

**МЕЖПОКОЛЕНЧЕСКАЯ КЛАССОВАЯ МОБИЛЬНОСТЬ  
В СОВРЕМЕННОЙ ВЕЛИКОБРИТАНИИ: ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ  
И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ<sup>1</sup> [1]\***

**Голдторп Д.**, доктор философии h.c. /honoris causa, заслуженный научный сотрудник в отставке, колледж Наффилда, Оксфордский университет  
**Джексон М.**, Ph.D., научный сотрудник, колледж Наффилда, Оксфордский университет  
Пер. **Матеровой А.** под. ред. **Головляницыной Е.Б.**

*В Великобритании в последние годы социальная мобильность стала предметом политических дискуссий, в первую очередь благодаря политике лейбористов, сделавших основным принципом своей программы равенство возможностей (а не равенство условий). Таким образом, масштаб, характер и динамика мобильности имеют непосредственное отношение к изучению политики лейбористов и могут оказаться решающими в итоговой оценке работы лейбористского правительства. Однако, как показывает практика, участники обусловленных политическими интересами дискуссий о социальной мобильности зачастую неверно трактуют как теоретическую, так и эмпирическую стороны вопроса<sup>2</sup>.*

*В данной работе представлены новые сведения о социальной мобильности (в частности, о межпоколенческой классовой мобильности), полученные в ходе кросс-секционного анализа возрастных когорт по данным Национального обследования развития ребенка (NCDS) и Британского обследования когорт (BCS) и сопоставимые со сделанными ранее кросс-секционными оценками по данным Общего обследования домохозяйств (GHS). Мы обнаружили, что, вопреки сегодняшним стереотипам, свидетельств сокращения абсолютной мобильности нет, однако для мужчин баланс нисходящих и восходящих перемещений становится менее благоприятным. Это всецело результат изменений в классовой структуре общества. Относительные показатели мобильности как для мужчин, так и для женщин в целом остаются неизменными, хотя имеются признаки снижения вероятности мобильности большой дальности.*

*Мы пришли к выводу о том, что в рамках существующей структуры общества невозможен возврат к ситуации середины XX в., когда шансы на восходящую мобильность увеличивались для всех социальных групп. Сейчас этого можно достичь, лишь изменив относительные показатели в направлении большего равенства, а значит и большей подвижности. Но это, в свою очередь, приведет к аналогичному росту нисходящей мобильности — чего не предвидят и не понимают политики, увлеченные борьбой за голоса представителей средних слоев общества Великобритании.*

<sup>1</sup> Печатается по: Goldthorpe J.H., Jackson M. Intergenerational class mobility in contemporary Britain: political concerns and empirical findings // The British Journal of Sociology. 2007. Vol. 58. №4. P. 525–546. (Corresponding author email: michelle.jackson@nuffield.ox.ac.uk) © London School of Economics and Political Science, 2007. Перевод и публикация осуществлены с любезного разрешения авторов и издателя.

<sup>2</sup> Предлагаемая Вашей вниманию статья в немалой степени способствовала активизации общественно-политической и экспертной дискуссии о том, можно ли усилить восходящую социальную мобильность без аналогичного роста нисходящей мобильности, и какую роль в этом играют внутренние и международные рынки труда. Как отметил проф. Голдторп в электронной переписке с редакцией нашего журнала, политика «новых» лейбористов, о чем открыто заявляет премьер-министр Гордон Браун, исходит из предположения о расширении возможностей «навверху» социальной лестницы благодаря «экспорту» образованных британцев в международный бизнес. Авторы данной статьи, напротив, скептически относятся к возможностям расширения территориальной мобильности профессионалов высокого уровня и топ-менеджеров и опасаются негативных последствий перепроизводства лиц с высоким уровнем образования, включая рост молодежной безработицы, особенно актуальный в условиях нынешнего финансово-экономического кризиса.

\* См. Примечания в конце данной статьи.

## ВВЕДЕНИЕ

В Великобритании в последние годы социальная мобильность стала центральной темой политических дискуссий. Министры правительства вновь и вновь заявляют о необходимости повышения мобильности; в кабинете министров проводятся семинары по проблемам мобильности ([www.strategy.gov.uk/work-areas/social-mobility/index.asp](http://www.strategy.gov.uk/work-areas/social-mobility/index.asp)); интерес к теме мобильности подогревает реализуемый в настоящее время проект «Исследование равенства»<sup>3</sup> [Philips, 2006]; министерство финансов и другие государственные структуры всерьез рассматривают возможность официального установления «индикаторов социальной мобильности».

Выход проблематики мобильности за пределы академических кругов во многом был вызван стараниями лейбористов, стремившихся сместить смысловые акценты в дискуссии о социальном равенстве. В частности, их задача заключалась в смене целей политики: от политики обеспечения *равенства условий* к обеспечению *равенства возможностей*. В начале второго срока своего премьерства Т. Блэр заявил о необходимости повышать мобильность, поскольку это явление «способствует большему социальному равенству в обществах с динамично развивающимися рыночными экономиками» [Guardian, June 10, 2002]. В основе этого тезиса лежит мысль о том, что высокая мобильность может ослабить разрушительное для общества воздействие выраженного доходно-имущественного неравенства, возникающего в экономиках такого типа: мобильность ограничивает возможность наследования позиции в обществе и, более того, обеспечивает своего рода «меритократическую легитимацию» существующего строя. В отношении последнего недвусмысленно высказалась министр образования Р. Келли [Institute for Public Policy Research, July 26, 2005], назвав социальную мобильность ключом к «справедливому обществу», т.е. обществу, где «успех» зависит не от происхождения индивида, а от его «способностей и усилий». По словам Р. Келли, цель развития образовательной системы состоит в том, чтобы все ее уровни способствовали мобильности учащихся. Кроме того, задача обеспечения «равных возможностей для всех», т.е. усиления мобильности, легла в основу политики лейбористов по регулированию рынка труда, системы профессиональной подготовки, прав собственности и развития местных сообществ [Miliband D., Institute for Public Policy Research, March 3, 2005], а также, что более амбициозно, но менее реализуемо, применительно к реформированию всей сферы государственной службы [Murphy J., Institute for Public Policy Research, April 4, 2006].

Таким образом, сегодняшние масштаб, характер и динамика мобильности имеют непосредственное отношение к изучению политики лейбористов и в конечном счете станут важными индикаторами (по выражению Д. Милибанда, окончательной проверкой) при подведении итогов работы лейбористского правительства. Как следствие, много внимания уделяется эмпирическим показателям социальной мобильности и их динамике. Действительно ли текущая ситуация такова, что мобильность превратилась в животрепещущую политическую проблему? Если «проблема мобильности» все же существует, то в чем именно она состоит и насколько суть этой проблемы понятна интересующимся этой темой политикам?

Эти вопросы своевременны, однако, как представляется, недостаточно внимания уделено тому, что необходимые для ответа эмпирические данные

<sup>3</sup> «Исследование равенства» (Equalities Review) — регулярный обзор ситуации в Великобритании в сфере обеспечения равенства и борьбы с дискриминацией, выполняемый одноименной исследовательской группой во главе с Т. Филипсом по заказу правительства Великобритании. Подробнее см. <http://archive.cabinetoffice.gov.uk/equalitiesreview>. — Прим. ред.

в настоящий момент недоступны. Как ни парадоксально, но при всей политической ангажированности проблемы *сейчас у нас меньше данных, позволяющих оценить уровень социальной мобильности населения, чем несколько десятилетий назад* — в основном в результате того, что в 1993 г. организаторы «Общего обследования домохозяйств» (GHS)<sup>4</sup> решили прекратить сбор сведений о социальном происхождении респондентов. Как следствие, исследователям пришлось обратиться к массивам, менее подходящим для изучения мобильности, чем данные GHS до 1993 г.; полученные результаты поэтому подвержены неизбежным ограничениям, которые, однако, в последующих политических дискуссиях учитывались недостаточно, а то и вовсе не принимались в расчет.

В качестве доказательства снижения мобильности в Великобритании в последних десятилетиях XX в. обычно ссылаются на результаты недавних исследований группы экономистов [см., в частности Blanden et al., 2004; Blanden, Gregg, Machin, 2004]. Лейбористы неоднократно приводили цитаты из работ этих авторов в качестве аргумента в пользу того, что государству следует стимулировать мобильность. Например, в одной из программных речей Т. Блэр коснулся проблемы снижения мобильности, сославшись на работу Д. Бланден и ее коллег, и затем выразил намерение обеспечить подъем мобильности до послевоенного уровня и добиться, чтобы это явление стало «определяющей характеристикой жизни британцев» [Institute for Public Policy Research, October 11, 2004].

Хотя исследования экономистов выполнены на высоком профессиональном уровне и, безусловно, важны, есть по меньшей мере два повода отнестись к их результатам с определенной осторожностью. Во-первых, предметом этих исследований выступает преимущественно межпоколенческая мобильность *по доходу*, тогда как социологов — а также политиков — больше интересуют переходы между *социальными позициями* в классовой структуре или в статусной иерархии. Во-вторых, источником данных послужили не повторяющиеся обследования, которые репрезентировали бы все экономически активное население Великобритании, а данные двух когортных обследований: это Национальное обследование развития ребенка (NCDS), охватывающее всех рожденных в Великобритании в течение одной из недель марта 1958 г., и Британское обследование когорт (BCS), охватывающее всех рожденных в Великобритании в течение одной из недель апреля 1970 г. Интервал между обследованиями составляет всего 12 лет, что ограничивает глубину анализа, охватывающего лишь респондентов, находящихся на относительно раннем этапе трудовой биографии.

Основные результаты исследований экономистов в части мобильности следующие: связь позиции 30-летнего респондента в относительном (квартильном) распределении доходов с аналогичной позицией его родителей в период, когда респонденту исполнилось 16 лет, сильнее для представителей более молодой когорты 1970 г. и слабее для респондентов когорты 1958 г. Этот результат представляет несомненный интерес. Разумеется, его можно трактовать как свидетельство *возможности* снижения мобильности по доходу в современной Великобритании, однако имеющихся данных недостаточно, чтобы утверждать, что мобильность по доходу сократилась для всего населения. И, конечно же, отсюда нельзя сделать вывод о направлении изменений в других формах социальной мобильности, таких как мобильность в классовой структуре.

Цель данной статьи состоит в том, чтобы рассмотреть проблему социальной мобильности в современной Великобритании в ином ракурсе, чем это

<sup>4</sup> «Общее обследование домохозяйств» (General Household Survey) — многоцелевое исследование британских семей, проводимое Отделом социальных исследований Службы национальной статистики ежегодно начиная с 1971 г.; исследование проводится путем опроса примерно 13 000 семей в течение года. Подробнее см. <http://www.data-archive.ac.uk/findingData/ghsTitles.asp>. — Прим. ред.

сделано в работах Д. Бланден и др. Лишь в одном аспекте наша работа подвержена тем же ограничениям: нам также пришлось ограничиться данными обследований NCDS и BCS [2]. Однако мы собираемся углубить анализ, изучив когортные различия в уровнях межпоколенческой мобильности *в рамках классовой структуры, и сравнить полученные результаты с выводами, сделанными ранее в том же теоретическом ключе на основе репрезентативных для всего населения данных GHS* [Goldthorpe, Mills, 2004].

Следует отметить, что, в принципе, нет оснований ожидать сходной динамики от показателей, характеризующих классовую мобильность и мобильность по доходу. Ведь соотношение между уровнем дохода и принадлежностью к классу может измениться. Например, как показывают недавние исследования, неравенство текущих доходов растет как внутри, так и между классами [Goldthorpe, McKnight, 2006]. В упомянутой работе Д. Голдторпа и А. Макнайта принадлежность к классу определена на основе типа трудового контракта [см. Goldthorpe, 2007: vol. 2, ch. 5], что становится все более распространенной методикой [Rose, Pevalin, O'Reilly, 2005: Office for National Statistics, 2005]. В работе выявлены довольно стабильные связи между позицией в классовой структуре и защищенностью доходов от рисков, с устойчивостью дохода в краткосрочном периоде и долгосрочными перспективами его роста. Другими словами, классовая принадлежность во многом определяет жизненные шансы индивида в сфере экономики; и не исключено, что классовая принадлежность окажется более удачной прокси-переменной для понятия «уровень постоянного дохода», чем текущий доход — ведь последний характеризует ситуацию лишь на коротком отрезке времени [3].

Наконец, обращаясь к изучению классовой мобильности, мы получаем еще два преимущества. Во-первых, по сравнению с изучением мобильности по доходу, размер выборок NCDS и BCS, с которыми мы можем работать, увеличивается по меньшей мере на 50% — за счет меньшего количества пропущенных значений. Кроме того, мы можем включить в анализ самозанятых респондентов, исключенных из исследования Д. Бланден и др. из-за правомерных сомнений в достоверности предоставленных ими сведений об уровне доходов.

Во-вторых, и это более важно, рассматривая классовую мобильность и следуя ставшей общепринятой в социологических исследованиях практике [Erikson, Goldthorpe, 1992; Breen, 2004], мы можем разграничить *абсолютный* и *относительный* уровни мобильности и оценить, какой вклад в общее изменение уровня мобильности вносят социальная подвижность и изменения самой структуры классовых позиций. Когда мобильность по доходу изучается по квартильному (или по любому квантильному) уровню, провести это различие невозможно, так как анализ, разумеется, изначально является относительным. При этом, как будет показано, различие между абсолютными и относительными показателями не только обладает академической ценностью, но и — хотя не все это понимают — является принципиальным в упомянутых выше политических дискуссиях по проблеме мобильности.

## ДАнные

Повторим, что наш анализ основан на данных обследований NCDS и BCS [4]. Для изучения межпоколенческой классовой мобильности нам нужно ввести две переменные: одна показывает начальное социальное положение индивидов (социальное происхождение), а другая — социальное положение индивидов на момент проведения обследования. Это выполнено следующим образом.

### Социальное происхождение

Массив NCDS содержит сведения о том, к какой социально-экономической группе (SEG) принадлежал отец респондента, когда последнему было 11 лет, а массив BCS — о социально-экономической группе отца, когда респонденту было 10 лет [5]. В обоих массивах мы попытались использовать предложенную Э. Хифом и С. Макдональд [Heath, McDonald, 1987] методику приведения шкалы социально-экономических групп к близкому подобию классовой схемы Голдторпа в 7-классовой версии (*табл. 1*). Однако, поскольку в массиве NCDS не разделены 1-я и 2-я социально-экономические группы (соответственно, крупные и мелкие работодатели и менеджеры), нам пришлось в обоих массивах объединить класс IVa (самозанятые с менее чем 25 наемными работниками) с классом II [6].

### Достигнутое социальное положение

В массиве NCDS мы определяем позицию респондентов в возрасте 33 лет в полной версии схемы Голдторпа, используя сведения об их текущей ситуации занятости. Затем переходим к версии схемы, аналогичной использованной для определения социального происхождения (приведена в *табл. 1*); единственное отличие, коснувшееся преимущественно женщин, состоит в том, что класс IIIb соединен с классом VII [см. Erikson, Goldthorpe, 1992; Goldthorpe, 1992: 44, 241]. В массиве BCS мы рассматриваем респондентов в возрасте 30 лет; в силу недостатка данных позиция респондентов в схеме Голдторпа определена не непосредственно, а в результате перекодировки сведений о занятии по классификатору SOC90 и о статусе занятости (подробнее см. <http://www.cf.ac.uk/CAMISIS/Data/Britain91.html>); используется та же версия схемы, что и для социального происхождения [7].

Численность занятых на момент опроса респондентов, для которых мы можем определить классовое происхождение и достигнутое положение, составила 7096 человек в массиве NCDS (3985 мужчин и 3111 женщин) и 7090 человек в массиве BCS (3816 мужчин и 3274 женщины) [8]. Эти респонденты распределяются по исходному и достигнутому классам несколько иначе, чем при включении в расчет также и тех респондентов, для которых извест-

**Таблица 1. Процедура определения принадлежности к классу по 7-классовой версии схемы Д. Голдторпа на основе принадлежности к социально-экономической группе (классовое происхождение)\***

Класс		Перекодирование значений SEG в классы по схеме Д. Голдторпа	
		NCDS	BCS
I	Специалисты (профессионалы), администраторы и менеджеры (управленцы), высшая подгруппа	1, 3, 4	11, 12, 30, 40
II+IVa	Специалисты, администраторы и менеджеры, низшая подгруппа; мелкие работодатели (самозанятые с наймом); высококвалифицированный технический персонал	2, 5	21, 22, 51, 52
III	Работники рутинного нефизического труда	6, 7	60, 70
IVb+c	Самозанятые (включая сельскохозяйственных работников)	12, 13, 14	120, 130, 140
V	Низкоквалифицированный технический персонал; супервайзеры работников физического труда	8	80
VI	Квалифицированные рабочие	9	90
VII	Неквалифицированные рабочие	10, 11, 15	100, 110, 150

*Примечание.* \* Как объяснено в тексте, аналогичная версия схемы применена для описания текущего социального положения, за исключением женщин, применительно к которым класс III разделен, и подкласс IIIb объединен с классом VII.

но только происхождение или только достигнутое положение. В частности, избыточно представлены респонденты I и II + IVa классов. Тем не менее в целом различия незначительны. Даже если проблема недостаточной репрезентативности и существует, то в связи с тем, что выбытие регулярно участвующих в обследовании респондентов различается в рассматриваемых когортах. Известно, что выбытие в наибольшей степени касается выходцев из менее благополучных слоев, а также лиц с низким уровнем образования [Despotidu, Shepherd, 1998; Nathan, 1999]. Таким образом, существует риск недоучастия распространенность имобильности. Однако результаты сравнения когорт менее подвержены искажениям, чем можно было ожидать, поскольку характер выбытия одинаков в обеих когортах.

## АБСОЛЮТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ

Рассматривая абсолютные показатели мобильности, мы обращаемся к двум из них: сначала оценены общие уровни мобильности, затем — уровни выхода из классов.

### Общие уровни мобильности

Сочетания социального происхождения и достигнутого положения раздельно для мужчин и женщин представлены в *табл. 2* и *3*; значения в ячейках соответствуют доле вошедших в данную группу респондентов в каждой из когорт. Ячейки на главной диагонали, закрашенные черным, обозначают случаи отсутствия мобильности. Ячейки, закрашенные светло-серым, соответствуют случаям восходящей мобильности — переходу от менее к более «благоприятной» классовой позиции; темно-серые ячейки соответствуют случаям нисходящей мобильности. Поскольку классовая схема является не вполне иерархической, отмечены ситуации горизонтальной мобильности, предполагающей изменение классовой позиции, которое невозможно однозначно оценить как благоприятное либо неблагоприятное [см. Erikson, Goldthorpe, 1992: 31–35]. Ячейки, представляющие подобный тип мобильности, не закрашены. В нижней части таблиц приводятся суммарные показатели по каждой когорте, включая общий уровень мобильности (долю наблюдений в ячейках выше и ниже главной диагонали) и его декомпозицию на восходящую, нисходящую и горизонтальную компоненты.

Суммарные показатели мобильности для мужчин (*табл. 2*) свидетельствуют о некотором повышении общей мобильности; это значит, что 30-летние мужчины из когорты 1970 г. чаще мужчин из когорты 1958 г. оказываются в классе, отличном от класса, к которому принадлежал их отец на момент, когда респондент был ребенком. Отмеченное повышение общей мобильности статистически незначимо. Тем не менее за этим результатом скрывается *сокращение* восходящей мобильности в сочетании с увеличением нисходящей и горизонтальной мобильности; при этом и снижение восходящей мобильности, и рост нисходящей мобильности статистически *значимы* [9]. Анализируя данные, приведенные в *табл. 2*, можно отметить и ряд частных закономерностей, которые, как будет ясно из дальнейшего изложения, в совокупности составляют весьма отчетливую картину происходящих изменений.

Во-первых, вклад группы специалистов и управленцев (классы I и II + IVa) в ситуации отсутствия мобильности увеличился для представителей

Таблица 2. Распределение мужчин по классам социального происхождения и достигнутого положения, в % от выборки

Социальное происхождение, класс	Достигнутое положение, класс						
	I	II+IVa	III	IVb+c	V	VI	VII
I	5,6 6,6	2,7 4,4	0,6 1,3	0,5 0,6	0,4 1,1	0,9 0,7	0,9 0,9
II + IVa	6,0 5,5	4,2 5,9	1,0 1,3	1,1 1,1	1,1 1,8	2,2 1,5	1,2 1,6
III	2,9 1,5	2,1 1,8	1,1 0,7	0,6 0,2	0,7 0,7	1,5 0,6	1,1 0,7
IVb + c	1,1 1,8	0,6 2,7	0,1 0,5	1,5 1,7	0,3 1,2	1,0 1,3	1,2 1,9
V	1,1 1,6	1,1 2,3	0,2 0,7	0,5 0,9	0,6 1,7	1,4 1,4	1,3 1,9
VI	6,1 3,6	4,8 5,0	1,6 1,6	2,1 1,6	2,4 4,3	7,2 3,8	6,5 5,6
VII	2,6 1,3	2,0 2,5	0,8 0,8	1,1 1,1	1,9 2,0	5,0 1,5	5,7 3,6

Примечание:

В каждой ячейке первое значение относится к когорте 1958 г. (N = 3985), второе значение — к когорте 1970 г. (N = 3816)

- Отсутствие мобильности
- Восходящая мобильность
- Нисходящая мобильность
- Горизонтальная мобильность

Суммарная статистика

	NCDS	BCS
Общая мобильность	74,1	76,0
Восходящая мобильность	45,2	42,2
Нисходящая мобильность	26,5	29,6
Горизонтальная мобильность	2,4	4,2

когорты 1970 г. по сравнению с когортой 1958 г., тогда как вклад рабочих профессий (классы VI и VII) заметно сократился. Во-вторых, снижение восходящей мобильности вызвано тем, что стала более редкой мобильность большой дальности из рабочих классов в класс I, а также восходящая мобильность *внутри рабочего класса* (из класса VII в класс VI). В-третьих, совокупный рост нисходящей мобильности обусловлен повышением мобильности малой дальности из класса I в классы II + IVa и особенно в класс III.

Обращаясь к *табл. 3*, мы видим, что, судя по суммарным показателям, различия когорт женщин менее выражены, фактически — пренебрежимо малы. Общая мобильность увеличилась, но прирост очень невелик и статистически незначим; причиной стало то, что сокращение нисходящей мобильности было скомпенсировано ростом восходящей и горизонтальной мобильности; при этом изменения всех частных показателей мобильности также статистически незначимы. Несколько больший интерес представляет анализ внутренних ячеек таблицы: здесь, как и у мужчин, увеличился вклад специалистов и управленцев (классы I и IVa) в общий уровень иммобильности, а также вклад переходов от класса I к классам II + IVa и IIIa в общий уровень нисходящей мобильности. Однако основной причиной сокращения нисходящей мобильности в когорте 1970 г. стало существенное уменьшение доли женщин, занятых неквалифицированным трудом (класс VII + IIIb), чьи матери при этом принадлежали к классу квалифицированных рабочих (VI).

Таблица 3. Распределение женщин по классам социального происхождения и достигнутого положения, в % от выборки

Социальное происхождение, класс	Достигнутое положение, класс						
	I	II+IVa	III	IVb+c	V	VI	VII
I	2,2	3,6	2,1	0,2	0,1	0,4	1,7
	4,9	6,2	3,1	0,4	0,2	0,2	1,3
II + IVa	2,9	5,5	4,1	0,3	0,3	0,4	3,5
	4,2	7,3	5,2	0,6	0,7	0,3	2,7
III	1,1	2,3	3,2	0,2	0,3	0,2	2,8
	0,9	1,7	1,6	0,1		0,1	1,3
IVb + c	0,6	0,9	1,5	0,3	0,2	0,2	1,5
	1,4	2,8	2,4	0,3	0,4	0,2	2,3
V	0,7	1,4	1,6	0,2	0,1	0,2	1,9
	1,2	2,8	2,3	0,3	0,5	0,2	2,4
VI	2,1	6,5	8,7	0,5	1,0	1,1	13,2
	2,5	5,7	6,8	0,8	1,2	0,9	7,3
VII	1,7	2,6	4,1	0,4	0,5	1,0	8,0
	1,3	2,8	3,3	0,4	0,6	0,4	3,7

Примечание:

В каждой ячейке первое значение относится к когорте 1958 г. (N = 3111), второе значение — к когорте 1970 г. (N = 3274)

■ Имобильность

■ Нисходящая мобильность

■ Восходящая мобильность

□ Горизонтальная мобильность

Суммарная статистика

	NCDS	BCS
Общая мобильность	79,6	80,8
Восходящая мобильность	39,0	40,8
Нисходящая мобильность	36,8	34,5
Горизонтальная мобильность	3,8	5,5

### Уровни выхода из класса

Табл. 4 и 5 основаны на тех же данных, что и табл. 2 и 3, но в ячейках представлены проценты по строке, т.е. для обеих когорт показано распределение респондентов с одинаковым социальным происхождением по классам, описывающим социальное положение, достигнутое ими в возрасте около 30 лет. Анализ такого рода таблиц выхода целесообразно начинать с рассмотрения того, каково вообще распределение респондентов обеих когорт по достигнутому положению. Опираясь на эти данные, можно сделать выводы о характере изменений структуры возможностей представителей каждого класса независимо от их социального происхождения.

Как следует из табл. 4, различие между когортами в распределении мужчин по классам связаны преимущественно с классом IV (квалифицированные рабочие). В возрасте около 30 лет к этому классу принадлежали почти пятая часть мужчин когорты 1958 г., тогда как в когорте 1970 г. — немногим более десятой части мужчин. Это сокращение произошло во многом за счет роста класса V (малоквалифицированный технический персонал и супервайзеры рабочих) и класса II + IVa [10]. Однако необходимо отметить, что в когорте 1970 г. несколько сократилась доля мужчин, принадлежащих к классу I, и в целом группа специалистов и управленцев увеличилась незначительно.

Перейдем к анализу значений в ячейках табл. 4. В первую очередь внимание привлекает тот факт, что различия в уровнях выхода из класса повторяют закономерности, выявленные применительно к общему распределению мужчин



Таблица 4. Уровни выхода из класса, мужчины, % по строке

Социальное происхождение, класс	Достигнутое положение, класс							Количество наблюдений
	I	II+IVa	III	IVb+c	V	VI	VII	
I	48	23	5	4	3	8	8	458
	43	28	9	4	7	4	6	592
II + IVa	36	25	6	7	6	13	7	668
	29	32	7	6	10	8	9	715
III	29	21	11	6	7	15	11	394
	24	29	12	3	12	9	11	233
IVb + c	18	10	2	27	5	18	20	230
	17	24	5	15	11	11	17	424
V	18	17	4	8	10	23	21	250
	15	22	6	8	16	14	18	397
VI	20	16	5	7	8	24	21	1221
	14	20	6	6	17	15	22	971
VII	14	11	4	6	10	26	30	764
	10	20	6	8	16	12	28	484
Все мужчины	25	17	5	7	7	19	18	
	22	25	7	7	13	11	16	
Количество наблюдений	1009	695	218	291	294	766	712	3985
	832	936	262	268	490	410	618	3816

Примечание: В каждой ячейке первое значение относится к когорте 1958 г., второе значение — к когорте 1970 г.

по классам. Таким образом, основные различия когорт по уровням выхода из класса заключаются в сокращении доли мужчин (*вне зависимости от классового происхождения*), достигнувших класса VI, и пропорциональном увеличении доли мужчин, достигнувших классов V и II + IVa. Для социологов важны следующие аспекты этой тенденции: во-первых, снижение межпоколенческой стабильности класса VI (только 15% мужчин когорты 1970 г. и 24% в когорте 1958 г. пошли по стопам отцов, став квалифицированными рабочими); во-вторых, сократилась восходящая мобильность из класса VII в класс VI, т.е. ситуация, когда сыновья неквалифицированных рабочих достигают более высокого положения, получая рабочую специальность. Кроме того, из *табл. 4* следует еще одна закономерность, не сводящаяся к эффекту изменения профессиональной/классовой структуры: сокращение межпоколенческой стабильности класса IVb (самозанятые, исключая специалистов) с 27% в когорте 1958 г. до 15% в когорте 1970 г.

Что касается женщин, то представленное в *табл. 5* распределение по достигнутому социальному положению показывает иную структуру возможностей, изменяющуюся в более благоприятном направлении, чем у мужчин; основное различие когорт состоит в том, что значительно больше женщин в возрасте около 30 лет получают доступ к классам I и II + IVa, и, соответственно, уменьшается класс VII + IIIb. По сути, 45% женщин когорты 1970 г. занимают позиции специалистов и управленцев — это почти столько же, сколько и среди мужчин, хотя и со смещением в сторону менее высоких позиций. В свете указанных изменений следует отметить, что между когортами резко сократился индекс несоответствия распределения мужчин и женщин по классам — с 40% до 22% (индекс оценивает долю индивидов, чью позицию в распределении необходимо изменить, чтобы структуры стали идентичными).

В то же время значения в ячейках *табл. 5* отражают ту же закономерность, что отмечена для мужчин в *табл. 4*: здесь межкогортные различия по выходу из класса еще в большей степени соответствуют изменениям в распределении всех женщин по классам. Таким образом, наиболее заметные различия в уровнях выхода из класса состоят в том, что женщины когорты

Таблица 5. Уровни выхода из класса, женщины, % по строке

Социальное происхождение, класс	Достигнутое положение, класс							Количество наблюдений
	I	II+IVa	III	IVb+c	V	VI	VII	
I	22	35	20	2	1	4	17	321
	30	38	19	2	1	1	8	526
II + IVa	17	32	24	2	2	2	21	529
	20	35	25	3	3	1	13	686
III	11	23	31	2	3	2	28	314
	15	29	28	2	2	2	23	191
IVb + c	12	18	27	5	4	4	29	164
	14	29	25	3	4	3	23	320
V	11	24	26	3	2	3	31	187
	13	29	24	3	5	2	24	317
VI	6	20	26	2	3	3	40	1028
	10	22	27	3	5	3	29	824
VII	10	14	23	2	3	6	44	568
	10	23	26	3	5	3	30	410
Все женщины	11	23	25	2	2	4	33	
	16	29	25	3	4	2	21	
Количество наблюдений	353	712	783	65	75	109	1014	3111
	535	958	811	94	119	72	685	3274

Примечание: В каждой ячейке первое значение относится к когорте 1958 г., второе значение — к когорте 1970 г.

1970 г. вне зависимости от классового происхождения с большей вероятностью, чем женщины когорты 1958 г., окажутся в классах I и II + IVa, и с меньшей вероятностью — в классе VII + IIIb.

Как мы отмечали ранее, анализ тенденций мобильности на данных о двух когортах с интервалом всего 12 лет не позволяет с уверенностью распространить результаты на все население. Тем не менее представленные выше сведения об абсолютных уровнях мобильности во многом соответствуют тенденциям, выявленным на основе данных GHS с начала 1970-х по 1992 гг. Основные выводы, полученные на этих данных [изложены в Goldthorpe, Mills, 2004: 202–205], заключаются в следующем: характерный для середины XX в. устойчивый рост восходящей и, как следствие, общей классовой мобильности мужчин [см. Goldthorpe, 1987: Ch. 3] приостановился к середине 1970-х гг., и в настоящий момент происходит рост нисходящей мобильности; у женщин уровень общей мобильности изменился в меньшей степени, однако восходящая мобильность росла, особенно на позиции специалистов и управленцев, а нисходящая мобильность снижалась, особенно в группе специалистов и управленцев. Поэтому мы вправе рассматривать результаты, полученные на данных по когортам 1958 и 1970 гг. в качестве подтверждающих выявленные ранее тенденции и, более того, как свидетельство сохранения этих тенденций в период с 1992 г. до конца XX в.

Основываясь на этом выводе, мы утверждаем, что, в терминах абсолютных показателей, важнейшая особенность межпоколенческой классовой мобильности в современной Великобритании состоит не в том, рос или снижался общий уровень мобильности; гораздо важнее, что сам характер мобильности изменился, причем в разных направлениях для мужчин и женщин, и, в целом, женщины оказались в более благоприятном положении. Впрочем, абсолютные показатели — это только одна часть вопроса, перейдем к относительным показателям мобильности.

## ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ

Относительные показатели классовой мобильности оценивают шансы каждого двоих индивидов с разным классовым происхождением оказаться в итоге в одном из этих двух классов. Данный показатель можно поэтому представить как следующее отношение шансов второго порядка:

$$\frac{f_{11}/f_{12}}{f_{21}/f_{22}},$$

где  $f_{11}$  — количество иммобильных индивидов в классе 1,  $f_{12}$  — количество индивидов, перешедших из класса 1 в класс 2, и т.д. Считается, что совокупность отношений шансов, которые могут быть рассчитаны на основе обычной таблицы переходов, позволяет выявить характер социальной подвижности, или, иными словами, определить «модель эндогенной мобильности» [Hauser, 1978] [11]. Также эти отношения шансов можно рассматривать как основу для вычисления чистой мобильности между начальной и конечной социальными позициями (чистая мобильность — это совокупность эффектов всех частных распределений в таблице переходов). Отношение шансов, равное 1, означает отсутствие связи между происхождением и достигнутым положением, или, иными словами, соответствует ситуации «совершенной мобильности»; чем отношение шансов больше 1, тем сильнее положительная связь между происхождением и достигнутым положением [12]. Подобная трактовка относительных показателей позволяет рассматривать абсолютные показатели мобильности, показываемые в любой таблице мобильности, как итог действия той или иной модели социальной подвижности в рамках заданного начального и конечного распределения респондентов по классам. В свою очередь, это позволяет оценить, чем определяются различия двух (или более) таблиц мобильности в абсолютных показателях: различиями в характере подвижности либо структурными эффектами, отраженными в начальном и конечном распределениях респондентов по классам.

При решении подобных задач обычно применяют две статические модели. Во-первых, это линейно-логарифмическая модель постоянной социальной подвижности [Hauser et al., 1975; Goldthorpe, 1987: Ch. 3], в которой проверяется гипотеза, что все отношения шансов одинаковы во всех сравниваемых таблицах, любые различия абсолютных показателей вызваны *исключительно* структурными эффектами. Во-вторых, это логистическая мультипликативная модель UNIDIFF [Erikson, Goldthorpe, 1992: Ch. 3; Xie, 1992], в которой проверяется гипотеза о том, что различия между таблицами в отношениях шансов следуют определенной закономерности: отношения шансов изменяются равномерно, приближаясь к единице либо увеличиваясь, что соответствует равномерному же повышению либо сокращению подвижности [13].

В табл. 6 приведены результаты оценки этих моделей на основе составленных нами таблиц мобильности мужчин и женщин по данным NCDS и BCS. Как мы уже отмечали применительно к различиям когорт по абсолютным показателям выхода из класса, они во многом соответствуют различиям в общем распределении по происхождению и достигнутому классу. Поэтому нас не должно удивлять, что модель постоянной социальной подвижности хорошо работает на наших данных и по мужчинам, и по женщинам. Это означает, что мы не можем опровергнуть гипотезу о неизменном характере социальной подвижности, лежащей в основе мобильности респондентов в обеих когортах, и, следовательно, наблюдаемые изменения абсолютных показателей возникли *только* вследствие структурных изменений. Как можно

видеть, модель постоянной социальной подвижности верно предсказывает, применительно к мужчинам, 96% сочетаний происхождения и достигнутого класса, и неверно — всего 2,8% (у женщин, соответственно — 94% и 2,4%).

Модель постоянной социальной подвижности носит «глобальный» характер и поэтому может показывать высокое соответствие данным даже в том случае, когда в рассматриваемых когортах существуют небольшие, но систематические различия отношений шансов. Однако, как следует из *табл. 6*, модель UNIDIFF, проверяющая наличие какого-либо общего фактора, увеличивающего или уменьшающего отношения шансов, неспособна существенно улучшить результаты, показанные моделью постоянной социальной подвижности. Модель UNIDIFF снижает  $G^2$  всего на 0,9 для мужчин и на 0,1 для женщин, и это при потере одной степени свободы. Поэтому мы можем заключить, что, даже если модель постоянной социальной подвижности не учитывает некоторые изменения в отношениях шансов, эти изменения *не являются* значимыми; для социологов наиболее важен другой результат: в каком направлении при переходе от когорты 1958 г. к когорте 1970 г. изменяется уровень социальной подвижности в целом.

И все же следует понимать: хотя высокое качество модели постоянной социальной подвижности и отсутствие улучшений при переходе к модели UNIDIFF свидетельствуют об отсутствии «глобальных» различий между когортами, не менее важные частные различия остаются вне рассмотрения. Попытка выявить подобные различия сопряжена с риском принять случайное отклонение в данных за содержательный результат [14]. Тем не менее, руководствуясь стремлением скорее прозондировать закономерности, нежели получить строгий результат, мы приводим в *табл. 7* симметричные отношения шансов — отношения шансов, рассчитанные для каждого отдельного сочетания происхождения и достигнутого класса по данным таблиц мобильности [15]. Понимая всю предварительность наших суждений, укажем две закономерности, следующие из *табл. 7*.

Во-первых, у мужчин при переходе от когорты 1958 г. к когорте 1970 г. отношения шансов, связанные с классом IVb (самозанятые), приближаются к единице, и в некоторых случаях сокращение очень заметное; не столь выраженные сдвиги в том же направлении происходят и у женщин (для них самозанятость менее характерна). Это свидетельствует об уменьшении вероятности наследовать принадлежность к классу IVb, о чем мы уже говорили ранее применительно к уровням выхода из класса, и является результатом хорошо изученного процесса усиления профессиональной неоднородности группы самозанятых [Meager, Bates, 2004; Arum, Müller, 2004].

Во-вторых, отношения шансов мужчин и женщин, связанные с классами I и VII, а также с классами I и VI, очевидно увеличиваются, все больше от-

**Таблица 6. Результаты оценки моделей условной независимости, постоянной социальной подвижности и модели UNIDIFF по данным таблиц мобильности для когорт 1958 и 1970 гг.**

Модель	Мужчины (N = 7801)					Женщины (N = 6385)				
	$G^2$	df	p	Сокращение $G^2$ , %	$\Delta$	$G^2$	df	p	Сокращение $G^2$ , %	$\Delta$
Модель условной независимости	1160,2	72	0,00	—	15,8	568,3	72	0,00	—	11,6
Модель постоянной социальной подвижности	45,0	36	0,15	96,1	2,8	34,7	36	0,53	93,9	2,4
UNIDIFF	44,1	35	0,14	96,2	2,8	34,6	35	0,49	93,9	2,4

*Примечание:*  $G^2$  — логарифмическое отношение правдоподобия (*Прим. ред.*);  $\Delta$  — процент ошибочно классифицированных наблюдений.

Таблица 7. Симметричные отношения шансов для таблиц мобильности

Социальное происхождение, класс	Достигнутое положение, класс					
	II + IVa	III	IVb + IVc	V	VI	VII
Мужчины						
I	1,5 1,6	3,6 2,4	17,0 10,3	7,7 6,5	7,5 10,3	13,8 21,8
II + IVa		2,3 2,0	9,6 3,2	2,3 2,3	2,8 3,0	9,6 5,3
III			25,0 11,0	4,6 2,6	3,4 3,2	7,4 5,3
IVb + IVc				6,9 2,6	5,1 3,2	7,2 2,9
V					1,3 1,0	1,4 1,5
VI						1,3 1,6
Женщины						
I	1,2 1,4	3,1 2,9	3,9 2,4	4,9 12,7	2,9 10,9	5,9 11,0
II + IVa		1,8 1,4	4,7 1,2	1,3 1,8	2,3 4,0	4,8 3,6
III			2,5 1,5	0,7 3,7	1,7 2,2	2,2 1,4
IVb + IVc				0,6 1,2	2,4 1,2	3,8 1,2
V					0,6 1,6	0,9 1,2
VI						0,6 1,2

Примечание: В каждой ячейке первое значение относится к когорте 1958 г., второе значение — к когорте 1970 г.

клоняясь от единицы, что свидетельствует о снижении вероятности переходов большой дальности (в любом направлении) между рабочим классом и группой специалистов и управленцев высокого уровня. Одна из задач дальнейших исследований состоит в том, чтобы попытаться найти иные, и более строгие, доказательства этой закономерности. По-видимому, мобильность большой дальности быстрее прочих показателей реагирует на рост неравенства условий, например, в доходах и накопленном богатстве, происходящий в Великобритании в последние десятилетия и снижающий социальную подвижность [о ситуации в США см. Beller, Hout, 2005] [16].

Таким образом, наше когортное сравнение позволило наметить некоторые тенденции социальной подвижности, которые, *возможно*, в дальнейшем приобретут большее значение. Однако эти оценки не должны отвлекать нас от самого важного и наиболее обеспеченного доказательствами результата: характер подвижности, следующий из рассмотренных таблиц мобильности, почти одинаков в обеих когортах. В этом отношении полученные результаты, как и в отношении абсолютной мобильности, отлично согласуются с выводами, сделанными ранее на кросс-секционных данных GHS. Как показано в работе [Goldthorpe, Mills, 2004: 205–211], незначительные изменения общего уровня подвижности в рамках классовой структуры Великобритании с начала 1970-х до 1992 гг. не имели однозначного направления и должны трактоваться как «бессистемные колебания». Выводы по итогам данной работы могут рассматриваться как подтверждение и расширение временного горизонта выявленных ранее тенденций. В частности, наши исследования позволяют выявить факторы, определяющие динамику межпоколенческой классовой мобильности в Великобритании на протяжении

большей части XX в. [см. Goldthorpe, 1987: Ch. 3]: это прежде всего изменения классовой структуры, тогда как уровень и характер социальной подвижности весьма незначительно изменяются с течением времени.

## ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ

Наиболее очевидный вывод состоит в следующем: обсуждая проблемы мобильности, в том числе применительно к государственной политике, необходимо различать понятия абсолютного и относительного уровней мобильности; иными словами, следует различать два явления — мобильность как наличие ощутимых перемен в социальном положении людей, фиксируемое уже при поверхностном анализе эмпирических данных, и мобильность как определенный тип социальной подвижности, выявляемый с помощью специализированных методов статистического анализа. Лишь помня об этом различии, можно дать адекватный ответ на вопросы, поставленные в начале данной работы: действительно ли мобильность превратилась в насущную политическую проблему и, если это так, то в чем именно эта проблема заключается [17].

Сначала следует выяснить, существуют ли факты, которые — в рамках используемого нами классово-структурного подхода — убедительно подкрепляли бы общепринятое ныне в политических кругах представление о снижении абсолютной мобильности по сравнению с предыдущими десятилетиями? Ответом на этот вопрос будет «нет» или более осторожное «пока еще нет». Наше когортное сравнение показало отсутствие существенных изменений; зафиксировано лишь незначительное повышение общего уровня мобильности. В этом отношении наши результаты не противоречат выводам, сделанным ранее на основе повторяющихся кросс-секционных обследований всего экономически активного населения Великобритании [18]. Более того, именно эти предшествующие исследования образуют необходимый исторический фон нашей работы, позволяющий в полной мере оценить значение полученных результатов. Так, становится понятно, что текущая ситуация женщин стала итогом постепенного роста восходящей и снижения нисходящей мобильности, отчасти за счет повышения веса женщин в группе работников нефизического труда. Напротив, ситуация мужчин обусловлена тем, что происходивший в предыдущие периоды рост восходящей мобильности прекратился, а нисходящая мобильность начала увеличиваться.

Иными словами, встревоженность политиков по поводу мобильности, возможно, обоснованна, однако беспокоиться следует об иных аспектах этой проблемы. Одна из возможных причин для беспокойства заключается *не в снижении уровня мобильности в целом*, а в изменении композиции мобильности: наблюдается неблагоприятное соотношение восходящей и нисходящей мобильности у мужчин. Как было показано выше, ключевую роль в этом сыграли именно структурные изменения. С середины XX в. росло число занятых на позициях специалистов (профессионалов) и управленцев (менеджеров), что повышало уровень восходящей мобильности у мужчин, приходящих на эти позиции [см. Goldthorpe, 1987: Ch. 3]; сейчас рост значительно замедлился, особенно применительно к позициям высшего уровня; еще одним фактором стало усиление конкуренции со стороны женщин в сфере нефизического труда. В ходе деиндустриализации в конце XX в. существенно сократилась занятость в сфере квалифицированного физического труда [Gallie, 2000], что сузило возможности для типично «мужской» менее глубокой восходящей мобильности в пределах рабочего класса.

Возможны различные точки зрения по поводу того, насколько критична сложившаяся ситуация и есть ли необходимость в политическом вмешательстве. Проблема становится еще запутаннее, если принять во внимание тот факт, что ухудшение положения мужчин компенсируется гораздо более выраженным повышением шансов мобильности у женщин [19]. Даже если *предположить*, что увеличение мобильности и улучшение баланса восходящих и нисходящих потоков действительно столь необходимы, как это подразумевается в сегодняшних политических дискуссиях, и особенно среди лейбористов, то следует в полной мере осознать все трудности, связанные с принятием такого решения. В частности, необходимо понять: нет такой политики, которая позволила бы вернуться к структурным условиям середины XX в. Произошедший тогда скачок спроса на специалистов и управленцев повторить невозможно, поскольку он был обусловлен совокупностью исторических изменений в системе государственного управления, в здравоохранении и образовательной системе, в сфере социальной защиты, а также в отраслевой структуре и деятельности фирм. Следовательно, политикам остается стимулировать мобильность исключительно посредством *усиления социальной подвижности*, и похоже, что именно этот способ имеют в виду лейбористы [20].

Здесь мы подходим к принципиальному вопросу, возникающему в связи с относительным уровнем мобильности: действительно ли подвижность сократилась (т.е., как это было выявлено применительно к уровню дохода, связь между классовой принадлежностью индивида и его родителей стала более тесной) настолько, что необходимы особые меры по борьбе с этой тенденцией? Согласно результатам нашего кросс-когортного сравнительного исследования, это по большей части не так. Мы обнаружили, что уровень социальной подвижности индивидов, определяющий масштаб социальной мобильности и воспроизводства, примерно одинаков у представителей обеих когорт и не проявляет тенденции к росту либо снижению; данный результат полностью согласуется с выводами, сделанными в предыдущих, более масштабных, исследованиях. Единственное сходство с результатами упоминавшегося ранее исследования мобильности по доходу состоит в наличии некоторых признаков, говорящих об уменьшении вероятности мобильности большой дальности; впрочем, этот факт еще предстоит проверить на других источниках данных.

Конечно, кто-то может сказать, что в свете неблагоприятного соотношения восходящей и нисходящей мобильности (по меньшей мере, у мужчин), даже сохранение *прежнего* уровня социальной подвижности является достаточным поводом для вмешательства государства и проведения политики по повышению равенства возможностей для сокращения воздействия происхождения на жизненные шансы индивида. Однако в этом случае тут же возникает проблема эффективности предлагаемых (и фактически реализуемых) лейбористами мер — в частности, стоит ли ожидать, что реформа образовательной системы приведет к увеличению социальной подвижности [21]. Однако мы хотели бы обратить внимание читателя на другой момент.

Предположим, что меры по увеличению социальной подвижности приняты и увенчались успехом: уровень восходящей мобильности и мужчин, и женщин вырос, т.е. пройдена «окончательная проверка» качества работы лейбористского правительства, по выражению Д. Милибанда. Как следствие, при этом *ровно в той же степени* вырастет уровень *нисходящей* мобильности. Воздействие структурных изменений на мобильность *асимметрично*: происходят переходы от сужающихся к расширяющимся сферам занятости; поэтому в случае роста занятости на верхних уровнях классовой структуры (как то было в Великобритании и большинстве развитых стран) будет повы-

шаться уровень восходящей мобильности. Напротив, воздействие социальной подвижности *симметрично*: при ослаблении связи между социальной позицией индивида и его происхождением повышается вероятность *любых* переходов в обоих направлениях.

Отсюда следует невозможность выполнения задачи, которую сформулировал Т. Блэр: реформировать систему образования, реализовать ряд других мер, увеличивающих социальную подвижность, и в результате вернуться к уровню и типу социальной мобильности послевоенного периода. Наблюдавшийся тогда рост мобильности был в очень незначительной степени обусловлен изменениями в образовательной системе; уровень социальной подвижности в послевоенные годы также не отличался от наблюдавшегося в течение предвоенных десятилетий. Повторимся: рост мобильности был вызван структурными изменениями — иными словами, он создавался на стороне спроса на труд, за счет быстрого увеличения количества вакансий для работников нефизического труда. Происходящие сейчас изменения классовой структуры оказывают негативное воздействие на мобильность (вероятность восходящей мобильности снижается, а нисходящей — возрастает), и поэтому попытка поднять уровень восходящей мобильности за счет усиления социальной подвижности неизбежно приведет к тому, что вырастет и нисходящая мобильность — до уровней гораздо выше тех, что имели место в послевоенный период XX в.

Можно выдвинуть множество доводов в пользу такого решения, с точки зрения как социальной справедливости, так и социальной эффективности. Однако в этом случае возникает вопрос: следует ли понимать выступления лейбористов о необходимости «подстегнуть» мобильность как основанные на стремлении достичь подобного состояния общества? Готовы ли лейбористы к тому, чтобы в открытую заявить о желательности роста нисходящей мобильности и сделать ее, согласно формулировке Т. Блэра, «определяющей характеристикой жизни британцев»? Если будут приняты официальные индикаторы мобильности, будет ли среди них индикатор, отражающий успехи по *деклассированию* населения? Впрочем, едва ли представители лейбористского правительства действительно имеют в виду нечто подобное; об этом свидетельствует весь ход обсуждения проблем мобильности, а также процитированные выше в данной работе выступления, где речь идет, несомненно, лишь о повышении *восходящей* мобильности, а возможность роста нисходящей мобильности не рассматривается.

В целом, недавний всплеск внимания к социальной мобильности как важной политической проблеме не связан с каким-либо *существенным* изменением в фактическом уровне и характеристиках мобильности и социальной подвижности в британском обществе — по крайней мере, если говорить о классовой мобильности. Похоже, его вызвала *исключительно* попытка лейбористов сместить акцент в государственной идеологии и сопряженной с ней социальной политике от сокращения неравенства условий к достижению большего равенства возможностей. Если предположить, что это смещение акцентов имело целью привлечь голоса избирателей из средних слоев Великобритании, то следует признать это решение серьезной ошибкой. В условиях XXI в. меры по достижению большего равенства возможностей, даже если они достаточно радикальны и способны увеличить восходящую мобильность, вполне могут оказаться столь же политически спорными и неоднозначными (за счет неизбежного повышения нисходящей мобильности), сколь и попытки непосредственно сократить то углубляющееся неравенство условий, «лекарством» от которого призвана служить социальная мобильность.



## ПРИМЕЧАНИЯ

1. Авторы благодарны Роберту Эриксону, Эду Милибанду, Адаму Свифту и трем анонимным рецензентам, давшим ценные комментарии к предыдущей версии этой статьи, а также Джейн Робертс за информацию и советы по работе с данными NCDS и BCS.
2. Хочется надеяться, что сбор сведений о социальном происхождении респондента в рамках GHS будет продолжен, хотя бы в отдельных обследованиях. Для изучения мобильности также можно использовать данные Британского общего обследования избирателей<sup>5</sup> [см., например, Heath, Payne, 2000], но оно охватывает только избирателей, и доля респондентов, согласившихся принять участие в обследовании, значительно меньше, чем в GHS.
3. Начиная с работы Г. Солона [Solon, 1989] и до настоящего времени экономистами проведено множество исследований, показывающих, что связь дохода респондента с доходами его родителей оказывается значительно сильнее, если анализ основывается не на точечных замерах, а на оценке среднего уровня доходов, особенно родительских [см., например, Corak, 2004; Bowles, Gintis, Osborne-Groves, 2005].
4. Данные обследований NCDS и BCS доступны в Архиве данных Великобритании в Университете Эссекса (<http://www.data-archive.ac.uk>). Более детальное ознакомление с этими обследованиями рекомендуем начать с сайта Центра лонгитюдных обследований (<http://www.cls.ioe.ac.uk>).
5. Мы не приводим названий переменных в текущих версиях массивов NCDS и BCS (доступны по запросу), так как понимаем, что в дальнейшем они могут быть изменены.
6. Поскольку класс IVa невелик, мы рассматриваем класс II + IVa как часть группы специалистов и управленцев. Оставшуюся часть класса IV мы упрощенно трактуем как класс IVb — группу самозанятых, исключая специалистов, без наемных работников, хотя сюда отнесены также немногочисленные попавшие в обследование фермеры (обычно выделяемые в самостоятельный класс IVc), которые могут иметь наемных работников. Пользуясь возможностью, отметим, что в нашей предыдущей работе на данных NCDS и BCS [Breen, Goldthorpe, 2001] эти затруднения в перекодировании 1-й и 2-й социально-экономических групп в классовую схему учитывались, но, к сожалению, не были освещены в тексте.
7. Далее классы IIIa и VII + IIIb упоминаются только применительно к женщинам. Говоря о мужчинах, мы работаем лишь с классами III и VII, так как малая наполненность класса IIIb у мужчин делает избыточным различие классов IIIa и IIIb.
8. В исследованиях классовой мобильности принято включать в анализ безработных, определяя их классовую принадлежность по последнему месту работы. Однако в данном случае это невозможно, поскольку в обследовании BCS сведения о занятии собраны только у работавших на момент опроса.
9. Здесь и далее мы с помощью линейно-логистической модели проверяем гипотезу о том, что сила связи между ситуациями имобильности и перехода (в любом направлении) одинакова в обеих когортах; различия оцениваются на 5%-ном уровне значимости. Мы благодарны Роберту Эриксону, предложившему этот подход.

<sup>5</sup> Кросс-секционные обследования в рамках данного проекта проводятся после каждых всеобщих выборов начиная с 1964 г. и касаются преимущественно вопросов поведения избирателей. Подробнее см. <http://www.data-archive.ac.uk/findingData/snDescription.asp?sn=3887>. — *Прим. ред.*

10. Не исключено, что изменение пропорций классов V и VI в определенной степени является артефактом и обусловлено изменением названий занятий и/или изменениями в кодировочной методике. Однако стоит отметить, что в когорте 1970 г. количество мужчин в обоих этих классах все же меньше, чем в когорте 1958 г.
11. Количество отношений шансов, получаемых по квадратной таблице мобильности с числом категорий  $k$ , может быть подсчитано как  $\frac{(k^2-k)^2}{4}$ , хотя «минимальный» набор независимых отношений шансов, на основе которого могут быть рассчитаны все прочие, включает  $(k-1)^2$  комбинаций.
12. Отношения шансов являются мерами связи, нечувствительными к различиям в структуре, т.е. не изменяются при умножении строк или столбцов таблицы на ненулевую константу.
13. Формально, модель постоянной социальной подвижности может быть написана как  $\log F_{ijk} = \mu + \lambda_i^O + \lambda_j^D + \lambda_k^C + \lambda_{ik}^{OC} + \lambda_{jk}^{DC} + \lambda_{ij}^{OD}$ , где  $F_{ijk}$  — предсказанная частота в ячейке  $ijk$  в трехмерной таблице, включающей класс происхождения (O), достигнутый класс (D) и номер когорты (C); справа от знака равенства  $\mu$  — масштабный коэффициент;  $\lambda_i^O, \lambda_j^D, \lambda_k^C$  описывают основные эффекты распределения индивидов по начальным и конечным позициям и когортам; прочие обозначения описывают эффекты трех возможных комбинаций двумерных связей в таблице. Тогда модель UNIDIFF можно записать как  $\log F_{ijk} = \mu + \lambda_i^O + \lambda_j^D + \lambda_k^C + \lambda_{ik}^{OC} + \lambda_{jk}^{DC} + \beta_k X_{ij}$ , где  $X_{ij}$  — общий тип связи;  $\beta_k$  — относительная сила связи в когорте. Полезный разбор применения этих моделей в исследованиях мобильности см. [Breen, 2004].
14. Среди симметричных отношений шансов невозможно выделить «минимальный» набор, на основе которого могут быть рассчитаны все прочие отношения шансов, заложенные в таблице мобильности. Однако обсуждаемые нами тенденции могут быть выявлены и на основе анализа внутритабличных отношений шансов, хотя их получение более трудоемко; эти отношения подсчитываются по каждому четырем смежным ячейкам таблицы и образуют «минимальный» набор.
15. При этом имеет смысл отметить следующее: подробная «пространственная/топологическая» модель подвижности, разработанная ранее в исследованиях классовой мобильности в Великобритании в середине XX в. [Goldthorpe, 1987], хорошо объясняет мобильность мужчин когорт 1958 и 1970 гг. по состоянию на момент, когда им исполнилось 20 лет [Breen, Goldthorpe, 2001], однако гораздо хуже — мобильность этих же мужчин по состоянию на их 30-летие. Кроме того, значимые, хотя и не очень выраженные, отклонения от этой модели различаются в зависимости от когорты.
16. В настоящий момент мы можем построить такую же таблицу мобильности для респондентов NCDS в возрасте 42 лет; при этом интересно, что следующие из нее симметричные отношения шансов для классов I/IV и I/VII (и для мужчин, и для женщин) занимают *промежуточное* положение между значениями, приведенными в *табл. 7*. Таким образом, отмеченное снижение вероятности мобильности большой дальности, может быть связано как с эффектом когорты, так и с фазой биографии респондентов [ср. Gerber, Hout, 2004, по российским данным]. Результаты доступны по запросу.
17. Публичное принятие этого тезиса стало бы окончательным подтверждением неправоты тех немногих социологов, которые до сих пор считают (из-за непонимания или неспособности вникнуть в статистические

- аспекты проблемы), что различать абсолютную и относительную мобильности неправильно и ненужно [см. Ringen, 2007].
18. Величина общего уровня мобильности, конечно же, зависит от количества выделяемых классов. Однако сравнение уровней мобильности между когортами дает почти одинаковый результат при использовании любой версии классовой схемы.
  19. В работе [Goldthorpe, Mills, 2004: 210–211] представлены «полные» таблицы мобильности, построенные совместно для мужчин и женщин; классовая принадлежность пары определена по положению партнера, занимающего более выигрышную позицию на рынке труда. Выводы, сделанные на основе подобных таблиц, ближе к полученным для мужчин, чем для женщин. Иными словами, это значит, что ухудшение ситуации мужчин сильнее повлияет на женщин, чем улучшение ситуации женщин скажется на положении мужчин.
  20. Действительно, лейбористы подчеркивают важность повышения образовательного уровня населения и проведения реформы образовательной системы для улучшения качества рабочей силы, что должно повысить конкурентоспособность Великобритании в сфере высококвалифицированного труда в глобальной экономике. В свою очередь, рост предложения высококвалифицированного труда может, согласно закону Сэя, привести к повышению спроса на такой труд и, как следствие, улучшить структурные условия для классовой мобильности. Однако, хотя подобное взаимодействие спроса и предложения возможно, оно, скорее всего, позволит лишь сохранить группу специалистов и управленцев в ее нынешнем размере, и не приведет к ее увеличению темпами, наблюдавшимися в середине XX в.
  21. Имеется немало подтверждений того, что в современных обществах связь уровня образования индивида и его классовой принадлежности *ослабева-ет* [см., например, Breen, 2004; Goldthorpe, 2007: Vol. II, Ch. 7], а влияние «некогнитивных» факторов на уровень доходов и на достигнутое положение в классовой структуре усиливается. Разбор роли социальных навыков и личностных характеристик см. в работах [Jackson, Goldthorpe, Mills, 2005; Bowles, Gintis, Osborne-Grooves, 2005; Jackson, 2006].

## ЛИТЕРАТУРА

The Reemergence of Self-Employment. A Comparative Study of Self-Employment Dynamics and Social Inequality / R. Arum, W. Müller (eds.). — Princeton: Princeton University Press, 2004.

Beller E., Hout M. Income Inequality and Intergenerational Mobility: Change across Cohorts. — Department of Sociology, University of California at Berkeley, 2005 [Unpublished working paper].

Blanden J., Goodman A., Gregg P., Machin S. Changes in Intergenerational Mobility Britain // Generational Income Inequality / M. Corak (ed.). — Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

Blanden J., Gregg P., Machin S. Educational Inequality and Intergenerational Mobility // What's the Good of Education? The Economics of Education in the UK / S. Machin, A. Vignoles (eds.). — Princeton: Princeton University Press, 2005.

Unequal Chances. Family Background and Economic Success / S. Bowles, H. Gintis, M. Osborne-Groves (eds.). — NY: Russell Sage Foundation, 2005.

Statistical Methods of Mobility Research // Social Mobility in Europe / R. Breen (ed.). — Oxford: Oxford University Press, 2004.

- Breen R., Goldthorpe J.H.* Class, Mobility and Merit: The Experience of Two British Birth Cohorts // *European Sociological Review*. 2001. Vol. 17. №2. P. 81–101.
- Generational Income Mobility in North America and Europe / M. Corak (ed.). — Cambridge: Cambridge University Press, 2004.
- Despotidu S., Shepherd P.* British Cohort Study: Twenty-six Year Follow-up, 1996. — Social Statistics Research Unit, City University, 1998.
- Erikson R., Goldthorpe J.H.* The Constant Flux: A Study of Class Mobility in Industrial Societies. — Oxford: Clarendon Press, 1992.
- Gallie D.* The Labour Force // *Twentieth-Century British Social Trends* / A.H. Halsey, J. Webb (eds.). — Basingstoke: Macmillan, 2000.
- Gerber T.P., Hout M.* Tightening Up: Declining Class Mobility During Russia's Market Transition // *American Sociological Review*. 2004. Vol. 65. №5. P. 677–703.
- Goldthorpe J.H., Llewellyn C., Payne C.* Social Mobility and Class Structure in Modern Britain. — Oxford: Clarendon Press, 1987.
- Goldthorpe J.H.* On Sociology. — Stanford: Stanford University Press, 2007.
- Goldthorpe J.H., McKnight A.* The Economic Basis of Social Class // *Mobility and Inequality: Frontiers of Research from Sociology and Economics* / S.L. Morgan, D.B. Grusky and G.S. Fields (eds.). — Stanford: Stanford University Press, 2006.
- Goldthorpe J.H., Mills C.* Trends in Intergenerational Class Mobility in Britain in the Late Twentieth Century // *Social Mobility in Europe* / R. Breen (ed.). — Oxford: Oxford University Press, 2004.
- Hauser R.* A Structural Model of the Mobility Table // *Social Forces*. 1978. Vol. 56. №3. P. 919–953.
- Hauser R., Koffel J.N., Travis H.P., Dickinson P.J.* Temporal Change in Occupational Mobility: Evidence for Men in the United States // *American Sociological Review*. 1975. Vol. 40. №3. P. 279–297.
- Heath A.F., McDonald S.* Social Change and the Future of the Left // *Political Quarterly*. 1987. Vol. 58. №4. P. 364–377.
- Heath A.F., Payne C.* Social Mobility // *Twentieth-Century British Social Trends* / A.H. Halsey, J. Webb (eds.). — Basingstoke: Macmillan, 2000.
- Jackson M.* Personality Traits and Occupational Attainment // *European Sociological Review*. 2006. Vol. 22. №2. P. 187–199.
- Jackson M., Goldthorpe J.H., Mills C.* Education, Employers and Class Mobility // *Research in Social Stratification and Mobility*. 2005. №23. P. 3–34.
- Meager N., Bates P.* Self-Employment in the United Kingdom During the 1980s and 1990s // *The Reemergence of Self-Employment. A Comparative Study of Self-Employment Dynamics and Social Inequality* / R. Arum, W. Müller (eds.). — Princeton: Princeton University Press, 2004.
- Nathan G.* A Review of Sample Attrition and Representativeness in Three Longitudinal Surveys // *Government Statistical Service Methodology Series No. 13*. 1999.
- Office for National Statistics. The National Statistics Socio-Economic Classification. User Manual. — Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2005.
- Phillips T.* The Equalities Review: Interim Report for Consultation. — London: Equalities Review, 2006.
- Ringen S.* The Truth About Class Inequality // *What Democracy Is For: On Freedom and Moral Government*. — Princeton: Princeton University Press, 2007.
- Rose D., Pevalin D., O'Reilly K.* The National Statistics Socio-Economic Classification: Origins, Development and Use. — Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2005.
- Solon G. Biases in the Estimation of Intergenerational Earnings Correlations // *Review of Economics and Statistics*. 1989. Vol. 71. №1. P. 172–174.
- Xie Y.* The Log-Multiplicative Layer Effect Model for Comparing Mobility Tables // *American Sociological Review*. 1992. Vol. 57. №3. P. 380–395.