



DOI: 10.19181/population.2023.26.3.2
EDN: JBPLJS

МАЯТНИКОВАЯ ТРУДОВАЯ МИГРАЦИЯ В РОССИИ: МАСШТАБЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ

Соколова А. А., Калачикова О. Н.*

Вологодский научный центр РАН
(160014, Россия, Вологда, ул. Горького, 56А)

*E-mail: onk82@yandex.ru

Финансирование:

Исследование выполнено за счёт гранта РФФ «Причины и социально-демографические последствия отходничества в контексте регулирования миграционных процессов в современной России» (проект № 23–28–01395) – URL: <https://rscf.ru/project/23–28–01395/>.

Для цитирования:

Соколова А. А., Калачикова О. Н. Маятниковая трудовая миграция в России: масштабы и последствия // Народонаселение. – 2023. – Т. 26. – № 3. – С. 16–29. DOI: 10.19181/population.2023.26.3.2; EDN: JBPLJS

Аннотация: В статье представлены масштабы маятниковой трудовой миграции по данным Всероссийской переписи населения-2020 и статистического бюллетеня «Итоги выборочного обследования рабочей силы в России». Авторами рассмотрены и систематизированы последствия маятниковой трудовой миграции, представленные на уровне территории, работодателя и работника, которые могут иметь как отрицательное, так и положительное воздействие. Для территории-реципиента маятниковые мигранты становятся источником трудовых ресурсов, налоговых отчислений, что можно оценивать положительно. Условно негативным можно считать рост нагрузки на транспортную инфраструктуру, ухудшение экологической ситуации, неточности в оценке демографического потенциала. На уровне работодателя за счёт маятниковой миграции решаются проблемы кадрового обеспечения, особого статуса маятниковые мигранты не имеют, поэтому работодатель может нести риски нарушения трудовой дисциплины, которые регулируются в общем порядке. Что касается уровня работника, то оценка последствий зависит от жизненного контекста, который определяет баланс преимуществ и издержек такой трудовой стратегии, а именно от размера заработной платы, должности и статуса, продолжительности перемещений и расстояния до работы, семейных обстоятельств, а также вынужденности или добровольности совершаемых поездок. В заключительной части статьи представлена методика оценки экономических последствий от внешней маятниковой трудовой миграции по регионам России.

Ключевые слова: маятниковая трудовая миграция, трудовая миграция, последствия маятниковой трудовой миграции, консолидированный бюджет, налоговые доходы, налог на доходы физических лиц.

Миграция — один из самых сложно измеряемых и прогнозируемых демографических процессов. Внутренняя миграционная активность занятого населения дополнительно трансформируется под воздействием кризисных аномалий последних лет (пандемия COVID-19, нестабильное экономическое положение, вызванное введёнными санкциями и другое). Адаптируясь под новые реалии, население выбирает нестандартные формы занятости, включающие в себя и маятниковую трудовую миграцию, которая занимает лидирующее место среди других видов трудоустройства, предполагающих выход на работу в другую местность. Учитывая наметившиеся тенденции субурбанизации, улучшающуюся транспортную связанность территорий, существенные дисбалансы рынка труда, маятниковая трудовая миграция нередко становится компромиссом потребностей работника и работодателя. Однако, подобные перемещения могут иметь негативные эффекты для экономики субъекта проживания индивида, поскольку бюджет региона недополучает средства от трудовой деятельности работника.

Масштабы маятниковой трудовой миграции

Всероссийская перепись населения-2020 (далее ВПН-2020), основной этап, которой пришёлся на 2021 г., позволяет учесть тех, кто работают вне места своего проживания и выезжают на работу ежедневно или несколько раз в неделю. В нашем исследовании мы относим данную категорию работающего населения к маятниковым трудовым мигрантам, поскольку придерживаемся точки зрения, что цикличность маятниковых трудовых миграций выходит за рамки ежедневных перемещений. Схожую группу людей позволяет оценить и статистический бюллетень «Итоги выборочного обследования рабочей силы» (далее ИВОРС), где с 2013 г., был введён раздел по периодичности выхода на работу лиц, которые

заняты вне места своей регистрации. Между этими двумя источниками данных есть существенные отличия. ВПН-2020 показывает нам периодичность выхода маятниковых трудовых мигрантов в разрезе страны, федеральных округов и регионов, в то время как ИВОРС содержит в себе данные только по стране в целом. Открытые данные ВПН-2020 не содержат в себе информации о поле работающих, тогда как ИВОРС — содержит. Но главное различие состоит в методологии сбора данных. В период каждого обследования рабочей силы опрашивается 0,06% от численности населения в возрасте 15 лет и старше, в то время как по официальным данным ВПН-2020 было учтено 147,59 млн человек. Собранная в ходе ВПН-2020 и ИВОРС информация строится на предположении, что индивиды, совершающие перемещения на работу в другой населённый пункт ежедневно и несколько раз в неделю и являются маятниковыми трудовыми мигрантами.

ИВОРС помогает нам проследить динамику масштабов маятниковой трудовой миграции начиная с 2013 г., в то время как данные переписи дают информацию только за 2021 г. (рис. 1). Численность маятниковых мигрантов увеличивалась, начиная с 2013 года. С 2018 г., наметилась тенденция на снижение масштабов маятниковых перемещений к 2020 г., а в период с 2020 по 2022 гг. наблюдается относительная стабильность объёмов изучаемого явления. Наметившийся с 2018 г., убывающий тренд может быть связан с периодом ограничительных мер, вызванных пандемией COVID-19 [1]. Данные переписи оценивают масштабы маятниковой трудовой миграции в 4,7 раза выше, чем ИВОРС, что является следствием применения различных методологий сбора данных.

ВПН-2020 содержат в себе данные о потоках маятниковой трудовой миграции, об участии городского и сельского населения. Большой удельный вес в субъектах имеет внутрорегиональная маятниковая миграция, доля которой составляет 76,6% от всего занятого населения, а 20,1% при-



Рис. 1. Динамика маятниковой трудовой миграции в 2013–2022 гг., %

Fig. 1. Dynamics of commuting in 2013–2022, %

Источник: данные ВПН-2020 и ИВОРС за 2013–2022 годы.

ходится на внешние перемещения, которые включают в себя выходы на работу на территорию другого региона и иностранных государств (доля последних по России не превышает 1%). Примечательно, что в Центральном и Северо-Западном федеральных округах доля внешних перемещений составляет 37,5% и 37,8% соответственно. Северо-Западный и Центральный федеральные округа имеют более густое территориально-административное деление по сравнению с остальной частью РФ, что делает пересечение границ регионов более вероятным. Кроме того, в данных округах находятся две самые крупные агломерации России, а также много региональных центров, которые находятся относительно близко друг другу и выступают точками притяжения для трудовых мигрантов. Все это в совокупности увеличивает долю внешних (из других регионов) маятниковых трудовых миграций в выделенных федеральных округах.

В среднем по России среди населения, участвующего в маятниковых трудовых перемещениях, доля городского населения составляет 31%, а доля сельского — 69% (табл. 1). Доля сельского населения является стабильно высокой вне зависимости

от периодичности перемещений. В более урбанизированных федеральных округах, таких как Центральный и Северо-Западный, наблюдается больший удельный вес городского населения по сравнению с другими федеральными округами. Отсюда закономерно предположить, что чем выше доля городского населения в составе территориального субъекта, тем выше доля участия городского населения в маятниковых трудовых перемещениях.

Данные ИВОРС раскрывают нам демографический состав маятниковых трудовых мигрантов, трансформацию которого мы можем проследить с 2013 г. (рис. 2). Участие женщин в маятниковых трудовых перемещениях на 29,4 процентных пункта (п.п.) ниже, чем мужчин. Доля маятниковых перемещений у мужчин снизилась в 2022 г. по сравнению с 2013 г., в то время, как доля женщин увеличилась на 2,9 п.п. Ежедневные перемещения, как у женщин, так и у мужчин, встречаются значительно чаще, что так же подтверждается данными ВПН-2020, где на долю ежедневных перемещений приходится 61,2% от всех маятниковых трудовых перемещений по России. Частота ежедневных перемещений продолжает расти, как у женщин, так и мужчин.

Таблица 1

Доля городского и сельского населения, участвующая в маятниковых трудовых перемещениях, 2021 г.

Table 1

Share of urban and rural population participating in commuting, 2021

Население	ЦФО	СЗФО	ЮФО	СКФО	ПФО	УФО	СФО	ДФО
Ежедневные перемещения (% от маятниковой трудовой миграции)								
Городское население	47,1	41,8	16,3	14,7	15,7	30,7	25,7	22,4
Сельское население	52,9	58,2	83,7	85,3	84,3	69,3	74,3	77,6
Перемещения несколько раз в неделю (% от маятниковой трудовой миграции)								
Городское население	43,0	38,2	14,1	13,0	16,1	28,7	24,0	22,6
Сельское население	57,0	61,8	85,9	87,0	83,9	71,3	76,0	77,4
"Маятниковая трудовая миграция (МТМ: ежедневно + несколько раз в неделю) (% от занятого населения, работающего за пределами своего населённого пункта)								
Городское население	45,5	40,5	15,5	14,1	15,8	29,9	24,8	22,5
Сельское население	54,5	59,5	84,5	85,9	84,2	70,1	75,2	77,5

Источник: составлено авторами по данным ВПН-2020.— URL: https://rosstat.gov.ru/vpn_popul (дата обращения: 10.04.2023).

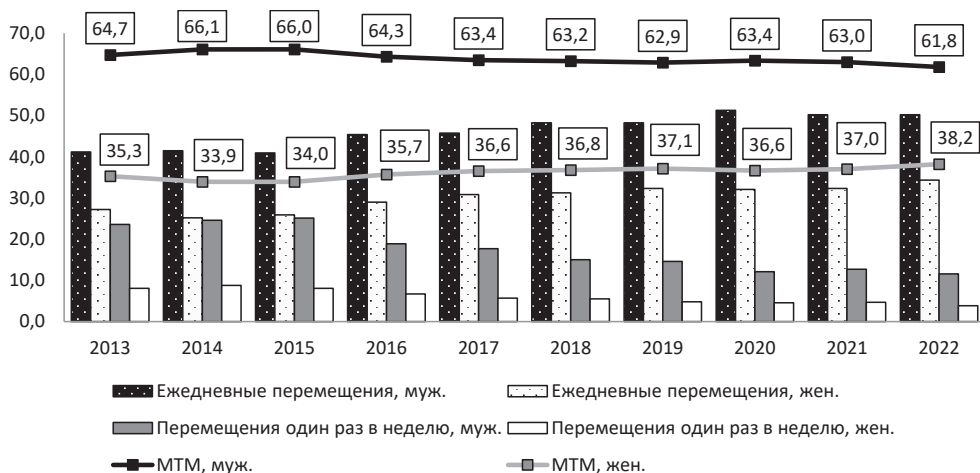


Рис. 2. Динамика маятниковой трудовой миграции по полу и периодичности передвижений в 2013–2022 гг., %

Fig. 2. Dynamics of commuting by sex and frequency in 2013–2022, %

Источник: данные ИВОРС с 2013 по 2022 год.

Последствия маятниковой трудовой миграции

Длительные поездки на работу, могут не только отнимать много времени, но и быть крайне утомительными. В исследовании S. Steinmann и его коллег

было доказано, что каждая добавленная минута в пути коррелирует с увеличением проблем со здоровьем [2]. Поездки на работу на расстояние свыше 50 км в одну сторону отрицательно влияют на качество жизни, самочувствие, здоровье и социальные отношения [3]. В исследо-

ваниях А. Künn-Nelen было выявлено, что у тех индивидов, которые тратят на дорогу до работы значительное количество времени, чаще случаются приступы головной боли и боли в спине, возникают проблемы с пищеварением, кровяным давлением, нарушением сна, хронической усталостью и концентрацией внимания [4]. Британскими авторами В. Clark, К. Chatterjee и другими было выявлено, что каждые дополнительные 10 минут в пути (в каждую сторону) связаны со снижением удовлетворённости от досуга [5]. То есть маятниковая трудовая миграция негативно сказывается на досуге и отдыхе индивида, что вызывает ухудшение субъективного ощущения благополучия и снижает качество жизни [3].

Шведские исследователи М. Öhman и U. Lindgren подчёркивают, что маятниковая трудовая миграция позволяет поддерживать и обеспечивать более высокий доход, тем самым повышая уровень жизни всего домохозяйства [6]. Подобный вид миграционных перемещений для индивида может привести к выгодам с точки зрения карьерного роста и финансового обогащения. Однако, есть и отрицательные последствия длительных поездок на работу, по оценке группы британских учёных, подобная трудовая стратегия может привести к затратам времени, к увеличению расходов на поездки, и к дополнительным физическим и умственным нагрузкам, стрессам [7].

Маятниковая миграция негативно сказывается на брачно-семейных отношениях: маятниковые мигранты отмечают, что имеют натянутые отношения со своими детьми, так как длительные поездки на работу препятствуют исполнению родительского долга [7]. Последствия маятниковой трудовой миграции по-разному отражаются на женщинах и мужчинах мигрантах, а также на разных типах домохозяйств [8]. Подобные различия обуславливаются устоявшимися гендерными стереотипами. Женщины традиционно имеют больше обязанно-

стей по дому, уходу за детьми, что вынуждает их совершать более кратковременные поездки на работу [9], что сказывается на уровне их доходов. Однако, при сбалансированном распределении семейных обязанностей, шансы у женщин получить работу на более дальнем расстоянии от дома с более высокой оплатой труда возрастают [10]. Исследование, проведённое в Германии С. Borowsky, S. Drobnič и М. Feldhaus показало, что в следствии длительных поездок на работу у отцов, возникает больше проблем в межличностном общении с ребёнком, чем у женщин, использующих аналогичную трудовую стратегию [11]. Так же было выявлено, что с увеличением времени, затрачиваемого на рабочие поездки матерью, уменьшается количество её межличностных конфликтов с ребёнком. Авторский коллектив объясняет это тем, что женщины используют время общения с ребёнком более качественно. Однако, это может происходить и по другой причине: матери, сокращают время, которое они могут тратить «на себя», что может сказываться на психофизиологическом состоянии матери-мигранте.

Оценка последствий от маятниковых передвижений во многом зависит от способа транспортировки до рабочего места. Индивид, как правило, более позитивно оценивает длительные поездки на работу в случае, когда он сам решает на каком виде транспорта ему добираться, может ли он регулировать время выезда и подобное [12]. Например, В.Е. Ashforth и коллеги [13] отмечают, что время, затрачиваемое на дорогу до работы, может использоваться индивидом с пользой. Группа учёных из Гарвардской бизнес-школы выявили, что данный промежуток времени трудовой мигрант может использовать как психологическую разгрузку и переключение от выполнения определённых социальных ролей, которые использует индивид дома и/или на работе. Люди, с более высоким уровнем самоконтроля используют время в пути для целеполагания и для того, чтобы

настроить себя на продуктивный рабочий процесс. Положительные эффекты от длительных поездок для физического и психоэмоционального состояния индивида могут достигаться и при выборе определённых способов передвижения, например, при велосипедных поездках на работу [14]. И наоборот, если человек не может выбрать самостоятельно как ему добираться до работы и на каком виде транспорта, если он вынужден подстраиваться под негибкий график общественного транспорта или воспринимает поездки на работу как неприятные, то это с большей долей вероятности будет ухудшать психологическое состояние маятникового мигранта, отражаясь на его уровне субъективного благополучия и здоровье.

Компании и организации, в значительной степени, зависящие от человеческого капитала, как правило, более охотно соглашаются на условия, при которых сотрудники не обязательно должны жить в непосредственной близости от своего рабочего места [6]. Обращаясь к уровню работодателя, мы можем отметить, что маятниковая трудовая миграция позволяет работодателю привлекать высококвалифицированные кадры с целью обеспечения решения производственных задач из других населённых пунктов. Такой тип миграционных перемещений может быть выгоднее, чем вахтовая организация труда, поскольку позволяет минимизировать затраты на обеспечение работников жильём на время выполнения ими трудовых функций. Так, сравнивая с вахтовым способом организации труда, работодателю требовалось бы организовывать места бытового обслуживания и питания работников, наличие минимального количества учреждений социального обслуживания. В случае с маятниковой трудовой миграцией работодателю, заинтересованному в кадрах из других населённых пунктов, максимум, что требуется, это организовать доставку работников служебным транспортом к месту выполнения ими

трудовых функций, что дополнительно может минимизировать риски от нарушения трудовой дисциплины, связанные с опозданиями на работу ввиду того, что работник проживает рядом с местом работы.

Маятниковая миграция способствует возникновению экологических издержек, которые связаны с ухудшением экологической ситуации и развитием траффика [7]. Выбор маятниковыми мигрантами такого способа транспортировки, как автотранспорт, увеличивает выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и повышает уровень шума [13]. Маятниковые перемещения сильно меняют географию городов, поскольку некоторые основные виды деятельности индивидов происходят за пределами города, вызывая тем самым расширение зоны городской среды [15]. С другой стороны, возрастающий спрос на перемещение между населёнными пунктами стимулирует развитие транспортного сообщения. Такие перемещения не вызывают роста постоянной численности городов, так как маятниковые мигранты не проживают в них постоянно. Это может быть положительным аспектом для крупных городов, поскольку сдерживает их бесконтрольное разрастание. Подобная занятость приводит к увеличению диспропорции на рынке труда, потери части трудового и кадрового потенциала в месте проживания индивида. Работа и получение заработной платы в других регионах, трудовые мигранты обогащают своими налогами бюджет того административного субъекта, в котором работают, а не проживают.

Исходя из представленного анализа источников, можно сделать вывод, что последствия от маятниковой миграции могут затрагивать различные сферы жизнедеятельности человека: социально-демографические, экономические, политические, экологические и другие. Помимо этого, последствия затрагивают разные уровни: от личности самого работника до территории (табл. 2).

Таблица 2

Последствия маятниковой трудовой миграции

Table 2

Consequences of commuting

Уровень	Положительные последствия	Отрицательные последствия
Территория	Стимулирует развитие транспортного сообщения за счёт увеличивающегося спроса	Рост трафика, переизбыток транспортных средств в населённом пункте
	Снижение напряжённости на рынке труда	Увеличение диспропорции на рынке труда, потеря части трудового и кадрового потенциала, особенно в молодом трудоспособном возрасте
		Ухудшение экологической ситуации
Работодатель	Минимизация издержек на строительстве жилых помещений для иногородних работников	Риск нарушения трудовой дисциплины
	Привлечение высококвалифицированных специалистов	Издержки на транспортные расходы
Индивид	Карьерный рост	Ухудшение психофизиологического здоровья человека
	Финансовое благополучие	Расходы времени и денежных средств на перемещения
	Экономия на аренде жилья	Ухудшение брачно-семейных отношений
	Сохранение социальных связей по месту жительства	Ослабление социальных и личных связей.
	Профессиональная самореализация	Отсутствие досуга
	Повышение уровня субъективного благополучия	Снижение качества жизни и ухудшение ощущения субъективного благополучия

Источник: составлено авторами.

Влияние маятниковой трудовой миграции на экономику региона

Экономические последствия маятниковой трудовой миграции на страновом уровне оценить затруднительно в связи с недостаточностью статистических данных и отсутствием методики оценки. Например, в отношении иностранных работников, прибывающих на территорию России, согласно п. 2 ст. 18.1 Федерального закона от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации»¹ на уровне ре-

гионов разрабатываются методики оценки использования иностранной рабочей силы, а также вклада иностранных работников в социально-экономическое развитие субъекта². Оценка эффективности использования иностранной рабочей силы происходит в трёх направлениях: 1) влия-

www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37868/a713943e504d9ca387760e413d845247675fae71/ (дата обращения: 10.04.2023).

² Для примера: Приказ Государственного комитета Псковской области по труду и занятости населения от 15.01.2015 № «Об утверждении Методики оценки эффективности использования иностранной рабочей силы, а также вклада иностранных работников, прибывающих в Российскую Федерацию на основании визы, в социально-экономическое развитие Псковской области» // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов «Консорциум Кодекс»: [сайт]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/462707796> (дата обращения: 10.04.2023).

¹ Федеральный закон от 25.07.2002 № 115-ФЗ (ред. от 29.12.2022) «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.01.2023) // Консультант Плюс: [сайт]. – URL: <https://>

ние на социально-экономическое развитие региона и расходы бюджета; 2) влияние на рынок труда; 3) оценка криминальной обстановки.

Экономические последствия временной трудовой миграции (речь идёт о работающих за пределами города проживания и приезжающих домой не чаще одного раза в неделю) приблизительно рассчитали Н. В. Мкртчян и Ю. Ф. Флоринская, используя опрос трудовых мигрантов, подкреплённый данными «Обследования населения по проблемам занятости» Росстата (ОМПЗ) и материалами полевых исследований в четырёх малых городах России. Авторы, используя получившуюся оценку численности внутристрановых трудовых мигрантов и их средний заработок, рассчитали приблизительный объём межмуниципальных денежных трансфертов, который составил 660–710 млрд рублей за 2015 г. [16].

По мнению Е. С. Мальцевой и А. В. Плахова маятниковая трудовая миграция способствует повышению сбалансированности рынка труда муниципального образования тем, что снижают нагрузку на бюджет, связанную с необходимостью выплаты пособия по безработице, участия в программах переподготовки и так далее [17]. Данный коллектив авторов рассчитал приблизительный объём упущенных доходов бюджетов муниципальных образований и внебюджетных фондов Орловской области вследствие маятниковой трудовой миграции, а именно недополученный налог на доходы физических лиц (далее НДФЛ) в бюджет муниципального образования и недополученные средства в бюджет ПФР и ФСС. Трудовая мобильность данной группы работников оказывает влияние на формирование налогового потенциала региона проживания. Помимо этого, маятниковые трудовые мигранты, создавая товары и услуги вне места постоянной регистрации, уплачивая налоговые отчисления в бюджет другого региона, влияют на бюджет региона, в котором трудоустроены, а не проживают.

Параметр, который условно возможно оценить — это потери доходной части

бюджета региона. Уезжая работать в другой регион, маятниковый трудовой мигрант получает заработную плату в том субъекте, в котором работает, поэтому налоги с заработной платы остаются в бюджете того субъекта, в котором он осуществляет свою трудовую деятельность. Так, 85% налога на доходы физических лиц оседает в бюджете субъекта, в котором работает маятниковый мигрант, а 15% — в бюджете муниципалитета³, то есть вся сумма НДФЛ остается в регионе работы, а не проживания маятникового трудового мигранта. Доля налоговых доходов от НДФЛ в структуре доходов консолидированного бюджета может быть значительной и варьируется от 7,5% в Республике Ингушетия до 39,7% в Санкт-Петербурге; в среднем же по России налоговые доходы от НДФЛ составляют 26,6%, что составляет треть от всех доходов консолидированного бюджета субъекта.

Для оценки потерь от недополученного НДФЛ доходной части бюджета от внешней маятниковой трудовой миграции мы использовали следующую формулу:

$$ПДЧБ_{НДФЛ} = \frac{(ВМТМ \times НДФЛ_{ВМТМ}) \times 12 мес.}{ИКБС} \times 100\%$$

где ПДЧБ_{ндфл} — потери от недополученного НДФЛ доходной части бюджета субъекта проживания маятникового трудового мигранта; ВМТМ — внешняя маятниковая трудовая миграция, человек; НДФЛ_{вмтм} — сумма налога на доходы физических лиц маятникового трудового мигранта, рассчитанная по среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников по полному кругу организаций в целом по экономике в субъекте проживания работника, рублей; ИКБС — исполненный консолидированный бюджет на 1 декабря 2021 г. субъекта проживания маятникового трудового мигранта, рублей. Доля недополученного НДФЛ от внешней маятниковой

³ Статьи 56 и 61, «Бюджетный кодекс Российской Федерации» от 31.07.1998 № 145-ФЗ (ред. от 14.04.2023) // Консультант Плюс: [сайт]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702/c347478b850fb7c4a92141cb188a76d83ac72e0f/ (дата обращения: 10.04.2023).

трудовой миграции в структуре налоговых доходов консолидированного бюджета та Ленинградской, Московской области и Республики Адыгея оцутима (табл. 3).

Таблица 3

Потери доходной части бюджета от внешней маятниковой трудовой миграции, 2021 год

Table 3

Loss of budget revenue from personal income tax of long-distance commuting, 2021

Регион*	Доля доходов от НДФЛ в структуре доходов консолидированного бюджета субъекта, %	Доля НДФЛ от внешней маятниковой миграции	
		в структуре доходов от НДФЛ консолидированного бюджета субъекта, %	в структуре налоговых доходов консолидированного бюджета субъекта, %
Ленинградская область	24,540	25,631	7,553
Московская область	32,435	21,233	8,002
Республика Адыгея	13,945	19,199	6,016
Владимирская область	24,679	7,016	2,372
Калужская область	26,164	6,897	2,364
Еврейская АО	18,596	6,118	2,725
Тульская область	24,911	5,718	1,892
Тверская область	23,681	5,242	1,785
Республика Марий Эл	17,857	5,168	1,911
Ненецкий АО	7,976	3,316	0,606
...			...
Саратовская область	22,998	0,039	0,014
Республика Саха (Якутия)	12,365	0,038	0,010
Новосибирская область	25,172	0,035	0,012
Сахалинская область	16,112	0,026	0,004
Хабаровский край	28,095	0,026	0,010
Магаданская область	23,512	0,025	0,009
Чеченская Республика	8,338	0,025	0,013
Камчатский край	21,218	0,022	0,013
Иркутская область	23,719	0,005	0,002
Чукотский АО	11,844	0,004	0,001

*Регионы ранжированы по доле НДФЛ от внешней маятниковой трудовой миграции в структуре доходов от НДФЛ консолидированного бюджета субъекта.

Источники: составлено по данным ВПН-2020. — URL: https://rosstat.gov.ru/vpn_popul; Рынок труда, занятость и заработная плата. — URL: https://rosstat.gov.ru/labor_market_employment_salaries; Данные об исполнении консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации. — URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=135273 (дата обращения: 10.04.2023).

Масштабы внешней маятниковой трудовой миграции демонстрируют, что регионы, обладающие наибольшим удельным весом внешних маятниковых трудовых мигрантов это: АО Ненецкий (97,9%) и Ханты-Мансийский-Югра (95,6%), город Санкт-Петербург (72,2%), Ленинградская область (64%), Ямало-Ненецкий АО (63,6%). В первую десятку регионов по доле потерь доходной части консолидированного бюджета из данного списка вошли только Ленинградская область и Ненецкий АО. Таким образом, экономические последствия маятниковой трудовой миграции в большей степени зависят не от количества человек, работающих в другой области, а от уровня оплаты труда и объёма доходов консолидированного бюджета конкретного региона.

Таким образом, масштаб экономических последствий от внешней маятниковой трудовой миграции неоднороден в различных регионах и в некоторых случаях значительно ощущается в структуре консолидированного бюджета. При сохранении тенденции на увеличение количества маятниковых трудовых мигрантов доля недополученного налога, вероятно, будет расти, что в условиях нестабильности экономической ситуации и наложения все большего числа санкций будет выступать ещё одним фактором препятствующим сохранению источников пополнения доходной части бюджета (включая доходы от НДФЛ).

Заключение

По оценкам ВПН-2020 маятниковая трудовая миграция составляет 8% от занятого населения. Большая часть подобных перемещений совершается представителями сельского населения внутри региона своего проживания. Среди маятниковых трудовых миграций наблюдается значительное преобладание мужского населения. Самой распространённой периодичностью перемещений, как у женщин, так и мужчин являются ежедневные поездки на работу, доля которых увеличивается с 2013 года.

Последствия маятниковой трудовой миграции могут быть представлены на разных уровнях: территории, работодателя и работника. Продолжительность поездок оказывает влияние на состояние индивида, что приводит к различным последствиям: ухудшению здоровья, к снижению уровня субъективного благополучия, проблемам во взаимоотношениях в семье. Работодатель, как правило, выигрывает от трудоустройства маятниковых трудовых мигрантов, так как он имеет возможность получить требуемые кадры из других населённых пунктов, ему не нужно организовывать место проживания и отдыха для таких работников а, например, организовав доставку служебным транспортом, он избегает рисков нарушения трудовой дисциплины. Маятниковая миграция накладывает отпечаток не только на самого работника и работодателя, но также влияет на окружающую среду. Из-за возрастающего потока транспорта ухудшается экологическая ситуация, возрастает уровень шумового загрязнения, но, при этом, развиваются транспортные коммуникации и сдерживается разрастание крупных городов. Для территории-реципиента маятниковые мигранты становятся источником трудовых ресурсов, налоговых отчислений, что также можно оценивать положительно.

Более широкое участие в подобных перемещениях жителей сельских населённых пунктов может решать проблему занятости в сельской местности без её обезлюдивания. Часто уровень цифровизации в таких населённых пунктах остаётся низким [18], и это делает невозможным организацию дистанционной работы, что может выступать фактором, усугубляющим отток населения. Маятниковая трудовая миграция в таких случаях даёт альтернативу переезду и позволяет сохранить населённые пункты.

Экономические последствия маятниковой трудовой миграции на уровне регионов оценены нами через её влияние на формирование бюджета. Внешние для региона маятниковые трудовые миграции

значительно отражаются на доходной части консолидированного бюджета ряда субъектов. Однако, их роль связана с уровнем заработной платы в большей степени, чем с масштабом маятниковых перемещений. Это косвенно свидетельствует о неоднородности влияния маятниковой трудовой миграции на экономку субъектов

при наличии ряда положительных эффектов, в том числе, демографических. Для более чёткого понимания последствий маятниковой трудовой миграции на региональное развитие необходимо дальнейший поиск возможностей комплексной оценки её эффектов.

Литература и Интернет-источники

1. **Ахметова (Хилажаева), Г. Ф.** Субъекты РФ в межрегиональной трудовой миграции: уровень участия, причины и факторы / Г. Ф. Ахметова (Хилажаева) // ДЕМИС. Демографические исследования. — 2022. — Т. 2. — № 2. — С. 76–89. DOI: 10.19181/demis.2022.2.2.6; EDN: FQLCMS
2. **Steinmann, S.** Mobilität in der Arbeitswelt: Datenanalyse und Aktuelle Studienlage / S. Steinmann, T. G. Grobe, H. C. Tendyck, F. Mess. — Hamburg, Germany : Techniker Krankenkasse, 2018. — 65 p.
3. **Chatterjee, K.** Commuting and wellbeing: A critical overview of the literature with implications for policy and future research / K. Chatterjee, S. Chng, B. Clark, A. Davis, J. de Vos, D. Ettema, S. Handy, A. Martin, L. Reardon // Transport Review. — 2020. — No. 40. — P. 5–34.
4. **Künn-Nelen, A.** Does Commuting Affect Health? / A. Künn-Nelen // Health Economics. — 2016. — No. 25. — P. 984–1004.
5. **Clark, B.** How commuting affects subjective wellbeing / B. Clark, K. Chatterjee, A. Martin, A. Davis // Transportation. — 2020. — No. 47. — P. 2777–2805. DOI: 10.1007/s11116-019-09983-9
6. **Öhman, M.** Who are the long-distance commuters? Patterns and driving forces in Sweden / M. Öhman, U. Lindgren // Cybergeog. European journal of geography. — URL: <https://journals.openedition.org/cybergeog/4118?Lang=en#citedby> (дата обращения: 25.03.2022). DOI: 10.4000/cybergeog.4118
7. **Green, A. E.** Longer Distance Commuting as a Substitute for Migration in Britain: A Review of Trends, Issues and Implications / A. E. Green, T. Hogarth, R. E. Shackleton // International journal of population geography. — 1999. — No. 5. — P. 49–67.
8. **Kwon, K.** Have the gender differences in commuting been shrinking or persistent? Evidence from two-earner households in the U.S / K. Kwon, G. Akar // International Journal of Sustainable Transportation. — 2021. — No. 12. — P. 1121–1130. DOI: 10.1080/15568318.2021.1971345
9. **Skora, T.** Commuting and the Motherhood Wage Gap: Evidence from Germany / T. Skora, H. Rüger, N. Stawarz // Sustainability. — 2020. — No. 12. — P. 1–19. DOI: 10.3390/su12145692
10. **Rapino M. A.** Commuting, Gender Roles, and Entrapment: A National Study Utilizing Spatial Fixed Effects and Control Groups / M. A. Rapino, T. J. Cooke // The Professional Geographer. — 2011. — Vol. 63(2). — P. 1–18. DOI: 10.1080/00330124.2010.547790
11. **Borowsky, C.** Parental commuting and child well-being in Germany / C. Borowsky, S. Drobnič, M. Feldhaus // Journal of Family Research. — 2020. — No. 32. — P. 357–392. DOI: 10.20377/jfr-370
12. **Stein, M.** Impacts of Commuting Practices on Social Sustainability and Sustainable Mobility / M. Stein, L. Nitschke, L. Trost, A. Dirschauer, J. Deffner // Sustainability. — 2022. — No. 14(8). — P. 1–18. DOI: 10.3390/su14084469
13. **Ashforth, B. E.** Role transitions in organizational life: An identity-based perspective / B. E. Ashforth. — New York, NY: Macmillan, 2000. — 376 p.
14. **Jacob, N.** Does commuting mode choice impact health? / N. Jacob, L. Munford, N. Rice, J. Roberts // Health Economics. — 2021. — No. 30. — P. 207–230. DOI: 10.1002/hec.4184

15. **Thomas, I.** Migration and commuting interactions fields: a new geography with community detection algorithm? / I. Thomas, A. Adam, A. Verhetsel // BELGEO.— 2017.— No. 4.— P. 1–17. DOI: 10.4000/belgeo.20507
16. **Мкртчян, Н. В.** Социально-экономические эффекты трудовой миграции из малых городов России / Н. В. Мкртчян, Ю. Ф. Флоринская // Вопросы экономики.— 2016.— № 4.— С. 203–123. DOI: 10.32609/0042–8736–2016–4–103–123; EDN: VTILPF
17. **Мальцева, Е. С.** Влияние маятниковой трудовой миграции на налоговые доходы бюджетов муниципальных образований / Е. С. Мальцева, А. В. Плахов // Вестник Орёл ГИЭТ.— 2014.— № 4(30).— С. 85–89. EDN: UGRKMJ
18. **Груздева, М. А.** Города и сельская периферия: ключевые тенденции цифровизации / М. А. Груздева // Society and Security Insights.— 2022.— № 4.— С. 90–107. DOI: 10.14258/ssi(2022)4–05; EDN: JSVJBC

Сведения об авторах:

Соколова Анастасия Алексеевна, аспирант, младший научный сотрудник, Вологодский научный центр РАН, Вологда, Россия.

Контактная информация: e-mail: anastasia.alekseevna.ran@yandex.ru; ORCID: 0000–0001–5434–8094; РИНЦ AuthorID: 1128805.

Калачикова Ольга Николаевна, к.э.н., зам. директора по научной работе, зав. отделом, ведущий научный сотрудник, Вологодский научный центр РАН, Вологда, Россия.

Контактная информация: e-mail: onk82@yandex.ru, ORCID: 0000–0003–4681–4344; РИНЦ AuthorID: 613291.

DOI: 10.19181/population.2023.26.3.2

COMMUTING IN RUSSIA: SCALE AND CONSEQUENCES

Anastasia A. Sokolova, Olga N. Kalachikova*

*Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences
(56A Gor`kogo str., Vologda, Russia, 160014)*

**E-mail: onk82@yandex.ru*

Funding:

The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation “Causes and socio-demographic consequences of otikhodnichestvo in the context of regulating migration processes in modern Russia” (project No. 23–28–01395).— URL: <https://rscf.ru/project/23–28–01395/>.

For citation:

Sokolova A.A., Kalachikova O.N. Commuting in Russia: scale and consequences. *Narodonaselenie [Population]*. 2023. Vol. 26. No. 3. P. 16–29. DOI: 10.19181/population.2023.26.3.2 (in Russ.)

Abstract. *The article presents the scale of such a phenomenon as commuting according to the data of the All-Russian Population Census 2020 and Labor Force Sample Survey by Rosstat. The authors examined and systematized the consequences of commuting, which can be represented at three levels: at the level of territory, employer and employee, which can have both negative and positive impacts. For the recipient territory, commuting migrants become a source of labor resources and tax revenue that can be assessed positively. Increase in the burden on the transport infrastructure, the environment, and inaccuracies in assessing the demographic potential can be considered as conditionally negative. At the level of the employer, commuting solves staffing problems; commuting migrants do not have a special status, so the employer may bear the risks of violating labor discipline, which are regulated in a general manner. With regard to the level of worker, assessment of*

the consequences depends on the life context, which determines the balance of advantages and costs of such an employment strategy, namely: wage size, position and status, duration of movement and distance to work, family circumstances, necessary or voluntary character of trips. In the final part of the article, the authors present a methodology for assessing the economic consequences of long-distance commuting for Russian regions.

Keywords: commuting, labor migration, consequences of commuting, consolidated budget, tax revenues, personal income tax.

References and Internet sources

1. Akhmetova (Khilazheva) G.F. Sub”jekty RF v mezhregional’noj trudovoj migratsii: uroven’ uchastiya, prichiny i faktory [Russian regions in interregional labor migration: level of participation, causes and factors]. DEMIS. Demograficheskije issledovaniya [DEMIS. Demographic Research]. 2022. Vol. 2. No. 2. P. 76–89. DOI: 10.19181/demis.2022.2.2.6 (in Russ.)
2. Steinmann S., Grobe T. G., Tendyck H. C., Mess F. *Mobilität in der Arbeitswelt: Datenanalyse*. Techniker Krankenkasse. Hamburg, Germany. 2018. 65 p.
3. Chatterjee K., Chng S., Clark B., Davis A., de Vos J., Ettema D., Handy S., Martin A., Reardon L. Commuting and wellbeing: A critical overview of the literature with implications for policy and future research. *Transport Review*. 2020. No. 40. P. 5–34.
4. Künn-Nelen A. Does commuting affect health? *Health Economics*. 2016. № 25. 984–1004.
5. Clark B., Chatterjee K., Martin A., Davis A. How commuting affects subjective wellbeing. *Transportation*. 2020. No. 47. P. 2777–2805.
6. Öhman M., Lindgren U. Who are the long-distance commuters? Patterns and driving forces in Sweden. *Cybergeog. European Journal of Geography*. Available at: <https://journals.openedition.org/cybergeog/4118?Lang=en#citedby> (Accessed: 25 March 2022).
7. Green A. E., Hogarth T., Shackleton R. E. Longer distance commuting as a substitute for migration in Britain: a review of trends, issues and implications. *International Journal of Population Geography*. 1999. No. 5. P. 49–67.
8. Kwon K., Akar G. Have the gender differences in commuting been shrinking or persistent? Evidence from two-earner households in the U. S. *International Journal of Sustainable Transportation*. 2021. No. 12. P. 1121–1130.
9. Skora T., Rüger H., Stawarz N. Commuting and the motherhood wage gap: evidence from Germany. *Sustainability*. 2020. No. 12. P. 1–19.
10. Rapino M. A., Cooke T. J. Commuting, gender roles, and entrapment: a national study utilizing spatial fixed effects and control groups. *The Professional Geographer*. 2011. Vol. 63(2). P. 1–18.
11. Borowsky C., Drobnick S., Feldhaus M. Parental commuting and child well-being in Germany. *Journal of Family Research*. 2020. No. 32. P. 357–392.
12. Stein M., Nitschke L., Trost L., Dirschauer A., Deffner J. Impacts of commuting practices on social sustainability and sustainable mobility. *Sustainability*. 2022. No. 14(8). P. 1–18.
13. Ashforth B. E. *Role Transitions in Organizational life: An Identity-Based Perspective*. New York. Macmillan. 2000. 376 p.
14. Jacob N., Munford L., Rice N., Roberts J. Does commuting mode choice impact health? *Health Economics*. 2021. No. 30. P. 207–230.
15. Thomas I., Adam A, Verhetsel A. Migration and commuting interactions fields: a new geography with community detection algorithm? *BELGEO*. 2017. No. 4. P. 1–17.

16. Mkrtchan N. V., Florinskaya Yu.F. Social'no-ekonomicheskie efekty trudovoj migracii iz malyh gorodov Rossii [Socio-economic effects of labor migration from small cities of Russia]. *Voprosy ekonomiki* [*Economic Issues*]. 2016. No. 4. P. 203–123. DOI: 10.32609/0042–8736–2016–4–103–123 (in Russ.)
17. Maltseva E. S., Plakhov A.V. Vliyanie mayatnikovoj trudovoj migratsii na nalogovyje dohody byudzhetov munitsipal'nyh obrazovaniy [Impact of pendulum labor migration on tax revenues of municipal budgets]. *Vestnik Orol GIET* [*Bulletin of Orel State University of Economy and Trade*]. 2014. No. 4(30). P. 85–89. (in Russ.)
18. Gruzdeva M.A. Goroda i sel'skaya periferiya: klyuchevye tendentsii tsifrovizatsii [Cities and rural periphery: key digitalization trends]. *Society and Security Insights*. 2022. No. 4. P. 90–107. DOI: 10.14258/ssi(2022)4–05 (in Russ.)

Information about the authors:

Sokolova Anastasia Alekseevna, Post-graduate student, Junior Researcher, Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences, Vologda, Russia.

Contact information: e-mail: anastasia.alekseevna.ran@yandex.ru; ORCID: 0000–0001–5434–8094; Elibrary AuthorID: 1128805.

Kalachikova Olga Nikolaevna, Candidate of Economics, Deputy Director for Research, Head of Department, Leading Researcher, Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences, Vologda, Russia.

Contact information: e-mail: onk82@yandex.ru; ORCID: 0000–0003–4681–4344; Elibrary AuthorID: 613291.

Статья поступила в редакцию 13.04.2023, утверждена 15.08.2023, опубликована 30.09.2023.