

МАССОВЫЕ ОПРОСЫ, ЭКСПЕРИМЕНТЫ, МОНОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

ЛИ ЮЙ

СРАВНИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ МЕЖПОКОЛЕНЧЕСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ : НА ПРИМЕРЕ ШАНХАЯ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА¹

В статье на основе данных выборочного опроса 2008 г., проведённого в Шанхае и Санкт-Петербурге, описаны различия межпоколенческой социальной мобильности, существующие в Китае и России. Выявлено, что после 1992 г., развала СССР и «шоковой терапии» в Санкт-Петербурге сократились масштабы восходящей мобильности между поколениями, одновременно с этим увеличилась преемственность поколений. В Шанхае обнаружила себя постоянная тенденция к увеличению потоков восходящей мобильности. В заключение данной работы предпринята попытка проанализировать причины обнаруженных явлений и сделан вывод о том, что в качестве таких причин могут рассматриваться различия в уровне промышленного развития и темпах роста.

Ключевые слова: социальная мобильность, когортный анализ, китайско-российское сравнение.

Социальная стратификация и социальная мобильность — это два взаимозависимых аспекта исследования социальной структуры. Социальная стратификация являет собой срез вертикальной структуры

Ли Юй — доцент, заведующий отделом социальных исследований Института социологии Шанхайской академии общественных наук. **Адрес:** Shanghai Academy of Social Sciences, 7/622 Huaihai Zhonglu, Shanghai 200020, China. **Электронная почта:** liyu@sass.org.cn

Перевод с китайского — А.М. Баёк; научный редактор перевода — доктор социологических наук М.Ф. Черныш.

¹ Данная работа представляет собой результат первоначального статистического анализа; если необходимо использовать приведенные выводы или данные, сначала свяжитесь с автором по электронной почте.

общества, свидетельствующий о неравенстве в распределении ресурсов. Социальная мобильность рассматривает изменение положения индивида или группы в структуре неравенства. Исследования социальной мобильности, как правило, делятся на два типа — мобильность внутри одной биографии и мобильность между поколениями, изменения социальной позиции между поколением «отцов» и поколением «сыновей». Первый тип указывает на то, какими социальными возможностями обладал индивид в течение жизни и как он этими возможностями воспользовался. Второй тип свидетельствует о том, каким образом воспроизводят себя разные формы неравенства. По этому показателю можно судить о степени открытости общества.

На рубеже 80-х годов прошлого века социалистические страны сделали ключевым направлением своего развития переход к рынку. Подобные изменения дали хорошую возможность для исследования влияния институциональных изменений на стратификацию. Китайская реформа была «постепенной», она, в отличие от «шоковой терапии» в республиках бывшего СССР и Восточной Европы, активно обсуждалась в научном сообществе. Фокусом этой дискуссии стали возможные изменения социальной стратификации и мобильности в период трансформаций. В конкретном плане обсуждались распределение доходов, профессиональная мобильность, реструктуризация элит и другие проблемы. На этом этапе тема межпоколенческой мобильности ушла на задний план (исключение составили такие авторы, как Лу Сюеи [1, 8]). За рамками дискуссии остались такие важные темы, как роль социальных институтов и рыночных структур, а также других сил, способных влиять на соотношение социальных позиций в разных поколениях. Автор данной работы попытался на примере двух крупных городов в Китае и России показать, как эти факторы работают в процессе перехода к разным типам рынка в разных социально-экономических условиях. Задача «познать себя в сравнении» потребовала провести точный анализ тридцатилетнего периода реформ и определить их возможные последствия.

Данные, переменные и определение класса²

В основе произведенного анализа лежит деление общества на шесть классов в соответствии со схемой Д. Голдторпа. В двух городах были определены следующие группы: управленцы, профессионалы;

² Используются данные сравнительного исследования, проведенного Институтом социологии Шанхайской академии социальных наук и Институтом социологии Российской академии наук в Шанхае и Санкт-Петербурге соответственно. Исследование базируется на случайных многоступенчатых выборках населения двух городов; опрошено 1300 человек в Шанхае, 1604 — в Санкт-Петербурге.

работники, занятые неручным трудом; служащие, квалифицированные рабочие, неквалифицированные рабочие, рабочие в сельском хозяйстве. Необходимо пояснить, что в родительском поколении фиксировалась профессия кормильца, которым мог быть не только отец. В анкете вопрос звучал следующим образом: «Кто был кормильцем в вашей семье, когда вам было 16 лет?» В большинстве случаев кормильцем оказывался отец. В России 66% респондентов назвали отца, 30% — мать, в Китае эти данные соответственно 89% и 3%. У представителей поколения детей мы фиксировали первое рабочее место, на котором оказывался респондент в момент начала его трудовой биографии. Деление по профессиям в двух поколениях в Шанхае и Санкт-Петербурге представлено в таблице 1.

Таблица 1

Классовая структура (по Д. Голдторпу) двух поколений, доля в %

Классы	Санкт-Петербург		Шанхай	
	Поколения			
	отцов (N=1285)	детей (N=1098)	отцов (N=1598)	детей (N=1465)
Класс работников умственного труда:				
управленцы	11,8	1,0	10,3	3,1
профессионалы	24,7	27,0	9,4	17,1
простые работники	6,8	14,4	9,3	16,7
Класс работников физического труда:				
профессиональные рабочие	32,2	34,1	27,3	26,6
непрофессиональные рабочие	20,1	22,4	28,0	26,8
работники сельского хозяйства	4,4	1,1	15,6	9,8

Для того чтобы выявить тенденции в структуре социальной мобильности изучаемые совокупности были разделены на возрастные когорты. Это позволяло определить рамки социальных возможностей для каждой когорты внутри поколений. Дело в том, что деление на когорты — это не возрастной срез с фиксированным интервалом. Каждая из когорт вобрала в себя особенности того периода, в который она вступала в жизнь. В возрастной группе от 18 до 34 лет самые старшие респонденты встретили свое восемнадцатилетие в 1992 г., именно на этот период пришлось их совершеннолетие и начало трудовой биографии. Когорта 35–50 лет достигла совершеннолетия в

1976–1991 гг. и начала трудовую деятельность в самом начале процесса реформирования. Люди, принадлежащие к группе старше 51 года, стали совершеннолетними до 1976 г.

В Китае каждой из когорт соответствует определенный период в истории реформ: в 1976 г. завершилась культурная революция. В 1992 г. начался новый период реформ; начало ему положила речь Дэн Сяопина во время его поездки на юг Китая. В России 1992 год — это год больших перемен. В декабре 1991 г. распался Советский Союз, а в следующем году начались масштабные реформы, проводившиеся в формате «шоковой терапии».

Если в России периоды реформирования более или менее определены, то в Китае периодизация процесса затруднительна. Реформы шли еще до 1992 г., но период, который они охватывали, недостаточен для того, чтобы выделять на его основе самостоятельную когорту. Если взять за линию отсечения 1976 г., то в российском случае речь будет идти о людях, большая часть жизни которых пришлось на хрущевский и брежневский периоды. В это время Советский Союз находился на пике своего развития и влияния.

Результаты исследования

Абсолютная мобильность

С точки зрения мобильности между поколениями общие показатели мобильности в обоих городах очень похожи, в среднем ниже 70%.

Уровень восходящей мобильности в Шанхае высокий и составляет 39,1%, в Петербурге он несколько ниже — 31,3% (см. табл. 2). Нисходящая мобильность в Санкт-Петербурге (37%) превышает показатели по Шанхаю (30,6%). Данные говорят о системных различиях в изменениях направленности социальной мобильности в двух городах в каждый из обозначенных периодов. Для когорты, достигшей совершеннолетия после 1992 г., возможности восходящей мобильности в Шанхае повысились по сравнению с предыдущей когортой примерно на 10%. В Петербурге, напротив, уровень восходящей мобильности снизился примерно в тех же пределах — на 10%.

В Шанхае наблюдается постепенное снижение масштабов нисходящей мобильности: показатели в период до реформ (достигшие совершеннолетия до 1976 г.), в начальный период реформ (достигшие совершеннолетия в период 1976–1992 гг.) и после 1992 г. составляют соответственно 40%, 31% и 26%. В Петербурге наблюдается противоположная тенденция: у достигших совершеннолетия после 1992 г. восходящая мобильность ниже, чем у их предшественников, притом что параллельно для каждой из когорт возрастают показатели нисходящей мобильности (31%, 35% и 43% соответственно).

Таблица 2

Уровень мобильности по возрастным группам в двух городах, %

Уровень мобильности	СПб., N=1084	Шанхай, N=1459	Санкт-Петербург			Шанхай		
			Возрастные когорты (лет)					
			18–34	35–50	51–70	18–34	35–50	51–70
Общий коэффициент мобильности (gross mobility rate)	68,3	69,7	65,4	70,9	66,6	71,6	66,8	74,4
Восходящая мобильность (upward mobility)	31,3	39,1	22,4	35,4	35,5	45,3	35,5	34,4
Нисходящая мобильность (downward mobility)	37,0	30,6	43,0	35,5	31,1	26,3	31,3	40,0
Коэффициент отсутствия мобильности (Immobility rate)	31,7	30,3	34,6	29,1	33,3	28,5	33,2	25,6

При сравнении двух социумов по общему коэффициенту мобильности существенных различий между ними не наблюдается; различия обнаруживают себя в возрастных когортах, однако в обоих случаях тенденции не имеют линейного характера.

Данные свидетельствуют о том, что в Шанхае по мере реализации реформ абсолютный показатель восходящей мобильности постоянно возрастает. В Санкт-Петербурге ситуация движется в противоположном направлении: в трёх когортах — от молодежи до пожилых — уровень восходящей мобильности постепенно снижается, а масштабы нисходящей, напротив, увеличиваются. Можно сделать вывод о том, что в Шанхае процесс реформ положительно сказался на поколении молодёжи, расширились ее возможности занять более высокую позицию в обществе, а опасность утратить завоеванную родителями позицию уменьшились. Следует считать доказанным то, что реформы по-разному отражаются на жизни разных поколений. В одних случаях они способствуют трендам восходящей мобильности, в других заставляют молодых людей смириться с потерей квалификационного уровня, характерного для родительского поколения.

Относительная мобильность

На такой показатель абсолютной мобильности, как наблюдаемый общий коэффициент мобильности повлияли два вида факторов. Факторы, относящиеся к первой группе, привели к структурной мобильности вследствие различий в иерархической структуре профессий: если какое-то общество переживает период изменений в структуре профессий, то его члены «вынуждены участвовать» в мобильности под влиянием внешних факторов. Она не связана с открытостью или замкнутостью общества, поскольку базируется на прежних механизмах и моделях распределения возможностей. Другой вид факторов, которому мы придаём большое значение, — это влияние, находящееся за пределами изменений структуры. Именно оно в полной мере отражает открытость структуры, а в нашем случае — возможность изменений в распределении относительных возможностей мобильности у детей с разным семейным происхождением. В прикладной статистике данный коэффициент называют коэффициентом относительной мобильности (*relative mobility rate*). В свое время Д. Фезерман, Ф. Джонс и Р. Хаузер отметили, что в Австралии и США коэффициент абсолютной мобильности у крестьян, рабочих и работников сферы обслуживания различается, а коэффициент относительной мобильности примерно одинаков [4]. Эта гипотеза получила название FJH по первым буквам в фамилиях выдвинувших ее ученых.

Выдвижение гипотезы FJH не только предложило более зрелую теорию, но и перевело внимание учёных с коэффициента абсолютной мобильности на коэффициент относительной мобильности как более содержательный способ анализа. В реальности — на вопрос о том, как можно статистически сдерживать влияние изменения системы профессий на измерение мобильности. На ранних этапах предлагались разные варианты преодоления возникающих трудностей. Развивая варианты анализа таблиц мобильности, англичанин Д.В. Гласс, американец Н. Рогофф и швейцарец Г. Карлссон практически одновременно независимо друг от друга выдвинули понятие «пропорция мобильности» (цит. по: [5, p. 141]). Несмотря на то, что название коэффициента у трех ученых были разные³, по сути, они все основывались на частоте реальных наблюдений и гипотетической модели идеальной мобильности (*perfect mobility model*). В условиях, когда преемственность положения между поколениями постоянна, а маргинальное распределение различно, результат измерения пропорциональной

³ Д. Гласс: *index of association*, Н. Рогофф: *social distance mobility ratio* и Г. Карлссон: *coefficient of association*.

мобильности может быть неодинаков [2, р. 93–97; 7]. Хаузер при помощи вымышленной таблицы мобильности чётко продемонстрировал это [5].

Настоящее разрешение вопроса опирается на введение понятия коэффициент возможностей (odds ratio) и вычисление степени связи (association) между поколениями на его основе. Коэффициент возможностей не влияет на ситуацию маргинального распределения (см. [6, р. 4]), его показатель — это вычисление относительной возможности мобильности детей, рождённых в разных семьях. Ниже, основываясь на лог-мультипликативной модели (log-multiplicative layer effect model), предложенной Се [9], приводятся результаты вычисления коэффициента относительной мобильности в двух городах. Модель выглядит следующим образом:

$$\text{Log}(F_{ijk}) = \lambda + \lambda_i^O + \lambda_j^D + \lambda_k^L + \lambda_m^C + \lambda_{ik}^{OL} + \lambda_{ik}^{OC} + \lambda_{jk}^{DL} + \lambda_{jm}^{DC} + \lambda_{km}^{LC} + \lambda_{ikm}^{OLC} + \lambda_{jkm}^{DLC} + \psi_{ij}\phi_{km}$$

Данные представлены в таблице мобильности (табл. 3). В формулах использованы следующие обозначения: О — класс отцов, D — класс детей, L — город, С — возрастная группа. В формуле каждый знак λ контролирует маргинальное распределение (marginal distribution). В таблице мобильности эффекты взаимодействия описываются как $\psi_{ij}\phi_{km}$, где ψ_{ij} показывает одинаковые связи в таблице мобильности или одинаковые модели связи и отражает «общность» двух городов в каждый из временных промежутков, а ϕ_{km} представляет «особенности» каждого из городов в определённые промежутки времени. Результаты обоих вычислений представлены в общей таблице мобильности (табл. 3).

От независимой модели до модели 3, то есть до модели контроля маргинального распределения по периоду и городу, L^2 уменьшилось на 60%, что говорит об очень больших различиях или значительных изменениях в национальной и межпоколенной структуре классового деления. L^2 сравнительной модели 4 составляет 43% от модели 3, это означает, что примерно 60% L^2 создано неравномерным распределением в таблице мобильности, что позволяет опереться на модель средней мобильности. После того, как модель 5 демонстрирует максимальный эффект по периоду и городу, повышается степень вероятности модели, достигается самый высокий показатель всех моделей, соответствующее значение Р тоже приближается к 0,05.

Таблица 3

Модели мобильности, $N=2545^4$

N	Модели	L^2	df	P	Ref.	ΔL^2	Δdf	P	BIC
1	Независимая модель O+D+L+C	1002,567	202	0,000					-581,47
2	Маргинальное распределе- ние*Город*Период (1)+CO+CD+LC	904,897	180	0,000	(1)	97,671	22	0,000	-506,62
3	(2)+LCO+LCD	434,447	150	0,000	(2)	470,450	30	0,000	-741,82
4	Модель без различий по городу и периоду (3)+OD	187,913	125	0,000	(3)	246,534	25	0,000	-792,31
5*	Модель полного эффекта по городу и периоду (3)+ $\psi_{ij} \phi_{km}$	150,509	120	0,031	(4)	37,405	5	0,000	-790,50
6	Модель эффекта по периоду (3)+ $\psi_{ij} \phi_m$	168,351	123	0,004	(5)	-17,843	3	0,000	-796,19
7	Модель эффекта по городу (3)+ $\psi_{ij} \phi_k$	184,323	124	0,000	(5)	-33,815	4	0,000	-788,06

⁴ Для расчетов используется статистическая система LEM (< <http://spitswww.uvt.nl/~vermunt/>>).

В моделях 6 и 7 реализован следующий этап анализа, в котором нейтрализуются эффекты периода или города, то есть предполагается, что не происходит изменений по времени (модель 6) или по городу (модель 7). Но соответствующее ΔL^2 значение Р полностью опровергает данную гипотезу. Заключение: оптимальной объяснительной моделью мобильности является модель 4⁵. Ниже представлена таблица 4, основанная на результатах оценки параметров модели 5.

Таблица 4

Оценка связей между поколениями на основе модели 5

Возрастная группа (лет)	Санкт-Петербург	Шанхай
51–70	1,0000	2,4440
35–50	0,8938	1,0881
18–34	1,3302	0,5055

Связь между поколениями — это показатель вычисления возможностей относительной мобильности между поколениями; чем он выше, тем выше преемственность поколений и ниже уровень относительной мобильности. Оценка параметров показывает, что в Санкт-Петербурге связь между группой людей среднего возраста и пожилых (до развала СССР — совершеннолетних) относительно невысока, а у получившего работу после 1992 г. поколения молодых совершеннолетних людей возможностей относительной мобильности меньше, чем у упомянутой возрастной группы, то есть по мере увеличения связи между поколениями уменьшается возможность относительной мобильности. В Шанхае относительно трёх возрастных групп, соответственно до реформ, в период реформ и поворотного события — поездки Дэн Сяопина на юг, связь между поколениями продолжает снижаться, это означает, что уменьшается преемственность поколений и увеличивается возможность межпоколенческой мобильности.

Выводы и размышления

По результатам проведенного анализа показатель абсолютной мобильности в двух городах практически одинаков. При этом в Санкт-Петербурге первый этап реформ привел к уменьшению восходящей мобильности между поколениями; в течение трёх выделенных периодов масштабы нисходящей мобильности непрерывно увеличиваются. В Шанхае наблюдается противоположная тенденция: молодое поколение получило больше возможностей восходящей мобильности.

⁵ Хотя модель 5 имеет наибольшую степень соответствия, Р по-прежнему не может достичь высоких показателей, то есть превышать 0,05.

Сравнение ситуации до и после реформ позволяет утверждать, что вероятность нисходящей мобильности здесь понизилась.

Что касается относительной мобильности в Санкт-Петербурге в 1992 г., то здесь следует констатировать усиление связи между поколениями. Данная тенденция говорит о возрастании преемственности между поколениями. Этот вывод полностью совпадает с результатами исследований американских учёных Т. Гербера и М. Хаута [3]). В Шанхае же в начальный период реформ связь между поколениями заметно уменьшилась. Это свидетельствует об увеличении социальной мобильности между поколениями.

Можно предположить, что на социальную мобильность в двух городах влияли следующие обстоятельства. В России в начальный период трансформации структура промышленного производства была более развитой, а уровень социально-экономического развития — более высоким, чем в Китае в тот же период. В результате показатель общего коэффициента мобильности (*gross mobility rate*) зафиксировал в Шанхае повышение коэффициента восходящей мобильности. Сказались меры правительства по регулированию структуры производства.

Необходимо констатировать, что стратегия «шоковой терапии», реализованная в 1992 г., не достигла намеченных результатов. Экономика России оказалась в глубоком кризисе и находилась в нем на протяжении почти десяти лет. Только в начале XXI века она стала понемногу расти. Однако этот рост происходил не за счет увеличения объемов промышленного производства, а за счет экспорта сырья — нефти, природного газа и иных природных ресурсов. Подобная модель роста не привела к улучшению положения дел в промышленности. В результате молодежь не получила возможностей восходящей мобильности, рабочие места, требующие высокой квалификации, стали дефицитными. Конкуренция за эти рабочие места обострилась, что сказалось на способах трудоустройства: увеличилось влияние семейных и других неформальных связей на возможности получить рабочее место.

Результаты анализа свидетельствуют о том, что по двум показателям — абсолютная мобильность и коэффициент относительной мобильности — уровень мобильности в Шанхае возрастает. Причины этого в том, что в 1990-е гг. здесь осуществляется регулирование развития промышленного производства, ускоряется третий сектор экономики (финансы, торговля). В результате создается большое число привлекательных рабочих мест — квалифицированных, управленческих. Растет спрос на высококвалифицированных работников, и пока он превышает предложение. По сравнению с Санкт-Петербургом уровень конкуренции на рынке труда Шанхая в этом секторе ниже. В немалой степени повышению мобильности способствует постоянный

рост эффективности производства. Возможно, что в ближайшее время грядущий кризис может сказаться на положении в Китае, но пока ситуация в больших городах, таких как Шанхай, выглядит в целом благополучной.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Лу Сюеи и др.* Социальная мобильность в современном Китае. Шанхай: Изд-во социальных наук, 2004 [на китайском языке].
2. *Blau P.M., Duncan O.D.* The American occupational structure. New York: Wiley, 1967.
3. *Gerber Th.P., Hout M.* Tightening up: Declining class mobility during Russia's market transition // *American Sociological Review*. 2004. Vol. 69. P. 677–703.
4. *Featherman D.L., Jones F.L., Hauser R.M.* Assumptions of social mobility research in the United States: The Case of Occupational Status // *Social Science Research*. 1975. No. 4. P. 339–360.
5. *Featherman D.L., Hauser R.M.* Opportunity and change. New York: Academic Press, 1978.
6. *Powers D.A., Xie Yu.* Statistical methods for categorical data analysis. New York: Academic Press, 2000.
7. *Tyree A.* Mobility ratios and association in mobility tables // *Population Studies*. 1973. Vol. 27 (3). P. 577–588.
8. *Wu Xiaogang, Treiman D.J.* Inequality and equality under a state socialist regime: Occupational mobility in contemporary China // *Population Studies Center Research Report*. Июнь 2006. С. 598.
9. *Xie Yu.* The log-multiplicative layer effect model for comparing mobility tables // *American Sociological Review*. 1992. Vol. 57. No. 3. P. 380–395.