

М.Ф. ЧЕРНЫШ

КОНЦЕПТ СОЦИАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В МЕНЯЮЩИХСЯ ОБЩЕСТВАХ

ЧЕРНЫШ Михаил Федорович — доктор социологических наук, зам. директора по науке, Федеральный научно-исследовательский социологический центр РАН, зав. кафедрой Государственного академического университета гуманитарных наук, Москва, Россия (mfche@yandex.ru).

Аннотация. В статье рассматривается концепция социальной мобильности, которая претерпевает существенные изменения под влиянием изменений в обществе. Процессы урбанизации и индустриализации поставили в центр изучения мобильности проблемы рабочего места, а также перехода из одного класса в другой. Во многих эмпирических исследованиях современное общество рассматривается как пространство межклассовых перемещений и, прежде всего, перемещений значительных масс людей в растущий в развитых странах средний класс. Показано, что идеология мобильности, вдохновлявшая реформаторов в развивающихся странах, сделала возможными властные решения в пользу мобильности любой ценой. Данная политика привела к рассогласованию социальных позиций, напряжению, в том числе политическому, вследствие неспособности решить проблему структурной слабости развивающихся обществ. Идеология и практика мобильности столкнулись с проблемами классовых перегородок и их ограниченной проницаемости, а также культуры, которая менее подвижна, чем социальная позиция. Сделан вывод о ренессансе множественного подхода к мобильности, учитывающего в одинаковой степени ее структурный и субъективный аспекты.

Ключевые слова: социальная мобильность • социальная структура • класс • современное общество • культура

DOI: 10.31857/S013216250000194-6

Становление теории. В социологической литературе состояние современных обществ нередко рассматривается как переходное, мобильное, текучее. Одним из проверенных инструментов диагностики направленности и интенсивности перехода стали исследования социальной мобильности. Структура мобильности позволяет предположить, каким будет общество в ближайшей и отдаленной перспективе. Один из родоначальников теории П. Сорокин рассматривал ее как показатель вхождения обществ в состояние современности. Социальные границы обладают свойством проницаемости, а динамика экономического и социального развития такова, что значительная доля граждан получает возможность переместиться вверх по социальной лестнице, занять более выгодную социальную позицию, приобрести более высокий социальный статус. Внешние и внутренние факторы мобильности связываются между собой: жизненные возможности реализуются благодаря тому, что в общественном сознании мобильность, прежде всего, восходящая, мыслится как реальная перспектива и желательный исход жизненных трудов. Благодаря мобильности, общество становится более справедливым потому, что каждый, кто стремится к достижению, имеет реальную возможность для реализации своих планов. Справедливость кроется еще и в том, что в современном обществе действие, совершаемое в обход закона, нежелание подчиняться социальным нормам влекут за собой наказание, в диапазоне от общественного порицания, т.е. утраты символического ресурса, до серьезного понижения социального статуса, а иногда и уголовного наказания. Если несоблюдение социальных норм и ранее, в досовременных обществах наказывалось в разных, порой жестоких формах, то стремление возвыситься тормозилось сословными перегородками, но, кроме того, самой структурой экономики, в которой неизменно преобладало аграрное производство и сельский образ жизни.

Четыре процесса, соединяясь и пересекаясь, способствовали рождению массового феномена социальной мобильности. Во-первых, мобильность получала мощный импульс в результате развития индустриальной экономики. Капиталистическая экономика превзошла по темпам раз-

вития все предыдущие экономические порядки, создавая все новые ниши занятости, квалификации, формы совместного труда. Вкупе экономические тенденции раннего капитализма непрерывно создавали стимулы для переезда сельского населения в города, процесса урбанизации, который в некоторых странах достиг своего предела, а в других продолжается по сей день. Во-вторых, двигая производительные силы вперед, капитализм создавал параллельно широкую инфраструктуру горизонтальных перемещений, позволивших большим массам людей менять место жительства, находить новые возможности не только в тех странах, где они родились, но и на новых территориях. А. де Токвиль отмечал, не без некоторого раздражения, особенность американской жизни, заключающуюся в непрерывном движении, переходах, переездах, смене образа жизни [Токвиль, 1992: 400]. В этом «броуновском» движении он безошибочно определил родовую характеристику капиталистического общества и его ценностной структуры – стремление к прибыли и материальному благополучию. Речь шла о новом человеческом типе, мобильном и гибком. Людям этого типа присуще желание жить лучше и готовность ради этого поступиться прежними человеческими привязанностями, покинуть привычные места обитания, отправиться на неосвоенную территорию, претерпевая многочисленные риски, но и одновременно находя новые возможности. В-третьих, в новую эпоху мобильность становилась реальностью еще и благодаря политическим изменениям, которые произошли в жизни европейских государств и Северной Америке. Одним из последствий Великой французской революции стало упразднение сословных перегородок и, соответственно, утверждение в общественном сознании идеи равенства в разных ее вариациях. Если прежде неравенство, включая аскриптивное, данное от рождения, принималось обществом как естественный порядок, то в новую эпоху любое неравенство оказывалось под подозрением. Его происхождение расколдовывалось, обличалось и признавалось неприемлемым там, где общество преодолевало старый порядок, а свобода человека и его права заявлялись в качестве основы общественной жизни. Провозглашенная революцией идея равенства вызвала оживленную общественную дискуссию о формах неравенства, которые принимаются обществом и которые должны быть им отторгнуты. Равенство политическое оказалось необходимым, но недостаточным условием достижения желательных состояний свободы и братства. Быть равным другому в политическом отношении означало еще и обладать схожими возможностями влияния, уровнем благополучия, достаточным для того, чтобы противостоять людям власти и богатства, иметь ресурсы, позволяющие обуздать своеволие тех, кто готов подчинить себе общественные институты, установив с их помощью выгодный для себя социальный порядок.

Лозунги французской революции обозначили траектории мобильности не только в политическом, но и экономическом, а также символическом измерении. Ведь неслучайно ее лидером было так называемое «третье сословие», поднимающаяся буржуазия или, выражаясь современным языком, городской средний класс – социальная группа, которая, как полагал А. Гоулднер, несет в своем сознании идеи меритократии, свободной и честной конкуренции в области экономики и политики [Gouldner, 1982]. Весомую часть этой группы тогда составляли предприниматели, а в настоящее время государственная и «промышленная» (по выражению М. Вебера) бюрократия.

Структурные изменения, радикально менявшие экономический порядок, и сопровождавшая их трансформация общественного сознания стали тем фундаментом, на котором возникла идея нового «открытого» общества, выдвинутая П. Сорокиным [Sorokin, 1998: 36-68]. Под ним понимался не тот политический порядок свободы и демократии, который защищал К. Поппер. Речь шла об обществе мобильности, в котором не только люди, но и вещи, а также идеи свободно пересекают границы между социальными группами, а граждане обретают широкие жизненные возможности. Режим высокой мобильности с необходимостью опирался на развитые социальные институты – политические, воспроизводящие демократический порядок и охраняющие права человека; экономические, создающие стимулы для развития, постоянной «креативной деструкции», выраженной в непрерывном обновлении технологий, квалификаций и самих экономических элит, для ценностей, терпимых к социальным изменениям, включавших в себя одновременно идеи равенства и меритократии. Антиподом «открытого» было, с точки зрения Сорокина, общество закрытое, традиционное, клановое, сохраняющие архаику врожденных привилегий, акцентирующее стабильность в ущерб развитию.

Две крайние точки на оси «открытости», которые описал Сорокин, можно было с известной долей условности охарактеризовать как «идеальные типы», не имеющие полных аналогов в реальной жизни. «Открытость» и «закрытость» представлялись как крайности на оси модерна, позволявшие определять, в какой точке находится конкретное общество, в какой степени оно приближено к «желательному состоянию» открытости. Иными словами, речь шла не только о мобильности как таковой, но и о теоретической схеме, альтернативной марксистской концепции социальной революции. Движение к открытости не обязательно вело к радикальному «стиранию» всего того, что было достигнуто в социальном плане в предыдущий период. Продвижение к современности рассматривалось как постепенное «открывание», создание социальных лифтов по мере того, как становилась современная экономика и развивались политические институты. На пути к открытости общество должно было, каждое по-своему, справляться с фундаментальными вызовами, определяющими будущий социальный порядок.

Пределы «открытости» «открытого» общества. Многие проблемы, связанные с мобильностью, либо не осознавались вовсе, либо представлялись малой платой за прорыв к современности. Ни Сорокин, ни его последователи не пытались сосредотачиваться на противоречиях, которые зачастую лежали на поверхности. Первое из них можно сформулировать следующим образом: может ли современное общество соответствовать в полной мере заданному идеалу тотальной достижимости любых позиций в социальной структуре. Либеральный проект мобильности, полагающий, что вся траектория перемещений индивида определяется принятыми им решениями, неизбежно наталкивался на структурные ограничения, которые налагались действующими институтами. Конфликт между мобильностью, рожденными ею ожиданиями и структурой в наиболее яркой форме проявился в ряде арабских стран, которые, освободившись на колониальной зависимости, принялись активно развивать образование, рассматривая его как обязательное условие расширения масштабов мобильности. Н. Смелзер и С. Липсет, исследуя ситуацию в этих странах, пришли к выводу, что мобильность вопреки ожиданиям серьезно ухудшала социальную обстановку [Smelser, Lipset, 1959: 29-42]. Получившие высшее образование молодые люди полагали, что, совершив правильный выбор в пользу прогресса, они отныне могли претендовать на квалифицированные, высокооплачиваемые позиции в экономике. Однако оказалось, что развить структуры образования легче, чем превратить аграрную экономику в современную индустриальную, насыщенную рабочими местами, нуждающимися в работниках высокой квалификации. Молодые специалисты оказались в ситуации, когда полученное образование не гарантировало рабочих мест, на которые они рассчитывали, но по уровню было явно ниже требований, которые предъявлялись к нему в развитых странах Запада. С их точки зрения, прямую вину за то, что экономика развивалась слишком медленно, несли политики. В рядах образованной прослойки, сформированной молодыми выпускниками вузов, назревало недовольство политической системой, правящей элитой, существующими институтами, возникали политические группировки, а потом и организации, канализирующие разочарование в активные выступления против правительства.

Правительства реформаторов по-разному реагировали на растущую социальную напряженность. В одних случаях они использовали силу и таким образом загоняли недовольство в подполье, где оно способствовало формированию военизированных отрядов оппозиции. В других – плодили рабочие места в государственном аппарате, понижая тем самым его эффективность и расширяя масштабы коррупции. В выигрыше в любом случае оказывались не лучшие из выпускников высших учебных заведений, а те, кто имели полезные связи в правящей элите и могли занять привилегированную позицию благодаря их содействию. Рассматривая происхождение исламского фундаментализма, Д. Широ называет одной из главных его причин провал политики модернизации, которую воплощали в жизнь секулярные партии, ориентированные на ассимиляцию либо западной, либо советской модели развития. Попытки искусственно увеличить масштабы мобильности приводили к социальному кризису и еще большему, чем прежде, отчуждению молодежи от институтов власти, а в конечном итоге вели их в подполье, поддерживающее радикальные религиозные взгляды [Chirot, 2017].

Р. Дарендорф убедительно доказывал, что нечто подобное вполне может происходить и в

развитых стран в тех случаях, когда образовательная мобильность не ведет к улучшению позиций на рынке труда [Дарендорф, 2002: 190]. В 1970-е гг. в Германии возродился на новой основе средневековый феномен «вечного студента». Речь шла о группе молодых людей, как правило, гуманитариев, которые, закончив вуз, не находили себе применения и были вынуждены продолжать обучение в той или иной форме. Из этой среды рекрутировали своих сторонников террористы левой организации Баадера-Майнхофф. Похожее явление наблюдалось в дореволюционной России: молодые образованные люди активно пополняли ряды левых революционных организаций, стремившихся сокрушить существующий социальный порядок, который, по их разумению, стоял на пути прогресса, ведущего к равенству. Примеры подобных противоречий свидетельствуют о том, что о мобильности следует говорить не в отрыве от структурных характеристик экономики и общества, а в связи с ними. Мобильность способна в определенных обстоятельствах стать одной из причин, рождающих революционную ситуацию. Именно это явление имел ввиду А. де Токвиль, утверждая, что социальные революции происходят не тогда, когда общество находится под тяжким бременем деспотии, а в тот момент, когда деспотический порядок ослабевает, происходит либерализация социального и политического порядков, а уровень жизни населения демонстрирует тенденцию к росту [Токвиль, 2008: 180-181]. В дискуссии, посвященной парадоксу Токвиля, выдвигались идеи, дающие возможность понять механизм мобилизации, побуждающий население присоединяться к протестам именно в тот момент, когда условия жизни становятся лучше. Общественные волнения, полагали одни, начинаются в период, когда позитивные изменения неизбежно притормаживаются, а сторонники «ancien regime» прилагают усилия для того, чтобы если не полностью остановить процесс либерализации, то хотя бы его задержать на неопределенное время. В альтернативной трактовке время революций наступает тогда, когда политика либерализации и развития, реализуемая в рамках старой социальной модели, наталкивается на границы, определяемые существующим социальным порядком. Это приводит к прекращению экономического роста, остановке лифтов мобильности, а, в конечном итоге, к ухудшению социально-экономической ситуации и крушению надежд на восходящую мобильность в тех слоях населения, которые с наибольшим воодушевлением принимали позитивные изменения и пользовались открывавшимися в период роста возможностями.

Мобильность и равенство. Второй важный аспект теории общества, «открытого» для мобильности, раскрывался в идее равенства возможностей для всех его граждан. Миф равенства возможностей культивировался в большинстве современных обществ или обществ, стремящихся к современности. В Соединенных Штатах он принимал форму «американской мечты» - каждый гражданин, независимо от его происхождения, имеет возможность при должном усердии овладеть любыми социальными высотами, любыми позициями в сфере политики или экономики. Порукой тому становилась политика свободы и охраны прав человека, наделенного неотъемлемыми, данными Всевышним правами, такими как равенство перед законом и «преследование» (если переводить дословно Декларацию независимости) состояния счастья. Блеск мифа не тускнел даже тогда, когда на половине территории США процветало рабство, а в более поздний период возникло развитое классовое общество с высоким уровнем неравенства и множеством барьеров, затрудняющих мобильность. В разные периоды американской истории миф разоблачался в трудах классиков экономики и социологии, где ему противопоставлялись доказанные факты вопиющего неравенства. В книге Ч.Р. Миллса «Властвующая элита» приоткрывались тайны формирования и воспроизводства правящего класса США, а политика характеризовалась как ориентированная на отстаивание интересов небольшой группы крупных собственников и государственной бюрократии, зачастую вопреки интересам большинства населения [Миллс, 1959]. В радикальной социологии 1970-х сложившиеся в США расовые отношения представлялись как сословные, делящие общество по признакам статуса и культурной специфики. В 1980-е гг. вышла книга Н. Олдрича, где доказывалось, что Соединенными Штатами управляют отнюдь не те, кого принято считать новаторами в сфере предпринимательства, а сложившиеся на заре американской истории кланы, обладающие мощными экономическими и политическими ресурсами [Aldrich, 1998]. В последнее десятилетие, благодаря работам Дж. Стиглица и Т. Пикетти, масштабы неравенства стали предметом обсуждения не только в США, но и за их пределами [Stiglitz, 2012; Piketty, 2017]. «Американская» мечта» все чаще представала не просто мифом, который,

преследуя благие цели, сотворили создатели американского государства, а как идеал, во все больших масштабах расходившийся с фактами запредельного неравенства.

И все же, несмотря на системную критику неравенства и неожиданный поворот к социалистическим идеям, которые открыто заявлял кандидат в президенты от демократической партии Б. Сандерс, миф о мобильности по-прежнему влечет в США миллионы иммигрантов, отчаявшихся добиться справедливости в своих странах. В чем же залог его успешности? Во-первых, на протяжении всей истории в американском обществе работают, причем эффективно, институты, купирующие неравенства, противоречащие закону [Acemoglu, Robinson, 2012]. Их работа (прежде всего, судебных институтов) иллюстрируется чередой судебных разбирательств по поводу «негативной дискриминации» – политики, направленной на социальную поддержку дискриминированных в прошлом меньшинств. Во-вторых, американская модель становится привлекательной благодаря высоким стандартам жизни, снимающим социальные напряжения. В США реализован «гегемонический» проект построения общества среднего класса, в котором этот класс, включающий в себя менеджериальную прослойку, специалистов, мелких и средних предпринимателей и даже рабочих, составляет большинство населения. Массовый средний класс становится центром притяжения для потоков социальной мобильности, включая иммиграционную. Как справедливо отмечали создатели теории стратификации, в формировании структур социальных отношений важную роль играет не только характер распределения, но и суммарный объем накопленных обществом богатств, размер пирога, подлежащего дележу [Davis, Moore, 1966: 53]. О толерантности населения по отношению к неравенству невозможно рассуждать без учета сложившихся традиций восприятия богатства и власти.

В постреволюционной России создавалась своя мифология об обществе, полностью открытом для мобильности. Оно противопоставлялось старому, сословному, в котором пути наверх для низших сословий были закрыты, а при назначениях преобладал патримониальный принцип. Провозглашался принцип открытости и достижимости высших позиций в государственной иерархии для выходцев из самых низов общества – рабочих и крестьян. Они могли рассчитывать на восхождение по лестнице власти, влияния и статуса, благодаря верному служению делу социализма и государства. В действительности идею полной открытости не удавалось реализовать даже при поддержке создаваемых институтов равенства. Более того, именно государственные институты стали по мере их становления ограничивать масштабы восходящей мобильности, руководствуясь, прежде всего, имеющими возможностями. В предреволюционные годы В.И. Ленин, понимая все риски, связанные с реализацией социалистической идеи, в мелкобуржуазной, крестьянской стране, предложил поделить партию на два «радиуса» – широкую, массовую, и узкую, профессиональную [Ленин, 1963: 111-127]. «Внутренняя» партия должна была состоять из профессиональных бойцов, способных противостоять идеологическому и политическому давлению враждебных классов, коррупционным, утвержденным в культуре практикам. Границы между «внутренней» и «внешней» партиями были проницаемы, но лишь до определенного предела. Привилегию входить во внутренний «радиус» имели «старые большевики», прошедшие все стадии партийной организации, от самых низов и до высоких позиций в региональном управлении. В дальнейшем критерии социальной селекции, на которых базировался отбор во «внутреннюю партию», претерпевали существенные изменения, но основные его механизмы продолжали работать вплоть до распада страны и утраты КПСС статуса основной политической силы в обществе.

Высокие темпы мобильности обеспечивались динамичным развитием индустриального сектора экономики, но его динамика стала возможной за счет ограничения мобильности для крестьян, наиболее значительной группы населения. Процесс урбанизации развивался, но в контролируемом темпе, регламентируемый изъятием или выдачей паспортов для той части крестьянского населения, которая привлекалась к работе на промышленных предприятиях. Массовая урбанизация происходила в условиях ограничения ресурсов, выделяемых на жилищное строительство и социальную сферу в целом. Крестьяне, становившиеся рабочими, вынуждены были жить в условиях, непригодных для длительного проживания. Мобильность в одном измерении социальной структуры не влекла за собой улучшение жизни в другом. Повышение социального статуса, радикальное расширение возможностей получения более высокой квалифика-

ции не вели автоматически к повышению качества жизни. На рассогласование измерений социальной мобильности в условиях социализма обратил внимание известный польский социолог В. Веселовский. Исследуя социальную структуру польского общества, он выяснил, что рабочие-шахтеры получают высокие доходы, но не имеют при этом в обществе высокого статуса. Учителя, напротив, имеют невысокие доходы, но при этом пользуются уважением со стороны большинства сограждан [Веселовский, 1981]. Веселовский одним из первых социологов стран социализма проблематизировал несводимость измерений социальной структуры одного к другому в современном обществе. Субъект, стремящийся к экономическому благополучию и совершающий действия, направленные на достижение высоких стандартов жизни, мог оказаться в положении, когда ради этого он должен расстаться с мечтой о восходящей мобильности в измерении политики или статуса.

Советский проект мобильности содержал в себе предпосылки не только восходящей, но и нисходящей мобильности: в самом начале его реализации из него автоматически исключались представители бывших «эксплуататорских» классов, так называемые враги народа и члены их семей. Интенсивность и масштабы мобильности поддерживались не только позитивными, поощрительными практиками, но и негативными, репрессивными стратегиями, направленными на обновление управленческих кадров – от низшего до самого высокого. Места наверху освобождались, а на место выбывших приходили новые выходцы из низов, готовых не критично выполнять любые распоряжения верхов. П. Сорокин, не без легкого цинизма, констатировал: советское государство, спрямлявшее кривые неравенства, само в конце концов принялось выстраивать межгрупповые, межклассовые барьеры и создавать иерархии неравенства. Идея тотальной мобильности оказалась такой же нереализуемой мечтой для советского общества, как и для капиталистического, американского.

Социальная мобильность и классовый анализ. Э.О. Райт, споря с оппонентами, бросил короткое определение, которое затем повторили многие: class counts [Wright, 1997]. Оно означало, что классовые различия, на которых строилась марксистская концепция социальной структуры, рано списывать со счетов. Социальные классы – не просто теоретические конструкты социологов, придерживающихся левых идей, а реальность современного общества и, соответственно, переменная, объясняющая многие из явлений, которые для него характерны. Идея открытого общества подразумевает, что классовые барьеры проницаемы, что активность, трудолюбие и талант по отдельности, а возможно и вместе, преодолевают сплоченность класса, его стремление закрыться от притока выходцев из других классов, имеющих низкий социально-экономический статус. Именно Райт сделал одну из первых попыток интегрировать в общую схему классового анализа такую обширную группу современного общества, как средний класс. В новой классовой схеме центральное место отводится двум социальным признакам, позволяющим очертить границы среднего класса и его внутреннюю дифференциацию – наличие образования или специальной квалификации, а также способность осуществлять управление организацией, находясь на одной из ступеней в ее управленческой иерархии. Как правило, средний класс, старый, сформированный мелкими и средними предпринимателями, или новый, состоящий из профессионалов и управленцев – стремится защититься от внешних, случайных вторжений. Для этого в обществе создаются институты, которые становятся «порталами», позволяющими вливаться в средний класс на законных основаниях, такие, например, как развитая система образования, в том числе постуниверситетского, дающего возможность занимать привилегированные позиции.

Классовый анализ, сконцентрированный на среднем классе и его слоях, подразумевает присутствие и других больших социальных групп, некоторые из которых не только не утратили своего прежнего влияния, а даже и упрочили его. Речь идет о крупной буржуазии, владельцах капитала – социальной группе, которая в условиях поздней современности становится интернациональной. В международную экономическую элиту войти невозможно, если не иметь крупного состояния и не быть включенным в соответствующую социальную сеть. Если верить прогнозам Т. Пикетти, элитные группы в разных странах, включая Россию, трансформируются в класс международных рантье, проживающих огромные состояния, созданные предыдущими поколениями [Piketty, 2017]. Войти в эту группу будет так же сложно, как в группу «природных» дворян в XVIII-

XIX вв. Расцвет международных рантье ознаменует собой новый период в развитии экономики, характеризуемый низкими темпами экономического роста, увеличением производств, ориентированных на удовлетворение изысканных потребностей данной группы, а также, как это уже было, постепенной деградацией среднего класса и связанной с ним сферы услуг, т.е. массовой нисходящей мобильностью весомой части населения развитых стран.

Одним из достижений классового анализа следует считать предложенную Пикетти методологию анализа социальной деградации, выраженную не только и не столько в утрате социальных позиций, сколько в постепенных, порой не фиксируемых стандартными исследованиями изменениях, касающихся форм занятости, характера и содержания выполняемого труда. Сама идея отчуждения имела в основании идею нисходящей мобильности: работник, который когда-то располагал возможностью распоряжаться собственным продуктом, в условиях капитализма ее утратил. Его единственная прерогатива заключалась в том, чтобы продавать свою способность трудиться, причем на тех условиях, который чаще всего диктовал работодатель. В неолиберальной концепции занятости именно «хозяину», работодателю предоставляется право выставлять квалификационные требования к работнику, права нанимать его и увольнять в соответствии с подписанным контрактом. Краткосрочные контракты, которые все чаще занимают место постоянной занятости, ставшей архаикой после коллапса социалистического государства, радикально трансформируют рынок труда, ставя работника в прямую зависимость от работодателя и его настроения. В российском контексте вероятность того, что работник, увольняемый несправедливо, сможет опереться на влияние профсоюзной организации, бесконечно мала: большинство констатирует либо полное отсутствие профсоюзов на рабочем месте, либо их крайнюю неэффективность. В подобных обстоятельствах работодатель получает возможность устанавливать именно ту заработную плату, которая обеспечивает его производству, зачастую неэффективному, устаревшему, максимальную прибыльность. Нисходящая мобильность, связанная с деградацией условий найма, труда и возможностей защищать свои права, помогает работодателям сохранять прибыльность в условиях низкой эффективности производства, недостаточных инвестиций в основные производственные фонды. Нисходящая мобильность рабочего места сопровождается нарастающим давлением на работника в символическом поле: российских наемных работников нередко обвиняют в том, что именно они, вследствие их нерадивого труда, виноваты в том, что экономика страны отстает по уровню эффективности. Между тем вина за низкую эффективность лежит прежде всего на работодателях, ищущих кратчайшие, наиболее дешевые пути повысить прибыли вместо долговременных инвестиций в оснащение собственных предприятий.

Нисходящая мобильность рабочего места существенно усиливает тенденцию становления в российском обществе прекариата – социальной группы людей с нестабильной занятостью, занятых на временной основе, работающих по краткосрочным контрактам или на основе устной договоренности [Standing, 2014]. Г. Стэндинг называет прекариат «опасным» классом, однако уже сейчас ясно, что его опасность никак не связана с возможным протестным потенциалом. Как правило, работники прекарного типа ведут борьбу за выживание, кочуют от одной работы к другой, рассредоточены и неспособны что-либо противопоставить системе, которая удерживает их в подобном состоянии. Опасности, которые несет в себе превращение большой массы работников в прекариат, связаны не столько с их возможными революционными выступлениями, сколько с теми нарушениями процессов воспроизводства, которые неизбежно следуют за переходом в прекарное состояние. Оказавшийся в рядах прекариата не имеет серьезных стимулов к тому, чтобы повышать квалификацию: для него важнее многообразие навыков, не требующих высокой квалификации, чем усиленная работа по совершенствованию одного из них. Такой работник крайне редко задумывается о том, чтобы планировать будущее, получать образование, строить карьеру. И, наконец, как показывают исследования, он остро переживает состояние покинутости, свою несостоятельность в социальных отношениях, акцентирующих конкурентность в ущерб межличностной кооперации.

Социальная мобильность и групповое сознание. Дискуссия о последствиях перехода значительной части работающего населения в прекарное состояние остро ставит еще одну фундаментальную проблему, которая если и затрагивалась исследователями мобильности, то кос-

венно. Речь идет об изменениях в массовом, групповом сознании, которые происходят вровень с мобильностью вертикальной или горизонтальной. С. Стюффер, наблюдавший поведение разных акторов внутри воинских коллективов, пришел к выводу, что не только мобильность изменяет сознание индивида, но и сами планы мобильности вполне могут подвинуть его к новым ценностям, новым формам переживания окружающей его реальности [Stouffer, 1977]. Рядовой, мечтающий стать офицером, начинает мыслить по-офицерски, смотря «чужими глазами» на воинский коллектив, частью которого он еще недавно себя ощущал. Те, кто не планировал воинскую карьеру, вели себя иначе, ориентировались на первичное подразделение, в котором находились, объединялись в нем для того, чтобы добиться возможных послаблений. Стюффер, а затем и Мертон ввели понятие референтной группы, под которой понималась прежде всего та группа, с которой индивид отождествляет себя в наибольшей степени. Социальная мобильность существенно влияет на сознание, но не всегда эти изменения можно рассматривать как позитивные. Происходит то, что можно было бы назвать конфликтом актуальной позиции с первоначальным габитусом, с ценностями, которые ассимилированы в ходе первичной социализации. Зачастую индивид, получивший высокую социальную позицию, сталкивается с проблемами непонимания и одиночества. Подобное состояние выглядит внешне как аномия, подразумевающая утрату прежних ценностей, обеспечивающих социальное продвижение, и невозможность в короткое время усвоить новые ценности, заговорить на языке той группы, в которую удалось войти. Если восходящая мобильность носит массовый, групповой характер, как это происходит в периоды революций или других мощных социальных потрясений, то проблема сглаживается общим опытом и общим габитусом большинства из тех, кто совершал акт восходящей мобильности. Иное дело, если речь идет о редких случаях повышения социального статуса благодаря удачному стечению обстоятельств. То, в чем Мольер видел смешной эпизод «мещанина во дворянстве», в реальности оказывается непростым личным переживанием, чреватым психологическим выгоранием. Речь идет о комплексе Мартина Идена, героя Дж. Лондона, который огромными трудами добивался признания, одолел межклассовые барьеры, но лишь для того, чтобы убедиться в том, что в новом состоянии он по-прежнему ощущает себя изгоем, что ценности и стили жизни класса, в который он мечтал войти, кажутся нарочитыми и пустыми. На эту специфическую ситуацию похода обратил внимание С. Липсет, рассуждавший о мобильности выходцев из низов на позиции управленцев в большом городе [Lipset, Bendix, 1959: 203-227]. Молодые управленцы - выходцы из рабочих, оказавшиеся в Лондоне, остро переживали свое одиночество, подолгу откладывали женитьбу, стараясь достичь уровня благополучия для обеспечения семьи по новым стандартам. Состояние, в котором находилась эта социальная группа, существенно усилило такой социальный институт, как обручение. Молодой человек обручался с суженой и вместе с ней подолгу ждал момента, когда предварительный союз можно будет превратить в полноценный брак.

М. Кивинен обращал внимание на еще одну проблему массового сознания, которая становилась следствием пересечения границы между группами, имевшими разные культурные ойкумены [Кивинен, 2001: 161-180]. Российские крестьяне, которых «красный проект» вырвал из привычной среды обитания и увлек в города для работы в промышленных отраслях, не просто адаптировались к индустриальному ритму жизни, ее точному временному распорядку. Новые рабочие обнаруживали склонность к нарушению дисциплины, прогулам, непониманию самой логики труда, связанного воедино со многими другими производственными операциями. Проблемы в быту и общении возникали как следствие перехода из общины в большой коллектив. Изменялись формы социального контроля: освободившись от внешнего принуждения со стороны малой группы, бывшие крестьяне не сразу осознавали необходимость внутреннего ценностного «гироскопа», который помогал бы соблюдать нормы и правила городской жизни. Отсюда распространившееся в среде рабочих пьянство, наносившее ущерб не только их здоровью и семейной жизни, но и производственному процессу. Кивинен полагает, что, столкнувшись с последствиями ускоренной мобильности, «красный проект» должен был адаптироваться к тому типу рабочего, который становился главной опорой процесса индустриализации. Директора предприятия искусственно раздували штаты на тот случай, если часть рабочего коллектива окажется неспособной соответствовать авральным задачам предприятий.

Множественная мобильность. Во второй половине XX в. исследования мобильности сконцентрировались на переходах работников в сфере труда. От Липсета до Турена, а затем к Дж. Голдторпу - социологи ставили организационные иерархии в сфере труда в качестве ключевых областей, в которых возможна и происходит социальная мобильность [Erikson, Goldthorpe, 1992]. Казалось, осталась в прошлом идея Сорокина о том, что мобильность – это широкое понятие, которое невозможно свести к какой-то одной сфере жизни. Перемещения, малые или большие, происходят одновременно в разных областях человеческой деятельности и захватывают в общий поток людей, вещи и идеи. Положение в исследованиях начало меняться после того, как мобильность стала осознаться как продукт институциональной среды, в которой, даже не меняя место приложения сил, работник может, в силу эволюции институтов, оказаться в иной социальной позиции. Важным вкладом в изучение мобильности стала работа Дж. Урри, в которой список возможных перемещений расширился, включая в себя не только судьбоносные перемещения между рабочими местами, но и кратковременные изменения социальной среды, такие, например, как туристические поездки [Urry, 2007]. Новые подходы к мобильности предложила М. Арчер, выделяя то, что можно назвать изменениями внутреннего состояния [Archer, 2007: 143-158]. В примерах, которые она приводит, акцент делается на внутреннем диалоге, предвещающем мобильность и заключающем уже совершенные ее акты. Такой диалог содержит в себе личностные описания социальной позиции, собственные приоритеты, которые во внешнем мире могут показаться далекими от настоящих достижений. В одном из примеров женщина, всю жизнь мечтавшая о том, чтобы быть няней, медсестрой, смогла реализовать мечту только в зрелом возрасте. Более того, она стала одним из организаторов жизни местного сообщества: женщины не только доверяли ей своих маленьких детей, но и находили в ней человека, способного к сопереживанию. По формальным признакам ее социальный статус, рассматриваемый как уровень квалификации и качество рабочего места, невозможно оценить, как высокий. Однако в собственной системе координат она полностью реализовала себя и добилась признания окружающих. И в этом случае мобильность безусловно имела место, но могла быть замечена только благодаря тонким методам наблюдения, выходу за рамки стандартной сетки классовых принадлежностей. Класс, безусловно, сохраняет значение для исследований мобильности, но для того, чтобы понимать межклассовые перемещения, зачастую нелогичные, необходимо учитывать многие другие измерения социальной структуры – образовательную мобильность, переезд в другой город, другую страну или другой район, получение или покупку жилья, изменения формы занятости, хотя бы и при сохранении профессии и квалификации труда, изменения качества досуга и многие другие показатели, которые становятся все более важными в современном обществе. Разные формы мобильности, сферы социальных перемещений существуют не по отдельности, а во взаимосвязи друг с другом.

Новые подходы к мобильности меняют повестку дня, содержание и методы ее изучения. Все чаще в ее исследованиях используется не один, а несколько методов, количественных и качественных. Стратегия микс превращается из предпочтительной в необходимую, а предмет исследования захватывает не только структурные особенности жизни, но и «культурные» перемещения, происходящие во взаимосвязи со структурными. Социология мобильности находится в том состоянии, когда традиционная исследовательская программа обогащается новыми задачами, делая исследования более сложными, но одновременно и более интригующими для следующих поколений исследователей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Веселовский В. Классы, слои и власть. М.: Прогресс, 1981.
Дарендорф Р. Современный социальный конфликт. Очерк политики свободы. М.: РОССПЭН, 2002.
Кивинен М. Прогресс и хаос. СПб.: Академический проект. 2001.
Ленин В.И. Что делать? // Полн. собр. соч. Т.6. М.: Госполитиздат, 1963. С. 1-192.
Миллс Ч.Р. Властвующая элита. М.: Изд-во иностр. лит., 1959.
Токвиль А. де. Старый порядок и революция. М.: Алейтейя, 2008.
Токвиль А. де. Демократия в Америке. М.: Прогресс, 1992.
Acemoglu D., Robinson J. Why Nations Fail. The Origins of Power, Prosperity and Poverty. N.Y.: Crown

- Publishing Group, 2012.
- Aldrich N. *Old Money: The Mythology of Wealth in America*. N.Y.: Allworth Press, 1998.
- Archer M. *Making our Way through the World. Human Reflexivity and Social Mobility*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- Chirot D. The War Against Modernity: The Theology and Politics of Contemporary Muslim Extremism // *Мир России*. Т.26. №1. 2017. С. 127-151.
- Davis K., Moore W. Some Principles of Stratification // *Class, Status, and Power. Social Stratification in Comparative Perspective*. Second Edition / Ed. by R. Bendix, S. Lipset. N.Y.: The Free Press, 1966. P. 47-53.
- Erikson R., Godlthorpe J. *The CASMIN project and the American dream*. Stockholm: University of Stockholm, Institute of Social Research, 1992.
- Gouldner A. *The Future of Intellectuals and the Rise of the New Class*. Oxford: Oxford University Press, 1982.
- Lipset M., Bendix R. *Social Mobility in Industrial Society*. Berkeley: University of California Press, 1959.
- Piketty T. *Capital in the 21st Century*. L.: Belknap Press of Harvard University Press, 2017.
- Smelser N., Lipset S. *Social structure, Mobility and Development // Social Structure and Mobility in Economic Development* / Ed. by N. Smelser, S. Lipset. Chicago: Aldine Publishing company, 1966.
- Sorokin P. *Social Mobility*. Vol 3. L.: Routledge Thoemmes Press, 1998 (1927 reprint.).
- Standing G. *A Precariat Charter. From Denizens to Citizens*. L.: A.C. Black, 2014.
- Stiglitz J. *The Price of Inequality*. N.Y.: Norton and Company, 2012.
- Stouffer S. *The American Soldier. Adjustment during Army Life*. N.Y.: Military Affairs/Aerospace Historian, 1977.
- Urry J. *Mobilities*. L.: Polity Press, 2007.
- Wright E.O. *Class Counts*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

Статья поступила: 14.02.18. Принята к публикации: 26.02.18.

SOCIAL MOBILITY CONCEPT IN CHANGING SOCIETIES

CHERNYSH M.F.

Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the Russian Academy of Sciences, Russia

Mikhail F. CHERNYSH, Dr. Sci. (Soc.), First Deputy Director of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the Russian Academy of Sciences, Head of the General Sociology chair of the Russian State Academic University of Humanities, Moscow, Russia (mfche@yandex.ru).

Acknowledgements. The article was prepared with the support of Russian Science Foundation, grant № 14-28-00217 "Intergenerational social mobility from the XX century to the XXI: four generations of Russian history".

Abstract. The concept of social mobility, as many other concepts, that underpin modern sociology is undergoing substantial evolution under the influence of change that occurs in modern societies often characterized as "fluid" and unstable. The mobility theory has been used by sociologists to diagnose the state of society, discover the directions to which it was heading. Early at the start of mobility studies one of the founders of social mobility theory called for a complex view of it, proposed to view as complex, inter-related moves of people, objects and ideas. P. Sorokin called for a study of mobility that incorporated not only human beings, but also artifacts and ideas. He regarded a complex view of mobility as opening a new perspective on change in modern societies. However, in the wake of the turbulent war and revolution ridden period the accent of mobility studies shifted, the rise of an industrial society placed emphasis on the study of workplace change and inter-class transition. Urbanization stressed geographical mobility from village to city. These ideas became central for many empirical studies, viewing modern society as a space of inter-class transition, primarily transitions into the growing middle class. The new hegemonic project led to a new emphasis on the reproduction and expansion of the middle class. The middle class society became a model for many developing countries. The ideology of mobility that inspired their many reformers and revolutionary leaders in the third world who often strove to adopt a policy of mobility at all costs. The policy led to serious complications, discord of social positions, tensions, political tension including as a result of the inability of the young reformist regimes to solve the problem of structural weaknesses of developing countries. The ideology and practice of mobility met with problems of inter-class barriers and their limited permeability as well as with the problem of culture that appeared to be less flexible than social positions. It is fair to assume that many of the negative phenomena in the Arab countries or other less fortunate parts of the world are the outcome of the failed mobility projects, dashed hopes of prosperity and better life for the masses. In early 21st century it is appro-

prate to discuss new tacks of mobility theory, marking a return to a multiple approach to mobility that would equally take into account its structural and subjective aspects, compare societal and individual perceptions of success, relate workplace stability, geographical, housing and other dimensions that make modern society so fluid.

Keywords: social mobility, social structure, classes, modern society, culture.

REFERENCES

- Acemoglu D., Robinson J. (2012) *Why Nations Fail. The Origins of Power, Prosperity and Poverty*. New York: Crown Publishing Group.
- Aldrich N. (1998) *Old Money: The Mythology of Wealth in America*. New York: Allworth Press.
- Archer M. (2007) *Making our Way through the World. Human Reflexivity and Social Mobility*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- Chirot D. (2017) The War Against Modernity: The Theology and Politics of Contemporary Muslim Extremism. *Mir Rossii* [Universe of Russia]. Vol. 26. No. 1: 127-151.
- Dahrendorf R. (2002) *Modern Social Conflict. Essay on the politics of freedom*. Moscow: Rosspen. (In Russ.)
- Davis K., Moore W. (1996) Some Principles of Stratification. In: *Class, Status, and Power. Social Stratification in Comparative Perspective*. 2nd ed. Ed. by R. Bendix and S. Lipset. New York: The Free Press: 47-53.
- Erikson R., Godthorpe J. (1992) *The CASMIN project and the American dream*. Stockholm. University of Stockholm Institute of Social Research.
- Gouldner A. (1982) *The Future of Intellectuals and the Rise of the New Class*. Oxford: Oxford University Press.
- Kivinen M. (2001) *Progress and Chaos*. Saint Petersburg. Akademicheski Proekt. (In Russ.)
- Lenin V.I. (1963) What is to be done? Burning problems of our movement. In: *Collected works*. Vol. 6. Moscow: Gospolitizdat. (In Russ.)
- Lipset M., Bendix R. (1959) *Social Mobility in Industrial Society*. Berkeley: University of California Press.
- Mills C.R. (1959) *Power elite*. Moscow: Izd-vo inostr. lit. (In Russ.)
- Piketty T. (2017) *Capital in the 21st Century*. London: Belknap Press of Harvard University Press.
- Smelser N., Lipset S. (1966) Social structure, Mobility and Development. In: *Social Structure and Mobility in Economic Development*. Ed. by N. Smelser and S. Lipset. Chicago: Aldine Publishing company.
- Sorokin P. (1998) *Social Mobility*. Vol 3. London: Routledge Thoemmes Press. (1927 reprinted).
- Standing G. A (2014) *Precariat Charter. From Denizens to Citizens*. London: A. C. Black.
- Stiglitz J. (2012) *The Price of Inequality*. New York: Norton and Company.
- Stouffer S. (1977) *The American Soldier. Adjustment during Army Life*. New York: Military Affaires/Aerospace Historian.
- Tocqueville A. (1992) *Democracy in America*. Moscow: Progress. (In Russ.)
- Tocqueville A. (2008) *Ancien regime and revolution*. Moscow: Aleteya. (In Russ.)
- Urry J. (2007) *Mobilities*. London: Polity Press.
- Veselovsky V. (1981) *Classes, strata and power*. Moscow: Progress. (In Russ.)
- Wright E.O. (1997) *Class Counts*. Cambridge: Cambridge University Press.

Received: 14.02.18. Accepted: 26.02.18.