćaju. Istraživanje dnevnih migranata koji putuju železnicom u SAD pokazalo je da oni koji imaju manje predvidljivo putovanje (neredovan prevoz) osećaju veći stres bez obzira na pol (Evans i dr. 2002). Štucer i Frej su utvrdili veliki negativan uticaj vremena provedenog u dnevnoj migraciji na zadovoljstvo životom, kada je reč o dnevnim migrantima u Nemačkoj. Pokazalo se da radnici nemaju kompenzaciju za stres izazvan dnevnom migracijom, budući da svakodnevno putovanje ima odloženi efekat na zdravlje i porodični život (Stutzer i Frey, 2008:362). Suprotne rezultate pokazalo je ispitivanje radnika dnevnih migranata u Italiji, koji su svakodnevno putovali iz gradova srednje veličine u veće gradske centre, ukazujući da su radnici uopšteno zadovoljni svojim životom, te da je ekonomske troškove njihove dnevne migracije kompenzovalo zadržavanje društvenih veza u naselju stanovanja, uz mogućnost dostupnosti zaposlenja i kulturnih sadržaja velikih gradova (Nuvolati, 2007). Ova istraživanja upućuju na zaključak da uticaj dnevne migracije na pojedinca zavisi od demografskih i socio-ekonomskih karakteristika samog pojedinca, koje određuju stepen njegovih obaveza u domaćinstvu i način putovanja, a time posledično i izloženost stresnim situacijama, te vrednovanja različitih aspekata života od strane pojedinca. Nekim radnicima prija vreme provedeno u dnevnoj migraciji, između poslovnih i kućnih obaveza, koje mogu da iskoriste za sebe, dok je suprotno sa onima koji više vrednuju vreme provedeno u krugu porodice (Ory i dr. 2004).

Pored ekonomskih posledica dnevne migracije za pojedinca i njegovo domaćinstvo, u vidu eventualnog poboljšanja životnog standarda, treba pomenuti i socijalne posledice dnevne migracije na partnerske i roditeljske odnose. Vreme provedeno u dnevnoj migraciji ostavlja manje vremena za porodicu. Članovi porodice bivaju duže razdvojeni što utiče na njihove odnose. Istraživanje socijalnih posledica mobilnosti na radnike i njihove porodice, sprovedeno 2000. u Nemačkoj, imalo je za cilj da utvrdi kako mobilnost zbog posla utiče na porodični život, subjektivni osećaj blagostanja i socijalnu integraciju i razvoj porodice. Uzorak je činila populacija oba pola, starosti 25-59 godina u vezi ili braku. Rezultati su pokazali da dnevne migracije imaju značajne negativne posledice po partnerski život u poređenju sa migrantima i ne-migrantima. Ovaj oblik mobilnosti smanjuje intenzitet veze između roditelja koji je dnevni migrant i deteta. Dok, sa jedne strane, svaki oblik mobilnosti ima pozitivan uticaj na karijeru, sa druge strane svaki oblik mobilnosti ima negativan uticaj na društvene veze (gubitak socijalnih kontakata i

osećaj socijalne izolovanosti) u poređenju sa nemobilnom populacijom (Schneider, Limmer, 2012:121,131).

Posledice dnevne migracije oseća i poslodavac. Ove posledice mogu biti smanjenje produktivnosti usled gubitaka zbog kašnjenja radnika na posao, naročito ukoliko se radnici prevoze gradskim saobraćajem, češće odsustvovanje zbog bolovanja, povreda na radu (kao posledica zamora usled putovanja i nedostatka vremena za odmor), nemogućnost radnika da ostaje prekovremeno, češća promena osoblja i dr.

Kao deo privremenih stanovnika naselja rada, dnevni migranti koriste saobraćajnu, komunalnu i drugu infrastrukturu ovih naselja i time dodatno opterećuju njihove kapacitete. Korišćenje sopstvenog vozila, kao vida prevoza dnevnih migranta, doprinosi povećanju nivoa buke i aerozagađenja, te gužvama u saobraćaju specifičnim za određeno doba dana kada radnici najčešće dolaze i odlaze sa posla. S druge strane, dnevni migranti, kao tzv. dnevna ili servisna populacija, kako se često u literaturi nazivaju, porez plaćaju u svom naselju stanovanja, gde takođe ulažu najveći deo dohotka zarađenog u naselju rada, što upućuje na razmišljanje o ispravnosti ovakvog načina naplate poreza. "Migracije i dnevne migracije, kao društveni fenomen, podrazumevaju fizičko kretanje stanovništva između društvenih prostora sa suprotstavljenom raspodelom vremena i veza između njih" (Maya-Jariego i Armitage, 2007: 743). Usled manjka slobodnog vremena, uticaj dnevne migracije na naselje stanovanja dnevnog migranta manifestuje se u vidu njegove slabije društvene angažovanosti i uključenosti u lokalne aktivnosti. Putnam ističe da svakih dodatnih deset minuta vremena provedenih u dnevnoj migraciji smanjuje uključenost u društvena događanja lokalne zajednice za 10% (Putnam, 2000:213).

Zaključak

Mnogobrojna istraživanja u različitim zemljama doprinela su utvrđivanju osnovnih determinanti dnevne migracije, sa ciljem boljeg razumevanja veze između dnevne migracije i društveno-ekonomskih procesa. Šta utiče na učesće u dnevnoj migraciji, kao posebnom obliku prostorne pokretljivosti stanovništva, te na varijacije obima i pravaca dnevne migracije značajno je sa aspekta razumevanja migracionih procesa i njihovih posledica u društvu. Trendovi dnevnih migracija ne mogu se objasniti samo ekonomskim faktorima već zavise i od ličnih i karakteristika domaćinstva, normi i vrednosti, stepena socijalne integracije i osobenosti mesta stanovanja. Različite socio-ekonomske kategorije stanovništva suočavaju se sa različitim mogućnostima da smanjenu socijalnu mobilnost nadoknade povećanom prostornom mobilnošću. Željeni stil života i porast broja domaćinstava sa dva zaposlena uslovili su u mnogim razvijenim zemljama porast broja stanovnika u prigradskim i seoskim naseljima praćen povećanjem broja dnevnih migracija na velikim rastojanjima, kao vida migracione strategije domaćinstva. Ove strategije

predmet su promena tokom vremena u zavisnosti od promena u strukturi domaćinstva i životnom standardu. S druge strane, i sama dnevna migracija ostavlja različite posledice na porodične i druge veze. Premda je dnevna migracija jednog od članova domaćinstva često ekonomski i socijalno prihvatljiviji oblik mobilnosti od migracije, ona ima kako pozitivne tako i negativne posledice na pojedinca, porodicu i društvo, koje u našoj zemlji tek treba detaljnije da se prouče kako bismo ih bolje razumeli i razmatrali pri donošenju ekonomskih i drugih javnih politika koje su relevantne za migraciona kretanja. Ograničenje za proučavanje dnevnih migracija kod nas predstavlja nedostatak adekvatnih podataka. Naime, popis, kao praktično jedini redovan izvor podataka o dnevnim migracijama, osim što je nedovoljno čest sa aspekta proučavanja ove pojave, ne pruža ni dovoljno relevantnih informacija za njeno sagledavanje, dok su anketna istraživanja kod nas retka.

Literatura

- Blumen, Orna. 2000. Dissonance in women's commuting? The experience of exurban employed mothers in Israel. *Urban Studies* Vol. 37, No. 4: 731-748
- Boussauw, Kobe, Derudder, Ben, Witlox, Frank. 2011. Measuring Spatial Separation Processes through the Minimum Commute: the Case of Flanders. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 11(1): 42-60
- Brown, David 2002. Migration and Community: Social Networks in a Multilevel World. *Rural Sociology.*, Vol. 67, No. 1: 1- 23
- Camstra, Ronald 1996. Commuting and gender in a lifestyle perspective. *Urban Studies* Vol. 33, No. 2: 283-336
- Crane, Randall. 2007. Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting. *Journal of the American Planning Association.* Vol. 73, No. 3: 298-316
- Cristaldi, Flavia 2005. Commuting and Gender in Italy: A Methodological Issue. *The Professional Geographer.* Vol. 57, No. 2: 268-284
- Ericksen, Julia 1977. An analysis of the journey to work for women. *Social Problems.* Vol. 24, No 4: 428-435
- Evans, Gary, Wener, Richard, Phillips Donald 2002. The morning rush hour: predictability and stress. *Environment and Behaviour.* Vol. 34, No. 4: 521-530
- Fuchs, Roland, George, Demko. 1978. The Postwar Mobility Transition in Eastern Europe. *Geographical Review.* Vol. 68, No. 2: 171-182
- Giuliani, Marria Vittoria 2003. Theory of Attachment and Place Attachment. In Bonnes, Mirilia, Terence Lee, Marino Bonaiuto (Eds.) *Psychological theories for environmental issues.* Chippenham: Ashgate, pp. 137-170
- Green, Ann 1997. A question of compromise? Case study evidence on the location and mobility strategies of dual career households. *Regional Studies.* 31: 643-659
- Green Ann E., Terence Hogarth, R. Ernest Shackleton. 1999. Longer Distance Commuting as a Substitute for Migration in Britain: A Review of Trends, Issues and Implications, *International Journal of Population Geography.* Vol. 5: 49-67
- Hamilton Bruce, Ailsa Roell 1982. Wasteful Commuting. *The Journal of Political Economy.* Vol. 90, No. 5: 1035-1053

- Hanson, Susan, Ibipo, Johnston 1985. Gender differences in work-trip lengths: Explanations and implications. *Urban Geography*. Vol. 6, No. 3:193-219
- Hanson Susan, Geraldine Pratt 1991. Job search and the occupational segregation of women, *Annals of the Association of American geographers*. Vol. 81, No. 2: 229-253
- Irwin Michael, Tolbert Charles, Lyson Thomas 1999. There's no place like home: nonmigration and civic engagement. *Environment and Planning A* Vol. 31, No. 12: 2223–2238
- Johnston-Anumonwo, Ibipo 1992. The Influence of Household Type on Gender Differences in Work Trip Distance. *Professional Geographer*. Vol. 44, No. 2: 161-169
- Kawase. Masaki 2004. Changing gender differences in commuting in the Tokyo metropolitan suburbs. *Geojournal*. Volume 61, No. 3: 247-253
- Kluger, Natan 1998. Commute variability and strain. *Journal of Organizational Behavior*. Vol. 19, No. 2: 147-165
- Kroska, Amy 2004. Divisions of domestic work:Revising and expanding the theoretical explanations. *Journal of Family Issues*. Vol. 25, No. 7: 900–32
- Lee, Bung Song, John Mc Donald 2003. Determinants of Commuting Time and Distance for Seoul Residents: The Impact of Family Status on the Commuting of Woman. *Urban Studies*. Vol. 40, No. 7: 1283-1302
- Lukić, Vesna. 2006. Dnevne migracije aktivnog stanovništva u Sbjiji, *Glasnik srpskog geografskog društva*, Vol. 86, Br. 1: 141-150
- Lukić, Vesna 2007. Selektivnost dnevnih migranata u Srbiji prema polu. *Glasnik srpskog geografskog društva*. Vol. 87, Br. 2: 67-78
- Lukić Vesna, Tošić Branka 2009. Nivo kvalifikovanosti radnika kao faktor odvijanja dnevnih migracija u Srbiji. *Glasnik srpskog geografskog društva*. Vol. 89, Br. 2: 27-36
- Lukić, Vesna. 2011. *Demografski razvitak i funkcionalna struktura Pančeva*, Beograd: Geografski institut “Jovan Cvijić” SANU.
- Lukić, Vesna, Tošić, Branka 2011. Daily Commuting - similarities and differences between Serbia and Slovenia. *Acta Geographica Slovenica*, Vol. 5. Br. 2: 319-342
- Lukić, Vesna 2012. Economic profile of the Serbian commuter. *Industrija*. Vol. 40, No. 2: 79-91.
- Madden, Jannice 1981. Why women work closer to home. *Urban Studies*. Vol. 18, No. 2: 181-1194
- Maya-Jariego Isidro, Neil Armitage 2007. Multiple Senses of Community in Migration and Commuting : The Interplay between Time, Space and Relations. *International Sociology*. Vol. 22, No. 6: 743–766
- Mac Donald, Heather 1999. Women’s Employment and Commuting: Explaining the Links. *Journal of Planning Literature*. Vol. 13, No. 3: 267-283
- McLafferty, Sara, Valerie, Preston. 1997. Gender, race and determinants of commuting: New York in 1990. *Urban Geography*. Vol. 18: 192-212
- Mincer, Jacob. 1978. Family Migration Decisions. *The Journal of Political Economy*. Vol. 86, No. 5: 749-773
- Nuvolati, Giampaolo 2007. Commuting and quality of life: The Italian Case. *Social Indicators Research Series*. 29 II: 55-66.
- Öhman Marianne, Urban Lindgren. 2003. Who is the long-distance commuter? Patterns and driving forces in Sweden. *Cybergeo: European Journal of Geography Systèmes*. <http://cybergeo.revues.org/index4118.html>
- OECD 2010. Family database LMF2.6: Time spent travelling to and from work www.oecd.org/els/social/family/database

- Ory, David, Mokhtarian, Patricia, Lohlorien, Redmond, Salomon, Ilan, Collantes, Gustavo, Choo Sangho 2004. When is commuting desirable to the individual. *Growth and Change*. Vol. 35, No. 3: 334–359
- Pooley, Colin, Turnbull Jean, Adams Mags. 2005. *Mobile Century?: Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*. Aldershot: Ashgate Publishing
- Putnam, Robert 2000. *Bowling Alone: The collapse and revival of American community*. New York: Simon& Schuster
- Rouwendal, Jan, Reitveld, Piet, 1994. Changes in Commuting Distances of Dutch Households. *Urban Studies*. Vol. 31: 1545-57
- RZS. 2004. Popis stanovništva domaćinstava i stanova 2002. Knj. 13. *Dnevne migracije*. Republički zavod za statistiku Srbije: Beograd.
- RZS. 2006. *Demografska statistika 2002-2003*. Republički zavod za statistiku Srbije: Beograd.
- Sandow, Erika. 2008. Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden. *Journal of Transport Geography*. Vol. 16, No. 1: 14-27
- Sarmiento, Sharon 1989. Household, Gender, and Travel u Grieco Margaret, Laurie Pickup, Richard Whipp (Ed.) *Gender, transport, and employment: the impact of travel constraints*. Aldershot: Avebury <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/chap3.pdf>
- Schwanen, Tim, France, Dieleman, Martin, Dijst 2004. The Impact of Metropolitan Structure on Commute Behavior in the Netherlands: A Multilevel Approach. *Growth and Change*. Vol. 35, No. 3: 304-333
- Schwanen, Tim 2007. Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families. *The Professional Geographer*. Vol. 59, No. 4: 447-462
- Schneider, Norbert, Ruth Limmer 2012. Job Mobility and living arrangements u Weert Canzler Vincent Kaufmann Sven Kesselring (Ed.) *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot: Ashgate
- Sofranko, Andrew, Frederic Fliegel. 1984. Dissatisfaction with Satisfaction. *Rural Sociology*. 49:353-373
- Stamenković Srboljub, Mila Pavlović, Dragutin Tošić, Miroljub Milinčić 1995. *Dnevne migracije stanovništva (radne snage i učenika) prema Aleksandrovcu i Brusu*, Beograd:Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu.
- Stillwell, John, Duke-Williams Oliver, Adam Dennett. 2010. Interaction Data: Definitions, Concepts and Sources u John Stillwell, Oliver Duke-Williams, Adam Dennett, (Ed.) *Technologies for Migration and Commuting Analysis: Spatial Interaction Data Applications*, Hershey: IGI Global.
- Stutzer, Alois, Frey Bruno 2008. Commuting and life satisfaction in Germany. *Scandinavian Journal of Economics*. Vol. 110, No. 2: 339-366
- Tkocz, Zygmunt, Gustav Kristensen. 1994. Commuting Distances and Gender: A Spatial Urban Model. *Geographical Analysis* Vol. 26. No. 1: 1-14
- Turner, Tracy, Niemeier, Debbie. 1997. Travel to work and household responsibility: New evidence. *Transportation* Vol. 24, No. 4: 397–419
- Van Ham, Maarten 2001. Workplace Mobility and Occupational Achievement. *International Journal of Population Geography* 7: 295-306.
- Vogt, Rebecca, Allen, John, Cordes, Sam 2003. Relationship between Community Satisfaction and Migration Intentions of Rural Nebraskans *Great Plains Research: A Journal of Natural and Social Sciences*. Paper 643 <http://digitalcommons.unl.edu/greatplainsresearch/643>