
Благополучие как показатель субъективной мобильности

Ю.Б. ЕПИХИНА*

***Юлия Борисовна Епихина** – кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник, Институт социологии ФНИСЦ РАН (ИС ФНИСЦ РАН), Москва, Россия, epikhina@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-2822-2505>

Цитирование: Епихина Ю.Б. (2023) Благополучие как показатель субъективной мобильности // Мир России. Т. 32. № 3. С. 97–118. DOI: 10.17323/1811-038X-2023-32-3-97-118

Аннотация

В статье анализируется относительно новое исследовательское направление – изучение субъективной мобильности. Рассматриваются существующие теоретические подходы к ее определению и изучению, выделяются два основных аспекта – субъективная мобильность как последствия объективной мобильности, переживаемые индивидом, и субъективная мобильность как оценка опыта мобильности. Дается краткий обзор основных эмпирических исследований по каждому направлению. Рассматриваются принятые способы измерения субъективной мобильности (успех, сравнение достигнутого профессионального статуса с родительским, стандарты жизни), анализируется возможность использования такого показателя, как субъективное благополучие в качестве измерения субъективной мобильности. На основе данных общероссийского опроса, проведенного в 2020 г. в рамках исследования «Факторы социального благополучия в изменяющемся и стабильном обществах», определяются четыре типа субъективной мобильности, различающиеся восприятием индивидуального опыта мобильности и оценкой благополучия родителей. Рассчитанные для каждого типа мобильности модели бинарной логистической регрессии позволили определить влияние факторов на формирование восприятия субъективной мобильности. Полученные результаты подтвердили некоторые из тенденций, выявленных зарубежными учеными на данных международных исследований. Сделан вывод о том, что для субъективного восприятия мобильности первочередными являются не факторы, которые можно отнести к структурным показателям, а оценка отношений с родителями и эмоциональное самочувствие.

Ключевые слова: социальная мобильность, субъективная мобильность, благополучие, успех, стандарты жизни, внутрисемейные отношения

Введение

Вопрос о последствиях социальной мобильности для индивида всегда был одним из самых важных для стратификационных исследований. Даже тогда, когда социальная мобильность рассматривалась как макропоказатель, характеризующий общество в целом (первое поколение исследований мобильности в периодизации Г. Ганзебума, Д. Траймана и В. Ульти [*Ganzeboom, Treiman, Ultee 1991*]), изучался вопрос о влиянии социальной мобильности на индивидуальное поведение, психологическое состояние и личностные характеристики индивидов. В дальнейшем, в связи с введением субъективного измерения в стратификационные исследования, появлением тематики субъективного класса, субъективного местоположения в социальной структуре, возник вопрос о субъективации и социальной мобильности: каким образом социальная мобильность воспринимается и интерпретируется с субъективной точки зрения?

Для стратификационных исследований характерна проблема измерения, напрямую связанная с концептуализацией основных понятий. В зависимости от того, как определяются социальный класс, статус или мобильность, фиксируется и способ их измерения. Обилие концепций приводит к разнообразию способов измерения. В отношении субъективной мобильности ситуация еще более неопределенная; существуют различные теоретические подходы к определению субъективной мобильности и способы ее измерения.

Мы предлагаем новый подход к измерению субъективной мобильности с использованием такого показателя, как субъективное благополучие. Благодаря Э. Динеру [*Diener 1984*], предложившему использовать как эмоциональную (оценка негативных и позитивных переживаний индивида), так и когнитивную компоненту (оценка удовлетворенности жизнью), исследования социального благополучия получили субъективное измерение.

В данной статье предлагается рассмотреть субъективное благополучие в качестве показателя для измерения межпоколенческой субъективной мобильности. Статья построена следующим образом: в начале рассматриваются теоретические основания и эмпирические исследования субъективной мобильности; затем предлагается новый способ измерения субъективной мобильности с использованием показателя благополучия; исследуются факторы, определяющие субъективное восприятие мобильности на данных общероссийского исследования «Факторы социального благополучия в изменяющемся и стабильном обществах». В заключении статьи обсуждаются полученные результаты.

Теоретические основания и эмпирические исследования субъективной мобильности

Под субъективной мобильностью понимаются в чем-то близкие и похожие, но все же разные явления, изучение которых складывается в два направления. Исследования, относящиеся к первому направлению, опираются на рассуждения П.А. Сорокина, изложенные в книге «Социальная и культурная мобильность». Шестая часть

этой книги «Результаты социальной мобильности» (“Results of Social Mobility”) посвящена последствиям мобильности – эмоциональным, моральным, поведенческим и так далее [Sorokin 1959]. П.А. Сорокин рассматривает мобильность в целом, не разделяя ее на вертикальную и горизонтальную, очень легко переходя с уровня индивида на уровень общества. Последствия социальной мобильности разделяются им на позитивные и негативные. К первым он относит изменения в сознании: опыт мобильности, полагает П.А. Сорокин, трансформирует мировоззрение, делая его более гибким. Сравнивая человека иммобильного и мобильного, он делает вывод о том, что в силу опыта и интенсивности перемещений сознание мобильного человека становится более открытым, гибким. Мобильность приводит к интенсификации интеллектуальной жизни не только человека, но и общества в целом, поскольку социальные субъекты из разных слоев, встречаясь, обмениваются опытом и идеями. К негативным последствиям относится рост числа психических заболеваний, нестабильности, так как мобильность связана с напряжением нервной системы, и не каждому человеку под силу это выдержать. К отрицательным эффектам П.А. Сорокин причисляет и то, что он называет снижением чувствительности нервной системы: скептицизм, цинизм – качества, появляющиеся ввиду отсутствия стабильности и закреплённости в одной точке социального пространства [Sorokin 1959, pp. 508–531].

Идеи П.А. Сорокина были восприняты и применены исследователями, которых относят к *первому поколению исследований* мобильности. В классической работе «Социальная мобильность в индустриальном обществе» С.М. Липсет и Р. Бендикс также сделали попытку проанализировать результаты социальной мобильности [Lipset, Bendix 1959]. Выстраивая анализ на основе межстранового сравнения, американские социологи пришли к выводу о том, что показатели мобильности схожи во всех индустриальных обществах, но последствия, касающиеся политических предпочтений, могут различаться, и именно в них скрывается специфика каждого конкретного общества, которая не проявлена в общих показателях. Иначе говоря, анализ субъективных последствий позволил выявить межстрановую специфику в общих процессах социальной мобильности. В статье 1960 г., подводящей итоги (теоретические и методологические) сравнительному изучению мобильности, С.М. Миллер особое внимание уделил психологии социальной мобильности [Miller 1960, pp. 16–17]: он задался вопросами, которые обретут актуальность в связи с развитием направления, ставившего в центр внимания соотношение объективной мобильности и ее восприятия, а также анализ эмоциональной и психологической цены восходящей межпоколенческой мобильности.

«Социальная и культурная мобильность» П.А. Сорокина – не единственный источник вдохновения, к которому обращаются теоретики субъективной мобильности. Вторым важным текстом, служащим теоретическим обоснованием, в первую очередь негативных последствий, которые сопровождают опыт социальной мобильности, является часть социологического этюда Э. Дюркгейма «Самоубийство», посвященная описанию аномичного самоубийства [Дюркгейм 2018, с. 252–295]. По мысли французского социолога, любое нарушение социального равновесия, даже если оно приводит к росту благосостояния, имеет для индивида негативные последствия. Общество регламентирует то, какой образ жизни, уровень материального благополучия и потребления соответствуют определенному классу. Нищенский образ жизни рабочего так же неприемлем, как роскошь

и расточительство высших классов. Индивиды, находящиеся на разных позициях в социальной иерархии, усваивают эти «правила» и порядок, признавая их справедливыми. Любые социальные потрясения, сопровождающиеся смещением классов, независимо от своего исхода (ухудшения или улучшения жизненных условий), означают нарушение порядка и сбой в регламентации жизненных условий. Иначе говоря, групповая мобильность приводит к моральной дезориентации индивидов, негативно сказываясь на их эмоциональном и психическом состоянии. Применяя эту нить рассуждений к ситуации с мобильностью, исследователи ее субъективного измерения полагают, что независимо от направленности (восходящей или нисходящей) любой вариант мобильности становится для индивида травмирующим опытом, так как сопровождается нарушением привычных условий жизни, разрывом эмоциональных связей, необходимостью адаптироваться и привыкать к новой жизненной ситуации. Мобильность, какой бы она ни была, означает нарушение сложившегося жизненного баланса и в этом, «дюркгеймовском», смысле, она «травмоопасна» для индивида.

Умозаключения П.А. Сорокина и Э. Дюркгейма используются исследователями в качестве гипотез при выяснении субъективного восприятия и эмоциональных последствий восходящей межпоколенческой мобильности. В обзоре, составленном Т.В. Ченом, обнаруживаются исследования, свидетельствующие, что опыт восходящей мобильности сопровождается «изоляцией», чувством уязвимости, может приводить к психическим расстройствам [Chan 2018]. Причины этих негативных переживаний кроются в необходимости одновременного пребывания в двух социальных мирах: в старом, мире детства и социального становления, связи с которым обрываются, и в новом, процесс адаптации к которому еще не завершен. Наряду с этим есть и другие исследования, показывающие, что опыт восходящей мобильности не всегда означает травму вследствие разрыва эмоциональных связей и личностного расщепления. Сам Т.В. Чен поставил задачу выяснить, каким образом связаны социальная мобильность и социальное благополучие. В результате анализа, проведенного на базе данных Британского панельного исследования домохозяйств (British Household Panel Survey, BHPS), Т.В. Чен выявил, что респонденты с восходящей мобильностью, а также второе поколение салиариата более, чем имобильная часть рабочего класса, удовлетворены своей работой и жизнью в целом. Респонденты с восходящей мобильностью (то есть перешедшие из рабочего класса в салиариат) смотрят на жизнь позитивнее, чем имобильные представители рабочего класса.

Следует отметить, что и П.А. Сорокин, и Э. Дюркгейм выстраивают свои рассуждения и пишут об эмоциональных и психологических последствиях внутрипоколенческой мобильности и тех изменений, которые наблюдаются на протяжении жизни человека. Их идеи стали основанием для исследований последствий межпоколенческой социальной мобильности.

Второе направление исследований субъективной мобильности имеет своим источником не столько теоретические построения, сколько методологические противоречия, накапливаемые по мере развития исследований социальной мобильности. Часть этих противоречий была отражена в статье Д. Берто и заключалась в недостаточности исследований в рамках только количественной методологии. Д. Берто видел выход в изменении магистрального направления в исследованиях социальной мобильности, сосредоточенных вокруг количественной методологии [Bertaux 1991]. Однако ранее Дж. Голдторп в исследовании «Социальная мобиль-

ность и классовая структура в современной Великобритании» поставил вопрос, который станет ключевым для данного направления: соотносится ли мобильность, которая изучается как перемещение между профессиональными статусами или классами, с тем, что сами респонденты считают мобильностью? Иначе говоря, совпадают ли объективная мобильность, анализируемая социологом при помощи структурных показателей, и реальный переживаемый опыт мобильности [Goldthorpe 1980, pp. 217–250]? Дж. Голдторп попытался ответить на этот вопрос, проведя дополнительное исследование и включив в опросник восемь вопросов, на которые респонденты отвечали по желанию. Были получены 247 письменных ответов, что составило примерно 38% от выборки. Описывая результаты дополнительного опроса, Дж. Голдторп не скрывал своего разочарования, за которым просматривается сожаление «количественника», получившего информацию, которая не поддавалась формализации в силу вариативности ответов. По результатам текстуального анализа он сделал вывод, что подход к изучению мобильности как перемещения между классами в принципе совпадает с тем, как респонденты понимают события своей жизни. Это исследование, наверно, первое, поставившее вопрос о связи объективной мобильности с ее субъективным восприятием, и выводы, сделанные Дж. Голдторпом, подвергались критике последующими исследователями (см., например, [Friedman 2014]). Можно утверждать, что исследование субъективной мобильности возникает как верификация результатов объективной мобильности, как необходимое подтверждение точности проведенного измерения, и это, скорее, требование или запрос методологии, нежели полноценное, самостоятельное, теоретически обоснованное понятие.

Концептуально это направление исследований субъективной мобильности оформилось в 2000-е гг., когда были опубликованы несколько статей, в которых обосновывалась необходимость изучения субъективной мобильности как самостоятельного направления стратификационных исследований. В их числе необходимо упомянуть важную статью французских авторов К. Агтас-Донфу и Ф.-Ш. Вольф [Attias-Donfut, Wolff 2001], рассматривающих субъективную мобильность как фактор формирования отношений внутри семьи. С их точки зрения, субъективное восприятие мобильности имеет фундаментальное значение, поскольку отражает представления тех, кто находится в тесном взаимодействии; в этом смысле субъективная мобильность оказывает влияние на отношения разных поколений внутри семьи. Помимо содержательного, существует и теоретико-методологический аспект: обращение к субъективному измерению социальной мобильности связано с ограничениями, свойственными исследованиям мобильности, большая часть которых сосредоточена на изменениях в профессиональной структуре. Начиная с первого поколения исследований именно «профессиональное» измерение является ключевым, и по нему оценивается состояние мобильности в обществе, при этом упускается или не принимается в расчет мобильность в других сферах социальной жизни. Наряду с этим, со времен М. Вебера [Вебер 2003] в социологической теории утвердилось представление о стратификации как многомерном явлении. Таким образом, можно говорить о противоречии между многомерностью социальной жизни и устоявшейся практикой исследований социальной мобильности, сосредоточенных в основном на одном измерении. Преодолеть это противоречие и призвана субъективная мобильность, представляющая собой комплексную характеристику межпоколенческих изменений.

Французские социологи определили субъективную мобильность как оценку индивидом успешности или неуспешности собственной жизни в сравнении с жизнью предыдущего или последующего поколения семьи [Attias-Donfut, Wolff 2001, p. 920]. Введение субъективной мобильности в качестве комплексной оценки межпоколенческих стратификационных изменений потребовало ответа на вопрос, насколько хорошим индикатором для изучения социальной стратификации она является. Иными словами, прежний голдторповский вопрос о том, как соотносятся два измерения социальной мобильности, получил новую интерпретацию. Французские социологи пришли к выводу, что, с одной стороны, субъективная и объективная мобильности взаимосвязаны, с другой, субъективная мобильность имеет многоаспектный характер и не зависит исключительно от таких объективных показателей, как работа или образование.

Интерпретируя субъективную мобильность, другие французские исследователи М. Дуру-Белла, А. Киффер пишут о чувстве мобильности (*sentiments de mobilité*), то есть о восприятии того, как люди проживают и объясняют свои социальные траектории [Duru-Bellata, Kieffer 2006, p. 456]. Субъективная мобильность отвечает на вопрос: что, по мнению индивидов, считать социальной мобильностью, что воспринимается и оценивается ими как социальная мобильность? М. Дуру-Белла и А. Киффер концентрируются на проблеме, в какой степени расходятся или совпадают объективная и субъективная мобильности. Исследователи настаивают на том, что субъективная мобильность имеет собственный теоретический и методологический смысл, который заключается в том, что субъективная мобильность позволяет понять субъективные смыслы, придаваемые межпоколенческим социальным изменениям, и тем самым расширить познавательные возможности в изучении мобильности, оставаясь в рамках количественной методологии. Используя базу данных национального исследования, М. Дуру-Белла и А. Киффер применяют другой способ операционализации субъективной мобильности – субъективную сравнительную оценку изменения собственного профессионального статуса в сравнении с отцовским. Сопоставляя показатели объективной и субъективной мобильности, исследователи пришли к выводу, что в итоговых оценках респондентов учитывается широкий спектр характеристик профессиональной деятельности, выходящий за пределы простого сопоставления двух профессиональных статусов (например, условий работы, динамики заработной платы и т.д.). Свой вывод исследователи подтвердили, обратившись к текстам 40 телефонных интервью, анализ которых позволил выяснить, что респонденты, сравнивая свою профессиональную позицию с отцовской, акцентировали особенности профессиональной траектории отца, по сути, его профессиональной мобильности. Иными словами, фиксируемое при сравнении неполное совпадение объективной и субъективной мобильности является следствием не только широты характеристик, учитываемых респондентами, но и самого сравнения, которое включает оценку мобильности родителей.

Т. Бергер и З. Энгзелл предложили еще один способ измерения субъективной мобильности, основанный на межпоколенческом сравнении стандартов жизни: насколько, по мнению респондентов, их стандарты жизни лучше или хуже, чем стандарты жизни их родителей [Berger, Engzell 2020]. Используя данные Общенационального социального исследования (General Social Survey, GSS), Т. Бергер и З. Энгзелл сформировали подвыборку тех, кто считает, что их стандарты жизни улучшились в сравнении с родительской ситуацией, и относятся к когорте

рожденных с 1940 по 1980 г. Сопоставляя данные по субъективной мобильности и объективной, измеренной в показателях дохода, образования и профессионального занятия, американские исследователи выявили противоречие. В отличие от результатов, полученных при анализе объективной мобильности и показывающих снижение восходящей мобильности и сужение возможностей, по показателям субъективной мобильности большинство американцев сочли, что они живут лучше, чем их родители. Отмеченное несоответствие исследователи объяснили применением такого показателя, как стандарты жизни, который является более широким понятием, чем образовательный, доходный или профессиональный статус. Кроме того, Т. Бергер и З. Энгзелл проанализировали взаимосвязи между двумя типами мобильности и различными аспектами субъективного благополучия, выяснив, что субъективная мобильность сильнее связана с удовлетворенностью жизнью, нежели с объективной образовательной мобильностью.

Субъективная мобильность исследуется также с точки зрения ее способности оказывать влияние на мировоззренческие установки. Так, А. Гугушвили проанализировал связь между социальной мобильностью и установками в отношении доходных различий на основе двух международных исследований – «Европейского ценностного исследования» (European Values Studies, EVS) и «Исследования жизни в переходный период» (Life in Transition Survey, LITS) [Gugushvili 2016]. В данном случае субъективная мобильность измерялась как оценка собственного успеха в сравнении с родителями. Проведенный анализ позволил сделать два важных вывода – о позитивной связи между субъективной и объективной мобильностью, а также о том, что два вида мобильности оказывают разное влияние на установки в отношении доходных различий. Группы субъективно мобильных и иммобильных значимо различаются по установкам в отношении доходного неравенства; с точки зрения объективной мобильности таких различий не наблюдается.

Подводя итог краткому обзору исследований субъективной мобильности важно отметить несколько особенностей. Во-первых, в каждом из представленных исследований объективная и субъективная мобильности (независимо от способов их измерения) взаимосвязаны, однако эта взаимосвязь не является полной, и в зависимости от исследовательских установок получает различную интерпретацию. В некоторых случаях исследователям важно акцентировать факт несоответствия двух типов мобильности, и в этой ситуации несоответствие выступает аргументом для расширения исследовательского поля, поиска новых способов измерения, необходимости включения субъективного измерения в стратификационные исследования. В других случаях, напротив, значимо совпадение, пусть и неполное, двух типов мобильности, тогда это интерпретируется как доказательство надежности измерения объективной и субъективной мобильностей.

Во-вторых, необходимо отметить вариативность операционализации и способов измерения субъективной мобильности. Причем эта вариативность обусловлена не столько различиями в концептуализации, сколько исследовательской практикой. В случае формирования нового исследовательского направления операционализация ключевого понятия происходит с использованием тех данных, которые уже есть в наличии. Исследователь делает допущение: «мы будем “это” измерять таким образом, потому что у нас есть вот такие возможности». Использование успеха или стандартов жизни в качестве показателей субъективной межпоколенческой мобильности никак не связано с ее концептуализацией в качестве

субъективного опыта или восприятия. Но такие данные есть в распоряжении исследователей и содержат сравнительную компоненту, а следовательно, могут быть проинтерпретированы нужным образом. Между тем, ситуация с исследованиями субъективной мобильности не является чем-то исключительным. Можно вспомнить, что практика использования «того, что есть под рукой» при операционализации культурного капитала в исследованиях образовательных неравенств, стала предметом критического анализа [Lareau, Weininger 2003].

В-третьих, в исследованиях субъективной мобильности не рассматриваются показатели, вошедшие в «золотой стандарт» анализа объективной мобильности. Например, не ставится вопрос о различении абсолютной и относительной субъективной мобильности. Это связано с тем, что, как правило, субъективная мобильность анализируется во взаимосвязи с объективной, а также с концептуализацией этого вида мобильности как целостного показателя изменений в жизни индивида.

Благополучие как показатель субъективной мобильности

Благополучие и связанная с ним удовлетворенность жизнью не раз становились показателями, по которым оценивались последствия восходящей мобильности для индивида (см., например, [Marshall, Firth 1999; Chan 2018; Dhoores et al. 2019]). Как было показано выше, по мнению ряда исследователей, теоретическое преимущество субъективной мобильности заключается в том, что она может выступать комплексной характеристикой изменений в жизни индивида, охватывая разные аспекты социальной сферы. Теоретики субъективной мобильности указывают на то, что индивиды, оценивая динамику своей жизни, принимают в расчет не только профессиональную деятельность, полученные в ней достижения или отсутствие таковых, но и семейные отношения, состояние здоровья, доходы и прочее. В этом смысле с субъективной мобильностью связываются надежды на преодоление своего рода «стратификационного раскола», на который указал еще М. Вебер: «Но власть, в свою очередь, преследует не только экономические цели (обогащение). Власть, в том числе и экономическая, может цениться “ради себя самой” и очень часто стремление к ней обусловлено социальной “честью”, которую она приносит. Но не всякая власть приносит социальную честь. Типичный американский босс, равно как и типичный крупный спекулянт, сознательно отказывается от нее, и, в общем, “просто” экономическая власть, собственно “голая” власть денег, ни в коем случае не является признанной основой социальной “чести”» [Вебер 2003, с. 161]. Многомерность стратификации приводит к тому, что позиции, достигнутые в одном измерении, не только не гарантируют достижений в другом, но могут вступать с ними в противоречие. Попыткой преодоления «стратификационного раскола» в эмпирических исследованиях можно считать понятие социально-экономического статуса (social economic status, SES), интегральной величины, сочетающей три стратификационных показателя – уровень образования, доход и профессию. На теоретическом уровне введенное М.Ф. Чернышом понятие многомерной мобильности является примером преодоления «одномерности» мобильных исследований [Черныш, Епихина 2018]. Несмотря на эти попытки, единственным примером сочетания в одной модели

разных типов мобильности (образовательной и профессиональной) пока остается модель П.М. Блау и О.Д. Данкана – так называемая модель OED [Blau, Duncan 1967], популярность и востребованность которой не снижаются и по сей день.

Приведенный обзор исследований показывает, что способы измерения субъективной мобильности как восприятия и оценки межпоколенческих изменений основываются на таких показателях, как успех и стандарты жизни. Мы предлагаем рассмотреть благополучие в качестве показателя для измерения такого типа мобильности. Начало исследований благополучия приходится на 1960 г. У данного понятия нет устоявшегося определения, при этом исследователями достигнуто согласие в том, что это многоаспектный и комплексный показатель, характеризующий жизнь индивида и общество в целом. По мнению одного из ведущих исследователей благополучия Э. Аллардта, благополучие отражает то, в какой степени удовлетворены потребности населения страны. Применяемая для этого система индикаторов не является случайной, а включенные в нее показатели связаны с оценками разных сторон жизни как «хороших» или «плохих» [Allardt 1976, pp. 227–228]. Если субъективная мобильность выполняет задачу комплексной характеристики межпоколенческого изменения, то операционализация ее с использованием показателя благополучия, содержащего в себе идею многоаспектной оценки, соответствует этой задаче.

Эмпирической основой для анализа стали данные исследования «Факторы социального благополучия в изменяющемся и стабильном обществах», проведенного при поддержке РФФИ (грант № 19-011-00522) в 2020 г. В разработанном исследовательском инструментарии отразился средовой подход к социальному благополучию как к комплексному явлению. Оно изучалось прежде всего в качестве феномена, формируемого в определенной среде, в которой каждый из известных факторов благополучия (семья, возраст, доход, здоровье) представляет собой одну из независимых переменных. Вопросник включал блоки, посвященные оценке социальной среды индивида, его работы, материального положения и семейных отношений, эмоционального состояния и здоровья.

Массовый опрос проводился в 2020 г. на основе выборки, стратифицированной по единицам территориального и административного деления, а также по типам населенных пунктов. В силу финансовых и эпидемиологических ограничений выборка была реализована в два этапа. Первый этап, ориентированный на население, проживающее в городских населенных пунктах численностью от 50 тыс. и более, проводился на основе онлайн-панели летом 2020 г. (57,4% от общего числа опрошенных). Второй этап, включающий опрос населения, проживающего в малых городах, поселках городского типа и сельских населенных пунктах, пришелся преимущественно на осень 2020 г. и проводился по месту жительства с использованием маршрутной выборки (42,6%). Итоговое число опрошенных составило 5021 респондент.

Межпоколенческая динамика субъективного благополучия как показатель субъективной мобильности

Как показало исследование Т. Бергера и З. Энгзелла, в современном обществе межпоколенческие изменения в качестве и условиях жизни могут быть более заметны и ощутимы на индивидуальном уровне. Продвижение в социальной иерархии

(например, межпоколенческое изменение в социальном положении на короткой дистанции) может не сопровождаться улучшением условий жизни. Наряду с этим межпоколенческое социальное воспроизводство некоторых социальных позиций (наследование) может характеризоваться утратой привилегий и понижением качества жизни (например, рабочий класс).

В ходе опроса респондентам задавался вопрос: «Если сравнивать Вашу жизнь с жизнью Ваших родителей в том же возрасте, что и Вы сейчас, она благополучнее, менее благополучная, такая же, как у них?». Для ответа была предложена трехбалльная шкала: «1» – «благополучнее», «2» – «на том же уровне», «3» – «менее благополучная». Ответы на этот вопрос распределились следующим образом: 40,6% респондентов считают, что их жизнь складывается благополучнее, чем у родителей; 25% полагают, что их жизнь находится на том же уровне благополучия, что и жизнь родителей, и 20,4% оценили свою жизнь как менее благополучную. Доля затруднившихся ответить составила 14,0%.

Обычно при измерении субъективной мобильности исследователи опираются на ответы респондентов только на один вопрос, в котором отражено сравнение текущей ситуации респондентов с родительской по определенному показателю (успеху, стандартам жизни, профессиональному статусу), при этом родительская ситуация респондентами не оценивается. Рассмотрим пример, когда субъективная мобильность операционализируется исследователями при помощи показателя успеха. В случае, если респондент считает, что он успешнее своих родителей, это принимается исследователем как восходящая субъективная мобильность, независимо от того, насколько успешными были родители в оценке респондента. Две ситуации – «более успешный» в случае, если родители, по мнению респондента, были успешными, и в случае, если родители успешными не были, – категоризируются как восходящая субъективная мобильность. Но в первом случае речь идет о восходящей субъективной мобильности как аккумуляции и приращении успеха, уже достигнутого предшествующим поколением, тогда как во втором восходящая субъективная мобильность связана с достижением нового качества и с преодолением социальных ограничений. Таким же двойственным образом может быть представлена и нисходящая субъективная мобильность: она может означать как утрату успеха, достигнутого предыдущим поколением, так и дальнейшее ухудшение жизненной ситуации. Иначе говоря, двойственная интерпретация субъективной мобильности не учитывается в тех данных, которые обычно используются при ее анализе. Однако, как показали М. Дуру-Белла и А. Киффер, респонденты, сравнивая свой профессиональный статус с родительским, принимают во внимание его профессиональную траекторию. Недоучет субъективной оценки родительской ситуации как своего рода стартовой точки сравнения в анализе субъективной мобильности становится одной из причин несовпадения объективной и субъективной мобильности.

Данные исследования «Факторы социального благополучия в изменяющемся и стабильном обществах» позволяют преодолеть это противоречие и зафиксировать стартовую точку – благополучие родителей в субъективной оценке респондентов. В анкету исследования был включен вопрос, при ответе на который респонденты оценивали, насколько благополучными были их отец и мать. Ответ давался по каждому из родителей с использованием четырехбалльной шкалы («4» – «очень благополучный», «3» – «скорее благополучный», «2» – «скорее

неблагополучный», «1» – «совсем неблагоприятный»). Для тех, кто воспитывался только одним из родителей, был предусмотрен вариант ответа «ко мне не относятся»). Наличие данных о субъективной оценке благополучия родителей и собственного благополучия в сравнении с родительским позволило сконструировать развернутую шкалу субъективной мобильности, учитывающую различия в уровне изменений (таблица 1). Отметим, что нами учитывались только крайние варианты межпоколенческой субъективной мобильности – восходящая и нисходящая – как наиболее показательные; вариант отсутствия мобильности (иммобильности) нами не рассматривался.

Таблица 1. Распределение респондентов по типам субъективной межпоколенческой мобильности

Тип мобильности	%	число
Восходящая (собственная жизнь благополучнее, чем жизнь родителей; при этом родители оцениваются как «скорее неблагоприятные» и/или «совсем неблагоприятные»)	10,3	218
Восходящая (собственная жизнь благополучнее, чем жизнь родителей; при этом родители оцениваются как «очень благополучные» и/или «скорее благополучные»)	56,1	1187
Нисходящая (собственная жизнь менее благополучная, чем жизнь родителей; при этом родители оцениваются как «скорее неблагоприятные» и/или «совсем неблагоприятные»)	8,0	169
Нисходящая (собственная жизнь менее благополучная, чем жизнь родителей; при этом родители оцениваются как «очень благополучные» и/или «скорее благополучные»)	25,6	541
Всего	100,0	2115

Как следует из данных, представленных в таблице 1, подвыборка, сформированная для последующего анализа, включает респондентов, которые отметили изменение своей жизни по критерию благополучия в сравнении с жизнью родителей, а также смогли оценить их уровень благополучия.

Факторы, определяющие субъективное восприятие мобильности

Несмотря на популярность темы субъективной мобильности, работ, в которых представлен анализ причин, определяющих восприятие мобильности индивидом, немного. Остановимся подробнее на двух. Первая – это глава «Субъективная социальная мобильность. Данные из 30 стран» (“Subjective Social Mobility. Data from Thirty Nations”), подготовленная Сарой Келли и Клэр Келли и опубликованная в монографии «Международная программа социальных исследований» (“The International Social Survey Programme, 1984–2009”) [Haller et al. 2009, pp. 106–124]. Используя обобщенную базу данных третьей волны опроса по неравенству International

Social Survey Programme (ISSP (Inequality-III)), проведенного в 1999–2000 гг. в 30 странах, исследователи поставили задачу выяснить, какие факторы определяют тип субъективной межпоколенческой мобильности (восходящую, нисходящую или отсутствие мобильности). При этом субъективная межпоколенческая мобильность операционализировалась (исходя из имеющихся данных) как субъективная оценка изменения собственного профессионального статуса в сравнении с родительским. В уравнение регрессии исследователями, помимо переменной, обозначающей межпоколенческое изменение профессионального статуса, были включены и другие показатели, характеризующие уровень образования, изменение ВВП и прочее. Важный результат, к которому пришли исследователи, заключается в том, что объективная профессиональная мобильность хотя и является наиболее весомым фактором, определяющим субъективное восприятие межпоколенческих статусных изменений, однако его нельзя назвать единственным. Помимо этого, ощутимый вклад вносит уровень образования родителей. К числу значимых факторов относятся также уровень образования самого респондента, семейный доход, административная позиция, пол.

А. Гугушвили, автор второй публикации, представляющей интерес в данном контексте, построил анализ факторов, определяющих субъективное восприятие межпоколенческой мобильности, на данных международного опроса «Жизнь в переходный период» (The Life in Transition Survey, LITS), проведенного в 2010 г. в 35 странах [Gugushvili 2020]. В этом исследовании межпоколенческая субъективная мобильность операционализировалась через понятие успеха: респондентам нужно было оценить степень своего согласия с утверждением «в жизни я преуспел больше, чем мои родители». Ответы, выражающие согласие с этим утверждением, интерпретировались как восходящая мобильность, выражающие несогласие – как нисходящая. Вариант ответа «в чем-то согласен, в чем-то нет» расценивался как отсутствие мобильности.

Набор факторов, определяющих субъективную мобильность, в исследовании А. Гугушвили схож с тем, который был использован С. Келли и К. Келли. К таким факторам были отнесены объективная социальная мобильность (образовательная), пол, возраст, семейный статус, тип поселения, субъективный социально-экономический статус, статус занятости. А. Гугушвили были рассчитаны несколько моделей с учетом типа мобильности (восходящая или нисходящая) в качестве зависимой переменной. Полученные результаты позволили частично подтвердить те выводы, к которым пришли С. Келли и К. Келли, а именно: наиболее важным фактором, объясняющим, почему полагают, что они преуспели лучше или хуже, чем их родители, является объективная мобильность, которая, однако, выступает лишь одним из них. С субъективным восприятием мобильности также связаны и такие аспекты, как субъективный социально-экономический статус и ситуация с занятостью.

Мы продолжили поиск факторов, определяющих восприятие субъективной межпоколенческой мобильности, используя разработанную типологию мобильности в зависимости от оценки благополучия родителей и построив модель бинарной логистической регрессии для каждого типа. В опросном инструментарии исследования «Факторы социального благополучия в изменяющемся и стабильном обществах» отсутствовали вопросы, характеризующие социальное происхождение респондента (уровень образования родителей или их профессиональное

занятие). Таким образом, в отличие от рассмотренных примеров, в число факторов не были включены показатели объективной мобильности. Факторы, включенные в модели, представлены тремя группами, в первую из которых вошли переменные, характеризующие социально-демографическое положение респондента – пол, возраст, образование, тип населенного пункта, семейное положение (таблица 2).

Таблица 2. Описание социально-демографических переменных

Переменные	Шкала измерения
Пол	1 – мужской 2 – женский
Возраст	1 – 18–29 лет 2 – 30–39 лет 3 – 40–49 лет 4 – 50–59 лет 5 – 60 и старше лет
Образование	1 – начальное общее или ниже 2 – среднее общее 3 – среднее специальное 4 – среднее техническое 5 – незаконченное высшее (три курса вуза) 6 – высшее образование – бакалавр 7 – высшее образование – специалист 8 – высшее образование – магистр 9 – научное образование – аспирантура, ученая степень
Тип населенного пункта	1 – Москва 2 – Санкт-Петербург 3 – город с населением 1 млн жителей или более 4 – город с населением от 500 тыс. до 999 тыс. жителей 5 – город с населением от 100 тыс. до 499 тыс. жителей 6 – город с населением от 50 тыс. до 99 тыс. жителей 7 – город с населением от 10 тыс. до 49 тыс. жителей 8 – поселок городского типа 9 – село, деревня, станица
Семейное положение	1 – женат, замужем 2 – живу в незарегистрированном браке 3 – холост, не замужем 4 – разведен, разведена 5 – вдовец, вдова 9 – другое

Так как оценка благополучия связана с качеством внешней среды, ее изменением, доступностью разных социальных благ (см., например, [Сушко 2020]), вторая группа факторов представлена переменными, содержащими оценку того, насколько легко в том населенном пункте, в котором проживает респондент, получить разные социальные блага и услуги. Вопрос анкеты включал список из 14 благ и услуг (среднее профессиональное образование, работа по специальности, консультация врача-терапевта и другие), каждую из которых

респондент оценивал по шестибалльной шкале: «0» – «невозможно получить», «1» – «очень трудно», «2» – «в основном трудно», «3» – «иногда легко, иногда трудно», «4» – «в основном легко», «5» – «очень легко».

Третья группа факторов включает переменные, характеризующие субъективное благополучие с точки зрения двух составляющих – когнитивной (оценка удовлетворенности различными аспектами жизни) и эмоциональной (таблица 3).

Таблица 3. Переменные, характеризующие субъективное благополучие

Переменные	Шкала измерения
Когнитивная составляющая: «В какой степени Вы удовлетворены следующими аспектами вашей жизни?»	
Отношения с супругом (супругой), отношения с соседями, отношения с родителями, отношения с детьми, доходы, состояние здоровья, полученная специальность, квалификация, уровень образования, досуг, отдых, экология в населенном пункте	1 – «совсем не удовлетворен» 2 – «в основном не удовлетворен» 3 – «в чем-то удовлетворен, в чем-то нет» 4 – «в основном удовлетворен» 5 – «полностью удовлетворен»
Эмоциональная составляющая	
Есть ли у Вас хобби, увлечение, которым Вы занимаетесь в свободное время?	1 – «да, есть» 2 – «нет, такого увлечения нет»
Как Вы в целом живете в настоящее время?	1 – «очень скучно» 2 – «в основном скучно» 3 – «в чем-то скучно, в чем-то интересно» 4 – «в основном интересно» 5 – «очень интересно»
Как часто Вы чувствуете себя счастливым человеком?	1 – «постоянно» 2 – «часто» 3 – «иногда» 4 – «редко» 5 – «никогда»
По Вашим ощущениям, насколько легко Вам в настоящее время живется?	1 – «очень тяжело» 2 – «в основном тяжело» 3 – «в чем-то легко, в чем-то тяжело» 4 – «в основном легко» 5 – «очень легко»
Как часто Вы чувствуете себя одиноким?	1 – «постоянно» 2 – «часто» 3 – «иногда» 4 – «редко» 5 – «никогда»
Как в целом Вы оцениваете состояние вашего здоровья?	1 – «очень плохое» 2 – «плохое» 3 – «удовлетворительное» 4 – «хорошее» 5 – «отличное»

Таблица 4. Результаты бинарной логистической регрессии*

Предикторы	Восходящая (неблагополучные родители)	Восходящая (благополучные родители)	Нисходящая (благополучные родители)	Нисходящая (неблагополучные родители)
<i>Социально-демографические переменные</i>				
Возраст (категориальная переменная)	0,263 (0,011)			0,180 (0,007)
Тип населенного пункта		0,074 (0,014)		-0,080 (0,044)
Уровень образования		0,096 (0,003)		-0,104 (0,017)
<i>В том населенном пункте, в котором Вы живете, насколько легко для такого человека, как Вы, получить ...</i>				
Профессию		0,196 (0,017)		
Среднее профессиональное образование	-0,251 (0,091)			
Высшее образование		-0,095 (0,073)		
Высокооплачиваемую работу	-0,208 (0,077)			-0,259 (0,007)
Работу по моей специальности				-0,151 (0,051)
Бесплатное квалифицированное лечение серьезного хронического заболевания, например, болезней сердца				0,156 (0,089)
Место для ребенка в детском саду		-0,121 (0,047)		
Льготы, например, пособие на ребенка		0,213 (0,012)		-0,190 (0,066)
Открыть вклад в банке	0,483 (0,007)			
Снять деньги с банковской карточки				-0,220 (0,037)

Предикторы	Восходящая (неблагополуч- ные родители)	Восходящая (благополучные родители)	Нисходящая (благополучные родители)	Нисходящая (неблагополуч- ные родители)
<i>В какой степени Вы удовлетворены следующими аспектами Вашей жизни?</i>				
Отношения с родителями	-0,557 (0,000)	0,251 (0,002)	-0,508 (0,000)	0,253 (0,006)
Доходы		0,214 (0,002)	-0,375 (0,026)	
Уровень образования		0,143 (0,081)		
Состояние здоровья				0,254 (0,028)
Квалификация, наличие практических навыков в работе				0,242 (0,021)
Досуг, отдых				-0,181 (0,045)
<i>Эмоциональное состояние</i>				
Есть ли у Вас хобби, увлечение, которым Вы занимаетесь в свободное время?		-0,347 (0,008)		
По Вашим ощущениям, насколько легко Вам в настоящее время живется?		0,198 (0,038)	-0,776 (0,000)	-0,209 (0,089)
Как в целом Вы оцени- ваете состояние Вашего здоровья?		0,186 (0,084)		
<i>Показатели качества модели</i>				
Вальд	713,609	225,575	660,410	675,510
R-квадрат Нэйджелкерка	0,141	0,160	0,178	0,108
Критерий Хосмера-Лемешева	0,714	0,887	0,448	0,211

* указаны только значимые коэффициенты на уровне 0,1; 0,05; <0,05.

Отметим, что в числе факторов отсутствуют переменные, характеризующие ситуацию с доходом, и это не случайно. Опросный инструментарий включал блок вопросов, посвященных материальному положению респондента. Попытка добавить в анализ переменные, характеризующие различные аспекты материального положения, независимо от способа измерения (личный доход, семейный доход, группа самоотнесения по доходу и другие), приводила к ухудшению качества моделей (заметное снижение R-квадрата Нэйджелкерка и критерия Хосмера-Лемешева), при этом каждый раз доходные переменные оказывались в числе незначимых¹. Результаты бинарной логистической регрессии по каждому типу субъективной мобильности представлены в *таблице 4*.

Обсуждение результатов

Результаты, представленные в *таблице 4*, позволяют сделать несколько выводов о сходстве и вариативности факторов, определяющих субъективное восприятие разных типов мобильности. Прежде всего отметим, что из списка социально-демографических переменных значимыми оказались три – возраст, тип населенного пункта и уровень образования. Незначимость семейного положения соотносится с теми результатами, которые привели в своей работе С. Келли и К. Келли [Haller et al. 2009, p. 114]. Также при выполнении межстранового анализа они отметили незначимость пола при расчете регрессий на данных стран, относившихся к социалистическому лагерю, в том числе и к России. Иными словами, можно говорить о воспроизводимой тенденции, согласно которой субъективное восприятие мобильности не связано ни с полом, ни с семейным положением индивида.

Из оставшихся переменных социально-демографического блока наиболее весомым оказывается возраст и только для двух типов субъективной мобильности – восходящей и нисходящей, стартовая точка которых определяется как неблагоприятная. Общим является то, что оба типа субъективной мобильности связаны с увеличением возраста. Сравнение средних возрастов по группам, различающимся типом мобильности, показывает, что самой старшей является группа восходящей мобильности (неблагополучные родители), средний возраст которой составляет 41,3 года. Именно в этой группе треть (34,0%) составляют респонденты в возрасте старше 50 лет (в остальных группах меньше четверти). Опираясь на эти данные, мы можем предположить, что субъективная восходящая мобильность, интерпретируемая как преодоление изначального неблагоприятия, характерна для возрастных когорт, становление которых пришлось на советский период. Иначе выглядят возрастные характеристики группы нисходящей мобильности (неблагополучные родители). Эта группа чуть моложе предыдущей, ее средний возраст – 39,3 года, половина этой группы (50,2%) относится к возрастному диапазону 30–49 лет (в остальных группах этот возрастной диапазон составляет

¹ Решение отказаться от включения в модель показателей дохода может показаться спорным, тем более, как правило, доход рассматривается в числе важных стратификационных показателей. Отметим, что зачастую исследователь оказывается перед выбором – следовать ли общепринятой практике включения «обязательного» набора переменных, рассматривая показатели качества модели как второстепенные, или пытаться сбалансировать разные требования. Методическое решение проблемы набора переменных и отладки качества модели рассмотрено на примере факторного анализа в статье [Татарова, Кученкова 2016].

от 40 до 45%). В данном случае мы предполагаем, что субъективная нисходящая мобильность, которая представляет собой усиление неблагополучия в сравнении с ситуацией родителей, может быть характерна для возрастной когорты, становление которой пришлось на позднесоветский и постсоветский периоды, особенно на начало 1990-х гг.

Что касается факторов, характеризующих качество среды, доступность социальных благ и возможностей в месте проживания, то мы видим значительную вариативность в результатах, не позволяющую выявить тенденции.

По факторам, характеризующим субъективное благополучие, следует отметить два момента. Во-первых, в числе факторов, относящихся к когнитивной составляющей субъективного благополучия (удовлетворенность различными аспектами жизни), отношения с родителями оказались значимы для всех типов мобильности, причем в каждом случае это наиболее весомый фактор. Полученный результат соотносится с тем значением, которое придается внутрисемейным отношениям в теории субъективной мобильности. Как отмечалось выше, К. Аттиас-Донфу и Ф.-Ш. Вольф объясняли важность субъективной мобильности тем, что она, будучи субъективной оценкой изменений, выступает аспектом, формирующим отношения разных поколений внутри семьи. Кроме того, полученные результаты позволяют также вспомнить подход к изучению социальной мобильности, предложенный Д. Берто и базирующийся на семейной истории и отношениях между поколениями [Bertaux 1991]. Обычно имя Д. Берто вспоминают в связи с «качественным» поворотом в исследованиях мобильности, с переходом от анализа количественных данных, «статистического» подхода к анализу семейной истории. Однако соображения Д. Берто по поводу содержания, сущности, природы социальной мобильности не ограничиваются только сменой методологии. В его рассуждениях мобильность предстает как результат длительного взаимодействия двух поколений [Bertaux 1991, p. 87]. Семейная история, считает он, не формируется в результате абстрактного взаимодействия таких «статистических» переменных, как «профессия отца» и «профессия сына», а определяется реальными отношениями реальных людей [Bertaux 1991, p. 87].

Во-вторых, в числе факторов, относящихся к эмоциональной характеристике субъективного благополучия, значимой почти для всех типов субъективной мобильности, оказалась оценка того, насколько легко респонденту живется в настоящее время. При этом отчетливо прослеживается тенденция, при которой субъективная восходящая мобильность связана с переживанием жизни как легкой, а нисходящая – с оценкой ее как тяжелой.

Заключение

В статье были рассмотрены теоретические подходы и примеры эмпирических исследований субъективной межпоколенческой мобильности. В развитие направления, в рамках которого под субъективной мобильностью понимается восприятие собственного опыта мобильности, предложен новый способ рассмотрения и измерения субъективной мобильности как сравнительной оценки собственного и родительского уровней благополучия. Включение в анализ стартовой точки

в виде оценки уровня благополучия родителей позволило детализировать типы субъективной межпоколенческой мобильности. Результаты расчета регрессионных моделей, призванных выявить факторы, определяющие тип восприятия мобильности, как подтвердили некоторые существующие тенденции, так и привнесли новизну. Во-первых, значения возрастного фактора позволяют расширить возможности интерпретации того, как связаны возраст и тип мобильности. Когортный анализ социальной мобильности является общепризнанным методом в стратификационных исследованиях. При этом возраст соотносится прежде всего с историческим периодом, с присущим ему социально-экономическим и институциональным контекстом, задающим возможности мобильности и различающимся для разных социальных групп. В данном случае мы видим, что возраст оказывается особенно значим в случае семейного неблагополучия. В зависимости от социальных условий сравнительная оценка своей жизни с родительской может означать улучшение, преодоление неблагополучия, а может осознаться как ухудшение и его усиление.

Во-вторых, важно отметить неустойчивое и слабое влияние образования на восприятие мобильности. С первого поколения исследований мобильности образование относилось к числу ключевых факторов, определяющих возможности межпоколенческой мобильности. Для субъективного восприятия образование оказывается менее весомым фактором, чем составляющие субъективного благополучия. Полученные нами значения коэффициентов регрессии совпадают с теми, которые были представлены в публикации С. Келли и К. Келли. Отмеченная тенденция по образованию характерна и для других факторов, которые можно отнести к числу структурных характеристик – доходу и типу населенного пункта. Таким образом, субъективное восприятие мобильности лишь отчасти соотносится с объективными показателями и зависит от других измерений социальной жизни, которые не охватывают структурные показатели, – от сферы внутрисемейных отношений и эмоционального самочувствия индивида.

Список источников

- Вебер М. (2003) Класс, сословия, партии (фрагменты из книги «Хозяйство и общество») // Личность. Культура. Общество. Т. 5. № 1–2 (15–16). С. 139–156.
- Дюркгейм Э. (2018) Самоубийство. М.: АСТ.
- Сушко П.Е. (2020) Социальное благополучие населения России в контексте доступности социальных благ // ИНАБ. № 1. Субъективное и объективное благополучие в современном российском обществе: результаты эмпирического исследования. С. 39–53. DOI: 10.19181/INAB.2020.1.3
- Татарова Г.Г., Кученкова А.В. (2016) Показатели субъективного благополучия как типобразующие признаки // Социологические исследования. № 10. С. 21–32 // https://www.socis.isras.ru/files/File/2016/2016_10/Tatarova.pdf, дата обращения 31.03.2023.
- Черныш М.Ф., Епихина Ю.Б. (ред.) (2018) Многомерная социальная мобильность в современной России: монография. М.: Институт социологии.
- Allardt E. (1976) Dimensions of Welfare in a Comparative Scandinavian Study // Acta Sociologica, vol. 19, no 3, pp. 227–239. DOI: 10.1177/000169937601900302

- Attias-Donfut C., Wolff F.-C. (2001) *La Dimension Subjective de la Mobilité Sociale // Population (French Edition)*, vol. 56, no 6, pp. 919–958. DOI: 10.2307/1534747
- Berger T., Engzell P. (2020) Trends and Disparities in Subjective Upward Mobility since 1940 // *Socius: Sociological Research for a Dynamic World*, vol. 6, pp. 1–11. DOI: 10.1177/2378023120951139
- Bertaux D. (1991) *From Methodological Monopoly to Pluralism in the Sociology of Social Mobility // Life and Work History Analyses: Qualitative and Quantitative Developments (ed. Dex S.)*, London, New York: Routledge.
- Blau P.M., Duncan O.D. (1967) *The American Occupational Structure*, London, New York, Sidney: John Wiley & Sons, Inc.
- Chan T.W. (2018) Social Mobility and the Well-Being of Individuals // *The British Journal of Sociology*, vol. 69, no 1, pp. 1–24. DOI: 10.1111/1468-4446.12285
- Dhoore J., Daenekindt S., Roose H. (2019) Social Mobility and Life Satisfaction across European Countries: A Compositional Perspective on Dissociative Consequences of Social Mobility // *Social Indicators Research*, vol. 144, no 3, pp. 1257–1272. DOI: 10.1007/s11205-019-02083-2
- Diener E. (1984) Subjective Well-being // *Psychological Bulletin*, vol. 95, no 3, pp. 542–575 // http://labs.psychology.illinois.edu/~ediener/Documents/Diener_1984.pdf, дата обращения 31.03.2023.
- Duru-Bellat M., Kieffer A. (2006) Les Deux Faces – Objective/subjective – de la Mobilité Sociale // *Sociologie du Travail*, vol. 48, no 4, pp. 455–473. DOI: 10.1016/j.soctra.2006.08.001
- Friedman S. (2014) The Price of the Ticket: Rethinking the Experience of Social Mobility // *Sociology*, vol. 48, no 2, pp. 352–368. DOI: 10.1177/0038038513490355
- Ganzeboom H.B.G., Treiman D.J., Ultee W.C. (1991) Comparative Intergenerational Stratification Research: Three Generations and Beyond // *Annual Review of Sociology*, vol. 17, no 1, pp. 277–302. DOI: 10.1146/annurev.so.17.080191.001425
- Goldthorpe J.H. (1980) *Social Mobility and Class Structure in Modern Britain*, Oxford: Clarendon Press.
- Gugushvili A. (2016) Intergenerational Objective and Subjective Mobility and Attitudes towards Income Differences: Evidence from Transition Societies // *Journal of International and Comparative Social Policy*, vol. 32, no 3, pp. 199–219. DOI: 10.1080/21699763.2016.1206482
- Gugushvili A. (2020) Why Do People Perceive Themselves as Being Downwardly or Upwardly Mobile? // *Acta Sociologica*, vol. 64, no 1, pp. 1–21. DOI: 10.1177/0001699320929742
- Haller M., Jowell R., Smith T.W. (eds.) (2009) *The International Social Survey Programme, 1984–2009*, London, New York: Routledge.
- Lareau A., Weininger E.B. (2003) Cultural Capital in Educational Research: A Critical Assessment // *Theory and Society*, vol. 32, pp. 567–606. DOI: 10.1023/B:RYSO.0000004951.04408.b0
- Lipset S.M., Bendix R. (1959) *Social Mobility in Industrial Society*, Berkeley: University California Press.
- Marshall G., Firth D. (1999) Social Mobility and Personal Satisfaction: Evidence from Ten Countries // *British Journal of Sociology*, vol. 50, no 1, pp. 28–48. DOI: 10.1111/j.1468-4446.1999.00028.x
- Miller S.M. (1960) *Comparative Social Mobility: A Trend Report and Bibliography // Current Sociology*, vol. 9, no 1, pp. 1–71.
- Sorokin P.A. (1959) *Social and Cultural Mobility*, New York: The Free Press; London: Collier-Macmillan Limited.

Well-being as an Indicator of Subjective Mobility

Y.B. EPIKHINA *

*Yulia B. Epikhina – PhD in Sociology, Leading Researcher, Institute of Sociology FCTAS RAS, Moscow, Russian Federation, epikhina@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-2822-2505>

Citation: Epikhina Y.B. (2023) Well-being as an Indicator of Subjective Mobility. *Mir Rossii*, vol. 32, no 3, pp. 97–118 (in Russian). DOI: 10.17323/1811-038X-2023-32-3-97-118

Abstract

This article investigates into the relatively new research area of subjective mobility. It examines existing theoretical approaches to defining and studying subjective mobility, identifying two primary directions: subjective mobility as the consequence of objective mobility experienced by an individual, and subjective mobility as an evaluation of mobility experiences. A brief overview of the main empirical studies in each direction is provided.

The article also explores common methods of measuring subjective mobility, such as success, comparing achieved professional status to parental status and living standards. It analyzes the potential of using subjective well-being as an indicator for measuring subjective mobility. Drawing from data collected by an all-Russian survey conducted in 2020 as part of the “Factors of Social Well-being in Changing and Stable Societies” study, the article identifies four types of subjective mobility, each distinguished by the individual perception of mobility experience and a parental well-being assessment.

Binary logistic regression models calculated for each mobility type allowed the researchers to determine the influence of different factors on the perception of subjective mobility. The findings corroborated some trends identified in studies based on international data. The conclusion highlights that, for the subjective perception of mobility, the most significant factors are not structural indicators but the assessment of relationships with parents and emotional well-being.

Keywords: *social mobility, subjective mobility, well-being, success, living standards, intra-family relations*

References

- Allardt E. (1976) Dimensions of Welfare in a Comparative Scandinavian Study. *Acta Sociologica*, vol. 19, no 3, pp. 227–239. DOI: 10.1177/000169937601900302
- Attias-Donfut C., Wolff F.-C. (2001) La Dimension Subjective de la Mobilité Sociale. *Population* (French Edition), vol. 56, no 6, pp. 919–958. DOI: 10.2307/1534747
- Berger T., Engzell P. (2020) Trends and Disparities in Subjective Upward Mobility since 1940. *Socius: Sociological Research for a Dynamic World*, vol. 6, pp. 1–11. DOI: 10.1177/2378023120951139
- Bertaux D. (1991) From Methodological Monopoly to Pluralism in the Sociology of Social Mobility. *Life and Work History Analyses: Qualitative and Quantitative Developments* (ed. Dex S.), London, New York: Routledge.

The article was received in February 2023.

- Blau P.M., Duncan O.D. (1967) *The American Occupational Structure*, London, New York, Sidney: John Wiley & Sons, Inc.
- Chan T.W. (2018) Social Mobility and the Well-Being of Individuals. *The British Journal of Sociology*, vol. 69, no 1, pp. 1–24. DOI: 10.1111/1468-4446.12285
- Chernysh M.F., Epikhina Yu.B. (eds.) (2018) *Multidimensional Social Mobility in Modern Russia*: Monograph, Moscow: FNISC RAN (in Russian).
- Dhoore J., Daenekindt S., Roose H. (2019) Social Mobility and Life Satisfaction across European Countries: A Compositional Perspective on Dissociative Consequences of Social Mobility. *Social Indicators Research*, vol. 144, no 3, pp. 1257–1272. DOI: 10.1007/s11205-019-02083-2
- Diener E. (1984) Subjective Well-being. *Psychological Bulletin*, vol. 95, no 3, pp. 542–575. Available at: http://labs.psychology.illinois.edu/~ediener/Documents/Diener_1984.pdf, accessed 31.03.2023.
- Durkheim E. (2018) *Suicide*, Moscow: AST (in Russian).
- Duru-Bellat M., Kieffer A. (2006) Les Deux Faces – Objective/subjective – de la Mobilité Sociale. *Sociologie du Travail*, vol. 48, no 4, pp. 455–473. DOI: 10.1016/j.socotra.2006.08.001
- Friedman S. (2014) The Price of the Ticket: Rethinking the Experience of Social Mobility. *Sociology*, vol. 48, no 2, pp. 352–368. DOI: 10.1177/0038038513490355
- Ganzeboom H.B.G., Treiman D.J., Ultee W.C. (1991) Comparative Intergenerational Stratification Research: Three Generations and Beyond. *Annual Review of Sociology*, vol. 17, no 1, pp. 277–302. DOI: 10.1146/annurev.so.17.080191.001425
- Goldthorpe J.H. (1980) *Social Mobility and Class Structure in Modern Britain*, Oxford: Clarendon Press.
- Gugushvili A. (2016) Intergenerational Objective and Subjective Mobility and Attitudes towards Income Differences: Evidence from Transition Societies. *Journal of International and Comparative Social Policy*, vol. 32, no 3, pp. 199–219. DOI: 10.1080/21699763.2016.1206482
- Gugushvili A. (2020) Why Do People Perceive Themselves as Being Downwardly or Upwardly Mobile? *Acta Sociologica*, vol. 64, no 1, pp. 1–21. DOI: 10.1177/0001699320929742
- Haller M., Jowell R., Smith T.W. (eds.) (2009) *The International Social Survey Programme, 1984–2009*, London, New York: Routledge.
- Lareau A., Weininger E.B. (2003) Cultural Capital in Educational Research: A Critical Assessment. *Theory and Society*, vol. 32, pp. 567–606. DOI: 10.1023/B:RYSO.0000004951.04408.b0
- Lipset S.M., Bendix R. (1959) *Social Mobility in Industrial Society*, Berkeley: University California Press.
- Marshall G., Firth D. (1999) Social Mobility and Personal Satisfaction: Evidence from Ten Countries. *British Journal of Sociology*, vol. 50, no 1, pp. 28–48. DOI: 10.1111/j.1468-4446.1999.00028.x
- Miller S.M. (1960) Comparative Social Mobility: A Trend Report and Bibliography. *Current Sociology*, vol. 9, no 1, pp. 1–71.
- Sorokin P.A. (1959) *Social and Cultural Mobility*, New York: The Free Press; London: Collier-Macmillan Limited.
- Sushko P.E. (2020) Social Well-being of the Russian Population in the Context of Accessibility of Social Benefits. *INAB*, no 1. Subjective and Objective Well-being in Modern Russian Society: Results of an Empirical Study, pp. 39–53 (in Russian). DOI: 10.19181/INAB.2020.1.3.
- Tatarova G.G., Kuchenkova A.V. (2016) Indicators of Subjective Well-being as Type-forming Signs. *Sociological Studies*, no 10, pp. 21–32. Available at: https://www.socis.isras.ru/files/File/2016/2016_10/Tatarova.pdf, accessed 31.03.2023 (in Russian).
- Weber M. (2003) Class, Estates, Parties. *Personality. Culture. Society*, vol. 5, no 1–2 (15–16), pp. 139–156 (in Russian).