

Влияние дальних поездок на работу на здоровье маятниковых трудовых мигрантов: обзор литературы

Юлия Ю. Шитова¹

¹ Российский государственный гуманитарный университет (РГУ), Москва, 125047, Россия

Получено 24 July 2023 ♦ Принято в печать 21 August 2023 ♦ Опубликовано 7 March 2024

Цитирование: Yu Shitova (2024) The impact of long-distance travel to work on the health of commuting labour migrants: a literature review. *Population and Economics* 8(1):37–51. <https://doi.org/10.3897/popcon.8.e109997>

Аннотация

В данной статье-обзоре исследуется влияние маятниковой трудовой миграции (МТМ) на здоровье людей. Время в пути является одним из главных факторов МТМ, оказывая как активное, так и пассивное воздействие на здоровье мигрантов. Усталость и стресс, вызванные постоянными перемещениями, ведут к повышенному давлению и риску развития ожирения. Кроме того, исследуется влияние МТМ на стресс работников в зависимости от пола.

Статья также рассматривает связь между МТМ и смертностью. Баланс между семьей и работой играет важную роль в здоровье мигрантов, а удовлетворенность жизнью может страдать из-за нестабильного образа жизни, связанного с МТМ. Отмечается эффект адаптации, который может положительно сказываться на здоровье мигрантов.

Помимо негативных аспектов, статья также рассматривает плюсы МТМ, включая развитие профессиональных навыков и повышение доходов, эффективное использование времени в поездках на работу. Отдельно обсуждается ситуация со здоровьем российских маятниковых мигрантов, их специфическими вызовами и проблемами.

Данная статья предоставляет всесторонний обзор научной литературы, посвященной исследованиям влияния МТМ на здоровье людей. Представленные результаты могут быть полезны для создания программ и мер политики, направленных на поддержку здоровья трудовых мигрантов и снижение негативных последствий МТМ.

Ключевые слова

маятниковая трудовая миграция, здоровье работников, время поездок на работу, гендерные различия, удовлетворенность жизнью, работоспособность.

Коды JEL: I12, R41

Введение

Маятниковая трудовая миграция (МТМ, здесь и далее данная аббревиатура будет использоваться для обозначения как самого процесса, так и его участников, что ясно из контекста) — это вид миграции, при котором индивиды достаточно часто (обычно ежедневно) перемещаются между своим местом постоянного проживания и местом занятости на значительные расстояния или в течение существенного (более часа) времени. В классическом понимании МТМ места работы и проживания, как правило, находятся в разных административных субъектах (область и центр, разные города и т.п.). МТМ в крупных агломерациях давно превратилась в явление макроскопического характера, с которым необходимо считаться и принимать во внимание на региональном уровне. К примеру, в крупнейшей российской Московской агломерации каждый день на работу из области в центр (и обратно) отправляются утром и возвращаются вечером от 0.8 до 1.2 млн человек.

Вопросы, связанные с МТМ, имеют комплексный характер. Прежде всего, это вопросы транспорта, транспортной инфраструктуры, которая обязана справляться с ежедневными массивными потоками людей. Это вопросы социально-политические, поскольку мигранты живут в одном регионе, а работают в другом, что порождает проблемы в социальной сфере, налогообложении и др. Речь идет о дифференциации доходов населения в зависимости от места проживания: богатый центр и бедные пригороды. Это приводит к приоритетному росту и развитию центра и ближайших пригородов в ущерб дальней стагнирующей и депрессивной периферии.

Необходимо отметить, что современная система расселения, связанная с формированием агломерации, оказалась весьма устойчивой и мало изменяется в последние годы. Формирование новой наукоемкой экономики происходит преимущественно в больших центрах, где ниже транзакционные издержки и расходы доступа к знаниям [Maskell, Malmberg, 2007]. При этом сохраняется отдаление рабочих мест от мест проживания, и поэтому маятниковая трудовая миграция стабильно сохраняется (не снижается) в течение десятилетий, что показали в том числе и наши исследования [Шитова, Шитов, 2016]. Суммируя вышесказанное, следует отметить, что современная организация расселения (крупные агломерации) остается на текущий момент самой эффективной экономической формой существования общества; следовательно, процесс маятниковой трудовой миграции будет оставаться неизбежным явлением в долгосрочной перспективе.

Но один вопрос затрагивается редко: как влияют длительные ежедневные поездки дом — работа — дом на работу и здоровье мигрантов?

В настоящей работе представлен обзор мировых научных публикаций по данной тематике, который, на наш взгляд, представляет интерес в плане получения новых знаний о МТМ как явлении комплексного характера. Он также позволяет выявить перспективы дальнейших актуальных эмпирических исследований данного направления.

Объектом исследований является здоровье маятниковых трудовых мигрантов в различных странах и регионах.

Методикой настоящего исследования является сбор, анализ и обсуждение наработок международных научных публикаций на тему здоровья маятниковых трудовых мигрантов в следующих формах:

- Структурирование и объединение фрагментированных знаний в цельную картину;
- Компиляция данных по текущему состоянию проблемы, рассмотрение различных источников литературы и сопоставление информации из них;
- Анализ данных и идентификация основных направлений и трендов в развитии изучаемой области;
- Определение и выявление новых потенциальных направлений для дальнейших исследований;

- Рассмотрение и анализ перспективных идей и концепций, которые могут оказать влияние на будущее развитие темы.

Современные глобализационные процессы и урбанизация приводят к тому, что все больше людей по всему миру сталкиваются с необходимостью совершать длительные ежедневные поездки между домом и местом работы. Эта тенденция особенно заметна в крупных мегаполисах и промышленных регионах, где место жительства и работа могут находиться на значительном расстоянии друг от друга.

Актуальность исследований определяется несколькими ключевыми факторами:

1. **Влияние на физическое здоровье:** Долгие поездки могут приводить к хронической усталости, проблемам с питанием и недостатку физической активности. Это может сказываться на состоянии здоровья и приводить к развитию различных заболеваний.
2. **Психологические факторы:** Ежедневные долгие поездки могут вызывать стресс и тревожность, что в долгосрочной перспективе может привести к серьезным психическим расстройствам.
3. **Социальное влияние:** Отсутствие времени на семью и личную жизнь из-за длительных поездок может сказываться на социальных связях и качестве жизни в целом.
4. **Экономические последствия:** Проблемы со здоровьем работников могут привести к снижению их продуктивности и рабочей эффективности, что негативно отражается на экономической ситуации в стране.
5. **Влияние на экологию:** Увеличение количества долгих транспортных поездок может оказывать негативное влияние на окружающую среду.

Таким образом, исследование данной проблемы имеет множество аспектов, затрагивающих физическое и психическое здоровье индивида, социальные взаимоотношения, экономическую эффективность и экологическую устойчивость. Изучение и понимание этого явления необходимо для разработки эффективных стратегий и мер политики, направленных на поддержание здоровья работников и общественного благополучия.

Структура настоящей статьи представляет собой систематизацию разных аспектов влияния длительных поездок МТМ на их здоровье. Обсуждается **время в пути** — важнейший фактор, влияющий на здоровье, если следовать интуитивной гипотезе. Рассматриваются **активные и пассивные поездки** на работу, приводящие к различным последствиям. Исследуется **прямое воздействие** режима работы **на здоровье** МТМ, а также на социальные отношения в семье и обществе. Кроме того, большая часть обзора посвящена **психологическим исследованиям удовлетворенности** МТМ своей жизнью. Отдельно исследуется влияние дальних поездок **на работоспособность**. Есть исследования, изучающие **плюсы режима работы** МТМ. Наконец, отдельно рассмотрен **вопрос здоровья российских маятниковых трудовых мигрантов**.

Прежде чем перейти к изложению материала, отметим, что многие факторы, влияющие на здоровье МТМ, взаимосвязаны, проводимые исследования многосторонни и нацелены на решение нескольких вопросов одновременно, поэтому часть материала разных разделов пересекается друг с другом при попытке его систематизации. Но этого невозможно избежать при анализе такого сложного явления, как маятниковая трудовая миграция.

Время в пути

Это один из главных параметров, который определяет принадлежность работников к группе маятниковых трудовых мигрантов (МТМ). В городах-миллионниках поездка из одной части города в другую требует большего времени. Очевидно, что поездки из пригородов крупных городов на работу в центр и обратно занимают существенное время МТМ. Как показывает анализ публикаций, за последние десятки лет время, проводимое МТМ в пути, несмотря на

совершенствование транспортной инфраструктуры, не снижается, а во многих местах даже возрастает. В Европе за последние 10 лет средний показатель стабильно превышает полчаса, в 2015 г. он составлял 38 минут [Rodrigue, 2020]. И хотя в США это время существенно меньше — 25 минут, там тоже наблюдается хоть и незначительный, но рост среднего показателя, составлявшего менее 22 минут в 1980-х гг. Наибольшее среднее время поездок зафиксировано в Китае — 56 минут (статистика России не приводится) [Rodrigue, 2020]. Европейские данные показывают, что время поездок дом — работа за последние 20-30 лет выросло практически во всех странах Европы — Германии, Испании, Великобритании [Goerke, Lorenz, 2017].

Большинство исследователей исходят из гипотезы, что длительное время, проводимое МТМ в пути, может негативно сказываться на их здоровье в самых разных аспектах. Поэтому научные работы и исследования посвящены поиску корреляции различных показателей со здоровьем МТМ и длительностью поездок на работу. Корреляция переменной «время в пути» с изучаемыми факторами здоровья маятниковых трудовых мигрантов встречается в большинстве исследований, систематизация и описание которых осуществляются далее в данной работе. Поэтому здесь отметим коротко лишь некоторые из них для примера. Для маятниковых трудовых мигрантов, совершающих длительные поездки на работу, характерны пониженный уровень физической активности [Christian, 2012], большие проблемы со сном [Hansson et al., 2011; Christian, 2012; Petrov et al., 2018] и психическим состоянием [Martin et al., 2014; Milner et al., 2017], меньшая удовлетворенность своим здоровьем [Künn-Nelen, 2016; Urhonen et al., 2016], большие проблемы с лишним весом [Zhang et al., 2014; Wild, Woodward, 2019]. Множество других публикаций, где фактор времени или длины поездок дом — работа коррелирует со здоровьем МТМ, будут упомянуты в дальнейших разделах.

Активные и пассивные поездки

Во многих исследованиях авторы специально подчеркивают, что необходимо четко отделять друг от друга активные и пассивные поездки дом — работа — дом. В первом случае МТМ является либо пассажиром общественного транспорта, либо водителем личной машины, то есть не прилагает активных физических нагрузок при пути на работу. Во втором случае МТМ активно работает физически при поездке на работу. Прежде всего, речь идет о поездках на велосипедах и ходьбе пешком. В плане влияния на здоровье активные и пассивные поездки МТМ принципиально отличаются [Gatersleben, Uzzell, 2007; Lindström, 2008; Hansson et al., 2011]. Активные поездки на работу связаны с повышенной физической активностью и меньшей вероятностью ожирения [Lindström, 2008], они более расслабляющие и захватывающие, чем более напряженные и монотонные поездки на машине или общественном транспорте [Gatersleben, Uzzell, 2007; Gottholmseder et al., 2009; Scheepers et al., 2014]. Велосипедисты считают себя наиболее счастливыми среди всех групп МТМ [Wild, Woodward, 2019] и имеют более низкую вероятность возникновения сердечно-сосудистых заболеваний [Hamer, Chida, 2008] и избыточного веса [Lindström, 2008; Flint et al., 2014; Tajalli, Hajbabaie, 2017; Echeverría et al., 2022].

Jacob et al. [2021] обнаружили улучшение физического здоровья у женщин и улучшение психического здоровья у обоих полов при переходе от автомобиля к активным поездкам на работу (британские панельные данные BHPS).

Ma и Ye [2019] обнаружили положительную связь между активными поездками на работу (то есть ходьбой на работу пешком или поездками на велосипеде) и производительностью труда у работников среднего возраста в Австралии. Активные поездки связаны с меньшими негативными последствиями для здоровья [Hansson et al., 2011] и большим удовлетворением от поездок на работу [Olsson et al., 2013], чем поездки на машине, поезде или автобусе. Отметим, что последняя работа имела 484 цитирования (на 2.07.2023), что демонстрирует очень высокий интерес к этой теме.

Индивиды, которые переключаются с активного передвижения на автомобиль, испытывают значительное ухудшение физического здоровья и удовлетворенности здоровьем, а также ухудшение психического здоровья при переходе с активного передвижения на общественный транспорт. Поскольку различные типы поездок на работу могут оказывать противоположное влияние на здоровье, их сочетание может приводить к нейтрализации эффектов.

В заключение отметим инициативу правительства Великобритании, объявившего в 2017 г. об инвестициях в размере 1,2 млрд фунтов в систему поощрений людей к поездкам на работу на велосипеде [Jacob et al., 2021]. Цель двоякая — стимулирование физической активности и улучшение здоровья, а также уменьшение вредных выбросов в атмосферу.

При сравнении активных и пассивных поездок возникает дискуссионный вопрос: можно ли причислять людей, добирающихся на работу пешком или на велосипеде, к маятниковым трудовым мигрантам? С одной стороны, в старом классическом определении, МТМ — это люди, преодолевающие на пути дом — работа большие расстояния. С другой стороны, многие исследователи считают, что для МТМ основное значение имеет время, проведенное в пути, а не пройденное расстояние. С этой точки зрения троих людей, которые добирались до работы один час, но один проехал 60 км на поезде, другой — 20 км на велосипеде, а третий прошел пешком 5 километров, можно считать МТМ. Именно поэтому переменная «время в пути» считается основным параметром, а в исследованиях сравнивается поведение людей (признающихся по факту МТМ), которые проводят в дороге дом — работа сравнимое время, но пользуются разными способами передвижения, включая активные.

Влияние МТМ на показатели здоровья

Очевидно, что воздействие МТМ на здоровье не носит ярко выраженный характер: изменения происходят очень медленно в течение длительного времени. При этом характер изменения может быть различен. Поэтому исследования этого явления являются сложными и нетривиальными. Тем не менее их количество достаточно велико. Один из основных исследуемых параметров — это **стресс**, испытываемый МТМ.

Пассивные поездки МТМ могут влиять на различные типы показателей здоровья. Как усталость, так и симптомы хронического стресса (объективные и субъективные) могут вызывать сердечно-сосудистые аномалии и дисфункцию, провоцирующие начало сердечных заболеваний. В обзоре Lyons и Chatterjee [2008] анализируются возможные механизмы. Например, авторы упоминают несколько исследований, показывающих, что более длительное время в пути связано с симптомами усталости [Kageyama et al., 1998], сокращением времени сна [Walsleben et al., 1999; Costal et al., 1988]. Более того, несколько исследований показали, что поездки на работу связаны с самоощущением стресса [Schaeffer et al., 1988; Hennessy, Wiesenthal, 1999; Wener et al., 2003; Gottholmseder et al., 2009], уровень которого увеличивается с возрастом [Gottholmseder et al., 2009; Rüger, Ruppenthal, 2010]. Есть также публикации, показывающие четкую связь между поездками на работу и объективными показателями (сердечно-сосудистого) стресса; например, White и Rotton [1998] показали, что поездки на работу связаны с учащением пульса и повышением систолического артериального давления. А перенапряжение в дороге связано не только с повышенным кровяным давлением, но также с нарушениями опорно-двигательного аппарата и повышенной тревожностью [Koslowsky et al., 1995]. Более длительное время в пути связано с более высоким индексом массы тела (ИМТ), а каждый дополнительный час, проведенный в машине в день, связан с увеличением вероятности ожирения на 6% [Frank et al., 2004; Lindström, 2008]. Более длительные перемещения связаны с более высоким артериальным давлением, ожирением, плохим качеством сна, усталостью и низкой самооценкой здоровья [Hansson et al., 2011; Hoehner et al., 2012]. Эти косвенные последствия поездок на работу для

здоровья являются прогностическими факторами сердечно-сосудистых заболеваний, диабета и некоторых форм рака [Hoehner et al., 2012], а следовательно, и риска смертности.

Было обнаружено, что воспринимаемый стресс при поездках на работу варьирует в зависимости от сопутствующих факторов, таких как дорожная ситуация и доступная система общественного транспорта. Отсутствие контроля и непредсказуемость пути на работу, например заторы на дорогах, поведение других водителей или ненадежность общественного транспорта, усиливают воспринимаемый стресс при поездках на работу [Koslowsky et al., 1996; Kluger, 1998; Evans et al., 2002; Gottholmseder et al., 2009].

Воздействие МТМ-поездок зависит от того, является ли МТМ активным или пассивным участником движения. Оказалось, что уровень стресса у МТМ-водителей выше, чем у МТМ-пассажира автобусов [Wener, Evans, 2011]. Кроме того, было обнаружено, что вождение автомобиля при поездках на работу повышает физиологические маркеры стресса, такие как артериальное давление и уровень нейроэндокринных гормонов [Robinson, 1991]. Более того, загруженность дорог также повышает артериальное давление у водителей автомобилей [White, Rotton, 1998].

Гендерные различия. Рядом исследований обнаружено, что стресс, связанный с поездками на работу, также различается в зависимости от пола [Novaco et al., 1991]. Женщины отмечают более высокий уровень стресса из-за поездок на работу по сравнению с мужчинами. Это, в свою очередь, может привести к более сильным негативным последствиям для здоровья женщин. Roberts et al. [2011] представили доказательства того, что отрицательная связь между временем, потраченным на дорогу до работы, и благополучием существует только для женщин, и не из-за более короткой рабочей недели или профессиональной сегрегации, а из-за большей ответственности за работу по дому и уход за детьми по сравнению с мужчинами [Collet, Dauber, 2010]. В работе Roberts et al. [2011] приведен еще более детальный обзор более ранних работ по различным аспектам разного влияния на здоровье МТМ в зависимости от пола. Мы отсылаем заинтересованного читателя к работе Roberts et al. [2011] за неимением возможности полностью осветить эту проблему в рамках статьи. Вместе с тем австралийские исследования не выявили значимых отличий между влиянием МТМ на здоровье мужчин и женщин [Gottholmseder et al., 2009].

МТМ и смертность. Шведские ученые изучали связь между поездками на дальние расстояния и смертностью на базе шведских данных ASTID (1985–2008) — это уникальное и единственное в своем роде исследование на данных всей популяции [Sandow et al., 2014]. Результаты показывают, что женщины, которые добирались до работы на дальние расстояния, сталкиваются со значительно более высоким риском смертности по сравнению с женщинами, которые добирались до работы на короткие расстояния. Это, по-видимому, обусловлено различиями в доходах и образовании: например, для женщин с опытом поездок на дальние расстояния значительно более высокие показатели смертности наблюдаются среди женщин с низким уровнем образования и низким доходом. Совершенно иная картина складывается для мужчин, для которых риски смертности, по-видимому, не связаны с поездками на работу на дальние расстояния. Тем самым результаты показывают, что для мужчин и женщин существуют различные механизмы связи между поездками на работу и смертностью.

Баланс дом — работа

Для пассажиров не всегда легко совмещать работу и повседневную жизнь при ежедневных поездках на большие расстояния. Длительные поездки на работу сокращают время, доступное для других повседневных дел, и могут означать нехватку энергии и/или времени для гармоничного совмещения работы и семейной жизни.

Было обнаружено, что длительное время в пути на работу (более 60 минут в одну сторону) повышает конфликтность семейных отношений и негативно сказывается на физическом и психическом здоровье МТМ [Jansen et al., 2003; Hämmig et al., 2009].

Швейцарскими исследователями обнаружена значительная корреляция между МТМ и конфликтами между работой и семейной жизнью и связанными с этим негативными последствиями для здоровья как женщин, так и мужчин [Hämmig et al., 2009]. Однако голландское исследование показало, что эта корреляция значима только у женщин [Jansen et al., 2003].

Удовлетворенность

Еще один аспект, который интересует исследователей (междисциплинарные исследования экономики и психологии), — это уровень удовлетворенностью жизнью в целом и различными ее аспектами в частности. Отличаются ли в этом плане МТМ и те, кто работает недалеко от дома? С одной стороны, очевидно, что более долгие поездки компенсируются лучшей карьерой или финансовым положением (большая зарплата или меньшая стоимость жилья). Но есть гипотеза, что эта компенсация не является полной, поэтому МТМ имеют более низкую удовлетворенность жизнью [Fults, 2010]. Эта гипотеза чаще всего подтверждается, как это было в Швеции [Olsson et al., 2013], США [Choi et al., 2013], Великобритании [ONS, 2014], Китае [Nie, Sousa-Poza, 2018] и России [Шитова, Шитов, 2016].

Одной из проблем данных исследований является количественная оценка «удовлетворенности жизнью», которая является субъективным понятием. Например, предлагается решение вопроса — введение понятия **субъективное благополучие (Subjective Well-Being, SWB)** как совокупности понятий [Clark et al., 2019]. Другой термин — **эмпирическое благополучие**, под которым понималось настроение, ощущение радости и счастья [Clark et al., 2019]. Наконец, **ментальное здоровье**, измеряемое по шкале Общего опросника здоровья **GHQ-12** (который включает 12 вопросов, предназначенных для выявления симптомов психологического стресса) [Goldberg, Williams, 1988]. Методику GHQ-12 стоит признать наиболее адекватным количественным методом оценки, прошедшим достаточно строгие и обширные проверки.

На немецких панельных данных было показано, что время в пути отрицательно связано с удовлетворенностью жизнью [Stutzer, Frey, 2008]. Оказалось, что немецкие пассажиры, путешествующие на дальние расстояния (один час или более), должны получать зарплату на 40% выше, чтобы быть столь же довольными, как и те, кто добирается до работы на более короткие расстояния. Британские панельные данные домохозяйств (BHPS) показывают, что более длительное время в пути снижает психическое благополучие только у женщин, но не у мужчин [Roberts et al., 2011]. Аналогичные данные получены Dickerson et al. [2014], однако они не обнаружили существенной связи между временем в пути и общей удовлетворенностью жизнью, в отличие от Stutzer, Frey [2008].

Комплексное британское исследование, посвященное влиянию поездок дом — работа на отношение к жизни, показало противоречивые результаты [Clark et al., 2019]. Установлено, что более длительные поездки на работу связаны с более низкой удовлетворенностью работой и отдыхом, повышенным напряжением и ухудшением психического здоровья. Самая сильная ассоциация обнаруживается с удовлетворенностью досугом. Несмотря на негативные ассоциации, более длительное время в пути не было связано с более низкой общей удовлетворенностью жизнью. Рабочим в Англии, похоже, удастся сбалансировать негативные аспекты поездок на работу и более широкие преимущества, например, лучший доступ к занятости, доходам и жилью. Удовлетворенность работой молодых людей и групп с низким доходом не связана отрицательно с более длительным временем в пути. Наконец, более длительное время в пути

имеет более сильную отрицательную связь с удовлетворенностью работой женщин по сравнению с мужчинами.

В среднем стресс снижает удовлетворенность поездками на работу [Abou-Zeid, Ben-Akiva, 2011], а утренние поездки воспринимаются как особенно неприятные и негативно влияют на субъективное благополучие [Kahneman, Krueger, 2006]. Длительные пробки на автомобильных дорогах вызывают депрессию [Wang et al., 2019].

Эффект адаптации. Наличие опыта поездок на работу делает его более предсказуемым и, как было установлено, делает поездку менее стрессовой и снижает испытываемое человеком негативное отношение к жизни из-за нехватки времени [Kluger, 1998]. Это подразумевает адаптацию к поездкам и облегчение негативных последствий для повседневной жизни и здоровья МТМ [Rüger, Ruppenthal, 2010].

Работоспособность

Влияние МТМ на работоспособность людей в различных аспектах — вопрос достаточно интересный с точки зрения работодателя. Вместе с тем научных исследований на эту тему относительно (по сравнению с другими тематиками) немного, по-видимому, из-за сложности сбора и малой доступности соответствующих данных.

Исследования показали, что длительное время в пути связано с более высоким уровнем невыходов на работу [Costal et al., 1988; Kluger, 1998; van Ommeren, Gutiérrez-i-Puigarnau, 2011; Ma, Ye, 2019; Giménez-Nadal et al., 2022]. Вместе с тем, немецкие данные SOEP не показали, что расстояния до работы в целом связаны с более частым отсутствием по болезни [Goerke, Lorenz, 2017]. Только сотрудники, которые ездят на работу на большие расстояния, отсутствуют примерно на 20% чаще, чем сотрудники, которые не едут на работу долго.

Еще одна гипотеза (модель) предполагает, что люди, едущие долго до работы, обеспечивают меньшую производительность труда [Ross, Zenou, 2008]. В целом эта гипотеза подтверждается, однако не очень убедительно и с рядом исключений [Ma, Ye, 2019].

Плюсы МТМ

В отличие от общепринятого мнения о том, что время, затрачиваемое на дорогу до работы, является источником бесполезности, которую необходимо свести к минимуму, в некоторых исследованиях утверждается, что деятельность, которую можно выполнять во время путешествия, может принести пользу [Mokhtarian, Salomon, 2001; Lyons, Urry, 2005]. Примеры включают чтение, прослушивание музыки или отдых, мысленное переключение между работой и домом или использование времени для работы с современными информационными технологиями. Отмечается, что поездка на работу сама по себе может быть желательна из-за таких факторов, как удовольствие от окружающей среды или скорости. Или поездка на работу, обеспечивающая удовольствие от вождения автомобиля, что свидетельствует о высоком социальном статусе (осознание и демонстрация этого факта) [Mokhtarian, Salomon, 2001].

Пассажиры, которые активно используют свое время в пути, также сообщают о том, что чувствуют себя более здоровыми и менее подверженными стрессу, а также испытывают меньшую бесполезность от поездки по сравнению с теми, кто сообщает, что не использует активно время в пути [Lyons, Urry, 2005; Ory, Mokhtarian, 2005; Gottholmseder et al., 2009]. Однако не все пассажиры, совершающие дальние поездки, имеют возможность активно использовать свое время в пути. Например, вождение автомобиля не дает возможности читать, работать на ноутбуке или спать во время поездок на работу, в отличие от поездок на общественном транспорте.

Есть исследования, называющие скуку пассажиров пригородных поездов сильным негативным фактором [Gatersleben, Uzzell, 2007], а длительные поездки на работу — основной причиной социальной изоляции [Putnam, 2000].

Здоровье российских МТМ

Российские исследования, посвященные здоровью МТМ, практически отсутствуют. В одной из немногих таких работ [Антонова, 2018] на основании опроса проводится сравнение образа жизни москвичей (173 человека) и МТМ из Московской области (111 человек). Количественный анализ не выявил статистически значимых различий образа жизни двух групп по критериям здоровья и отношений внутри семьи. Однако сам автор признает ограниченность данных и методики исследований и говорит о «значимых тенденциях»: москвичи лучше следят за здоровьем, а МТМ чаще вступают в семейные отношения, в которых возникают проблемы из-за недостатка времени общения. Еще в одном похожем исследовании Пай [2019] пытается оценить социальные аспекты жизни МТМ, однако анализ построен на результатах глубинных интервью всего лишь 20 респондентов, что не позволяет говорить о серьезной значимости полученных результатов. Основным результатом является вывод, что у МТМ все хорошо в социальном плане (в отношении времени, работы, семейных отношений), но хотелось бы переселиться поближе к месту работы.

Заметно больший пласт литературы посвящен здоровью мигрантов, участвующих в безвозвратной, временной (сезонной) миграции, однако стиль и условия жизни этой группы мигрантов кардинально отличаются от условий, в которых живут МТМ. Поэтому результаты и выводы данных работ — тема отдельного исследования.

По ряду признаков можно утверждать, что воздействие на здоровье российских МТМ не менее, чем у МТМ самых загруженных центров в других странах. Это связано с тем, что российские МТМ совершают не менее долгие поездки, чем МТМ других стран. Например, среднее время МТМ-поездки в одну сторону в Московской агломерации составляет 35–40 минут, а доля МТМ, совершающих поездки более одного часа, — 35% (данные 2001 г., Рис. 1). Более свежее исследование [Яндекс, 2016] показало, что в 2016 г. среднее время поездок не изме-

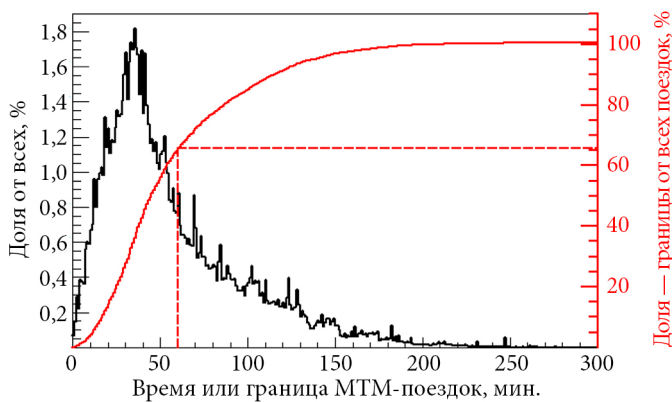


Рисунок 1. Распределение длительности поездок МТМ в Московской области (черные кривая и Y-шкала слева) и кумулятивная кривая доли МТМ, совершающих поездки не более граничного времени, указанного по X-шкале (красные кривая и Y-шкала справа). Для примера указана граница часовых поездок, в которую укладываются 65% МТМ. Данные 2001 г. *Источник:* расчеты автора

нилось (точно те же 35–40 минут), а доля совершающих поездки более часа составила 10%. Однако в этом исследовании анализировались данные только для зоны внутри Малого бетонного кольца радиусом 40–50 км вокруг Москвы. Если учесть, что МТМ едут в Москву из всей Московской области (и соседних областей), преодолевая расстояния 150 км и более, то доля всех неучтенных МТМ, едущих явно более часа (правая часть графика на Рис. 1), будет существенно больше 10%. Поэтому новые данные 2016 г. фактически не противоречат данным 2001 г. Кроме того, согласно нашему исследованию [Шитова, Шитов, 2016], динамика основных факторов, влияющих на уровень МТМ, существенно не менялась в течение 10 лет.

В сравнении с Московской агломерацией, среднее время МТМ-поездок в одну сторону в Нью-Йоркской агломерации (постоянного лидера США по длине МТМ-поездок и сравнимой по величине с Московской агломерацией) составило 37 минут, включая 22% МТМ, путешествующих более часа [Stacker, 2022]. Тем самым показатели Московской и Нью-Йоркской агломерации близки по показателям длительности поездок МТМ.

Еще один важный фактор российской МТМ — временные потери поездок не компенсируются зарплатой [Шитова, Шитов, 2016], что, несомненно, отрицательно влияет на субъективные и объективные показатели здоровья.

Таким образом, получается, что каждый третий МТМ в Подмоскovie едет больше часа в одну сторону, при этом временные издержки не покрываются должным образом его зарплатой. Подобная ситуация служит причиной стресса и депрессии, конфликтов в семье (как было показано в [Jansen et al., 2003; Hämmig et al., 2009]) и, очевидно, возникновения реальных проблем со здоровьем. Однако при этом полноценные детальные исследования этой актуальной проблемы еще только предстоит провести.

Заключение

В ходе обзора и анализа научных исследований, посвященных влиянию маятниковой трудовой миграции (МТМ) на здоровье, были выявлены как наиболее часто подтверждаемые гипотезы, так и результаты, не подтверждающие их. Важно отметить, что в данной области исследований субъективность имеет достаточно высокий уровень, что подчеркивает необходимость дальнейшего проведения более объективных и обширных исследований. Поэтому к большинству полученных результатов о влиянии МТМ на здоровье следует относиться как к преобладающим выводам исследований, а не категорично доказанным положениям.

Среди основных выводов статьи следует отметить, что длительное время в пути оказывает негативное влияние на субъективное и объективное здоровье мигрантов. Постоянные перемещения и меньшее время на семью и отдых приводят к физической и эмоциональной усталости, что в свою очередь повышает риск развития различных заболеваний и психологических проблем.

Кроме того, было выявлено, что связь между временем в пути и здоровьем более выражена у женщин, чем у мужчин. Это может быть связано с особенностями стиля жизни и ролей, которые женщины часто играют в семье и обществе, что влияет на их уровень стресса и здоровье.

Отдельно стоит отметить актуальность проведения детальных исследований по здоровью российских мигрантов, которых крайне мало на сегодняшний момент. Это позволит лучше понять специфические риски и вызовы, с которыми сталкиваются мигранты в России, и поможет разработать целенаправленные стратегии поддержки и защиты их здоровья.

В целом, данная статья предоставляет детальный обзор влияния маятниковой трудовой миграции на здоровье людей. Несмотря на выявленные негативные последствия МТМ для здоровья, стоит также отметить некоторые положительные аспекты этого явления, такие как развитие профессиональных навыков и повышение доходов мигрантов. Однако для достиже-

ния большего эффекта от маятниковой трудовой миграции необходимо учитывать здоровье и благополучие работников. Важно разработать меры поддержки, которые помогут мигрантам справляться с физическим и эмоциональным стрессом, связанным с постоянными перемещениями и нехваткой времени для семьи и отдыха. Это может включать создание более гибких условий работы, предоставление доступа к медицинской помощи и социальным услугам, а также повышение осведомленности о здоровом образе жизни и способах управления стрессом.

В заключение отметим, что исследование влияния маятниковой трудовой миграции на здоровье позволяет лучше понять вызовы и проблемы, с которыми сталкиваются трудовые мигранты. На основе полученных результатов можно разработать целенаправленные стратегии и меры политики для поддержки и защиты здоровья данных работников. Данное направление работы является важным шагом к созданию более справедливой и устойчивой рабочей среды для всех, принимая во внимание специфические потребности мигрантов и стремясь к обеспечению их благополучия.

Работа выполнена при поддержке проекта РГГУ «Качество жизни населения: субнациональное пространственное распределение и эволюция», конкурс «Проектные научные коллективы РГГУ 2022/2023».

Литература

- Антонова А.В. (2018) Образ жизни участников маятниковой миграции в Московской агломерации // Миграция и социально-экономическое развитие: 3(3): 113–8. URL: <https://1economic.ru/lib/41042>
- Пай Р.В. (2019) Социальные аспекты маятниковой миграции в московском регионе // Миграция и социально-экономическое развитие: 4(1): 21–34. <http://doi.org/10.18334/migration.4.1.41316>
- Шитова Ю.Ю., Шитов Ю.А. (2016) Анализ долгосрочной динамики факторов, определяющих маятниковую трудовую миграцию в Подмоскowie // Проблемы прогнозирования: (4): 151–62. URL: <https://ecfor.ru/publication/14-mayatnikovaya-trudovaya-migratsiya-podmoskovskoye-dinamika/>
- Abou-Zeid M., Ben-Akiva M. (2011) The effects of social comparison on commute well-being // Transportation Research Part A: Policy and Practice: 45(4): 345–61. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.01.011>
- Choi J., Coughlin J.F., D'Ambrosio L. (2013) Travel time and subjective well-being // Transportation Research Record: 2357(1): 100–8. <https://doi.org/10.3141/2357-12>
- Christian T.J. (2012) Trade-Offs between commuting time and health-related activities // Journal of Urban Health: 89: 746–57. <http://dx.doi.org/10.1007/s11524-012-9678-6>
- Clark B., Chatterjee K., Martin A., Davis A. (2019) How commuting affects subjective wellbeing // Transportation: 47: 2777–805, <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09983-9>
- Collet B., Dauber A. (2010) Gender and job mobility. In: Schneider N.F., Collet B. (eds.) Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Barbara Budrich Publishers, 173–94.
- Costal G., Pickup L., Di Martino V. (1988) Commuting — a further stress factor for working people: evidence from the European Community // International Archives of Occupational and Environmental Health: 60: 377–85. <https://doi.org/10.1007/bf00405674>
- Dickerson A., Hole A.R., Munford L.A. (2014) The relationship between well-being and commuting revisited: Does the choice of methodology matter? // Regional Science and Urban Economics: 49: 321–9. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2014.09.004>
- Echeverría L., Gimenez-Nadal J.I., Molina J.A. (2022) Green mobility and well-being // Ecological Economics: 195: 107368. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2022.107368>

- Evans G.W., Wener R.E., Phillips D. (2002) The morning rush hour: predictability and commuter stress // *Environment and Behavior*: 34(4): 521–30. <https://doi.org/10.1177/00116502034004007>
- Flint E., Cummins S., Sacker A. (2014) Associations between active commuting, body fat, and body mass index: population based, cross sectional study in the United Kingdom. *BMJ*: 349: g4887. <https://doi.org/10.1136/bmj.g4887>
- Frank L.D., Andresen M.A., Schmid T.L. (2004) Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars // *American Journal of Preventive Medicine*: 27(2): 87–96. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2004.04.011>
- Fults K. (2010) A Time Perspective on Gendered Travel Differences in Sweden. Licentiate thesis, Department of Transport and Economics, Royal Institute of Technology, Stockholm.
- Gatersleben B., Uzzell D. (2007) Affective appraisals of the daily commute: Comparing perceptions of drivers, cyclists, walkers, and users of public transport // *Environment and Behavior*: 39(3): 416–31. <https://doi.org/10.1177/0013916506294032>
- Jiménez-Nadal J.I., Molina J.A., Velilla J. (2022) Trends in commuting time of European workers: A cross-country analysis // *Transport Policy*: 116: 327–42. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.12.016>
- Goerke L., Lorenz O. (2017) Commuting and Sickness Absence. SOEP — The German Socio-Economic Panel study at DIW Berlin, 946. URL: https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.575067.de/diw_sp0946.pdf
- Gotholmseder G., Nowotny K., Pruckner G.J., Theurl E. (2009) Stress perception and commuting // *Health Economics*: 18(5): 559–76. <https://doi.org/10.1002/hec.1389>
- Hamer M., Chida Y. (2008) Active commuting and cardiovascular risk: A meta-analytic review // *Preventive Medicine*: 46(1): 9–13. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.03.006>
- Hämmig O., Gutzwiller F., Bauer G. (2009) Work-life conflict and associations with work-and nonwork-related factors and with physical and mental health outcomes: a nationally representative cross-sectional study in Switzerland // *BMC Public Health*: 9: 435. <https://doi.org/10.1186/1471-2458-9-435>
- Hansson E., Mattisson K., Björk J., Ostergren P.-O., Jakobsson K. (2011) Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden // *BMC Public Health*: 11: 834. <https://doi.org/10.1186/1471-2458-11-834>
- Hennessy D.A., Wiesenthal D.L. (1999) Traffic congestion, driver stress, and driver aggression // *Aggressive Behavior*: 25(6): 409–23. URL: [https://psycnet.apa.org/doi/10.1002/\(SICI\)1098-2337\(1999\)25:6%3C409::AID-AB2%3E3.0.CO;2-0](https://psycnet.apa.org/doi/10.1002/(SICI)1098-2337(1999)25:6%3C409::AID-AB2%3E3.0.CO;2-0)
- Hoehner C.M., Barlow C.E., Allen P., Schootman M. (2012) Commuting distance, cardiorespiratory fitness, and metabolic risk // *American Journal of Preventive Medicine*: 42(6): 571–8. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2012.02.020>
- Jacob N., Munford L., Rice N., Roberts J. (2021) Does commuting mode choice impact health? // *Health Economics*: 30(2): 207–30. <https://doi.org/10.1002/hec.4184>
- Jansen N., Kant I., Kristensen T., Nijhuis F. (2003) Antecedents and consequences of work-family conflict: A prospective cohort study // *Journal of Occupational and Environmental Medicine*: 45(5): 479–91. <https://doi.org/10.1097/01.jom.0000063626.37065.e8>
- Kageyama T., Nishikido N., Kobayashi T., Kurokawa Y., Kaneko T., Kabuto M. (1998) Long commuting time, extensive overtime, and sympathodominant state assessed in terms of short-term heart rate variability among male white-collar workers in the Tokyo megalopolis // *Industrial Health*: 36(3): 209–17. <https://doi.org/10.2486/indhealth.36.209>
- Kahneman D., Krueger A.B. (2006) Developments in the measurements of subjective well-being // *Journal of Economic Perspectives*: 20(1): 3–24. <https://doi.org/10.1257/089533006776526030>

- Kluger A.N. (1998) Commute variability and strain // *Journal of Organizational Behavior*: 19(2):147–65. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-1379\(199803\)19:2%3C147::AID-JOB830%3E3.0.CO;2-Y](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-1379(199803)19:2%3C147::AID-JOB830%3E3.0.CO;2-Y)
- Koslowsky M., Kluger A.N., Reich M. (1995) *Commuting Stress: Causes, Effects, and Methods of Coping*. Springer New York, NY. <https://doi.org/10.1007/978-1-4757-9765-7>
- Koslowsky M., Aizer A., Krausz M. (1996) Stressor and personal variables in the commuting experience // *International Journal of Manpower*: 17(3): 4–14. <https://doi.org/10.1108/01437729610119478>
- Künn-Nelen A. (2016) Does commuting affect health? // *Health Economics*: 25(8): 984–1004. <http://dx.doi.org/10.1002/hec.3199>
- Lindström M. (2008) Means of transportation to work and overweight and obesity: A population-based study in southern Sweden // *Preventive Medicine*: 46(1): 22–8. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.012>
- Lyons G., Urry J. (2005) Travel time use in the information age // *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39(2-3): 257–76. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.004>
- Lyons G., Chatterjee K. (2008) A human perspective on the daily commute: costs, benefits and trade-offs // *Transport Reviews*: 28(2): 181–98. <https://doi.org/10.1080/01441640701559484>
- Ma L., Ye R. (2019) Does daily commuting behavior matter to employee productivity? // *Journal of Transport Geography*: 76: 130–41. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.03.008>
- Martin A., Goryakin Y., Suhrcke M. (2014) Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey // *Preventive Medicine*: 69: 296–303. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ypmed.2014.08.023>
- Maskell P., Malmberg A. (2007) Myopia, knowledge development and cluster evolution // *Journal of Economic Geography*: 7(5): 603–18. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbm020>
- Milner A., Badland H., Kavanagh A., LaMontagne A.D. (2017) Time spent commuting to work and mental health: Evidence from 13 waves of an Australian cohort study // *American Journal of Epidemiology*: 186(6): 659–67. <http://dx.doi.org/10.1093/aje/kww243>
- Mokhtarian P.L., Salomon I. (2001) How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*: 35(8): 695–719. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(00\)00013-6](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(00)00013-6)
- Nie P., Sousa-Poza A. (2018) Commute time and subjective well-being in urban China // *China Economic Review*: 48: 188–204. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.03.002>
- Novaco R.W., Kliever W., Broquet A. (1991) Home environmental consequences of commute travel impedance // *American Journal of Community Psychology*: 19(6): 881–909. <https://doi.org/10.1007/bf00937890>
- Olsson L.E., Gärling T., Ettema D., Friman M., Fujii S. (2013) Happiness and satisfaction with work commute // *Social Indicators Research*: 111: 255–63. <https://doi.org/10.1007/s11205-012-0003-2>
- Ory D.T., Mokhtarian P.L. (2005) When is getting there half the fun? Modeling the liking of travel // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*: 39(2-3): 97–123. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.006>
- Petrov M.E., Weng J., Reid K.J., Wang R., Ramos A.R. et al. (2018) Commuting and Sleep: Results from the Hispanic Community Health Study/Study of Latinos Sueño Ancillary Study // *American Journal of Preventive Medicine*: 54(3): 49–57. <http://dx.doi.org/10.1016/j.amepre.2017.11.006>
- Putnam R.D. (2000) *Bowling Alone: The Collapse and Revival of the American Community*. Simon & Schuster, New-York.
- Roberts J., Hodgson R., Dolan P. (2011) “It’s driving her mad”: Gender differences in the effects of commuting on psychological health // *Journal of Health Economics*: 30(5): 1064–76. <https://doi.org/10.1016/j.jhealeco.2011.07.006>

- Robinson A.A. (1991) Cancer deaths due to all causes, its relationship with vehicle travel in Australia, Japan and European countries // *Medical Hypotheses*: 36(2): 166–71. [https://doi.org/10.1016/0306-9877\(91\)90263-X](https://doi.org/10.1016/0306-9877(91)90263-X)
- Rodrigue J.-P. (2020) *The Geography of Transport Systems*. Fifth edition. Routledge, London. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
- Ross S.L., Zenou Y. (2008) Are shirking and leisure substitutable? An empirical test of efficiency wages based on urban economic theory // *Regional Science and Urban Economics*: 38(5): 498–517. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.05.009>
- Rüger H., Ruppenthal S. (2010) Advantages and disadvantages of job-related spatial mobility. In: Schneider NF, Collet B. (eds.) *Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-related Spatial Mobility in Cross-national Perspective*. Barbara Budrich Publishers, 69–93.
- Sandow E., Westerlund O., Lindgren U. (2014) Is your commute killing you? On the mortality risks of long-distance commuting // *Environment and Planning A: Economy and Space*: 46(6): 1496–516. <https://doi.org/10.1068/a46267>
- Schaeffer M.H., Street S.W., Singer J.E., Baum A. (1988) Effects of control on the stress reactions of commuters // *Journal of Applied Social Psychology*: 18(11): 944–57. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1988.tb01185.x>
- Scheepers C.E., Wendel-Vos G.C.W., den Broeder J.M., van Kempen E.E.M.M., van Wesemael P.J.V., Schuit A.J. (2014) Shifting from car to active transport: A systematic review of the effectiveness of interventions // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*: 70: 264–80. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.10.015>
- Stutzer A., Frey B.S. (2008) Stress that doesn't pay: the commuting paradox // *The Scandinavian Journal of Economics*: 110(2): 339–66. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x>
- Tajalli M., Hajbabaie A. (2017) On the relationships between commuting mode choice and public health // *Journal of Transport & Health*: 4: 267–77. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.12.007>
- Urhonen T., Lie A., Aamodt G. (2016) Associations between long commutes and subjective health complaints among railway workers in Norway // *Preventive Medicine Reports*: 4: 490–5. <http://dx.doi.org/10.1016/j.pmedr.2016.09.001>
- van Ommeren J.N., Gutiérrez-i-Puigarnau E. (2011) Are workers with a long commute less productive? An empirical analysis of absenteeism // *Regional Science and Urban Economics*: 41(1): 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2010.07.005>
- Walsleben J.A., Norman R.G., Novak R.D., O'Malley E.B., Rapoport D.M., Strohl K.P. (1999) Sleep habits of Long Island rail road commuters // *Sleep*: 22(6): 728–34. <https://doi.org/10.1093/sleep/22.6.728>
- Wang X., Rodríguez D.A., Sarmiento O.L., Guaje O. (2019) Commute patterns and depression: Evidence from eleven Latin American cities // *Journal of Transport & Health*: 14: 100607. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100607>
- Wener R.E., Evans G.W. (2011) Comparing stress of car and train commuters // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*: 14(2): 111–6. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.11.008>
- Wener R.E., Evans G.W., Phillips D., Nadler N. (2003) Running for the 7:45: The effects of public transit improvements on commuter stress // *Transportation*: 30: 203–20. <https://doi.org/10.1023/A:1022516221808>
- White S.M., Rotton J. (1998) Type of commute, behavioral aftereffects, and cardiovascular activity: A field experiment // *Environment and Behavior*: 30(6): 763–80. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1177/001391659803000602>

- Wild K., Woodward A. (2019) Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike // *Journal of Transport & Health*: 14: 100569. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.05.008>
- Zhang X., Holt J.B., Lu H., Onufrak S., Yang J., French S.P., Sui D.Z. (2014) Neighborhood commuting environment and obesity in the United States: An urban-rural stratified multilevel analysis // *Preventive Medicine*: 59: 31–6. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2013.11.004>

Другие источники информации

- Яндекс (2016) Дом-работа, работа-дом. По данным Яндекс.Навигатора и Яндекс.Карт от 06.12.2016. URL: https://yandex.ru/company/researches/2016/home_work (дата обращения 20.08.2023).
- Goldberg D.P., Williams P. (1988) A Users Guide to the GHQ. NFER-Nelson; The 12-Item General Health Questionnaire (GHQ-12) — online calculator. https://score.awellhealth.com/calculations/ghq_12
- ONS (2014) Commuting and personal wellbeing. Office for National Statistics. UK http://www.ons.gov.uk/ons/dcp171766_351954.pdf
- Stacker (2022): New York City has the #2 worst average commute. 7 July. <https://stacker.com/new-york/new-york-city/new-york-city-has-2-worst-average-commute> (дата обращения 20.08.2023).

Сведения об авторе

- Шитова Юлия Юрьевна — доктор экономических наук, кандидат социологических наук, доцент, профессор кафедры интегрированных коммуникаций и рекламы РГГУ, Москва, 125047, Россия. Email: shitova.yu@rggu.ru