

REZULTATI SODOBNIH RAZISKAV SOCIALNE MOBILNOSTI IN PROJEKT CASMIN

(Pričujoča razprava je popravljena verzija predavanja, ki ga je imel avtor 2. junija 1988 v Novi Gorici, na vsakoletnem simpoziju Slovenskega sociološkega društva).

Razpravljaj bom o tekočih rezultatih na področju raziskav socialne mobilnosti v luči projekta, na katerem sem trenutno angažiran tudi sam: to je projekt, ki se ukvarja s primerjalno analizo socialne mobilnosti v industrijskih državah (CASMIN) in katerega središče je Univerza v Mannheimu, vodiva pa ga skupaj s profesorjem Walterjem Müllerjem.¹

Vprašanj, ki so v središču današnjih razprav, pa ne moremo popolnoma razumeti, če jih ne postavimo v njihov zgodovinski kontekst. Zato bom najprej ugotovil pojavitev teh vprašanj, in sicer v smislu petih zaporednih faz v celotnem razvoju raziskovanja mobilnosti.

1. Od "predzgodovine" do prve sinteze. Tema socialne mobilnosti se pojavi že pri tistih avtorjih, ki jih danes označujemo s klasiki sociologije devetnajstega in začetka dvajsetega stoletja, toda večinoma jo obravnavajo samo indirektno ali implicitno: Marx, na primer, razpravlja o "proletarizaciji", Durkheim o "prisilni delitvi dela", Weber o določitvi razrednih mej, Pareto o "kroženju elit". Nihče izmed teh avtorjev - in le nekateri njihovi nasleniki - ni pokazal kakšnega večjega zanimanja za socialno mobilnost kot predmet posebnega raziskovanja. V obravnavanem obdobju so dejansko izvedli presenetljivo veliko število raziskav mobilnosti - toda večinoma so bili to demografi, zgodovinarji in ekonomisti. Prav njihove raziskave so omogočile izhodišče za prvo sintezo na tem področju - Socialno mobilnost Pitirima Sorokina, knjigo ki je dočakala svojo prvo izdajo leta 1927 (drugo, razširjeno pa leta 1959).

V Sorokinovi knjigi se pojavita dve jasni, a precej različni usmeritvi pri proučevanju mobilnosti, ki še danes na tem področju raziskovanja ustvarjata nekakšno napetost. Na eni strani je zanimanje za mobilnost kot proces, ki bistveno zaznamuje oblikovanje, formiranje - ali razpadanje - družbenih razredov, ki torej oblikuje možnosti razredno pogojenih družbenih gibanj in politike. Sorokin je dejansko začetnik kritike Marxa in marksistov zaradi njihovega zanemarjanja mobilnosti pri analizi odnosov med razredno strukturo in razredno akcijo (glej še posebej 1959: poglavje XVII).

Na drugi strani pa je tu zanimanje za mobilnost kot indikator stopnje "odprtosti" določene družbe - stopnje, do katere prevladuje "enakost možnosti" (glej še posebej 1959, pogl. XV). V tem pogledu je raziskovanje mobilnosti od Sorokina dalje zagotavljalo tudi osnovo za kritiko liberalne ideologije: in to tako, da je pokazalo, kako celo v samih liberalnih demokracijah ohranjanje očitno neenakih pogojev dejansko vselej kompromitira ideal enakih možnosti (o tem Goldthorpe, 1987: 1. pogl.).

2. Povojno obdobje. V tem obdobju so izpeljali prve raziskave mobilnosti v okviru posameznih držav: Glass (1954) v Veliki Britaniji, Carlsson (1958) na Švedskem in Svalastoga (1959) na Danskem.² V teh raziskavah je bila glavna pozornost usmerjena v drugo od obeh zanimanj, ki sem ju pravkar nakazal, to je, v vprašanje o enakosti možnosti. Toda iz tega prizadevanja sta se razvili še dve.

Prvo je bilo metodološke narave. Kako lahko v standardni mobilnostni tabeli ločimo med dvema vrstama mobilnosti: se pravi med mobilnostjo, ki je rezultat sprememb pri distribuciji družbenih položajev med določeno generacijo in tisto, ki tej sledi (tako imenovano "strukturno" ali "vsiljeno" mobilnostjo) in mobilnostjo, ki ni bila odvisna od takšnih distribucijskih premikov (tako imenovano "menjalno" ali "čisto" mobilnostjo)?

Drugo prizadevanje je bilo bolj vsebinsko: to je, vloga izobraževanja pri pospeševanju mobilnosti in možnosti povečanja mobilnosti in enakosti možnosti s pomočjo reform izobraževalnega sistema. Vendar pa je bilo na žalost v obeh pogledih narejenega le malo. V glavnem zato, ker niso uspeli poiskati primernih tehnik za analizo.³ Lahko bi rekli, da so v tej drugi fazi razvoja raziskovanja mobilnosti, dosegli precej več na področju zbiranja podatkov kot pa na področju analize le-teh.

3. Paradigma "pridobivanje statusa". V šestdesetih letih je ameriški demograf in sociolog O. D. Duncan predlagal radikalno nov pristop za raziskovanje socialne mobilnosti (1966a, 1966b) in ga demonstriral v svoji znani knjigi (skupaj z P. M. Blauom) *The American Occupational Structure* (1967). Duncan je trdil, da lahko dosežemo večje razumevanje procesov mobilnosti - na primer vloge, ki jo igra izobraževanje - samo tako, da zamenjamo ali vsaj dopolnimo analizo tabel mobilnosti z uporabo tehnik korelacije in regresije. Po tem pristopu bi lahko posameznikov trenutni status - se pravi status v času raziskave - pojmovali kot odvisno spremenljivko, vrsto neodvisnih in intervenirajočih spremenljivk pa bi potem lahko postulirali, vključno s statusom staršev, njihovo izobrazbo, posameznikovo lastno izobrazbo, njegovim statusom ob prvi zaposlitvi itd. Učinke teh različnih spremenljivk - tako neposredne kot posredne - na status, ki si ga pridobijo posamezniki, bi potem lahko s pomočjo vzročne analize poti ocenili za populacijo določene dežele.

In spet bi lahko rekli, da je bila pri tem novem pristopu v središču pozornosti enakost možnosti, ki pa je bila definirana na dokaj poseben način. Ideal je bila v bistvu socialna selekcija, ki jo vrši dosežek in ne pripisovanje. Z drugimi besedami, popoln svet bi bil tisti, v katerem bi bila v primeru, da je bil otrokov status enak statusu njegovih staršev, ta povezava v celoti rezultat otrokove lastne uspešnosti pri izobraževanju in ne bi izražala nobenih drugih, neposrednih posledic statusa staršev.

Blauov in Duncanov model analize poti je kazal na to, da takega sveta v ZDA do šestdesetih let še niso dosegli. Toda v svojih nadaljnjih analizah sta avtorja trdila, da gre po vsem sodeč sprememba v pravo smer. ZDA so postajale družba, v kateri so dosežki postali prevladujoč kriterij, na podlagi katerega so se posameznikom dodeljevali poklicni položaji. Tako Blau kot Duncan sta bila prepričana, da se ostale družbe nagibajo k temu, da bi sledile ZDA po isti poti v modernost (1967, pogl. 12).

4. Povratak k analizi tabel mobilnosti. Paradigma "pridobivanje statusa", kot jo je prvi prikazal Duncan, je prevladovala od sredine šestdesetih do sredine sedemdesetih let. Potem pa je postal opazen premik nazaj k analizi tabel mobilnosti. Vloga pri tem je igralo nekaj precej različnih vplivov.

Kot prvo, paradigma pridobivanje statusa je postala predmet stopnjujočih se kritik (prim.: Bielby, 1981). Še posebej so poudarjali, da so modeli poti, ki so jih uporabljali, zavajajoči vsaj v enem pogledu. Vse, kar so lahko neodvisne in intervenirajoče spremenljivke logično določile, je to, kar bi lahko imenovali posameznikov poklicni potencial in ne njegovo ali njeno dejansko doseganje nekega položaja v poklicu. Doseganje namreč ni odvisno zgolj od posameznikovega socialnega okolja, izobrazbe itd., ampak tudi od tega, kakšne možnosti zaposlitve ali "delavna mesta" so na razpolago, da se jih lahko zapolni. Z drugimi besedami, na doseganje položajev v poklicu vplivata tako povpraševanje kot ponudba, tako strukturalni kot individualni faktorji. Torej gre spet za nadležen problem strukturalne pogojenosti mobilnosti.

Kot drugo, v Evropi zanimanje za mobilnost v sedemdesetih letih ni bilo več tako kot prej osredotočeno na vprašanje o enakosti možnosti. Ponovno je postalo aktualno zanimanje za mobilnost z alternativnega izhodišča, tj. zanimanje za formiranje razredov in razredne akcije (Goldthorpe, 1985a). Očitno je, da je bilo to delno rezultat ponovne oživitve razrednih in političnih konfliktov v mnogih zahodnoevropskih državah (glej Pizzorno in Crouch, 1978). Delno pa je zanimanje izhajalo tudi iz debat o spreminjajoči se razredni strukturi, ki so se odvijale med marksističnimi in nemarksističnimi sociologi tako v zahodnih kot vzhodnoevropskih deželah (glej Goldthorpe, 1987, pogl. 2, Mach in Wesolowski, 1982). V teh kontekstih je paradigma doseganje statusa lahko ponudila le malo.

Kot tretje so v sedemdesetih letih razvili novo tehniko analize tabel mobilnosti, ki se je izkazala za veliko bolj uporabno od prejšnje: multiplikativno ali loglinearno modeliranje. Bolj kot vse drugo je ta nov način analize omogočal rešitev problema glede odnosa med strukturalno in menjalno mobilnostjo (Hauser, 1975). Bistveni konceptualni korak pri tem je bila opustitev predstave o strukturalni in menjalni mobilnosti kot dveh ločenih komponentah celotne mobilnosti, ki ju dodajamo eno k drugi in pripoznanje dveh različnih vrst stopnje mobilnosti: na eni strani absolutnih stopenj mobilnosti - kot n.pr. totalne, prilivne in odlivne stopnje - ki jih lahko merimo enostavno s pomočjo procentov; na drugi strani pa relativnih stopenj mobilnosti, ki jih lahko merimo s količniki razmerij (prim. Goldthorpe, 1987, pogl. 3; Cobalti, 1987). Vse absolutne stopnje bodo odražale strukturalne efekte, ki delujejo preko marginalnih distribucij v tabelah mobilnosti, saj so marginalne frekvence zmeraj vključene v izračun takih stopenj. Relativne stopnje pa razkrivajo povezavo med izvornimi in končnimi položaji, ki jih smatramo za celoto vseh strukturalnih efektov: z drugimi besedami, na različna razmerja ne vplivajo marginalne frekvence.

Poleg tega so različna razmerja elementi loglinearnih modelov. Zato lahko take modele uporabljamo, da bi izrazili raznolike hipoteze o stopnjah relativne mobilnosti, ki jih potem lahko formalno preizkusimo ob podatkih s tabel dejanske mobilnosti (Za enostavni uvod v loglinearno modeliranje, glej Payne, 1977; Knoke in Burke, 1980; Gilbert 1981 in, njegovo uporabo še posebej pri tabelah mobilnosti, Hout, 1983).

Analiza tabel mobilnosti, ki uporablja razliko med absolutnimi in relativnimi stopnjami ter loglinearno modeliranje, je v bistvu osnovna strategija projekta CASMIN - ki je zato jasno lociran v tej četrti fazi razvoja raziskovanja mobilnosti, ki sem jo ponazoril. Obstaja tudi peta faza, ki jo moram na tem mestu, čeprav se bom k njej še vrnil, na kratko skicirati.

5. Pristop "potek življenja". Danes predstavlja samo avantgardo raziskav mobilnosti. Bistveni argument njegovih pristašev je, da konvencionalne tabele mobilnosti, ne glede na to, koliko so analizirane, omogočajo samo arbitraren "snapshot" (posnetek trenutka) procesov mobilnosti. Primerjajo položaj, ki ga imajo posamezniki v določenem trenutku svojega življenja, s položajem, so ga imeli njihovi starši v določenem trenutku svojega življenja. Toda, poudarjajo, posamezniki - bodisi starši bodisi otroci - so lahko mobilni vse življenje. Zato naj tako podatki o mobilnosti kot tudi tehnike analize v večji meri odražajo to temeljno dejstvo (glej posebej Sorensen, 1986).

V nekaterih raziskavah, ki so v teku, so zbrali informacije o moških in ženskah v nacionalnih vzorcih tako, da te omogočajo rekonstrukcijo njihove celotne zgodovine zaposlitev, podobno pa tudi njihove družinske in izobraževalne zgodovine.⁴ Če razpolagamo s takimi podatki, lahko uporabimo učinkovite nove tehnike "analize zgodovine dogodkov", ki omogočajo detajlirano oblikovanje "časovnih" procesov, s pomočjo katerih posamezniki napredujejo čez okvir svojega socialnega porekla, padejo podenj ali pa se vanj vrnejo.

S tem sem zaključil svoj precej stiliziran pregled razvoja raziskovanja mobilnosti in se lahko posvetim vprašanjem, ki jih zastavlja ta razvoj in ki se danes kažejo kot najpomembnejša. Izbral bom tri taka vprašanja. Prvo je vprašanje konceptualnega konteksta, znotraj katerega naj raziskujemo mobilnost. Drugo je vprašanje o obsegu in izvorih variabilnosti stopenj socialne mobilnosti in tretje je vprašanje o tem, kakšen je odnos med mobilnostjo, gledano z intergeneracijske perspektive, in mobilnostjo, gledano s perspektive "potek življenja". Ta tri vprašanja bi rad obravnaval eno za drugim, toda - in to bi poudaril - bolj z namenom, da bi jih prikazal, kot pa razrešil.

Konceptualni kontekst

Predhodno sem opozoril, kako je bilo že iz Sorokinove sinteze razvidno, da lahko raziskave mobilnosti navdahmeta dve, v marsičem različni si zanimanji - zanimanje za oblikovanje (ali razpad) razredov in zanimanje za enakost možnosti. Glede na to lahko torej tudi opazimo, že od samih začetkov raziskovanja mobilnosti, da je le-to potekalo

v okviru dveh konceptualnih kontekstov (Goldthorpe, 1985a). Tam, kjer je bilo v središču zanimanja formiranje razredov, je bil konceptualni kontekst, znotraj katerega se je definiralo, opazovalo in analiziralo mobilnost, razumljivo razredna struktura. Tam pa, kjer je bila v središču pozornosti enakost možnosti, se je konceptualni kontekst nagibal k neki obliki socialne hierarhije - hierarhije, ki je bila - recimo - razumljena kot poklicni prestiž ali 'socio- ekonomski status'. Znotraj takšnega hierarhičnega konteksta lahko mobilnost opišemo v smislu "vertikalnosti" - se pravi kot nekaj, usmerjeno navzgor ali navzdol. Toda to ni nujno v kontekstu razredne strukture, saj ta ne implicira nujno obstoja popolne razvrstitve razredov.⁵

Do neke mere bi lahko bili pluralistični in rekli, da sta obe konceptualizaciji ustrezni, pač s stališča različnih interesov, ki jim služita. Toda kljub temu ne moremo v celoti zaobiti vprašanja, kateri pristop jasneje prikazuje stopnje mobilnosti in vzorce, ki prevladujejo v določeni družbi. Ali mobilnost močneje oblikuje razredna delitev ali prestiž in gradacije statusov? S tem vprašanjem so se zadnje čase precej ukvarjali - toda zaenkrat ne v večjimi uspehi (glej Hauser, 1984). V okviru projekta CASMIN smo izbrali razredno strukturni pristop, delno zato, da bi se lahko lotili vprašanja formiranja razredov, poleg tega pa še iz naslednjih razlogov:

I. Velika privlačnost predstave o socialni hierarhiji, je v tem, da sugerira zelo enostaven princip, po katerem naj bi se dalo razložiti stopnje mobilnosti: namreč princip "čim dalje, tem manj". Bolj kot sta dva nivoja v socialni hierarhiji med seboj oddaljena, če so seveda drugi pogoji nespremenjeni, manj je med njima mobilnosti. Na žalost pa modeli, ki predstavljajo ta princip ne sovpadajo s podatki iz večine tabel mobilnosti. Na delu so tudi nehierarhični dejavniki. Kot največja ovira za mobilnost se, na primer, često izkaže sektorska ali, z drugimi besedami, zapreka, ki obstaja med kmečkimi in nekmečkimi zaposlitvami (glej Erikson in Goldthorpe, 1987a). Ali pa na primer sledeče: ugotovimo, da bodo na vsaki podrobni lestvici prestiža ali statusni lestvici nekatere skupine "plavih ovratnikov" rangirane višje kot nekatere skupine "belih ovratnikov": nekateri obrtniki bodo na primer rangirani višje kot pisarniški uslužbenci. Toda obenem opazimo, da imajo uradniki in njihovi otroci kljub temu večje možnosti za mobilnost navzgor na višje nivoje, na položaje "belih ovratnikov" pri samem vrhu lestvice, kot jih imajo obrtniki in njihovi otroci. (Glej težave, na katere sta v tem pogledu naletela Blau in Duncan, 1967, str. 67-75).

II. Če nas zanima, kako na mobilnost vpliva ekonomski razvoj ali pa politična intervencija, izgleda, da ima razredni pristop jasne prednosti. Ekonomski razvoj je bolj neposredno povezan z razredno strukturo družbe kot pa z njenimi hierarhijami ali statusnimi hierarhijami. Tudi politična intervencija bo najverjetneje usmerjena na določene razrede in ne na skupine, ki jim je skupen isti rang na lestvici prestiža ali statusni lestvici.⁶ Tako lahko na podlagi dogajanj projekta CASMIN zaključimo, da sta imela največji vpliv na vzorce mobilnosti v Evropi tega stoletja upad kmečkih razredov in upad male mestne buržoazije. Splošno tendenco krčenja teh dveh 'tradicionalnih' razredov - kar pomeni visoke stopnje odlivne mobilnosti - si je treba razlagati dejstvo, da sta ta dva razreda v različnih državah upadala različno in do različnih stopenj, kot rezultat pretežno političnih dejavnikov. Nekatere države so uveljavile politiko kmetijskega protekcionizma, druge svobodno trgovanje; v nekaterih državah so dali mali buržoaziji zakonske in finančne ugodnosti, v drugih pa so jo pustili precej izpostavljen tržnim silam, spet v tretjih so jo ukinili kar s političnim dekretom. Reči hočem, da bi o tem razvoju le s težavo lahko govorili s pojmi, kot sta prestiž in statusna lestvica.

III. V vsakodnevnem življenju posamezniki brez dvoma razmišljajo o premiku 'navzgor' ali 'navzdol'. Toda jasno je tudi, da se pojavlja veliko mobilnosti, ki si je ne moremo razlagati s pomočjo 'vertikalnih' pojmov. V industrializirajočih se družbah je, na primer, eden od največjih mobilnostnih tokov prehajanje kmetov ali malih kmetov in njihovih otrok k nekvalificiranemu delu v industriji. Ta mobilnost povzroča radikalne spremembe tako v ekonomskih kot v socialnih odnosih; toda vprašanje o tem, ali je to mobilnost navzgor ali navzdol, je verjetno eno najmanj plodnih, ki bi si jih s tem v zvezi lahko zastavili. Je mobilnost, ki prinaša zmes ugodnosti in stroškov, prednosti in prikrajšanj. Obstajajo seveda še druge oblike mobilnosti, ki so, podobno, zelo po-

membrane s stališča relacijskih odnosov, a so, če jih gledamo z 'vertikalne' perspektive, ambivalentne: na primer mobilnost od mezdnega dela k samozaposlitvi ali mobilnost od nižjega k višjemu nadzornemu položaju.

Variabilnost mobilnostnih stopenj

Vprašanje variabilnosti mobilnostnih stopenj se je najprej pojavilo v zvezi z variabilnostjo v času. Sorokin je bil prepričan, da stopnje mobilnosti ne kažejo nikakršne dolgoročne tendence bodisi k povečanju bodisi k upadu; razkrivale so samo "fluktualno, ki ni izkazovala nikakršnih trendov" (1959: str. 60-63, 152-160). Ta pogled je prevladoval do šestdesetih let, ko sta Blau in Duncan, pa tudi drugi predstavniki šole 'pridobivanja statusa', postavila hipotezo, da v industrijskih družbah stopnja mobilnosti nasplošno raste: delno zaradi hitrih strukturnih sprememb, delno pa tudi zato, ker je rastoči poudarek na dosežkih in ne na pripisovanju vztrajno slabih vezi med posameznikovim socialnim poreklom in njegovim končnim položajem (glej Blau in Duncan, 1967, pogl. 12; Treiman, 1970).

Rezultati projekta CASMIN podpirajo Sorokinovo stališče (Erikson in Goldthorpe, 1988a). Kar zadeva absolutne stopnje, te večinoma ne razkrivajo kaj več kot "fluktualno, ki ne izkazuje nikakršnih trendov". Edina pravilnost, ki jo lahko opazimo, je enkratno povečanje stopnje totalne mobilnosti, ki se pojavi v precej zgodnjih fazah industrializacije, tedaj, ko začenja večinska kmečka populacija razpadati. Takšno povečanje totalne mobilnosti lahko, na primer, v sredini tega stoletja opazimo tako na Poljskem kot na Irskem, kar je očitno povezano z ostrim padcem imobilnosti v kmečkih družinah.

Če zdaj preidemo k 'relativnim' stopnjam - se pravi, k merjenju zveze med socialnim poreklom in položajem, pri čemer se izloči strukturne učinke - je splošni vtis, ki ga dobimo, precejšnja stabilnost. Loglinearni modeli, v katerih se vzame, da se količniki razmerij (odds ratios) v času ne spreminjajo, se dobro prilegajo podatkom. V Angliji so, na primer, relativne stopnje razredne mobilnosti, ostale bolj ali manj nespremenjene skozi vse dvajseto stoletje (Goldthorpe, 1987); na Japonskem pa so se relativne stopnje v obdobju spektakularne ekonomske rasti od druge svetovne vojne dalje le malo spremenile (Ishida, Erikson in Goldthorpe, 1987). Res je, da pri nekaterih deželah opazimo premike v relativnih stopnjah; res je tudi, da so ti premiki pretežno v smeri večje mobilnosti. Toda kljub vsemu so ti premiki bolj prehodne kot stalne narave - tako kot na primer tisti, ki so jih opazili na Madžarskem v petdesetih letih (Simkus), 1981; Ganzeboom in Luijckx, 1986) ali na Švedskem v šestdesetih letih (Erikson, 1983).

Vprašanje variabilnosti mobilnostnih stopenj zadeva ne samo variabilnost v času ampak tudi variabilnost v prostoru - od dežele do dežele. Sorokin je bil spet mnenja, da se ne da najti sistematičnih razlik; v petdesetih letih pa sta Lipset in Zetterberg (1959) postavila hipotezo, da so bile stopnje socialne mobilnosti v različnih industrijskih družbah "precej enake".

V tem pogledu je razlikovanje med absolutnimi in relativnimi stopnjami dokaj pomembno. Lipset in Zetterberg sta se ukvarjala z absolutnimi stopnjami - v bistvu s stopnjami odliva. Iz rezultatov projekta CASMIN pa tudi iz rezultatov drugih raziskav (n. pr. Grusky in Hauser, 1984) je očitno, da je bila njuna hipoteza napačna. Stopnje absolutne mobilnosti - tako odlivne, prilivne kot totalne - se v različnih industrijskih družbah precej razlikujejo.

Do zanimivega preobrata pa je prišlo z reformulacijo hipoteze Lipseta in Zetterberga, ki se po novem ne nanaša več na absolutne, ampak na relativne stopnje. Featherman, Jones in Hauser (1975) so trdili, da družbe z modernimi ekonomijami - vse dokler obstaja neka oblika družine - generirajo v bistvu podoben vzorec relativnih stopenj. To predelano verzijo - znano kot FJH hipotezo - empirično potrjuje dobršen del rezultatov projekta CASMIN. Če se za vse dežele postavi enake količnike razmerij, se loglinearni modeli ne ujemajo do popolnosti z našimi primerjalnimi podatki o mobilnosti; ujemajo pa se toliko, kolikor kažejo na to, da prevladuje zelo široka stopnja podobnosti med deželami (Erikson in Goldthorpe, 1987a).

Še več, iz takšnih analiz postane jasno, da se industrijskih družb ne da uspešno grupirati v 'tipe' glede na vzorec njihovih relativnih stopenj. Tako, na primer, družbe z visokimi stopnjami rasti nimajo drugačnih vzorcev kot družbe z nizkimi stopnjami rasti; kapitalistične družbe se ne razlikujejo sistematično od socialističnih in tako naprej. Kolikor se posamezne dežele, glede na to, kar bi lahko označili kot skupni vzorec relativnih stopenj, vendarle razlikujejo med seboj, pa gre za razlike, ki so idiosinkratične.

Kar postaja na ta način nadalje jasno je tudi to, da so mednarodne razlike, ki se pojavljajo pri absolutnih stopnjah, predvsem rezultat strukturnih efektov. Se pravi, do razlike v absolutnih stopnjah prihaja predvsem zaradi razlik v razrednih strukturah v posameznih deželah in zaradi razlik v tem, kako se spreminjajo te strukture - in ne zato, ker bi bile nekatere družbe bolj 'odprte' ali 'zaprte' od drugih. Tako dejstvo, da v Angliji lahko najdemo več strokovnjakov in vodstvenih delavcev delavskega porekla kot n. pr. na Japonskem, ne pomeni, da je angleška družba bolj odprta kot japonska; pomeni preprosto to, da je imela Anglija večji delavski razred kot ga bo Japonska kdajkoli imela in ki se, poleg tega, še bolj počasi krči. Drugače lahko to povemo tako, da rečemo, da so družbe, ki imajo podobne stopnje absolutne mobilnosti, družbe, ki so imele podoben ekonomski razvoj.

Poleg razmisleka o variabilnosti mobilnostnih stopenj v času in prostoru lahko zastavimo tudi vprašanje v zvezi z variabilnostjo glede na pod-populacije. V kolikšni meri se razlikujejo stopnje mobilnosti znotraj neke družbe, med različnimi verskimi in etničnimi skupinami, med posameznimi regijami, med moškimi in ženskami? To je problematika, ki so jo doslej raziskovali v manjši meri kot prej obravnavane, toda zdi se, da se le ponuja okvirni odgovor. Pod-populacije se lahko precej razlikujejo kar se tiče absolutne mobilnosti, večinoma pa se le malo razlikujejo kar se tiče relativnih stopenj.

Rezultati CASMIN-a n. pr. kažejo na to, da na Severnem Irskem, kjer seveda obstajajo ostre verske in etnične delitve, dosegajo rimokatoliki stopnje absolutne mobilnosti, ki so različne od stopenj, ki jih dosegajo protestanti in so dejansko manj ugodne. Kljub temu pa loglinearni model razkrije, da lahko razlagamo te razlike izključno v strukturnem smislu: se pravi, gre za manj ugodne možnosti za izbiro poklica, ki si ga lahko izberejo katoliki - vsaj delno seveda zaradi verske diskriminacije. Znotraj katoliških in protestantskih skupnosti pa so relativne stopnje razredne mobilnosti v bistvu enake - se pravi, da znotraj vsake skupine prevladujejo enake razredno pogojene neenakosti glede možnosti mobilnosti (prim. tudi Miller, 1983). Tako so n. pr. protestanti proletarskega izvora prav tako depriviligirani znotraj protestantske skupnosti kot katoličani istega porekla znotraj katoliške skupnosti. Z drugimi besedami: verske ali etnične neenakosti in razredne neenakosti niso soodvisne. Različne strukture možnosti, s katerimi se morajo soočati člani obeh skupin, kot kaže, oblikujejo sile, ki so v veliki meri neodvisne od razrednih. In: ob danih strukturah razred potem vzpostavlja možnost mobilnosti na način, ki je, kot kaže, povsem 'slep' tudi za regije (Macdonald in Ridge, 1988) in spol (Erikson in Goldthorpe, 1988b).

Na koncu bom s tem v zvezi opozoril na še en rezultat raziskav v okviru CASMIN-a, ki je prav tako dokaj zanimiv. Pri različnih narodih smo imeli možnost primerjati medgeneracijsko razredno mobilnost moških z mobilnostjo žensk s pomočjo poroke (Erikson in Goldthorpe, 1988b). Slednjo, mobilnost žensk s pomočjo poroke, smo ugotovili tako, da smo primerjali razred, ki mu je pripadal ženin oče in razred, ki mu je pripadal njen mož. S pomočjo loglinearnega modeliranja smo odkrili, da ti dve vrsti mobilnosti kažeta zelo podobne relativne stopnje. Utegnili bi pomisliti, da bodo pri moških na trgu dela in ženskah na 'trgu porok' na delu res različni procesi socialne selekcije. In nadalje bi lahko sklepali, da se bodo ti procesi v modernih družbah vse bolj razlikovali, saj izbiro zaposlenih za delovna mesta vodijo bolj univerzalistični kriteriji, izbiro zakonskega partnerja pa precej bolj partikularni. Toda dejansko sta oba procesa

selekcije oblikovana znotraj razredne strukture na v bistvu enak način. Se pravi, da lahko, če vemo, kako so se moški določenega socialnega porekla razporedili znotraj razredne strukture s pomočjo svoje zaposlitve, napovemo precej točno, kako se bodo njihove sestre razporedile s pomočjo poroke.

Medgeneracijska perspektiva v primerjavi s perspektivo "poteka življenja"

Predhodno sem že opozoril na argument, ki ga uporabljajo zagovorniki pristopa "potek življenja" - da konvencionalna analiza tabel mobilnosti zelo verjetno daje neustrezne rezultate, saj se zanaša na en sam 'posnetek' o tem, kako sta povezana socialno poreklo in socialni položaj. Zagovorniki tega pristopa trdijo, da bi mobilnost morali analizirati na podlagi podatkov o celotnem poteku posameznikovega življenja in to s pomočjo dinamičnih modelov. Z drugimi besedami, medgeneracijsko mobilnost moramo torej opazovati kot proces, razpotegnen čez "vso življenjsko dobo" (Sorensen, Allmendinger in Sorensen, 1986).

V nekaterih vidikih takšne poglede zelo odobravam. Še posebej verjamem, da je tak pristop učinkovitejši od drugih, kadar nas zanimajo implikacije mobilnosti za formiranje razredov. V tem primeru hočemo izvedeti, koliko časa so posamezniki ali družine v istem razrednem položaju; in če se razredni položaji razlikujejo po tem, kako dolgo "obdržijo" posameznike in družine, potem ko dosežejo dani razredni položaj. Če naj se pojavi politična akcija na razredni osnovi - če naj sledi prav posebej razrednim interesom - morajo posamezniki čutiti nekakšno dolgotrajno povezanost z razredno pozicijo, ki jo zasedajo. Z drugimi besedami, razredi se bodo oblikovali kot politično pomembni dejavniki samo, če imajo določeno mero 'demografske identitete' - se pravi, samo če se oblikujejo kot relativno stabilne kolektivitete (Goldthorpe, 1985a, 1987; prim. še Elster, 1985, pogl. 6).

Tako se zdi pri vprašanjih, ki se zastavljajo na tem področju, pristop "poteka življenja" tako rekoč nepogrešljiv; in res se ga uporablja v številnih raziskavah, ki so v teku, in to z zelo obetajočimi možnostmi (glej še posebej Featherman in Selbee, 1986). Na žalost tega postopka pri projektu CASMIN ne moremo uporabljati, saj številni podatki, ki bi jih potrebovali, niso vedno dostopni v mednarodno primerljivi obliki.

Kljub temu pa (hkrati s prednostmi pri uporabi) v principu "poteka življenja", še posebej v stališču, da moramo razumeti medgeneracijsko mobilnost kot proces, ki poteka skozi celotno življenje, vidim tudi nekatere težave. V projektu CASMIN smo izvedli analize, pri katerih razdelimo medgeneracijsko mobilnost na dva zaporedna koraka: prvi korak je prehod iz razrednega porekla v razred prve zaposlitve, drugi korak pa je prehod iz razreda prve zaposlitve v sedanji razred (Erikson in Goldthorpe, 1987b). Ugotovili smo, da pri vsakem od teh prehodov, če ju obravnavamo vsakega posebej, obstajajo na področju relativne stopnje precej velike razlike med posameznimi deželami - kljub temu da, kot sem omenil že prej, če gledamo na prehod iz razrednega porekla v sedanji razred kot na celoto, razlike med posameznimi deželami niso več velike.

Tako se, na primer, zdi, da v deželah državnega socializma, kot sta Poljska in Madžarska, igra prehod iz razrednega porekla v razred prve zaposlitve pri določitvi vzorca medgeneracijske mobilnosti vodilno vlogo; dispozicija za mobilnost v delovnem obdobju pa je relativno majhna. kaže, da je uspešnost v času rednega izobraževanja odločilna za možnost mobilnosti. Nasprotno pa so v liberalnih kapitalističnih državah, kot sta n. pr. Anglija in Francija, dispozicije za mobilnost v delovnem obdobju višje - obstajajo "alternativne poti" za napredovanje, drugačne od rednega izobraževanja. Toda nekaj te mobilnosti v delovnem obdobju je dejansko 'protimobilnost' (Girod, 1971); to je v bistvu mobilnost, ki posameznika vrne nazaj v razred, iz katerega izvira, potem ko ga je njegova prva zaposlitev odvedla stran od izvornega razreda. Z drugimi besedami, to je mobilnost v delovnem obdobju, ki rezultira v intergeneracijski imobilnosti.

Se pravi, da domnevamo, da po vsej verjetnosti v poteku življenja v različnih družbah delujejo različni procesi mobilnosti, ki odražajo obstoj, recimo temu, različnih izobraževalnih institucij in institucij trga dela kot tudi povezave med njimi. Toda ti različni procesi "poteka življenja" naposled rezultirajo v dokaj podobnih intergeneracijskih izidih. Povedano z drugimi besedami, vzorcev intergeneracijske mobilnosti ne smemo pojmovati enostavno kot rezultat enostavne agregacije toliko in toliko karier posameznikov. Kariere posameznikov moramo prej razumeti kot na nek način pogojene z razrednimi strukturami, znotraj katerih se pojavljajo. Namesto, da bi intergeneracijsko mobilnost razumeli kot proces, ki poteka skozi vse življenje, bi bilo mogoče bolj obrniti perspektivo: se pravi, bolje bi bilo obravnavati mobilnost, ki jo predstavlja "potek življenja" kot intergeneracijski proces.

Na koncu bi rad povzel obči pomen tega, kar sem prej označil kot "četrto fazo" v razvoju raziskovanja mobilnosti - z drugimi besedami, rad bi se vrnil k analizi tabel mobilnosti - fazo, ki ji gotovo pripada tudi projekt CASMIN. Moram poudariti, da pričakujem na področju paradigme pridobivanja statusa še veliko zanimivega dela - tako kot pričakujem veliko uspehov tudi na področju pristopa "potek življenja".

Vendar menim, da je vrnitev k analizi tabel mobilnosti, še posebej, kadar je povezana s perspektivo razredne strukture, prispevala res veliko in to bi rad nekoliko specificiral.

V tej fazi je bil glavni konceptualni napredek v tem, da smo začrtali razliko med stopnjami absolutne in relativne mobilnosti; kar je bilo trdno povezano z glavnimi tehničnimi prednostmi loglinearnega modeliranja. Na tej osnovi so izvedli pomembne nove raziskave in analize, katerih poglobitve rezultate sem poskušal prikazati. Upal bi si celo trditi, da je rezultat tega raziskovanja in analize dejstvo, da je potrebno povsem na novo razmisliti o vlogi sociologije pri raziskavah mobilnosti.

Absolutne stopnje mobilnosti so se, vsaj v razrednem pomenu, izkazale kot precej variabilne v času, prostoru in med pod-populacijami. Toda ne kaže, da bi bile variabilne na kakršenkoli sistematičen način. Empirično so bile ovržene tako teorije, ki so hotele prikazati absolutne stopnje kot konstantne, kot tudi tiste, ki so hotele prikazati, da kažejo neko vzorčno spremembo. Vse, kar lahko rečemo, je samo to, da je variabilnost absolutne mobilnosti tesno povezana z variabilnostjo v strukturnem kontekstu. Tako bodo, na primer, kot sem opozoril že predhodno, imele dežele, ki so šle skozi podobne faze ekonomskega razvoja podobne absolutne stopnje razredne mobilnosti. Če bi torej radi razložili razlike pri absolutnih stopnjah, moramo biti pripravljeni razložiti razlike v obliki in evoluciji razredne strukture. Vprašanje, ki se v tem primeru zastavlja, je, ali je to naloga, za katero ima makrosociologija na voljo potrebne teoretske resurse, ali pa je to naloga, ki bi jo raje prepustili zgodovinarjem, da jo obdelajo z bolj deskriptivno, na posameznih primerih slonečo analizo. Sam bi se zaenkrat raje odločil za drugo alternativo. Tistim, ki se z menoj ne bodo strinjali in bi bili radi bolj ambiciozni, lahko rečem samo "Hic Rhodus, hic salta". Naj se tisti, ki so prepričani, da je možno razviti splošne teorije sprememb razredne strukture, spravijo na delo in jih razvijejo.

Kar pa se tiče relativnih stopenj mobilnosti, je situacija precej drugačna. Tu je bil glavni dosežek v tem, da so odkrili stopnjo stabilnosti, ki jo kažejo te stopnje - spet v času, prostoru in med pod-populacijami, pa tudi med različnimi vrstami mobilnosti, ki sem jih razložil na primeru moške mobilnosti s pomočjo zaposlitve in ženske s pomočjo poroke. Znotraj perspektive razredne strukture je bilo mogoče predstaviti empirične zakonitosti, ki jih prej nismo niti slutili in ki so na več načinov dejansko presenetljive. In prav v tem je, kot se mi zdi, teoretičen izziv, ki se mu ne moremo ogniti. Kaj je izvor teh vedno prisotnih konstantnosti in podobnosti, ki jih kažejo relativne stopnje? In kako so te zakonitosti, ki jih zasledimo na makrosociološki ravni dejansko generirane na mikrosociološki ravni, se pravi skozi akcije in interakcije posameznikov? Ni mi treba poudarjati, da ne bom poskušal tukaj in zdaj odgovoriti na ta vprašanja. Toda verjamem, da so to vprašanja, na katera se v principu da odgovoriti; da je za razvoj teorije sociologije pomembno, da se na njih odgovori; in da morajo biti v bližnji prihodnosti pri vrhu našega zanimanja. Mislim, da je poglobitven prispevek sodobnih raziskav v tem, da so nam ta vprašanja tako jasno zastavila.

OPOMBE

- 1 Projekt CASMIN denarno podpira Stiftung Volkswagenwerk, Hannover. Temelji na sekundarni analizi podatkov o razredni mobilnosti, dobljenih iz nacionalnih raziskav, izvedenih v sedemdesetih letih v devetih evropskih in treh neevropskih industrijskih družbah. Prve so Anglija, Francija, Škotska, Zvezna republika Nemčija, Madžarska, Irska, Severna Irska, Poljska, Škotska in Švedska; druge pa Avstralija, Japonska in ZDA. Podatke, zbrane za vsako od nacionalnih raziskav, smo na novo kodirali v standardno razredno shemo pa tudi v standardne izobrazbene kategorije, da bi tako zagotovili precej večjo stopnjo primerljivosti, kot če bi se zadovoljili samo z objavljenimi rezultati vsake nacionalne raziskave posebej. Delo na stopnjah in modelih razredne mobilnosti sva vodila s profesorjem Robertom Eriksonom iz Švedskega inštituta za družboslovne raziskave, medtem ko je bil za raziskave o vlogi izobrazbe pri razredni mobilnosti zadolžen Walter Müller s svojimi sodelavci. Za nadaljnje podrobnosti glej Goldthorpe (1985b), Erikson in Goldthorpe (1987a) in Koenig, Luttinger in Müller (1988).
- 2 Te raziskave so vplivale na jugoslovanske raziskave mobilnosti, ki jih je izvedel Vojin Milić na podlagi popisa jugoslovanske populacije iz aprila 1960. Glej Milić (1958, 1965).
- 3 Razprave o zagatah, ki jih srečujemo pri tem in ki so bile v tistem času res zelo vplivne, glej Duncan (1966) in Anderson (1961).
- 4 Posebnega pomena je nemška raziskava zgodovine življenja, ki jo je vodil profesor Karl-Ulrich Mayer iz Max-Planckovega Inštituta für Bildungsforschung v Zahodnem Berlinu. Glej Mayer in Carroll (1987), Blossfeld in Mayer (1988).
- 5 Mogoče bi bilo na tem mestu le potrebno pripomniti, da se razredne strukture nismo vedno lotevali s čisto marksističnih "vz gibov". V primeru projekta CASMIN ta vzgib izvira iz Goldthorpa (1982, 1987) in odraža mešanico webrovskih, schumpeterijskih in avstro-marksističnih pogledov. Te bi lahko kontrastirali z bolj ortodoksni marksistični pristopi pri razredni analizi, ki jih je razvil Wright (1985) in so imeli prav tako vpliv na zahodno sociologijo. V tem pogledu še posebej Marshall etc. (1988).
- 6 Takšne skupine so, kar se tiče njihove lokacije znotraj socialne delitve dela, često ekstremno različne. Za komentar, ki se nanaša na to, glej Westergaard in Resler (1975, str. 287).

*Prevedla: Tomaž Toporišič
in Zlata Gorenc*