

O VEZI IZMEĐU MIGRACIJE I DNEVNE MIGRACIJE

Vesna LUKIĆ*

Različiti tipovi migracionih kretanja najčešće se proučavaju nezavisno jedni od drugih i pored sve brojnijih dokaza o njihovoj povezanosti. U radu se ističe značaj proučavanja veze između dnevne migracije, kao oblika prostorne pokretljivosti stanovništva, i migracije čiji je ishod promena mesta prebivališta. Cilj rada je da se ukaže na faktore koji utiču na vezu migracije i dnevne migracije (demografska i socio-ekonomska obeležja, tržište rada, tržište nekretnina, informacije, životni stil i dr.), sa posebnim naglaskom na ulogu koju ima razdaljina dnevne migracije za izbor tipa mobilnosti. U savremenim uslovima života, razvoj saobraćajne mreže i prevoznih sredstava omogućava radnicima sve veću fleksibilnost u pogledu tržišta rada. Stoga je u mnogim zemljama poslednjih godina primećena tendencija porasta učešća stanovništva u dnevnim migracijama na većim razdaljinama, umesto migracije čiji je ishod promena mesta prebivališta. U tom smislu, razmatrani su koncepti zamene i dopune u vezi sa dnevnom migracijom i migracijom, kao i različita mišljenja o održivosti dugih dnevnih migracija. Osim rezultata inostranih istraživanja, dat je i pregled istraživanja veze između migracije i dnevne migracije u Srbiji.

Ključne reči: *dnevna migracija, migracija, aktivno stanovništvo, strategije mobilnosti, domaćinstva*

Premda dnevna migracija ne utiče direktno na obim i strukturu populacije, još je Termote, početkom 1980-ih, primetio da je ona "predmet interesovanja demografa zbog svoje jake direktne veze sa migracijom, kao sve značajnijom komponentom populacionih promena" (Termote, 1980: 12). Razmatranje veze između migracije¹ i dnevne migracije značajno je kako iz teoretskih tako i iz praktičnih razloga. Transformacije u tipovima prostorne pokretljivosti stanovništva odražavaju se na demografski i društveno-ekonomski razvoj prostora polazišta i prostora odredišta, izazivajući promene u broju i strukturama stanovništva, ali i promene na tržištima rada i nekretnina. Otud proučavanje ovih veza ima svoju aplikativnu vrednost u formulisanju i sprovođenju populacione i opšte razvojne politike. Dnevna migracija može prethoditi migraciji, tj. "stepen dnevne mobilnosti

* Centar za demografska istraživanja Instituta društvenih nauka, Beograd.

¹ U daljem tekstu pod pojmom migracije podrazumeva se tip mobilnosti stanovništva sa ishodom promene mesta prebivališta.

stanovništva može predstavljati nagoveštaj o daljim preseljavanjima stanovništva, s obzirom da su područja sa intenzivnijim kontaktima sa razvijenijim centrima podložnija emigracionim tendencijama" (Žuljić, 1970), ali može uslediti i nakon migracije, jer su "mnoge migracije 'delimičnog preseljenja'² deo procesa prilagođavanja, do čije je potrebe došlo usled naglog migracionog kretanja" (Roseman, 1971; 597-598).

Različiti tipovi prostorne pokretljivosti stanovništva su promenljivi i međusobno povezani u zavisnosti od demografske i socioekonomske strukture migranata, karakteristika mreže naselja, društveno-ekonomskih uslova i saobraćajnih veza prostora polazišta i odredišta. Zato često dolazi do transformacije jednog tipa migracija u drugi pod uticajem promena vezanih za same pojedince, ali i uslova odvijanja migracija. "Promene u obimu migracije mogu odražavati veće ili manje oslanjanje na druge forme prostorne pokretljivosti stanovništva u skladu sa promenama uslova u mestu polazišta i odredišta i unapređenjem saobraćajnih i komunikacionih sistema" (Goldstein, 1987; 928). Da su različite forme migracija u stvari različiti prostorni odgovori na iste sile delovanja ukazuju i drugi autori (Skeldon, 2006).

Međuzavisnost dnevne migracije i migracije prvobitno je zapažena još sedamdesetih godina prošlog veka (Yapa, Poolese, Wolpert, 1971; Holmes, 1971), i od tada je broj istraživanja koja se bave vezom ovih tipova migracija u okviru neke zemlje ili regiona u porastu. U novijoj literaturi javljaju se i empirijske studije koje razmatraju uzajamno dejstvo migracije i dnevne migracije u prekograničnom kontekstu, smatrajući dnevnu migraciju za alternativni oblik prekograničnih radnih migracija (Huber, Nowotny, 2011).

Uslovi u kojima se odvijaju dnevne migracije stanovništva veoma su bitni za njihovu eventualnu transformaciju u migraciju. Kao odgovor na promenu uslova (vreme potrebno za putovanje, razdaljina, troškovi putovanja, rekonstrukcija saobraćajnica i dr.), može doći do transformacije dnevne migracije u migraciju, ali i do prestanka potrebe za dnevnom migracijom, ukoliko se javi mogućnost zaposlenja u naselju stanovanja. Izbor mesta stanovanja i mesta rada uzrokuje različite oblike prostorne pokretljivosti stanovništva. Promena mesta rada ili preseljenje stvara novu kombinaciju na relaciji od mesta stanovanja ka mestu rada, što vodi ka tome da je dugoročno potrebno ili novo mesto rada ili nova migracija (Renkow, Hoover, 2000).

² Rozman uvodi dihotomiju delimično/potpuno preseljenje u cilju razumevanja procesa asimilacije migranata. Podela se zasniva na nedeljnom ciklusu kretanja, polazeći od kuće kao centra gravitacije. U slučaju potpunog preseljenja menja se ne samo mesto stanovanja već i ceo nedeljni ciklus kretanja, dok delimično preseljenje podrazumeva promenu dela nedeljnog ciklusa kretanja.

Dnevne migracije, promena radnog mesta i promena mesta prebivališta mogu biti zamena jedno za drugo, odražavajući prilagođavanje dostupnim mogućnostima za rad i stanovanje. "Empirijski rezultati podržavaju hipotezu da otkaz i preseljenje zamenjuju jedno drugo u održavanju ravnoteže dnevnih migracija". Ukidanje autobuske linije ili porast cene benzina, npr. utiču na pojavu neravnoteže u dnevnim migracijama, pa će se neki radnici preseliti ili dati otkaz da bi do ravnoteže ponovo došlo (Zax, 1991: 1520).

Tipologije migracija – uloga dnevne migracije

Vežu između dnevne migracije i migracije, uvažavajući njihovu međuzavisnost, sadrže i razne tipologije prostorne pokretljivosti stanovništva. Još sedamdesetih godina prošlog veka, poljski geograf Gavrizenski, istražujući vezu između različitih tipova migracija na primeru Poljske,³ predlaže tipologiju u kojoj povezuje migracije sa dnevnim migracijama. On izdvaja tri osnovna tipa migracija ukazujući na to kako jedan tip može biti zamenjen drugim:

- migracija iz mesta stanovanja A u direktno izabrano novo mesto stalnog stanovanja B, što najčešće podrazumeva preseljenje na manjim razdaljinama;
- dnevna migracija u izabrano mesto B iz mesta stanovanja A (zamena za migraciju u dve faze);
- migracija iz mesta A u mesto C i odlaženje na posao iz izabranog novog mesta stalnog stanovanja C (dnevna migracija), koje nije daleko od mesta B, dok preseljenje u mesto B ne postane moguće (zamena za migraciju u tri faze) (Gawryszewski, 1978).

Teoretski okvir za analizu međusobne povezanosti dnevne migracije i migracije, pokušavajući da predstavi model populacionog rasta koji uzima u obzir vezu između ova dva tipa mobilnosti stanovništva, predložio je Termote. On definiše tri tipa ove veze:

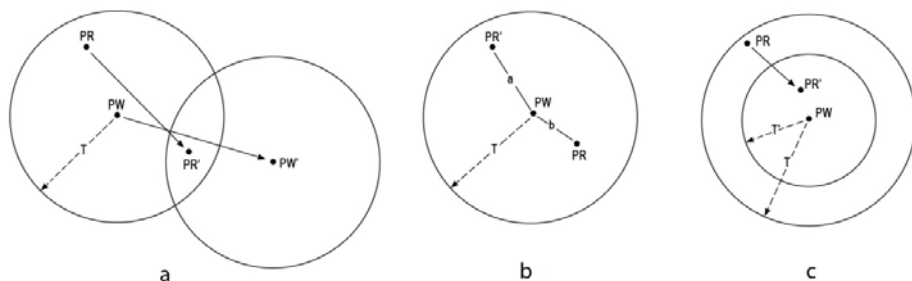
- dnevna migracija kao zamena za migraciju (dnevna migracija iz naselja B u naselje A što umanjuje migraciju iz naselja B u naselje A);
- dnevna migracija kao dopuna migraciji:
 - raniji stanovnici naselja A koji su sada dnevni migranti iz naselja B u naselje A,

³ Krajem sedamdesetih godina između 50% i 70% radnika izražavalo je želju da se preseli u mesto rada. Podaci o dnevnim migrantima dobijeni su iz studija o zaposlenima u državnim preduzećima, koje su periodično sprovedene (Gawryszewski, 1978).

- raniji stanovnici naselja C koji su sada dnevni migranti iz naselja B u naselje A, a koji se inače ne bi preseljavali,
- raniji stanovnici naselja C koji su dnevni migranti iz naselja B u naselje A, a koji bi se inače preselili u naselje A;
- dnevne migracije koje imaju neutralan efekat na migraciju (stanovnici naselja B su dnevni migranti iz naselja B u naselje A, i inače se nikada ne bi preselili u drugo naselje) (Termote, 1980).

Reitsma i Vergoossen (1987) daju migracionu tipologiju u kojoj povezuju migraciju i dnevnu migraciju, ističući važnu uslovnu ulogu koju ima dnevna migracija pri odluci o migraciji (skica 1). Okvir za analizu predstavljalo je istraživanje sprovedeno među grupom alohtonog stanovništva u odabranim područjima Holandije koje je, prema motivima koji generišu migracione tokove, grupisano na radne, stambene, i stambeno-radne migrante. Dok se za stambene migrante vreme putovanja do posla povećalo nakon preseljenja, radni migranti su, prema ovom istraživanju, znatno smanjili vreme putovanja. U mešovitoj grupi radnika takođe je došlo do smanjenja vremena utrošenog na dnevnu migraciju, što znači da su radni motivi i u ovoj grupi imali značajnu ulogu.

Skica 1.
Tri konceptualna tipa migracije



a = radna migracija sa promenom mesta rada
b = stambena migracija
c = radna migracija bez promene mesta rada

PR = izvorno mesto stanovanja
PR' = novo mesto stanovanja
PW = izvorno mesto rada
PW' = novo mesto rada

T = tolerancija dnevne migracije u početnoj situaciji
T' = nova tolerancija dnevne migracije

Izvor: Reitsma, Vergoossen, 1987.

Posebnu pažnju u ovom modelu autori posvećuju implikacijama koje razdaljine dnevne migracije i migracije imaju za odluke koje se tiču promene mesta stanovanja. Zaključak je da je verovatnoća migracije verovatnoća dostizanja praga tolerancije dnevne migracije, koji se definiše kao maksimum vremena koje je lice spremno da utroši na svakodnevno putovanje. Kada moguća promena mesta rada uzrokuje porast razdaljine dnevne migracije, ova razdaljina može doseći tačku kada će delovati kao granica iznad koje će dnevna migracija biti neprihvatljiva. U takvim slučajevima nužno je preseljenje. Ako migraciju ne prati promena mesta rada, postoji mogućnost preseljenja isključivo iz stambenih razloga ili preseljenja kako bi se bilo bliže aktuelnom mestu rada. Rezultati modela pokazuju da duge dnevne migracije povećavaju verovatnoću za migraciju, kao deo procesa prostornog prilagodjavanja. Kod dnevnih migranata koji su se preselili zbog posla, potencijalno vreme⁴ je prelazilo vreme tolerancije. Kao faktori koji utiču na verovatnoću prelaženja praga tolerancije dnevne migracije izdvojeni su:

- potencijalno vreme dnevne migracije;
- način prevoza: spori (bicikl, pešačenje), brzi (automobil, voz, autobus);
- fleksibilnost radnih sati u periodu pre migracije (Reitsma, Vergoossen, 1987).

Determinante međupovezanosti migracije i dnevne migracije

Porast složenosti veza između dnevne migracije i migracije kao i sve veći obim dnevnih migracija na velike udaljenosti, zabeležen u brojnim razvijenim zemljama u proteklih dvadeset godina, pokušava se objasniti na različite načine. Među najčešće navođenim razlozima zašto stanovništvo sve više menja jedan oblik mobilnosti za drugi jeste porast broja domaćinstava sa dvoje zaposlenih (engl. *two earner households*). Povećanje ekonomske aktivnosti žena, koje je uslovalo porast broja domaćinstava sa dva zaposlena, jedan je od faktora koji dovodi do sve složenijih odnosa između mesta rada i mesta stanovanja. U slučaju bračnih parova gde je dvoje supružnika zaposleno, lokalna sredina često nije u mogućnosti da za oboje obezbedi radna mesta u skladu sa njihovim kvalifikacijama. Zato se prostorna pokretljivost uopšte, a time i dnevna migracija kao jedan od njenih tipova, smatra za deo strategije prilagodjavanja pojedinaca i domaćinstava distribuciji radnih mesta i odgovarajućih mesta za stanovanje i stambenih objekata (Goldstein, 1987; Skeldon, 1977; Stark, Taylor, 1991, Green, 2004). Kao odgovor na promenjene okolnosti, migracija predstavlja sredstvo

⁴ Potencijalno vreme dnevne migracije je ono vreme koje bi ispitanik morao da utroši na putovanje u slučaju da nije došlo do migracije.

diverzifikovanja rizika, dok tip prostorne pokretljivosti umnogome zavisi od strukture domaćinstva. Postoje saznanja da prisustvo dva radnika u domaćinstvu utiče da se ova domaćinstva ređe sele (Mincer, 1978; Camstra, 1996, Nivalainen, 2004), odnosno da domaćinstva sa dva zaposlena često menjaju migraciju za dnevnu migraciju na duže staze, kao deo strategije protiv nesigurnosti koju nosi migracija za domaćinstvo kao celinu (Green, Hogarth, Shackelton, 1999). Primera radi, često su troškovi dnevne migracije jednog člana domaćinstva prihvatljiviji od troškova preseljenja celog domaćinstva. Stanovanje u jednom i rad u drugom naselju pružaju mogućnost da se iskoriste prednosti i jednog i drugog naselja u pogledu uslova za zaposlenje i stanovanje, bez većih promena u životu i potrebe za adaptacijom koje migracija podrazumeva, jer dnevni migranti i njihovo domaćinstvo mogu ostati u okvirima iste socijalne mreže, što nije slučaj sa migrantima. Zato se smatra da je za "potpuno preseljenje" odlučujući faktor mogućnost za zaposlenje, dok na "delimično preseljenje" preovlađujuće deluju faktori domaćinstva (Roseman, 1971).

Bračno stanje jedan je od pokazatelja faze životnog ciklusa za koji je potvrđeno da utiče na izbor tipa prostorne pokretljivosti stanovništva (Speare, 1970; Romani, Surin, Artis, 2003). Ranija istraživanja u Srbiji pokazala su da je između 70 i 80% dnevnih migranata u braku (Stamenković i dr., 1995; Petrović, 2001; Lukić, 2008). Većina ispitanih u opštinama Brus, Aleksinac i Vranje, koji su se u anketama sprovedenim 1980-ih izjasnili da nameravaju da zamene dnevnu migraciju migracijom, tajming migracije vezali su za značajne događaje u životu (sklapanje braka, polazak dece u školu i sl.). Pokazalo se da je trećina od svih dnevnih migranata imala nameru da se preseli u mesto rada, te da je za one dnevne migrante koji nisu u braku potrebno ispunjenje manje preduslova da bi došlo do zamene dnevne migracije migracijom (Stamenković, 1989; Stamenković i dr, 1995).

Uopšteno se smatra da žene osećaju veći pritisak da nađu mesto prebivališta blizu posla, te da im je zbog obaveza u domaćinstvu (tzv. *hipoteza odgovornosti u domaćinstvu*) teže da svakodnevno putuju na većim razdaljinama (Johnston-Anumonwo, 1992; Turner, Niemeier, 1997). Povezujući migraciju i dnevnu migraciju, sa naglaskom na razlike u ponašanju muškaraca i žena kada je reč o mobilnosti u Holandiji, Kamstra⁵ izdvaja dve grupe žena: 1) tradicionalnije ili veoma osetljive na razdaljinu dnevne migracije, koje će pre dati otkaz nego se preseliti u slučaju povećanja distance dnevne migracije, i 2) modernije ili manje osetljive, koje će u istim promenjenim okolnostima putovanja pre zadržati posao. Verovatnoća migracije snažnije je vezana za razdaljinu dnevne migracije kod žena nego

⁵ Istraživanje je sprovedeno na uzorku od 2330 lica.

kod muškaraca, kada se kontrolišu druge razlike u grupi. Za žene koje putuju svakodnevno na posao na većim razdaljinama, šanse za migraciju su 85%, dok su kod muškaraca te šanse 55%. Pokazano je, takođe, da verovatnoća da dnevna migracija preraste u migraciju zavisi i od godina dnevnog migranta i stepena urbanizacije naselja. Žene starosti 15-24 godine imale su verovatnoću migracije od 16,9%, a one starije od 35 godina samo 4,4%. Verovatnoća migracije za žene u gradovima iznosila je 12,9%, a u drugim naseljima 9,4%, premda ovi nalazi mogu biti i pod uticajem većeg broja žena u gradskoj populaciji (Camstra, 1996).

Složenost odnosa između migracije i dnevne migracije, osim demografskih i socio-ekonomskih obeležja dnevnih migranata i strukture domaćinstava, te razvoja saobraćaja, uslovljavaju i stanja na lokalnim i regionalnim tržištima rada i nekretnina. Migracije i dnevne migracije, pored prekvalifikacije radne snage, smatraju se za važno sredstvo prilagođavanja radnika tržištima rada. Praveći razliku između radnika koji menjaju i mesto prebivališta i posao, te radnika koji menjaju samo mesto prebivališta, Džekmen i Savuri uvode pojam *latentnog migranta*, koji se odnosi na međuregionalne dnevne migrante (Jackman, Savouri, 1992). Rezultati istraživanja veze između pravaca dnevnih migracija i zaposlenosti/nezaposlenosti u regionu Sidneja pokazali su da se i muškarci i žene oslanjaju na međuregionalnu dnevnu migraciju kao glavni mehanizam prilagođavanja tržištu rada, dok je migracija bila drugi izbor (Bill, Mitchell, Watts, 2005). Nasuprot tome, u engleskom gradu Glazgovu, gde je gotovo dve trećine radnih mesta u industriji zatvoreno za samo 15 godina (period 1978-1993), većina prilagođavanja promenama na tržištu rada bila je kroz iseljavanje (Webster, 2010). Do istog zaključka došli su i domaći autori, istražujući vezu između deindustrijalizacije i promena u strukturi tokova dnevnih migracija, na primeru Srbije. Naime, za tri od četiri proučavana industrijska centra (Bor, Leskovac i Loznica), u periodu 1981-2002, potvrđen je porast stope migracionog salda, uz istovremeno smanjenje broja kako ukupnih dnevnih migranta tako i dnevnih migranata zaposlenih u industriji. Kao izuzetak pokazao se Kragujevac, što upućuje na pozitivne efekte revitalizacije automobilske industrije u ovom mestu (Miletić, Lukić, Miljanović, 2011).

Pored stanja na tržištu rada, stanje na tržištu nekretnina veoma je značajno za izbor tipa mobilnosti stanovništva. Tako npr. visoke cene nekretnina u naselju rada mogu uticati na izbor dnevne migracije umesto migracije. Jedna od često razmatranih varijabli sa mogućim efektom na dnevnu migraciju jeste upravo vlasništvo stana/kuće u naselju stanovanja. Relativna nepromenljivost mesta stanovanja utiče na mogućnosti zaposlenja koje su dostupna na dnevnoj udaljenosti od istog (Hanson, Pratt, 1988; Spare, 1970). Analiza podataka dobijenih dodatnom obradom rezultata Popisa iz

2002. za opštinu Pančevo pokazala je da je čak 93,8% dnevnih migranata imalo kuću ili stan u vlasništvu, što je potvrda saznanja o manjem učešću podstanara u dnevnoj migraciji i na prostoru Srbije (Lukić, 2008). Vlasnici stambenog prostora više od podstanara učestvuju u dnevnim migracijama, jer podstanari mogu lakše smanjiti prostornu i vremensku razdaljinu dnevne migracije menjajući mesto prebivališta kako bi bili bliži poslu.

Visoke stope nezaposlenosti i cene nekretnina obeshrabruju kako otkaze tako i selidbe, odnosno radnici su prinuđeni da zadrže kombinaciju mesta rada i mesta stanovanja koja nije optimalna na duži rok. Moguće je, takođe, i da radnici prihvataju duža putovanja do posla u zamenu za veće jeftinije i bolje opremljene kuće (Romani, Surin, Artis, 2003; Lee, McDonald, 2003). Ovo, stoga, jer je pored troškova stanovanja, u severnoameričkim i zapadnoevropskim zemljama zapažen rastući značaj faktora sredine (kvalitet životne sredine, susedstvo, blizina škole i dr.) i uslova stanovanja (veća i opremljenija kuća) za pojedinca i domaćinstvo. Za razliku od ranijih migracionih modela, koji su vezali migraciju za zaposlenje, evidentno je da jača svest o značaju stambenih motiva prilikom odluke o migraciji. Pomoću dnevne migracije, kao modaliteta prostorne pokretljivosti, moguće je ostvariti poboljšanje kvaliteta života u smislu stanovanja u kvalitetnijoj životnoj sredini, ali takođe u većem i boljem stambenom prostoru. Prema podacima popisa iz 1990. u SAD, kada je gotovo polovina američkih radnika svakodnevno putovala na posao u drugi okrug, čak 85% migracija između okruga na udaljenosti od 150 milja (241,4 km) odvijalo se u pravcu preovlađujućih tokova dnevnih migracija. U migracijama suprotnog smera od dnevnih migracionih tokova najveće učešće imalo je stanovništvo sa nadprosečnim prihodima (Eff, Eff, 1999), što upućuje ne samo na potvrdu veze između migracije i dnevne migracije, već i na promenu smera migracija za određene kategorije stanovništva.

Brojna istraživanja pokazuju da prethodno učešće u migraciji povećava verovatnoću da ponovo dođe do nekog oblika prostorne pokretljivosti stanovništva. Eliasson i drugi, na primeru Švedske, te Findlay i drugi, na primeru Velike Britanije, pokazuju značajne razlike u migracionom ponašanju i migracionom potencijalu između lica koja prvi put migriraju ili dnevno migriraju i onih sa prethodnim migracionim iskustvom. Osobe sa prethodnim migracionim iskustvom ili učešćem u dnevnim migracijama imaju veću verovatnoću da ponovo učestvuju u nekom obliku prostorne pokretljivosti stanovništva (Eliasson, Lindgren, Westerlund, 2003; Findlay, Stockdale, Findlay, Short, 2001). Iako je logično pretpostaviti da će radnici koji su se preselili u skorije vreme sa manjom verovatnoćom učestvovati u dnevnim migracijama od ostalih i obrnuto, upravo suprotno je dokazano i u Španiji, tj. radnici koji su se preselili u posmatranom periodu imali su veću

verovatnoću za učešće u dnevnim migracijama od onih koji se nisu selili (Artis, Romani, Surinach, 2000). Empirijsko istraživanje verovatnoće učešća u migraciji ili dnevnoj migraciji na primeru odabranih graničnih regiona novih zemalja članica EU sa Austrijom pokazalo je da osobe sa prethodnim migracionim iskustvom imaju 5,4% veću verovatnoću da migriraju i 2% veću verovatnoću da učestvuju u dnevnoj migraciji od prosečne osobe bez ovakvog iskustva, što potvrđuje značaj varijable prethodnog migracionog iskustva kada je reč o migraciji (Huber, Nowotny, 2011).

Značaj prethodnog migracionog iskustva u vezi između migracije i dnevne migracije predmet je proučavanja i domaćih autora, koji takođe zapažaju činjenicu da dnevna migracija često može biti prethodnica migracije, tj. korak ka prilagođavanju na novo mesto. Etnografska proučavanja Mladenovca i Kolubarskog basena, kao središta razvoja industrije i rudarstva šezdesetih godina 20. veka, obuhvatila su jednim delom i problematiku dnevnih migracija, potvrđujući da je dnevnoj migraciji prethodila migracija lokalnog tipa – međuseoska ili međuopštinska, pa čak i međusreska, te da su se stanovnici doselili u određeno naselje kako bi im svakodnevno putovanje do Rudarskog basena Kolubara odnosno do Mladenovca bilo bliže (Radovanović, 1968). Novije proučavanje, zasnovano na dodatnoj obradi rezultata Popisa iz 2002, na primeru dnevnih migranata opštine Pančevo, takođe je ukazalo na značaj uloge migracione istorije u procesu prostorne pokretljivosti stanovništva. Polazeći od hipoteze da stanovništvo koje je već učestvovalo u nekom obliku prostorne pokretljivosti ima veću verovatnoću učešća u dnevnoj migraciji od tzv. stabilnog dela populacije, izvršena je analiza dnevnih migranata prema migracionom statusu, tj. ispitano je da li osobe sa prethodnim migracionim iskustvom više učestvuju u dnevnoj migraciji od onih koji se nikada nisu selili. Preovlađujuće učešće alohtonog stanovništva u dnevnim migracijama radnika opštine Pančevo potvrđuje je teoretskih saznanja o vezi između različitih oblika migracionih kretanja. Ispitivanje pravaca dnevnih migracija stanovništva koje je doseljeno u skorije vreme pokazalo je da, pored opštinskog centra, najveći udeo alohtonog stanovništva koje učestvuje u dnevnim migracijama ima prigradsko, i Pančevu najbliže, naselje Starčevo. Može se pretpostaviti da je određeni broj migranata doseljen u ovo naselje upravo kako bi smanjili vremensku i prostornu razdaljinu potrebnu za putovanje na posao u grad. Međutim, neposredna blizina Beograda takođe je uticala na doseljavanje stanovništva koje, potom, učestvuje u dnevnoj migraciji. U periodu 1997-2002. godina, u Jabuku je doseljeno 25%, a u Starčevo 29% od ukupnog broja dnevnih migranata ovih naselja. Svi oni putuju do Beograda kao centra rada (Lukić, 2009). Ukoliko bi se za preseljenje odlučila jedna trećina dnevnih migranata koji su radili u gradu Pančevu 2002, ovo regionalno

središte bi se uvećalo za 3.857 stanovnika, odnosno 1.615 ukoliko se uzmu u obzir samo lica koja nisu u braku (Lukić, 2008).

Značaj razdaljine dnevne migracije za izbor tipa mobilnosti

Mnogi autori se slažu da je dostizanje određene distance dnevne migracije ključno za zamenu dnevne migracije migracijom zbog porasta troškova dnevne migracije sa povećanjem razdaljine, za razliku od fiksnih troškova migracije (Wheeler, 1971; Reitsma, Vergoossen, 1987). Dnevna migracija neće preći u migraciju sve dok se ne pređe kritična izohrona. Pojam "kritične izohrone", ili maksimuma prihvatljive dnevne migracione razdaljine, uvodi Getis (Getis, 1969). Prema postavkama ko-lokacione hipoteze, domaćinstva redovno prilagođavaju mesto stanovanja i rada kako bi izbegla prekomerno vreme putovanja (engl. *excessive travel times*) (Gordon, Richardson, Jun, 1991). Koliki je prag tolerancije dnevne migracije, odnosno koja je kritična izohrona i šta je određuje, tek treba da se istraži. Međutim, može se pretpostaviti da je prag tolerancije dnevne migracije različit za različite grupe stanovništva.

Ima mišljenja da je dnevna migracija zamena za migracije barem kada je reč o manjim udaljenostima i migracionim tokovima unutar regiona, dok se ovi oblici mobilnosti stanovništva nadopunjuju kada je reč o migracijama na veće udaljenosti odnosno o međuregionalnoj prostornoj pokretljivosti (Zax, 1994; Holmes, 1971). Gordon sugerše da su tokovi dnevnih migracija zamena za migracije na udaljenostima do 100 milja (160,9 km), i da na udaljenostima do 50 milja (80,4 km) većina ljudi rađe menja pravce dnevnih migracija nego što se odlučuje za selidbu (Gordon, 2003). S obzirom da je naporno putovati daleko svaki dan na posao i nazad, odvijanje dnevnih migracija na velikim udaljenostima povećava verovatnoću da dođe do migracije pa je "razdaljina dnevne migracije važna determinanta unutarregionalnih migracija" (Zax, 1994: 354). Osim preseljenja, kao posledica dnevne migracije moguća je i promena radnog mesta. Rezultati istraživanja sprovedenog početkom 1990-ih u Holandiji pokazali su da se sa povećanjem razdaljine dnevne migracije od 10 km očekivani ostanak na istom poslu skraćuje za dve godine (Van Ommeren, Rietveld, Nijkamp, 1999, 247).

U savremenim uslovima života, kada su saobraćajna mreža i sredstva prevoza sve razvijenija, vreme utrošeno na putovanje možda je i važnije od razdaljine. U zavisnosti od saobraćajnih uslova (dostupnost određene vrste prevoza i razvijenost saobraćajne mreže), ista udaljenost može se prelaziti za različito vreme, što utiče na izbor tipa prostorne pokretljivosti stanovništva,

tj. podstiče ili obeshrabruje dnevne migracije. Pored saobraćaja, važnu ulogu u izboru između migracije i dnevne migracije radne snage može imati organizacija prostora. Organizacioni faktori podrazumevaju skup uticaja koji mogu olakšati ili kontrolisati migracije stanovništva između dva naselja (Swindell, Ford, 1975). Obim i pravci dnevne migracije umnogome zavise od gustine mreže naselja i veličine naselja. Zato je u naseljima lošijeg geosaobraćajnog položaja veća verovatnoća da dođe do migracije. Nasuprot tome, rezultati dosadašnjih proučavanja pokazuju da dostupnost poslova u okruženju i blizina većih centara zapošljavanja značajno povećavaju verovatnoću izbora dnevne migracije kao modaliteta mobilnosti stanovništva. Ako je region prebivališta u blizini glavnih gradova regiona, tada je verovatnoća za dnevnu migraciju veća od proseka. Podrazumeva se da sa povećanjem tokova informacija i dostupnosti⁶ poslova stopa pristizanja ponuda za posao raste, a troškovi dnevne migracije se smanjuju (Rogers, 1997). Stoga, empirijska proučavanja uticaja dostupnosti na migrante i dnevne migrante pokazuju da su migracije iz dostupnih regiona relativno malog obima, dok je potvrđen pozitivan uticaj dostupnosti na dnevne migracione tokove (Eliasson, Lindgren, Westerlund, 2003). Proučavanje doseljenika u seoska naselja u Engleskoj pokazalo je da oni teže da se smeste na strateškim lokacijama, gde postoje mogućnosti za duge dnevne migracije ka nekoliko urbanih tržišta rada (Green, 1997). U tom slučaju, s pravom se može govoriti o dnevnim migracijama na dužim relacijama kao instrumentu regionalne politike. Proračunavanjem minimalnog broja polova zaposlenosti rešio bi se veći problem obezbeđivanja radnih mesta za radnike, bez superkoncentracije stanovništva u nekoliko većih centara, što je ideja koja odavno postoji u akademskim krugovima (Yapa, Pollese, Wolpert, 1971).

Veoma često se pored vremenske i prostorne razmatra i ekonomska razdaljina dnevne migracije, koja podrazumeva ekonomske troškove zasnovane na transportnim troškovima dnevne migracije. Troškovi dnevne migracije proporcionalni su razdaljini između mesta rada i mesta stanovanja, pa radnici sa različitim primanjima mogu sebi da priušte različitu visinu ovih troškova. To se odražava kako na odluku o učešću u dnevnoj migraciji, kao tipu mobilnosti, tako i na izbor vrste prevoznog sredstva i dužine putovanja. Vrednost vremena utrošenog na svakodnevno putovanje do posla ili *VOT* (engl. *value of time*), kako ga nazivaju ekonomisti, jednaka je troškovima vremena provedenog u putovanju, a u odnosu na visinu prihoda radnika. Prema istraživanjima različitih autora, koji su vezu između ove dve varijable potvrdili empirijskim nalazima, vrednost vremena utrošenog na putovanje kreće se do 20% od iznosa primanja dnevnog migranta (Rouwendal,

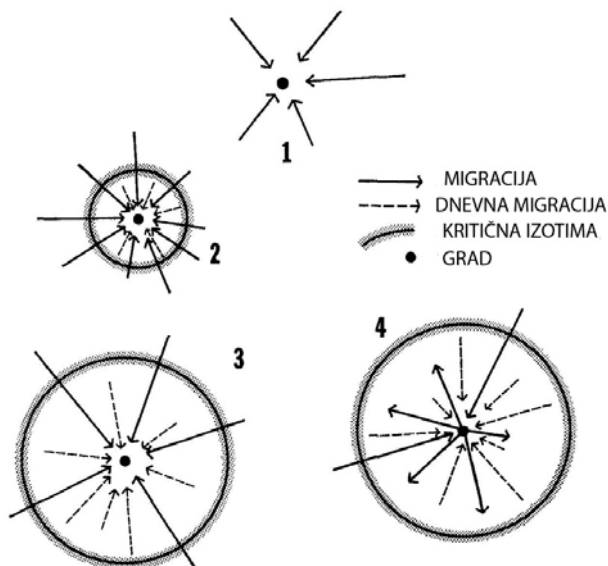
⁶ Potencijal mogućnosti za interakciju.

Nijkamp, 2004). Osim ekonomskih, treba pomenuti i psihološke troškove migracije, čije posledice se mogu osećati dugo nakon preseljenja, a koji su neuporedivo manji u slučaju dnevne migracije (Eliasson, Lindgren, Westerlund, 2003).

Dnevne migracije na dužim relacijama umesto migracije – savremeni trend

Razmatranje veze između migracije i dnevne migracije u istorijskom kontekstu, viđeno od strane Wheeler-a, obuhvata četiri faze. Prva faza podrazumeva izražene migracije iz seoskih ka gradskim naseljima usled disbalansa viškova poljoprivrednog stanovništva i potreba za industrijskom radnom snagom. U drugoj fazi, ovaj tip migracija se nastavlja uz porast učešća stanovništva u dnevnim migracijama usled poboljšanja saobraćajnih veza. U trećoj fazi, kritična izotima⁷ se pomera sve dalje od grada, a dnevne migracije postaju još češće. U poslednjoj fazi započinju intenzivnije migracije iz gradova ka seoskim naseljima, i posledično sve duže dnevne migracije (Wheeler, 1971).

Skica 2.
Razvoj veze između migracije i dnevne migracije



Izvor: Wheeler, 1971.

⁷ Linija koja povezuje tačke jednakih transportnih troškova.

Kao potvrda prethodno diskutovane veze između migracije i dnevne migracije, prikazane još 1970-ih, u mnogim zemljama je poslednjih godina primećen porast učešća stanovništva u dugim dnevnim migracijama. Ova pojava naročito je izražena u SAD, Velikoj Britaniji i drugim zapadnoevropskim zemljama. Deurbanizacija na ovim prostorima dovela je do povećanja broja stanovnika u seoskim naseljima, te do drastičnog porasta broja dnevnih migranata koji putuju na većim razdaljinama. U Velikoj Britaniji je 1981. godine 10,8% dnevnih migranata putovalo do posla više od 30 km, da bi udeo ove kategorije u ukupnom broju radnika dnevnih migranata 1991. godine dostigao 13,6%. Između popisa stanovništva 1991. i 2001, broj dnevnih migranata koji svakodnevno putuju više od 50 km porastao je za 30% (Edwards, 2005). U Švedskoj je u dugim dnevnim migracijama, na razdaljinama većim od 30 km, učestvovalo je 11% zaposlenih 2000. godine (Sandow, Westin, 2010).

Smatra se da ljudi koji svakodnevno prelaze velike razdaljine do posla svojevolejno odlučuju da podnesu teret dužeg putovanja u zamenu za život na selu, kao suprotnost urbanom životu. U tom slučaju, s obzirom da se razdaljina dnevne migracije preseljenjem u prigradsko ili seosko naselje najčešće povećava, stil života⁸ (individualistički, karijeristički, familijaristički, hedonistički i dr.) prevladava u odnosu na ekonomske faktore. Savremena literatura, koja se bavi problematikom migracija, ukazuje na sve veći značaj životnog stila i faktora kvaliteta života, u odnosu na posao, za izbor tipa migracije i mesta odredišta. Prema pojedinim autorima, na ovaj proces utiču promene u socijalnim i kulturnim vrednostima u razvijenim zemljama (Florida, 2002). Na bitnu razliku između radnog i porodičnog životnog stila ukazuje i navedeno proučavanje veze između migracije i dnevne migracije sprovedeno u Holandiji (Camstra, 1996).

Značaj životnog stila naročito dolazi do izražaja u vezi sa kontraurbanizacijom i trendom povećanja obima migracija u smeru od grada ka selu, kao i sa povećanim obimom dnevnih migracija suprotnog smera, zapaženim u brojnim razvijenim zemljama. Postoje dve suprotstavljene hipoteze u literaturi koje se odnose na determinante promene smera migracionih tokova. To su *hipoteza regionalnog restrukturiranja* i *hipoteza dekoncentracije*. Prilikom analize tržišta rada, Evers uvodi koncepte *supstitucije*, tj. zamene i *komplementarnosti*, tj. dopune između dnevne migracije i migracije. Zamena bi se manifestovala kao negativna veza između divergentne dnevne migracije i imigracije na određenom prostoru, ili kao pozitivna veza između konvergentne dnevne migracije i imigracije.

⁸ Termin *životni stil* odnosi se na vrednovanje određenih aspekata života od strane pojedinca. Ovaj izraz u literaturu prvi je uveo sociolog Maks Veber (Weber, 1978).

Dopuna između dnevne migracije i imigracije se definiše kao pozitivna veza između divergentne dnevne migracije i imigracije (ova vrsta veze karakteriše procese suburbanizacije i eksurbanizacije) ili kao negativna veza između konvergentne dnevne migracije i imigracije (Evers, 1989). Koncept zamene ili dopune između migracije i dnevne migracije koristi se za objašnjavanje trendova u populacionoj dinamici na relaciji selo-grad, a to su hipoteza o regionalnom restrukturiranju i hipoteza o dekoncentraciji. Prva hipoteza ukazuje na promene u organizaciji proizvodnje koje vode ka pozitivnim ekonomskim efektima u seoskim naseljima. Suprotno tome, druga hipoteza usredsređuje se na promene u željama vezanim za stanovanje i porastu značaja prednosti komfora i života na selu u odnosu na život u gradskim naseljima. Testiranjem komplementarnosti neto migracionih tokova i neto tokova dnevne migracije u SAD dokazan je dominantan uticaj sila stambene dekoncentracije u odnosu na sile regionalnog restrukturiranja ekonomskih aktivnosti, tj. dokazana je pozitivna veza između imigracije i divergentne dnevne migracije (Renkow, Hoover, 2000).

U Srbiji je istraživanje koncepta zamene i dopune između migracija i dnevnih migracija izvršeno na primeru seoskih naselja Vojvodine. Testirana je hipoteza o vezi između dnevnih migracija i doseljavanja, sa ciljem da se pruži odgovor na pitanje da li su ova dva tipa prostorne pokretljivosti povezana (i ako jesu, da li je ta veza pozitivna ili negativna), te koji procenat varijacije u dnevnim migracijama se može objasniti varijacijom u doseljavanju stanovništva. Seoska naselja Vojvodine koja imaju pozitivan migracioni saldo u posmatranom periodu (1996-2001)⁹ i veliki broj divergentnih dnevnih migranata koji rade u gradskim naseljima mahom pripadaju opštinama koje su u sastavu funkcionalnih urbanih područja Novog Sada i Beograda. Pozitivna veza između divergentne dnevne migracije i imigracije upućuje na dopunsku vezu između dnevne migracije i migracije, karakterističnu za procese suburbanizacije i eksurbanizacije. Koeficijent determinacije, koji pokazuje koji procenat varijacije u dnevnim migracijama se može objasniti varijacijom u doseljavanju stanovništva, iznosi od 61 do 85% u zavisnosti od toga koji vremenski period i koji skup naselja je posmatran (Lukić, 2012).

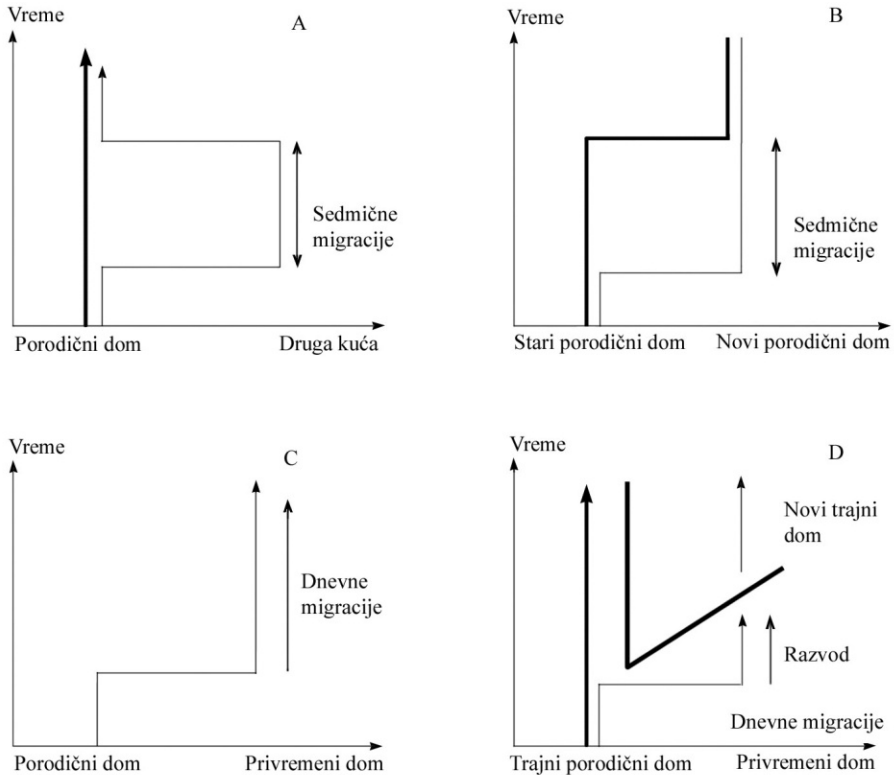
Na zapaženi trend povećanja učešća stanovništva u dnevnim migracijama na dužim relacijama deluju i socio-psihološki faktori vezanosti za porodicu i društvo. Vezanost za lokalnu sredinu bitan je preduslov da ne dođe do migracije. Što je stepen vezanosti pojedinca za lokalnu zajednicu veći, manja je verovatnoća da dođe do preseljenja odnosno bira se modalitet dnevne

⁹ Korišćeni su podaci statistike unutrašnjih migracija dobijeni iz baze Republičkog zavoda za statistiku Srbije.

migracije. Istraživači iz RAC fondacije ispitivali su zašto dnevni migranti u Velikoj Britaniji putuju sve dalje, na sve dužim relacijama. Utvrdili su da većina ljudi stanuje u istoj kući najmanje deset godina, te da postoji izrazito smanjenje broja domaćinstava koja se preseljavaju zbog posla. Ovakav nalaz

Skica 3.

Održivost dnevnih migracija na duže staze: moguća rešenja



- (A) Dnevna migracija na dužim relacijama ograničen period, zatim povratak dnevnom putovanju do posla bliže mestu stanovanja
- (B) Dnevna migracija na dužim relacijama kao tranzicijska faza, praćena preseljenjem u novo područje i dnevnom migracijom
- (C) Dnevna migracija na dužim relacijama na neodređen period, bez preseljenja, uspostavlja se dvojna lokacija domaćinstva
- (D) Dnevna migracija na dužim relacijama ograničen period, praćen prekidom porodičnih veza (razvod) i trajnim preseljenjem

Izvor: Green, Hogarth, Shackelton, 1999.

odražava uticaj faktora kao što su obrazovanje dece, mesto rada drugog zaposlenog u porodici i unapređenje saobraćaja, koje pogoduje putovanjima na dužim razdaljinama. Više od polovine radnika dnevnih migranata na

pitanje zašto se ne presele bliže mestu rada odgovorilo je da su osnovni razlozi ti što im se dopada njihovo trenutno mesto stanovanja, te da su vezani za porodicu i prijatelje. Slične rezultate dalo je istraživanje domaćinstava 2001. godine u SAD-u (Rac foundation, 2003; Nasser, 2002).

Proučavanje radnika dnevnih migranata u Bristolu je pokazalo da je oko polovine dnevnih migranata spremno da putuje svakodnevno još dalje do boljeg posla. Međutim, svega nekoliko njih bi pristalo da se preseli iz istog razloga (Mason, 2005). Šezdesetih i sedamdesetih godina prošlog veka u mnogim istočnoevropskim zemljama, pa i u Srbiji, niska zarada, uglavnom nekvalifikovanih, dnevnih migranata uticala je na njihovo bavljenje poljoprivredom kao izvorom dopunskih prihoda. Potencijalni migranti lakše su se odlučivali za preseljenje u grad ukoliko nisu imali zemlju i mogućnost za alternativu zaradu koju je pružao rad na imanju. U savremenim životnim uslovima, delimična zaposlenost u poljoprivredi sve je manje razlog vezanosti dnevnih migranata za mesto prebivališta. Međutim, tradicionalna i porodična vezanost za seosko naselje i imanje može uticati na izbor duže dnevne migracije smera selo-grad, umesto migracije.

Ističući rastuću svest o potrebi za usvajanjem strategijskog pristupa upravljanju lokacijom i mobilnošću ljudskih resursa, za dobro kako pojedinaca tako i njihovih domaćinstava i preduzeća, Green i saradnici (Green, Hogarth, Shackelton, 1999) ukazuju na različite mogućnosti razvoja veze između migracije i dnevne migracije. Iako u porastu, smatraju da su dnevne migracije na dužim relacijama, ipak, neodržive na duži rok (skica 3). Međutim, novija saznanja na ovu temu ukazuju da znatan broj radnika može učestvovati u dnevnim migracijama na velikim razdaljinama čak i po deset godina, te da se ovaj tip migracija pre može smatrati "strategijom mobilnosti nego privremenim rešenjem". Mnoga od ovih domaćinstava imaju decu školskog uzrasta, što ih vezuje za mesto stanovanja (Sandow, Westin, 2010).

Umesto zaključka

Za nastanak i tip prostorne pokretljivosti stanovništva od značaja su različiti faktori čiji uticaj zavisi od karakteristika pojedinca i domaćinstva uključenog u migracioni proces. Premda se tipovi migracija najčešće proučavaju nezavisno jedni od drugih, sve je veći broj radova koji tretiraju složenu problematiku odnosa između različitih oblika prostorne pokretljivosti stanovništva. U kontekstu savremenog društveno-ekonomskog, urbanog i razvoja saobraćaja stvaraju se nove forme i odnosi između migracionih tipova. Njihova kompleksnost rezultat je različitih strategija prilagođavanja promenjenim društveno-ekonomskim uslovima, kao okviru u kome se donose odluke o migriranju.

Veza između migracije i dnevne migracije veoma je bitna zbog tendencije transformacije dela dnevnih migranata u migrante. Ovaj proces ima svoje posledice kako na demografski tako i na sveukupni društveno-ekonomski razvoj prostora polazišta i odredišta dnevnih migranata. Najveća anketna istraživanja dnevnih migracija u Srbiji sprovedena su tokom 1980-ih, u opštinama Brus, Aleksinac i Vranje, kada se pokazalo da oko jedne trećine anketiranih dnevnih migranata ima nameru da se preseli u mesto rada, te da je za lica koja nisu u braku potrebno ispunjenje manje preduslova da bi došlo do zamene dnevne migracije migracijom (Stamenković, 1989; Stamenković i dr., 1995). Međutim, iako su dnevni migranti populacija koja zasigurno poseduje migracioni potencijal, treba imati na umu da se podaci o namerama u pogledu buduće mobilnosti ipak najverovatnije razlikuju od ostvarene mobilnosti. Zato ostaje pitanje koliko se tih namera zaista i realizuje. U tom kontekstu, rezultati ovakvih, kao i većine sličnih, istraživanja migracionog potencijala mogu poslužiti samo za utvrđivanje određene ciljne grupe na koju se mogu primeniti specifične migracione politike.

Možemo zaključiti da, iako je veza između migracije i dnevne migracije potvrđena, još uvek ima mnogo prostora za njeno proučavanje, što ukazuje na potrebu za daljim razvojem metodologije ovih istraživanja. Dosadašnja istraživanja dnevnih migracija stanovništva u Srbiji bazirana su na analizama dva tipa izvora podataka – popisa stanovništva i ankete. Kao izvori podataka u drugim zemljama koriste se još i različite saobraćajne studije, kao i podaci uprava preduzeća u kojima dnevni migranti rade. Iako imaju više potencijala od zvanične statistike za sagledavanje veze između migracije i dnevne migracije, ali i drugih osobenosti dnevne migracije, anketna istraživanja na ovu temu u Srbiji relativno su retka iz razloga finansijskih i organizacionih poteškoća. Sa druge strane, kapacitet popisnih podataka je ograničen kada je u pitanju proučavanje veze između migracije i dnevne migracije. Kada bi u migracionom odeljku popisnog obrasca, uz pitanje o prethodnom mestu stanovanja, stajalo i pitanje o mestu rada u vreme pre poslednjeg preseljenja, stvorio bi se osnovni preduslov za direktno istraživanje veza između ova dva tipa mobilnosti stanovništva.

Literatura

- ARTIS, M., J. ROMANI, J. SURINACH (2000). "Determinants of Individual Commuting in Catalonia, 1986-1991: Theory and Empirical Evidence", *Urban Studies*, vol. 37, no 8, pp. 1431-1450.
- BILL, A., W. MITCHELL, M. WATTS (2005). "Examining the Relationship between Commuting Patterns, Employment Growth and Unemployment in the Sydney Major Statistical Region" (Centre of Full Employment and Equity, The University of Newcastle, Australia), <http://e1.newcastle.edu.au/coffee>.
- CAMSTRA, R. (1996). "Commuting and Gender in a lifestyle perspective", *Urban Studies*, vol. 33, no 2, pp. 283-336.
- EDWARDS, C. (2005). "Long-Distance Commutes Increase by a Third", RGS-IBG annual conference *Flows & Spaces in the Globalized World* (London, August 31st – 2nd September), <http://geographical.co.uk>.
- EFF, E. A., A. E. EFF (1999). "Quantifying Sprawl: Commuting, Migration, and Affordable Housing" (Middle Tennessee State University Southern Regional Science Association, Richmond, Virginia), http://frank.mtsu.edu/~eaeff/downloads/srsa_eff.pdf.
- ELIASSON, K., U. LINDGREN, O. WESTERLUND (2003). "Geographical Labour Mobility: Migration or Commuting?", *Regional Studies*, vol. 37, issue 8, pp. 827-837.
- EVERS, G. (1989). "Simultaneous Models for Migration and Commuting: Macro and Micro Economic Approaches". In J. Dijk, H. Folmer, H.W. Herzog and A.M. Schlottmann (eds.) *Migration and Labour Market Adjustment* (Dordrecht: Kluwer Academic Publishers), pp. 177-197.
- FINDLAY, A. M., A. STOCKDALE, A. FINDLAY, D. SHORT, (2001). "Mobility as a Driver of Change in Rural Britain: An Analysis of the Links between Migration, Commuting and Travel to Shop Patterns", *Population Geography*, 7, pp. 1-15.
- FLORIDA, R. (2002). *The Rise of the Creative Class and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Every Day Life* (New York: Basic Books).
- GAWRYSZEWSKI, A. (1978). "The Relationship between Different Types of Migration in Poland", *Canadian Studies in Population*, vol. 5, pp. 153-165.
- GETIS, A. (1969). "Residential Location and the Journey to Work". *Proceedings of the American Association of Geographers*, vol. 20, pp. 55-59.
- GOLDSTEIN, S. (1987). "Forms of Mobility and Their Policy Implications Thailand and China Compared", *Social Forces*, vol. 65, no 4, pp. 915-942.
- GORDON, I. R. (2003). "Unemployment and Spatial Labour Markets: Strong Adjustment and Persistent Concentration". In R. Martin and P.S. Morrison (eds.) *Geographies of Labour Market Inequality* (Routledge, London).
- GORDON, P., H.W. RICHARDSON, M. J. JUN. (1991). "The Commuting Paradox: Evidence from the Top Twenty", *Journal of the American Planning Association*, vol. 57, pp. 416-420.

- GREEN, A. (1997). "A Question of Compromise? Case Study Evidence on the Location and Mobility Strategies of Dual Career Households", *Regional Studies*, 31 (7), pp. 641-657.
- GREEN, A. E., T. HOGARTH, R. E. SHACKELTON (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, pp. 49-67.
- GREEN, A. E. (2004). "Is Relocation Redundant? Observations on the Changing Nature and Impacts of Employment-Related Geographical Mobility in the UK", *Regional Studies*, 38(6), pp. 629-641.
- HANSON, S., G. PRATT (1988). "Reconceptualizing the Links between Home and Work in Urban Geography", *Economic Geography*, vol. 64, no. 4, pp. 299-321.
- HOLMES, J. (1971). "External Commuting as a Prelude to Suburbanization", *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 61, no 4, pp. 774-790.
- HUBER, P., K. NOWOTNY (2011). "Moving across Borders: Who is Willing to Migrate or to Commute?", *Regional Studies*, pp. 1-20.
- JOHNSTON-ANUMNOWO, I. (1992). "The Influence of Household Type on Gender Differences in Work Trip Distance", *Professional Geographer*, 44 (2), pp. 161-169.
- LEE, B. S., J. 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, issue 7, pp. 1283-1302.
- LUKIĆ, V. (2008). *Konvergentne i divergentne dnevne migracije stanovništva Pančeva*, doktorska disertacija (Beograd: Geografski fakultet), str. 1-199.
- LUKIĆ, V. (2009). "Correlation between Commuting and Migration in Daily Urban System of Pančevo (Vojvodina, Serbia)", *Geographica Panonica*, vol. 13, issue 1., pp. 17-21.
- LUKIĆ, V. (2012). "Povezanost između migracija i dnevnih migracija u Vojvodini", *Zbornik Matice srpske za društvene nauke*, br. 141, 615-624.
- MASON, V.A. (2005). *Changing Commute Distances*, masters dissertation (Bristol: UWE).
- MILETIĆ, R., V. LUKIĆ, D. MILJANOVIĆ (2011). "Deindustrialization and Structural Change in Commuting Flows in Serbia", *Forum geografic*, vol. 10, issue 2, pp. 244-254.
- MINCER, J. (1978). "Family Migration Decisions", *The Journal of Political Economy*, vol. 86, no 5, pp. 749-773.
- NASSER, H. E. (2002). "Census: Home Is Where Work Is", *USA TODAY*, http://usatoday30.usatoday.com/news/nation/2002-12-24-commute-usat_x.htm
- NIVALAINEN, S. (2004). "Determinants of Family Migration: Short Moves vs. Long Moves", *Journal of Population Economics*, 17(1), pp. 157-175.
- THE RAC FOUNDATION (2003). "UK Workers Have Longest European Commuting Times: Survey", <http://www.racfoundation.org/links>.

- RADOVANOVIĆ, M. (1968). "O nekim pitanjima etnološkog proučavanja dnevnih migracija", Cvijićev Zbornik u spomen 100 godišnjice njegovog rođenja, (Beograd: SANU, Odeljenje Prirodno-matematičkih nauka), str. 207-214.
- REITSMA, R., F. VERGOSEN, (1987). "A Causal Typology of Migration. The Role of Commuting", *Regional Studies*, vol. 22, no 4, pp. 331-340.
- RENKOW, M., D. HOOWER, (2000). "Commuting, Migration, and Rural-Urban Population Dynamics", *Journal of Regional Science*, vol. 40, no.2, pp. 261-287.
- ROCA, O. (1986). *Migracija radnika u Zagreb: Geografski aspekt prostorne pokretljivosti i problematike*, doktorska disertacija u rukopisu (Univerzitet u Zagrebu).
- ROGERS, C. (1997). "Job Search and Unemployment Duration: Implication for the Spatial Mismatch Hypothesis", *Journal of Urban Economics*, vol. 42, pp. 109-132.
- ROMANI, J., J. SURIN, M. ARTIS (2003). "Are Commuting and Residential Mobility Decisions Simultaneous? The Case of Catalonia, Spain", *Regional Studies*, vol. 37, no 8, pp.813-826.
- ROSEMAN, C. (1971). "Migration as a Spatial and Temporal process", *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 61, no 3, pp. 589-598.
- ROUWENDAL, J., P NIJKAMP, (2004). "Living in Two Worlds: A Review of Home – to –Work Decisions", *Growth and Change*, vol. 35, no 3, pp. 287-303.
- SANDOW, E., K. WESTIN (2010). "The Preserving Commuter – Duration of Long-Distance Commuting", *Transportation Research Part A* 44, pp. 433–445.
- SKELDON, R. (2006). "Interlinkages between Internal and International Migration and Development in the Asian Region", *Population, Space and Place*, vol. 12, issue 1, pp. 15-30.
- SPEARE, A. (1970). "Home Ownership, Life Cycle Stage, and Residential Mobility", *Demography*, vol. 7, pp. 449-58.
- STAMENKOVIĆ, S. (1989). *Dnevne migracije stanovništva (radne snage i školske omladine) prema centralnim naseljima u vranjskom kraju*, posebna izdanja Knj. 68, (Beograd: Srpsko geografsko društvo).
- STAMENKOVIĆ, S., i dr. (1995). *Dnevne migracije stanovništva (radne snage i učenika) prema Aleksandrovcu i Brusu*, posebna izdanja Knj. 4, (Beograd: Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu).
- SWINDELL, K., R. FORD (1975). "Places, Migrants and Organization: Some Observations on Population Mobility", *Geografiska Annaler, Series B*, Human Geography, vol. 57, no. 1, pp. 68-76.
- TERMOTE, M. (1980). "Migration and Commuting: A Theoretical Framework", working paper 80-69, IIASA, <http://www.iiasa.ac.at/Admin/PUB/Documents/WP-80-069.pdf>.
- TURNER, T., D. NIEMER (1997). "Travel to Work and Household Responsibility: New Evidence", *Transportation*, 24, pp. 397-419.
- VAN OMMEREN, J., RIETVELD P., NIJKAMP P. (1999). "Job Moving, Residential Moving and Commuting: A Search Perspective", *Journal of Urban Economics*, 46, pp. 230-253.
- YAPA, L., M. POLESE, J. WOLPERT (1971). "Interdependencies of Commuting, Migration and Job Location", *Economic Geography*, vol. 47, no. 1, pp. 59-72.

- WEBER, M. (1978). *Economy and Society* (New York: Bedminster Press).
- WEBSTER, D. F. (2010). *Impacts of Deindustrialization on The Labour Market and Beyond*, PhD thesis (University of Glasgow), <http://theses.gla.ac.uk/1720/>.
- ZAX, J. (1994). "When Is a Move Migration?", *Regional Science and Urban Economics*, vol. 24, issue 3, pp. 341-360.
- ZAX, J. (1991). "The Substitution between Moves and Quits", *The Economic Journal*, vol. 101, no. 409, pp. 1510-1521.
- ŽULJIĆ, S. (1970). "Stupanj urbaniziranosti Jugoslavije – važno obilježje i činilac razvitka", *Geografski Glasnik*, br. 32, str. 101-122.

Vesna Lukić

On the Interrelations between Migration and Commuting

S u m m a r y

In this paper, we emphasise the significance of studying the interrelations between commuting and migration. The aim of the paper is to point out the factors which affect these interrelations (demographic and socio-economic characteristics of migrants and commuters, labour market, real estate market, information, life style, etc.), with the special emphasis on the role of commuting distance onto the chosen mobility type. Besides theoretical frameworks and results of the selected foreign researches up to date, the overview of research of interrelations between migration and commuting in Serbia has also been presented. While earlier studies conducted by Gawryszewski (1978), Termote (1980) and Reitsma&Vergoossen (1987) pointed to the replacement of migration types between each other within country, in recent literature the interaction between migration and commuting has been studied in a trans-boundary context of the contemporary EU. Modern trend of long distance commuting instead of migration and the concept of substitution/replacement regarding migration and commuting have also been discussed. In Serbia, there is a positive correlation between commuting outflows and immigration in rural settlements of Vojvodina province. Namely, commuting and migration are complement, which is the characteristic of both processes sub-urbanisation and ex-urbanisation (Lukić, 2012). In addition to ownership of real estate and previous migration experience, marital status influenced the chosen mobility type in Serbia as well. Adjustment to changes of Serbian labour market is mostly conducted via migration (Miletić, Lukić, Miljanović, 2011).

Interrelations between migration and commuting are very significant due to the tendency of transformation of some commuters into migrants. This process has its consequences, both on demographic as well as the overall socio-economic development of the area of commuters' origin and destination. However, even though the surveys conducted in Serbia during the 1980s showed that around 30 per cent of commuters expressed desire to move to their place of work, the degree of realization of these intentions remained unknown. While in some countries traffic studies and data from the management of the enterprises are used as sources of data on commuting, the studies on the commuter population in Serbia are based solely

onto two types of data sources. These are census and poll surveys. Although they have more potential than the official statistics for the analysis of the links between migration and commuting and other characteristics of commuters, poll surveys on this topic in Serbia are relatively rare due to financial and organizational obstacles. Indeed, the last major survey was conducted in the 1980s. Therefore, even though the interrelations between migration and commuting have been confirmed, there is still a lot of space for their research indicating the need for further methodology developments in researching these types of population mobility.

Key words: *commuting, migration, labour, mobility strategies, households*