

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Tomaž Pušnik

Mobilna Evropska unija – vzpostavljanje in delovanje oblasti prek mobilnosti

Magistrsko delo

Ljubljana, 2014

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Tomaž Pušnik

Mentor: doc. dr. Marinko Banjac

Mobilna Evropska unija – vzpostavljanje in delovanje oblasti prek mobilnosti

Magistrsko delo

Ljubljana, 2014

Zahvala

... mentorju, doc. dr. Marinku Banjacu za vse nedeljske debate na fakulteti, za pomoč, motivacijo in podporo. Mentorstvo še zdaleč ne opiše razsežnosti najinega sodelovanja – prijateljstvo je bolj primerno. Marinko, hvala!

... Blažu in Marinko, za inspiracijo in vzor. Hvala, ker se lahko učim od najboljših.

... Moniki, za smeh in veselje. Hvala, ker si potrpežjiva in nasmejana tudi v trenutkih, ko biti z mano, ni najlažja stvar na svetu.

... družini, za vso podporo tekom študija ter za vse lepe trenutke, ki jih preživimo skupaj. Ostanite točno takšni kot ste!

... ter prijateljem za odklop in vso pozitivno energijo, ki mi jo dajete!

Mobilna Evropska unija – vzpostavljanje in delovanje oblasti prek mobilnosti

Na ravni Evropske unije je mobilnost opredeljena kot svoboda gibanja ter predstavljena kot temeljna pravica državljanov Unije. Hkrati državljani EU dojemajo mobilnost kot najpomembnejši dosežek evropskih integracijskih procesov. Izhajajoč na eni strani iz pozitivne podobe mobilnosti in na drugi strani iz raziskovalne pozicije, da je potrebno navidezno nevtralne, naravne ali celo pozitivno okarakterizirane družbeno-politične fenomene kot je mobilnost preizpraševati in kritično naslavljati, dojemamo mobilnost kot političen koncept, ki so-konstituira delovanje oblasti na ravni Evropske unije ter vpliva na obnašanje in delovanje mobilnih posameznikov. V prvem delu smo prek historične analize in analitike oblasti denaturalizirali mobilnost ter prikazali, da se je mobilnost vzpostavila v specifičnem zgodovinskem trenutku kot odgovor na problematiko brezposelnosti in razreševanja pozicije delavcev migrantov. Kritično smo naslovili interpretacije gradualnega razvoja mobilnosti, katerih glavno sporočilo je, da je mobilnost v EU postala realnost, Evropska unija pa prostor svobode. Pri tem smo pokazali, da mobilnost predstavlja način izgrajevanja specifične oblike svobode, prek katere se vzpostavlja neoliberalna governmentálnost, kjer družbeno zamenjuje trg kot primarni način zamišljanja delovanja družbe. Na koncu pa smo v analizi mobilnih praks, med drugim evropske službe za zaposlovanje EURES in programa študentske mobilnosti Erasmus predstavili kako se zamišlja in izgrajuje mobilne subjekte kot podjetne posameznike.

Ključne besede: mobilnost, Evropska unija, governmentálnost, mobilne prakse.

Mobile European Union – Governing through mobility

At the European Union level, mobility is defined as free movement and is regarded as a fundamental right of the EU citizens. Furthermore, EU citizens perceive mobility as a major achievement of the European integration processes. Starting on the one hand from positive perception of mobility and on the other from researching position that is necessary to critically examine apparently neutral, natural or even positively characterized socio-political phenomena such as mobility, we perceive mobility as a political concept that co-constituate government of the European Union and has therefore a direct impact on the conduct of mobile subjects. In the first part we denaturalize mobility through historical analysis and analytics of government illuminating that mobility has emerged in a specific historical context as a response to the problem of unemployment and a need to resolve the position of migrant workers. Furthermore, we critically address prevailing interpretations of the gradual development of mobility that expose that mobility became a reality and that EU is a space of freedom. We reveal that mobility is a tool for the creation of a specific form of freedom through which the neoliberal governmentality, that replaces social with the market as an organizational principle of society has emerged. In the end we analysed the mobile practices, including EURES and student mobility programme Erasmus and reflected how the mobile subujects are imagined and constructed as enterprenuers of him/her selves.

Key words: mobility, European Union, governmentálnity, mobile practices.

Vsebina

1 UVOD	7
1.1 Določitev problema in raziskovalnih vprašanj.....	10
1.2 Teoretsko-metodološki okvir	11
1.3 Struktura magistrskega dela.....	13
2 MOBILNOST V ZNANOSTI	15
2.1 Vzpostavljanje mobilnosti v znanosti	15
2.2 Izmuzljivost definiranja mobilnosti	17
2.3 Nova mobilna paradigma oziroma obrat mobilnosti	22
2.4 Kritika nove mobilne paradigme	26
2.5 Razkrivanje in prepoznavanje lastne mobilne pozicije raziskovanja.....	29
3 MOČ, OBLAST, MOBILNOST: analitika oblasti	32
3.1 Governmentalnost: preplet vednosti in oblasti	33
3.2 Racionalnost oblasti	37
3.3 Razumevanje (moderne) oblasti	39
3.4 Racionalnost sodobne oblasti	45
3.5 Napredni liberalizem	52
3.6 Governmentalizacija Evrope.....	59
4 HISTORIČNA DIMENZIJA MOBILNOSTI TEKOM EVROPSKIH INTEGRACIJSKIH PROCESOV	64
4.1 Vzpostavljanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov kot problematizacija.....	68
4.2 Proces implementacije mobilnosti in vzpostavljanje prvih mobilnih praks	71
4.3 Nastajanje Evropske gospodarske skupnosti: prepleti mobilnosti in skupnega trga	78
4.4 Kritična refleksija gradualnega razumevanja razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov	83
4.4.1 Rimska pogodba kot začetna točka mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov..	84
4.4.2 Revolucija mobilnosti v letu 1968	85
4.4.3 Evolucija mobilnosti – razširitev mobilnih pravic	87
4.4.4 Državljanstvo Evropske unije – končna točka razvoja mobilnosti in brezmejnost zagotavljanja svoboščine vsem državljanom Unije	89
4.4.5 Redukcionizem interpretacij gradualnega razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov	91
5 PRAKSE MOBILNOST IN MOBILNE PRAKSE V EVROPSKI UNIJI	101
5.1 Akcijski načrti.....	102

5.1.1 Lizbonska strategija in akcijski načrti – nova spodbuda za mobilnost: uveljavitev izobraževalne in krepitev delavske mobilnosti	105
5.2 Evropsko leto mobilnosti delavcev.....	110
5.2.1 Utrjevanje oblastne racionalnosti mobilnosti tekom Evropskega leta mobilnosti delavcev	112
5.2.2 Eurobarometer	116
5.3 Evropska služba za zaposlovanje – EURES.....	120
5.4 Erasmus mobilna praksa: povezovanje mobilnosti in izobraževanja	126
5.4.1 Politična racionalnost programa Erasmus.....	128
5.4.2 Erasmus študijska mobilnost.....	134
5.4.3 Erasmus študijska praksa.....	141
6 ZAKLJUČEK	145
7 LITERATURA.....	155

1 UVOD

Večina državljanov Evropske unije (EU) je na vprašanje, kaj jim pomeni EU, odgovorila: »Svoboda potovanja in dela v prostoru Evropske unije« (EUROFOUND 2006). Pravica prostega gibanja ljudi na ozemlju Evropske unije ter možnost zaposlovanja državljanov EU na skupnem trgu sta del štirih temeljnih svoboščin-prostega pretoka blaga, storitev, kapitala in ljudi, ki so v pogodbah, politikah in programih EU opredeljene z označevalcem oziroma konceptom mobilnosti (glej Barry 1993; Jensen in Richardson 2004; Favell 2008; Recchi in Favell 2009). Tekom evropskih integracijskih procesov je za državljane EU mobilnost postala pomembnejši označevalec kot mir in demokracija, ki sta predstavljena kot primarna razloga za vzpostavljanje Evropske skupnosti. Mobilnost v Evropski uniji predstavlja najpomembnejši predpogoj delovanja EU, povezovanja in sodelovanja držav in državljanov, vzpostavljanja skupne identitete in državljanstva EU. Še več, mobilnost je za državljane EU postala sinonim za Evropsko unijo ter primarna asociacija, s katero opredeljujejo povezovanje držav v Evropi. Kot takšna mobilnost predstavlja glavno vrednoto in osnovno pravico, ki je skorajda popolnoma ponotranjena s strani ljudi – državljanov Evropske unije, saj predstavlja najbolj pozitiven aspekt, s katerim povezujejo življenje v EU.

Pozitivna podoba in pomembnost mobilnosti se odraža tudi v izjavah predstavnikov EU (glej EURES 2008, Loveland 2008, Our Future Mobility Now 2012), ki izpostavljajo, da je mobilnost v Evropski uniji ključ za tesnejše sodelovanje in povezovanje, hkrati pa je mobilnost predstavljena kot ena izmed najbolj pozitivnih posledic evropskih integracijskih procesov ter eden največjih dosežkov. Nekdanji predsednik Evropske komisije Jacques Delors, ki je predsedoval komisiji v dveh mandatih od leta 1985 do leta 1995, je postavil retorično vprašanje: »[a]li niso načela mobilnosti in sodelovanja v srcu evropskega etosa?« (v Barry 1993, 314). S tem je nakazal po njegovem mnenju intrinzičnost mobilnosti pri delovanju evropske skupnosti. Poudarjanje pomena mobilnosti v Evropski uniji je v današnjem času še bolj izpostavljeno, saj ga lahko zasledimo v številnih izjavah in v vseh ključnih dokumentih. Predsednik Evropske komisije Jose Manuel Barroso je dejal: »Mobilnost je ključna za našo prihodnost v Evropi. Nahaja se v osrčju strategije Obzorje 2020 za pametno, trajnostno in vključujočo rast« (Our Future Mobility Now 2012). Hkrati mobilnost predstavlja predpogoj za doseganje najkonkurenčnejšega gospodarstva na svetu, kot je bila opredeljena vizija

delovanja Evropske unije v Lizbonski strategiji. Mobilnost kot vseobsegajoč aspekt evropske integracije, definiran kot prost pretok ljudi, storitev in kapitala, je kot tak uporabljen v diskurzu Evropske unije, njenih ciljih, preteklih dogodkih in bodočih perspektivah.

Kljub temu, da je mobilnost postala označevalec sodobne Evrope (Jensen in Richardson 2004, 5) oziroma simbol Evrope (Carlier 2000, 8), pa številni avtorji (Urry 2000; Sheller in Urry 2006; Urry 2007; Söderström 2010) ugotavljajo, da je mobilnost v družboslovju podteoretizirana. Koncept mobilnosti je do nedavnega ostajal na obrobju znanstvenega raziskovanja, pomeni mobilnosti pa so se v veliki meri opredeljevali z migracijami in prehodom ljudi in dobrin. Z vzponom in intenzifikacijo pretoka fizičnega (ljudje, dobrine, stvari), imaginarnega (vednost, ideje, podobe) in virtualnega (denar, informacije, podatki), pa koncept mobilnosti ni mogel ostati trivialen (Söderström 2010, 10). Zavedanje o pomanjkanju teoretizacije mobilnosti v družboslovju je spodbudilo raziskovanje in drugačno razumevanje mobilnosti, kar označujemo s pojmom 'nova paradigma mobilnosti' (Sheller in Urry 2006) ali 'obrat mobilnosti' (Cresswell in Merriman 2011). V tem kontekstu je mobilnost postala razumljena kot osrednja značilnost gospodarskih, družbenih in političnih razmerij, ki so bila zgodovinsko percepirana kot statična in osredotočena predvsem na prostor, hkrati pa ravno ta razmerja določajo in napolnjujejo koncept mobilnosti. Mobilnost tako vodi do družbenih in ekonomskih interakcij ter oblikuje družbeno-prostorske odnose, posledično pa je »mobilnost ena izmed osrednjih aren borbe za nadzor in prevlado« (Swyngedouw 1993, 324). Ali kot je izpostavil Söderström (2010, 15), »mobilnost ni samo družbeno oblikovana temveč tudi oblikuje družbeno«.

Kot pravi Bærenholdt (2013, 20), se mobilnost večinoma povezuje s koncepti pretoka in svoboščin, vendar moramo mobilnost razumeti tudi oziroma predvsem v okviru moči in oblasti. Mobilnost v Evropski uniji bomo tako dojemali in analizirali kot način vzpostavljanja oblasti, prostora in populacije EU, prek raznolikih tehnologij oblasti mobilnosti (Barry 1993; Jensen in Richardson 2004; Jensen in Richardson 2007; Urry 2007; Jensen in Lassen 2011). V tem kontekstu bomo interpretirali, kako se prek številnih politik, programov in mobilnih praks ter praks mobilnosti v Evropski uniji, ki jih razumemo kot oblastne tehnologije (Rose in Miller 1992; Rose 1993; Foucault 2003; Foucault 2008), tekom evropskih integracijskih procesov vzpostavlja partikularno razumevanje mobilnosti ter predpostavlja načine delovanja ter »aktivnosti ki oblikujejo, vodijo, regulirajo in vplivajo na delovanje

posameznika ali posameznikov« (Gordon 1991, 2). Z analizo mobilnosti kot oblastne tehnologije v Evropski uniji bomo razkrivali, kakšno racionalnost oz. logiko ter kakšnega posameznika vzpostavljajo prakse mobilnosti, s čimer bomo doprinesli k razumevanju mobilnosti v Evropski uniji, ki je v najpomembnejših dokumentih, pogodbah, smernicah, strategijah ter v diskurzu visokih predstavnikov Evropske unije dojeta kot ključna za prihodnost Evropske unije.

Glavni namen magistrskega dela je pokazati, kako se tekom evropskih integracijskih procesov in delovanja mobilnosti danes vzpostavlja specifična oblast v Evropski uniji. Procese delovanja mobilnosti lahko označimo in dojemamo kot governmentalizacijo Evrope, ki »zamejuje, vzpostavlja ter določa okolje, prostor in populacijo Unije« (Walters in Haahr 2005). V tem kontekstu bomo analizirali kakšna je logika oziroma politična racionalnost mobilnosti, kako se mobilnost zamišlja, kakšnega mobilnega subjekta se predpostavlja in vzpostavlja tekom evropskih integracijskih procesov in kako posamezniki dojemajo svojo pozicijo, svoja ravnanja in obnašanja kot mobilni subjekti. Poseben poudarek bo namenjen razkrivanju in reflektiranju delovanja mobilnih praks, ki jih bomo reflektirali kot tehnologije delovanja oblasti. Analizirali bomo kako se prek institucionalizacije specifičnih oblik mobilnosti zamišlja vloga in pomen mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter prek kakšnih mehanizmov mobilnosti postaja Evropska unija praktična oziroma kako se prek mobilnih praks vzpostavlja oblast v EU.

V tem kontekstu so glavni cilji magistrske naloge:

- analizirati zgodovinski proces vzpostavljanja mobilnosti v specifičnih obdobjih evropskih integracijskih procesov, s čimer bomo pokazali kako in zakaj se je mobilnost vzpostavila, odgovor na katere dogodke oziroma problematike je predstavljala oziroma čemu je služila. Proces in način vzpostavljanja mobilnosti nam bo pomagal osvetliti trenutno dožemanje mobilnosti v Evropsko uniji;
- analizirati mobilnost, ne zgolj kot zbira pravic, ki se nadgrajuje in udejanja prek pogodb, politik in programov in je predstavljen kot naravno stanje razvoja Evropske skupnosti, temveč osvetliti mobilnost prek tehnologij in oblastnih praks, ki določajo, vodijo in urejajo možnosti delovanja Evropskih državljanov in populacije EU;

- interpretirati vzpostavljanje in delovanje mobilnih praks in praks mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov, s čimer bomo pokazali načine zamišljanja mobilnosti, logiko oziroma politično racionalnost njihovega delovanja ter kakšnega subjekta se zamišlja in vzpostavlja prek mobilnih praks.

1.1 Določitev problema in raziskovalnih vprašanj

Mobilnost, definirana kot prost pretok ljudi, storitev, kapitala ter blaga, predstavlja vseobsegajoč koncept, ki nam sam po sebi ne pove prav dosti, ali z besedami Adeya (2006, 75): »Če je mobilnost vse, potem ne predstavlja ničesar«. Dojemanje mobilnosti kot najpomembnejše posledice evropskih integracijskih procesov, njena vseobsegajoča opredelitev ter izpostavljanje mobilnosti kot ključne za prihodnost, vzpostavlja potrebo, da družbeno-politične učinke, ki so posledica politik in okvirov v katerih je predstavljena mobilnost analiziramo in reflektiramo. V tej nameri sledimo kritični poziciji, da je potrebno navidezno nevtralne, neproblematične, nepreizpraševane ali celo pozitivno okarakterizirane ter percepirane družbeno-politične procese kot je mobilnost v EU, preišljati, preizpraševati in problematizirati.

Na podlagi zgornjega premisleka so ključna raziskovalna vprašanja magistrske naloge:

- Kdaj in zakaj se je mobilnost tekom evropskih integracijskih procesov vzpostavila v specifičnih zgodovinskih kontekstih oziroma odgovor na katere dogodke in procese je predstavljala, ter kako se je mobilnost spreminjala do današnjega pojmovanja in razumevanja mobilnosti v Evropski uniji?
- Kako so se politike mobilnosti (prek pogodb, direktiv, pravnih aktov oziroma pravnega okvira) vzpostavljale in delovale kot oblastne tehnologije ter kakšne pogoje možnosti delovanja so vzpostavljale?
- Kako mobilne prakse in prakse mobilnosti, razumljene kot oblastne tehnologije, vzpostavljajo partikularno oblast prek mobilnosti v Evropski uniji, kakšna je politična racionalnost teh praks mobilnosti, kakšnega posameznika predpostavljajo in vzpostavljajo ter kako posamezniki razumejo svojo pozicijo in kako delujejo kot mobilni subjekti?

1.2 Teoretsko-metodološki okvir

Na podlagi zgoraj zastavljenih raziskovalnih vprašanj bomo v magistrskem delu prikazali, kako Evropska unija prek mobilnosti ureja delovanje skupnosti, določa prostor in načine delovanja posameznikov oziroma na kakšen način deluje Evropska unija ravno zaradi vzpostavljanja politik mobilnosti.

Oprelitev in vzpostavitev teoretsko metodološke pozicije bo namenjena razumevanju koncepta mobilnosti ter vzpostavljanja in delovanja oblasti v Evropski uniji prek mobilnosti. Pri tem se bomo oprli na Foucaultovo razumevanje delovanja oblasti (Foucault 1991; Foucault 2007) v obdobju, ki ga označujemo kot napredni liberalizem (Rose 2004) ali neoliberalizem (Dean 2010). V obdobju naprednega liberalizma oblasti ne moremo razumeti več kot represivno silo, ki se vzpostavlja in deluje enosmerno, ampak jo razumemo kot razmerje moči, multiplicitete razmerij moči, ki ni nikoli dokončno, temveč se venomer udejanja (Dean 2010; Baerenholdt 2013). Potemtakem moderne oblike oblasti ne dojemamo zgolj kot (negativne) sile, ki deluje enosmerno s strani suverena (države, Evropske unije) ter ni zreducirana na vrsto suverenosti, kjer je avtoriteta določena z zakonom (Rose in drugi 2006, 86). Oblast moramo razumeti kot bolj ali manj racionalne in heterogene aktivnosti (deliberacije, strategije, taktike) s strani multiplih organov in agencij (oblasti), ki vplivajo na posameznike in širšo populacijo (Lemke 2002; Rose in drugi 2006; Dean 2010, 18). Oblast tako ne predstavlja samo zapovedovanja kaj so naše pravice in dolžnosti, temveč deluje in vpliva tudi na oblikovanje delovanja posameznikov prek vzpostavljanja želja, interesov in aspiracij (Gordon 1991; Dean 2010). Posledično lahko prepoznamo v naprednem liberalizmu vzpostavljanje oblasti prek vladanja brez osrednje avtoritete – na daljavo (Miller in Rose 1990; Hunt 1999) – tudi prek svoboščin, kot je primarno opredeljena in dojeta tudi mobilnost.

Za namene razumevanja kako se vzpostavljajo podobe in prakse mobilnosti ter kako je prišlo do sedanjega dojetanja mobilnosti bomo uporabili historični pristop analitike oblasti kot vzpostavljanja oblasti prek odgovorov na partikularne problematike. Razumemo ga kot nedokončano kritično branje zgodovine sedanjosti, ki preizprašuje in problematizira kar je podano in razumljeno kot dano, naravno, nevtrarno ali nujno. Problematizacije mobilnosti

tako ne razumemo kot zbira omejitev, temveč kot prikaz vzpostavljanja sprememb in osvetljevanja 'zakritih' dogodkov, ki so se vzpostavili kot odgovor na problematiko tesnejšega povezovanja držav tekom evropskih integracijskih procesov, v določenem zgodovinskem kontekstu prek partikularnih političnih dogodkov. Pristop analitike oblasti tako odpre prostor za kritiko in predstavlja odprtost, multiplost, ki je imanentna analitiki oblasti in ne sega po želji odkrivanja končne resnice (Dean 2010, 52–74).

Razumevanje moči in oblasti bo služilo kot okvir analitike oblasti, prek katere bomo osvetlili kako se prek mobilnosti vzpostavlja specifična oblast in skupnost v Evropski uniji. Analitika oblasti predstavlja kritični instrument analiziranja oblastnih režimov ali režimov praks, ki prek raznolikih oblastnih tehnologij in praks ter tehnologij sebstva (Rose in Miller 1992; Rose 1993; Foucault 2003; Foucault 2008) vzpostavljajo oblast v Evropski uniji prek mobilnosti. Tekom analitike oblasti bomo sledili petim singularnostim¹:

- preciznosti konceptov, ki bodo uporabljeni tekom analize oblasti in vzpostavljanja novih konceptov s spreminjanjem in prilagajanjem obstoječih konceptov. Novi koncepti so namreč oblika dejanj in priložnosti razkrivanja omejitev ter potencial prepoznavanja kdo smo in kaj smo postali, kar je povezano z načini vladanja drugim in samim sebi.
- kritični perspektivi, ki je kreativna sila v Foucaultovih delih in v okviru teoretskega aparata analitike oblasti ne predstavlja kritike o napačnosti ideologij ali razkrivanja *pravih* razmerij podrejanja, temveč kritično reflektira vzpostavljanje resnice s strani oblastnih tehnologij in tehnologij sebstva.
- zavedanju o pogojih naših misli in izjav, v katerem moramo upoštevati razloge in specifične pogoje v družbi, zaznati razmerja moči ter reflektirati kako bomo uporabili specifično obliko analize. Analitika oblasti namreč ne vzpostavlja trajnih in nespremenljivih instrumentov analize, kar odpira možnosti alternativnih premislekov o razmerjih moči v sodobnih družbah.
- analizi in refleksiji različnih oblik moči, saj multiplosti razmerij moči ne moremo ločiti od metodološkega problema, kako naj bodo režimi praks in razmerja moči analizirani.

¹ Singularnosti predstavljajo oris raziskovalne pozicije ter dojetanja vloge in namena raziskovanja oziroma s Foucaultovimi besedami, predstavljajo »kritično onotologijo samih sebe in naše sedanjosti« (*critical ontology of ourselves and our present*) (v Dean 2010, 2).

Analitiko oblasti v tem kontekstu puščamo odprto za različne analize, da analitika oblasti ne zapade v meta-analitično orodje.

- inovativnosti konceptov povezanih s skepticizmom sprejetih kategorij, ki izraža omejitve idealno tipskih kategorij, kot je neoliberalizem, ki ne bi smeli biti enoznačni in poenostavljeni, saj s tem izgubimo širino in kompleksnost problematike (Dean 2010, 2–15).

1.3 Struktura magistrskega dela

Magistrsko delo, bo sestavljeno iz petih prepletenih delov oziroma poglavij. V uvodnem poglavju smo predstavili relevantnost tematike ter razkrili razloge zakaj smo se odločili za študijo mobilnosti v Evropski uniji. Temeljni razlog, ki nas je pritegnil k razmisleku in preizpraševanju o mobilnosti je predstavljala podoba mobilnosti pri državljanih EU. Dojemanje mobilnosti kot najpomembnejšega dosežka evropskih integracijskih procesov ter percepiranje mobilnosti kot primarne asociacije, s katero državljani Unije povezujejo Evropsko unijo terja poglobljeno refleksijo vzpostavljanja in delovanja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov. Dodaten argument zakaj smo se odločili za preučevanje mobilnosti predstavlja vseprisotnost mobilnosti v diskurzu, izjavah predstavnikov in dokumentih EU, kjer je mobilnost predstavljena kot ključna za prihodnost delovanja Unije. Z uvodnim poglavjem smo tako razkrivali lastno pozicijo ter željo do kritične analize in denaturalizacije mobilnosti na ravni EU. Izhajajoč iz te predpostavke bomo v drugem poglavju reflektirali teoretske pristope mobilnosti ter izpostavili pomene preučevanja mobilnosti. Pri tem bomo osvetlili kakšna je naša raziskovalna pozicija in dojemanje mobilnosti. Na ta način ne bomo podali odgovora kaj je mobilnost, temveč prikazali mobilnosti kot način konstituiranja družbenega in političnega prostora. S tretjim poglavjem, kjer se bomo oprli na Foucaultovo razumevanje moči in oblasti ter izpostavili prednosti aparata analitike oblasti, bomo (dokončno) izgradili lasten analitični aparat in pristop k preučevanju mobilnosti. Četrto poglavje bo namenjeno historični analizi vzpostavljanja oblasti tekom evropskih integracijskih procesov. Reflektirali bomo v kakšnem družbeno-političnem kontekstu se je vzpostavila mobilnost, odgovor na katere dogodke je predstavljala, kakšno pozicijo je imela ter kako je bila mobilnost zamišljena v začetkih vzpostavljanja Evropske skupnosti. Analizirali bomo kakšne oblike mobilnosti se institucionalizirajo prek pravnih opredelitev mobilnosti ter kakšna je politična racionalnost

mobilnosti. Peto poglavje pa bo namenjeno analizi sodobnih praks mobilnosti, pri čemer bomo posebno pozornost namenili najbolj izpostavljenim programom mobilnosti, med drugim evropski službi za zaposlovanje EURES ter programu študentske mobilnosti Erasmus. Pri tem nas bo še posebej zanimalo kakšnega posameznika vzpostavljajo mobilne prakse ter kako državljani Evropske unije, kot mobilni subjekti, ki so vključeni v te programe dojemajo lastno pozicijo oziroma kako upravljajo lastna delovanja in obnašanja.

2 MOBILNOST V ZNANOSTI

2.1 Vzpostavljanje mobilnosti v znanosti

Sočasno z vse širšo uporabo označevalca, prepoznavanjem pomena in vzpostavljanjem fenomena mobilnosti v javnem diskurzu oziroma sodobnih družbeno-političnih procesih, vključno z Evropsko unijo, je koncept mobilnosti postal tudi eden izmed osrednjih polij proučevanja in teoretiziranja v znanosti. »Mobilnost je postala prepoznaven ključen označevalec 21. stoletja in dominanten diskurz, ki izoblikuje ter vzpostavlja lastne učinke in kontekste« (Hannam 2006, 1). S kontekstualizacijo vzpostavljanja mobilnosti kot osrednjega objekta proučevanja, osvetljevanjem definiranja koncepta ter prikazom in analizo novuma znotraj študij mobilnosti bomo naslovili pristope opredeljevanja, definiranja in dojemanja mobilnosti oziroma različne teoretske in metodološke pristope k obravnavi mobilnosti. Kritična refleksija bo ponudila izhodišča za vzpostavitev lastnega pristopa k proučevanju in dojetju mobilnosti kot političnega koncepta, inherentno povezanega z vzpostavljanjem in delovanjem oblasti, kar bomo naslovili v naslednjem poglavju.

Eno izmed prvih del prepoznavanja izrednega pomena študijam mobilnosti oziroma izpostavljanja mobilnosti kot osrednjega objekta proučevanja predstavlja knjiga *Sociology Beyond Societies: mobilities for the twenty-first century* (Urry 2000), ki je dojeta tudi kot manifest mobilnosti (Favell 2001). Urry razpravlja in argumentira »sociologijo mobilnosti«, saj je gibanje oziroma mobilnost »konstitutivna oblika družbenega življenja« (Urry 2000, 49). Raznolike mobilnosti, pretok informacij in podob, virtualni ter fizični premiki transformirajo družbeno oziroma drugače, mobilnost potovanj, gibanj, pretoka podob in informacij rekonstruira »družbeno kot družbo« v »družbeno kot mobilno« (Urry 2000, 2), oziroma še drugače – mobilnost vzpostavlja družbeno (Urry 2004b). Urry posledično zagovarja idejo, da mora mobilnost in ne družba postati osrednji objekt in koncept (sociološkega) proučevanja.

Zagovarjanje osrednjosti objekta in koncepta mobilnosti prevzema v določenih argumentacijah (glej Sheller in Urry 2006; Urry 2007; Cresswell 2006a in 2011; Büscher in Adey 2013) mitološki besednjak z namenom poudarjanja, prepoznavanja in utrditve pomena mobilnosti. V različnih znanstvenih člankih in monografijah, ki obravnavajo mobilnost, tako prepoznavamo ideje, da se »vzpostavlja *ново mobilno stoletje*, kjer raziskovalci preučujejo

motivacije, izkušnje, nevarnosti, implikacije in omejitve mobilnega življenja ter priložnosti in izzive za oblikovanje politik v najširšem smislu, od urbanizma mest, novih medijev do oblikovanja tehnologij» (Büscher in Adey 2013, poudarek dodan). Nadalje se mobilnost prepozna v središču številnih politik in akademskih disciplin. Tako med drugim Thrift ugotavlja, da lahko govorimo o »družbenem občutku mobilnosti v zraku« (v Urry 2007, 6, poudarek dodan), da so raznolika gibanja »v osrčju celotnega družboslovja« (Cresswell 2010, 18; Urry 2000, 49; Canzler, Kaufmann in Kesselring 2008, poudarek dodan) oziroma »da je cel svet v gibanju« (Sheller in Urry 2006; Urry 2007; Cresswell 2006a in 2011, poudarek dodan).

Ravno izpostavljenost prepoznavanja, da je celoten svet v gibanju, predstavlja temeljno ter pogosto argumentacijo za postavljanje mobilnosti in mobilnih praks v središče proučevanja. Najpogosteje je argumentacija prepoznavanja različnih mobilnih subjektov, mobilnih praks ter kvantitativnih podatkov postavljena na začetke znanstvenih člankov in monografij. Pri tem so kot mobilni subjekti izpostavljeni: migranti, študenti, teroristi, turisti, begunci, športniki, iskalci azila, prostitutke, poslovneži, upokojenci, sužnji, vozniki, pešci, kolesarji, tekači, plesalci itd., ki uporabljajo različne tehnologije, ki omogočajo prakse mobilnosti, med drugim transport in komunikacijske kanale, uporabo letal, avtobusov, vlakov, spletnih strani, brezžičnih omrežij, tekstovnih sporočil, elektronske pošte itd. (Urry 2007, 3–4). Prikaz vseprisotnosti mobilnosti je podkrepjen z obilico statističnih podatkov, ki med drugim sporočajo, da je na svetu okoli dvesto milijonov migrantov, da je turizem največja industrija na svetu, ki zaposluje približno 240 milijonov ljudi, da je bilo v Evropi prek 450 milijonov potnikov v letu 2007 ter da je v Združenih državah Amerike v letu 2008 z letalom potovalo 675 milijonov potnikov (Adey 2010b, 1–2). Vzpostavljajo se historične primerjave med mobilnostjo v preteklosti s sedanostjo ter projekcije o intenzifikaciji mobilnosti v prihodnje. Te služijo zagotavljanju prepoznavanja pomena in vedno večji relevantnosti proučevanja mobilnosti. Tako Buchanan (v Urry 2007, 3–4) izpostavlja, da so »[v] letu 1800 ljudje v Združenih državah Amerike potovali v povprečju petdeset metrov dnevno, danes pa potujejo 50 kilometrov na dan«. Uporabljene projekcije med drugim napovedujejo, da bo s cenejšim potovanjem, z dvema milijardama avtomobilov do leta 2020, bolj napredno in zmogljivejšo (mobilno) tehnologijo, več ljudi, dobrin ter podatkov potovalo v 21. stoletju hitreje, dlje in bolj pogosto, s čimer takšna argumentacija utrjuje mobilnost kot ključno ter nujno polje proučevanja (Büscher in Adey 2013). Osnovna relativizacija pomena mobilnosti se iz makro

kazalcev povečevanja in vedno večje vloge mobilnosti hkrati prenaša tudi na mikro prakse. Tako Adey (2009, 2) ugotavlja, da niti ne potrebujemo obstoječih statističnih podatkov, da bi bili prepričani o pomenu mobilnosti, saj je dovolj »premislek o vseobsežnosti mobilnosti v kontekstu naših vsakodnevnih življenj« oziroma drugače, »biti fizično mobilen je postal 'način življenja' tako za bogate, kot tudi revne po celem svetu« (Urry 2007, 4).

Prepoznavanje mobilnosti v vseh aspektih družbenega življenja, poudarjanje še pomembnejše vloge in pomena proučevanja mobilnosti v prihodnosti, postavitev mobilnosti kot osrednjega koncepta, ki vzpostavlja, določa ter spreminja družbeno, predstavlja najbolj posplošeno in primarno argumentacijo, ki postavlja mobilnost na piedestal znanstvenega proučevanja. »Mobilnost je postala nova ključna beseda zaobjemanja globalnosti« (Ong 2006, 121), oziroma poskusa razlage raznolikih (mobilnih) družbenih in političnih procesov. Pri analiziranju zgoraj izpostavljenih, raznolikih in vseobsegajočih fenomenov pa se postavlja vprašanje, kaj sploh je mobilnost, v kolikor zaobjema vse aspekte družbenega življenja. Kakšno analitično vrednost lahko ima koncept mobilnosti, če predstavlja tako raznolike družbene fenomene? Ali ne postaja kot tak impotenten oziroma prazen označevalec, ali drugače »[č]e je mobilnost vse, potem ni nič«? (Adey 2006). Ravno zaobjemanje tako raznolikih, vseobsegajočih (mobilnih) praks ter fenomenov se preliva tudi v težavnost definiranja koncepta, v izmuzljivost oziroma mobilnost konceptualnega polja.

2.2 Izmuzljivost definiranja mobilnosti

Prepoznavanje multiplih oblik mobilnosti, ki sega od mikro praks premika roke, do širših sistemov, režimov in mobilnih praks, kot so migracije, potovanja, pretok informacij in idej, postavlja mobilnost kot neoprijemljiv, izmikajoč objekt proučevanja (Cresswell 2006a). Hkrati pa ravno vseprisotnost mobilnosti kot označevalca uporabljenega v vsakodnevem diskurzu, ter znanstvenega proučevanja mobilnosti in mobilnih praks terja, da razkrivamo kako se prek družbenih in političnih procesov izgrajujejo pomeni mobilnosti, kakšni so pogoji možnosti premislekov in definiranja mobilnosti, kako se izgrajuje dojemanje mobilnosti in posledično kako mobilnost vzpostavlja in spreminja družbeno. Pri tem nas vodi velikokrat spregledan kontekst političnosti mobilnosti oziroma drugače, kako prakse mobilnosti delujejo ter kako vplivajo na vzpostavljanje političnega. Potemtakem je mobilnost venomer potrebno

dojemati dvosmerno, kot objekt vednosti, družbeni fenomen, označevalec oziroma političen koncept, ki pridobiva pomene prek raznolikih historičnih procesov ter kot (mobilne) prakse, ki prek svojih pomenov in delovanja določajo ter spreminja družbeno oziroma politično. V tem kontekstu namen naše kritične refleksije ni podajanje nove, partikularne definicije kaj naj bi mobilnost pomenila, oziroma kaj mobilnost zaobsega in predstavlja, temveč ponuditi vpogled na kakšen način se mobilnost dojema, definira in opredeljuje v okviru znanstvenih razprav.

S prepoznavanjem pomena in delovanja številnih mobilnih praks, ki so vpete v proučevanje mobilnosti se vzpostavlja dožemanje, da je mobilnost vseprisotna tudi v akademskem okolju oziroma v raziskovanju mobilnosti. Mobilnosti se namenja osrednja vloga v proučevanju družbe (Urry 2000 in 2007; Sheller in Urry 2006; Cresswell 2001, 2006a in 2010; Hannam 2006), pri čemer družbeno ni več dojeta kot statično, ustebreno, zamejeno z družbami, družbenimi in geografskimi mejami (regijami, mesti, nacionalnimi državami) in družbenimi kategorijami (etničnost, razred in spol). Delovanje mobilnosti ni več dojeta kot vertikalni prehod, v sociološki misli poimenovan kot družbena mobilnost, ki predstavlja prehajanje med družbenimi kategorijami, temveč je mobilnost primarno razumljena horizontalno, kot preplet raznolikih oblik ter praks mobilnosti (Urry 2000, 2–3). Hkrati je pomembno prepoznati, da mobilnost poseduje številne, raznolike pomene, pri čemer se največkrat navezuje na napredek, svobodo, priložnosti ter tudi na odklonskost oziroma upor. Hkrati pa kaj mobilnost pomeni, predstavlja in zaobsega ostaja nedorečeno oziroma nedoločeno. Je kot nekakšen prazen in nedefiniran prostor, ki je vzpostavljen kot alternativa arbitrarno točno določenemu prostoru, zamejenosti, ukoreninjenosti in stabilnosti (Cresswell 2006a, 1–2).

Prepoznavanje pomena proučevanja mobilnosti, ki konstituira družbeno, se odraža v interpretacijah in analizah mobilnih praks, prek katerih se zapolnjuje prazen prostor oziroma razkriva ter problematizira dožemanje mobilnosti kot naravnega in samoumevnega fenomena. Pojasnjevanje mobilnosti se osredotoča na osvetljevanje kako se je mobilnost vzpostavila kot objekt vednosti prek multiplikih praks mobilnosti, s čimer demistificira pozicijo, da so mobilnosti človeku inherentne oziroma naravne. Potrebno je poudariti, da se v okviru takšne pozicije ne negira prepoznavanja, da je mobilnost povsod, da je mobilnost vseobsežna ter da lahko raznolike prakse mobilnosti zaznavamo v vseh sferah družbenega in

političnega oziroma, da je »mobilnost dejstvo življenja. Tako človek kot tudi žival posedujeta kapaciteto za mobilnosti oziroma biti mobilni. Dojemanje sveta se namreč dogaja prek gibanja skozi« (Cresswell 2006a, 22). Nasprotno, ravno ontološka pozicija, ki sporoča, kako vidimo in dojemamo svet oziroma družbeno, predpostavlja pogled na proučevanja mobilnosti, da je »mobilnost ontološko absolutna« (Adey 2006, 76). Ta pozicija dojema vsa razmerja in subjekte kot mobilne, predpostavlja, da ravno mobilna razmerja konstituirajo politično in družbeno oziroma bolj specifično, da so kulturni vzorci, identitete, dojemanje navidezno ustebrenih ter statičnih objektov (na primer zgradb, meja) posledica mobilnih praks, ki so vedno v razmerju z ostalimi subjekti. Sočasno pa so politični in družbeni procesi dojeti kot konstitutivna sila, prek katere se oblikujejo, razvijajo, določajo in vzpostavljajo mobilnosti oziroma mobilne prakse (Jensen in Lassen 2011, 10). V tem kontekstu je pozicija mobilnosti dvojna, na eni strani mobilnost konstituira oziroma izgrajuje politično in družbeno, na drugi strani pa politična in družbena razmerja vzpostavljajo mobilne prakse.

Posledice zaznane vseprisotnosti ter univerzalnosti mobilnosti se odražajo v banaliziranju ter trivialnosti mobilnosti, pri čemer ravno ta vseobsežna pozicija določa, napaja ter vzpostavlja moč mobilnosti kot »pomembnega dela specifičnih ideologij v točno določenem času in prostoru« (Cresswell 2006a, 22). Mobilne prakse so inherentno politične, saj vzpostavljajo oziroma določajo politična razmerja. Razkrivanje in osvetljevanje mobilnosti pa omogoča prepoznavati in pojasnjevati politično oziroma politična razmerja. Izvirajoč iz takšnega razumevanja je pomembno razkrivati, kako se v historičnih (političnih) procesih vzpostavljajo pomeni mobilnosti, kakšna je racionalnost mobilnosti, kakšne subjekte ter kakšno delovanje teh subjektov vzpostavljajo mobilne prakse. Pomembno je razkrivati, kako določene mobilnosti reproducirajo in transformirajo politično, kakšne družbene in politične učinke imajo določene prakse mobilnosti, oziroma kako te prakse mobilnosti konstituirajo družbeno ter politično ter obratno, kako družbeno in politično konstituira partikularne prakse mobilnosti. V tem kontekstu moramo prepoznavati, da je mobilnost družbeno vzpostavljena, pri čemer ravno vseobsežnost mobilnosti omogoča zakrivanje specifičnih mobilnih praks, da so dojete kot osnovne, oziroma naravne in ravno točka naravnosti, nevtralnosti in samoumevnosti predstavlja najbolj nevarno pozicijo sprejemanja, odobravanja in neproblematiziranja.

V namenu pojasnjevanja in zaobjemanja vseprisotnih in vseobsežnih mobilnih procesov in specifičnih praks mobilnosti se nahaja problematičnost postavljanja in definiranja polja mobilnosti. Z namenom analitične jasnosti na eni strani ter prepoznavanja partikularnosti določenih dojemanj mobilnosti je potrebno nasloviti poskuse definiranja mobilnosti. Pri tem osnovni oziroma meta premisleki temeljijo na abstrakciji oziroma razlagi mobilnosti prek premika od točka A do točke B, kjer vmesna pot predstavlja dejanje gibanja. Črta med točkama je hkrati dojeta kot samoumevno naravno dejanje, pogosto poimenovana kot pot, premik ali preprosto gibanje ter je iz pozicije kritične analize nepojasnjeno oziroma neproblematizirano. Ključni namen proučevanja mobilnosti je ravno razkrivanje vzpostavljanja vsebine črte med točkama, gibanja, poti oziroma samoumevnih in neprepoznanih pomenov ter zapolnjevanje in pojasnjevanje teh praznih prostorov med točkama A in B. Mobilnost potemtakem predstavlja vsebino gibanja, saj gibanje nosi in vzpostavlja številne pomene in je predvsem produkt razmerij moči. Hkrati mobilnost oziroma natančnejše prakse mobilnosti vzpostavljajo, oblikujejo in spreminjajo obstoječa razmerja moči ter posledično oblastne odnose in polje političnega. Pri tem naredi Cresswell (2006a, 2–3) analitično distinkcijo med gibanjem in mobilnostjo, pri čemer je gibanje (*movement*) opredeljeno kot abstraktna mobilnost, ki predstavlja zgolj pozitivistično dojetje premika med lokacijama oziroma mobilnost brez konteksta in upoštevanja moči.² »Gibanje je splošen opis premika pred upoštevanjem načinov, strategij in družbenih implikacij gibanja« (Cresswell 2006a, 3). Na drugi strani pa mobilnost predstavlja kontekst, načine, strategije in družbene posledice gibanja, pri čemer je potrebno poudariti, da mobilnost venomer pridobiva pomene (in se hkrati transformira) skozi razmerja moči.³ Mobilnost tako pridobiva pomene v času in prostoru, posledično pa lahko govorimo o »prostorskosti časa in časovnosti prostora« (Cresswell 2006a, 4). V tem kontekstu definiranja mobilnosti je potrebno poudariti, da mobilnost kot družbeni ter predvsem politični konstrukt ne obstaja v abstraktnem prostoru in času, temveč da je mobilnost prežeta z družbenim prostorom in časom, ki predstavlja ta kontekst, hkrati pa mobilnost vzpostavlja in določa prostor in čas.

² Kritiko dojetja gibanja (*movement*) zgolj kot opisa premikov med dvema lokacijama brez kontekstov moči lahko zasledimo v Kotef (2012), ki vzpostavi lucidno argumentacijo zakaj je koncept gibanja političen.

³ Primerjalno lahko distinkcijo med gibanjem mobilnost pojasnimo z dojetjem razlikovanjem med prostorom (*space*) in krajem (*place*), pri čemer koncept prostora predstavlja abstrakcijo, dojetje prostorskosti kot naravne oziroma brez konteksta, historičnosti, ideologij in pomenov. Medtem pa na drugi strani kraj sporoča pomenskost prostora, prostorskost lokacije prepletene s pomeni in razmerji moči (Cresswell 2006a). Gibanje tako predstavlja ekvivalent prostora medtem ko mobilnost zaobjema pomene, ki se vzpostavljajo prek razmerij moči, ki določajo na prostorski ravni kraje, na ravni premikov pa mobilnost.

»[D]efiniranje mobilnosti pogosto umanjka« (Canzler, Kaufmann in Kesselring 2008, 2), pri čemer vsakršni poskusi definiranja poudarjajo določen segment mobilnosti in posledično zapadajo v partikularnosti oziroma na drugi strani izpostavljajo vseobsegajoča definiranja, ki nimajo analitične vrednosti za proučevanje mobilnosti. Pri tem se definiranja mobilnosti primarno osredotočajo na zaobjemanje različnih praks in oblik mobilnosti: od premika roke, plesa (Cresswell 2006a), vožnje avtomobila (Merriman 2009; Urry 2004a), kolesarjenja (Jensen 2013), letenja (Adey 2004 in 2010a), sistemov ali mobilne infrastrukture: letališč (Adey 2004), pristanišč (Hannam 2006), železnic (Thomas 2013) itd., do vzpostavljanj definiranja mobilnosti prek določanja mobilnih subjektov, gibanja ljudi, pretoka informacij, storitev, predmetov, bolezni, navad itd., pri čemer so mobilni subjekti poimenovani kot vozniki, sopotniki, državljani, begunci, turisti, pešci, tekači, datoteke, prehrana, smeti, virusi itd. (Urry 2007; Adey 2013; Cresswell 2006a). Raznolika definiranja mobilnosti tako zaobjemajo partikularne mobilnosti za namene lastnih raziskovanj in nikakor ne morejo zaobjemati *celotnega* polja mobilnosti. Mobilnost je tako največkrat označena kot gibanje ljudi in predmetov v realnih ali virtualnih prostorih (Kaufmann 2002), ali širše kot preplet fizične mobilnosti, gibanja predmetov, ter imaginarnega in virtualnega potovanja idej in informacij (Urry 2000; Frello 2008; Urry 2007).

Zaobjemanja neposrednih mobilnih praks in poskusi specificiranja oblik mobilnosti zapadejo v še večje partikularnosti, saj ne zmorejo zabojeti množstva vseh oblik mobilnosti. Definiranja mobilnosti so tako prepoznana kot fizična potovanja ljudi, na primer zaradi službe, študija ali zabave, kot premik predmetov do (u)porabnikov, kot imaginarno potovanje prek tekstov, slike, televizije ali filma, kot virtualno potovanje v realnem času na primer prek spleta, ali kot komunikacijsko potovanje prek sporočil, elektronske pošte, telefonov ali videokonferenc (Larsen, Urry in Axhausen 2006, 47–49). Urry (2007, 10–11) med drugim poskuša navesti »dvanajst glavnih oblik mobilnosti v sodobnem svetu«, pri čemer se osredotoča zgolj na mobilne prakse fizičnih premikov ljudi. Tako med drugim obravnava migracije in potovanja iskalcev azila, beguncev ter brezdomcev, službena potovanja, potovanje študentov, potovanje zaradi bolezni, mobilnost in premiki vojske, potovanja upokojencev, družinska potovanja, migracije diaspor, potovanja v storitvenem sektorju vključujoč suženjstvo, turistična potovanja, obiske prijateljev in sorodnikov ter prevoze na delovno mesto.

Primarna prepoznavanja intenzifikacije mobilnosti, argumentiranje pomena proučevanja mobilnosti z mitološkim diskurzom mobilnosti v osrčju znanosti, prepoznavanje vseobsežnosti mobilnosti in mobilnih praks na eni strani, ter poskusi zaobseganja *vseh* mobilnih praks in različni poskusi definiranja mobilnosti na drugi strani potrjujejo tezo o izmuzljivosti proučevanega polja. Argumentacijam mobilnosti umanjka analitična lucidnost, medtem ko poskusi prepoznavanja in zaobseganja hkrati venomer zapadejo v partikularnost razumevanja mobilnosti in nezmožnosti *dokončnega* definiranja polja. V tem kontekstu mora postati ontološka pozicija, da je mobilnost ontološko absolutna, prepoznana in uporabljena tudi znotraj konceptualizacije ter definiranja mobilnosti. Na podlagi te pozicije nasprotujemo Durkheimovemu razumevanju statičnosti in nespremenljivosti konceptov oziroma njihovem obstoju izven časa (v Urry 2000, 26), temveč sledimo nameri razkrivanja, kako mobilnost postaja objekt vednosti, kako se izgrajujejo posamezni pomeni mobilnosti in, še bolj specifično, kako mobilnost in mobilne prakse delujejo, spreminjajo in producirajo pomene, vzpostavljajo načine in pogoje možnosti delovanja družbe in posameznikov. Pri tem sledimo Cresswellovi tezi, da je potrebno naslavljanje kontekste vzpostavljanja in delovanja mobilnosti v specifičnem družbenem prostoru in času, pri čemer se znotraj analize konteksta venomer spopadamo z razumevanjem in delovanjem razmerij moči (Cresswell 2006a). Intenzifikacija teoretiziranja, združevanje različnih dojemanj in aplikacij mobilnih praks ter predvsem prepoznavanje pomena mobilnosti v znanosti in proučevanju je poimenovana kot 'obrat mobilnosti' (Hannam 2006) oziroma 'nova mobilna paradigma' (Sheller in Urry 2006).

2.3 Nova mobilna paradigma oziroma obrat mobilnosti

Osnovna umeščenost obrata mobilnosti oziroma nove mobilne paradigme izpostavlja predhodno nereflektiranost in ignoriranje pomena mobilnosti oziroma nasprotuje dojetju, kjer je pozicija mobilnosti enačena kot »črna skrinjica v družboslovju, splošno dojeta kot nevtralen zbir procesov, ki omogočajo oblike ekonomskega, družbenega in političnega življenja, katere pojasnjujemo prek drugih, vzročno močnejših procesov« (Urry 2007, 12). V tem kontekstu je potrebno nasloviti kaj je dejanski *novum* nove mobilne paradigme, kakšne metodološke pozicije izpostavlja za razkrivanje vzpostavljanja in delovanja mobilnosti, hkrati pa slediti lastni poziciji kritičnega pogleda in branja teoretizacije

mobilnosti z namenom razširjanja doživetja in izpostavljanja partikularnih aspektov, ki nam omogočajo razumevanje mobilnosti.

Prepoznavanje pomena ter pomembnosti mobilnosti ter predvsem intencna refleksija in razkrivanje raznolikih praks gibanja, potovanja, premikov, ki so bile v znanosti večinoma dojete kot samoumevne, je bil primarno označen kot 'obrat mobilnosti' ter kasneje kot njegova nadgradnja in razširitev kot 'nova mobilna paradigma'. Časovni vznik obrata mobilnosti, ki ga Cresswell (2006a, IX) pojmuje kot »interdisciplinarno raziskovalno polje« in postavi v leto 1996. Medtem, ko vzpon nove mobilne paradigme označuje delo *The new mobilities paradigm* (Sheller in Urry 2006). Pri poimenovanju ne gre za »vztrajanje na novi 'veliki naraciji' mobilnosti, fluidnosti ali pretočnosti. Nova mobilna paradigma namreč izpostavlja zbir vprašanj, teorij in metodologij in ne vseobsegajočega ali poenostavljenega opis sodobnega sveta« (Sheller in Urry 2006, 210). Ključni aspekti oziroma lastnosti nove paradigme mobilnosti tako poleg prepoznavanja pomena mobilnosti in mobilnih praks, poudarja potrebo po razvijanju polja, interdisciplinarnosti in različnih teoretskih pristopih, multiplih metodah raziskovanja ter prepoznavanju in povezovanju novih mobilnih praks.

Teoretske podlage nove mobilne paradigme, kot tudi argumentacijo in *novuma* ontološke pozicije, ki mobilnost tretira kot absolutno je potrebno kontekstualizirati oziroma prepoznavati znotraj sociologije. Primarno se pozicija nove mobilne paradigme utrjuje prek del 'socioloških klasikov' Georga Simmla in Ervinga Goffmana (Jensen 2006), teorije kompleksnosti (Urry 2004b), hkrati pa pozicijo mobilnosti določajo tudi premisleki o ustebrenosti, fluidnosti in nomadizmu, migracijah, družbenih omrežjih in potencialu mobilnosti (Urry 2007, 20–43). Predvsem Simmel je prepoznan kot teoretska inspiracija in teoretski predhodnik, s svojim prepoznavanjem pomembnosti infrastrukture, ki omogoča mobilnost, poudarjanjem pomena človeške aktivnosti med dvema prostoroma ter razlikovanjem med številnimi družbeno — prostorskimi vzorci mobilnosti med drugim nomadizma, premikov diaspor, migracij in potovanja zaradi užitka. Nova mobilna paradigma izgrajuje svojo pozicijo kot nasprotovanje in problematiziranje sedentarnega pristopa, ki dojemata naše delovanje in prostor skozi leče pripadnosti, ustebrenosti in zamejenosti ter vzpostavlja razumevanje prostora in bivanja kot nespremenljivo stanje. Na drugi strani pa se ograjuje od pristopa deterritorializacije kot novega velikega narativa postmodernosti in globalizacije prek terminov, fluidnost, pretočnosti ter tudi mobilnosti (Hannam 2006;

Cresswell 2006a). Ti dve poziciji sta predstavljeni tudi kot »metafizičnost statičnosti« (*metaphysics of fixity*) na eni in »metafizičnost pretočnosti« (*metaphysics of flow*) (Cresswell 2006a) na drugi strani.

Posledično nova mobilna paradigma tendira k odpiranju novih vprašanj, povezovanju teorij in novih metodologij in ne namenu vseobsežne razlage sodobnega sveta, družbenih razmerij in fenomenov. Naslavlja kontekste, delovanje diskurzov in praks v katerih delujeta poziciji metafizičnosti statičnosti, ustebrenosti in metafizičnosti pretočnosti ter fluidnosti in preizprašuje, kako je kontekst sam podvržen mobilnosti oziroma spreminjanju prek družbeno-tehnoloških, kulturnih in političnih praks. Privilegiranje pretočnosti, fluidnosti ali nomadizma tako ni v fokusu nove mobilne paradigme oziroma proučevanja mobilnosti, ki se usmerja k razkrivanju »moči diskurzov, praks in infrastruktur mobilnosti pri kreiranju učinkov tako gibanja kot statičnosti« (Sheller 2011, 2). Poudarjanje mobilnosti kot osrednjega objekta proučevanja znotraj nove mobilne paradigme, ki opredeljuje tudi pozicijo mišljenja in konstituiranja realnosti prek mobilnosti, ne izpostavlja novuma mobilnosti in negiranja preteklih mobilnih praks in procesov, med drugim trgovine s sužnji, preseljevanja, pretoka idej in vednosti, temveč se novo v mobilni paradigmi veže na novost pristopa, prepoznavanja pomena mobilnosti, novih načinov proučevanja in spajanja znanstvenih disciplin, ki se ukvarjajo z vprašanji gibanja ter tudi in predvsem naslavljanja ter razkrivanja oblik nemobilnosti, vsiljene nemobilnosti, vzpostavljanja pogojev možnosti biti, postati in ostati mobilen na eni strani, ter zamejevanja, zatiranja in preprečevanja mobilnosti na drugi.

Poleg poudarjanja pomenskosti gibanja oziroma napolnjevanja gibanja z vsebino, konteksti in raznolikimi praksami, kar opredeljuje mobilnost, ter prepoznavanja diskurza mobilnosti kot močnega in udarnega označevalca raznolikih praks gibanja, ki kreira različne mobilne subjekte ter spreminja družbena razmerja, pa nova mobilna paradigma zasleduje in izpostavlja interdisciplinarnost proučevanja, brisanja meja pri proučevanju raznolikih mobilnih praks ter uporabi novih metod in metodologij proučevanja mobilnosti. Ravno interdisciplinarnost proučevanja in metodološka inovativnost opredeljujeta in predstavljata glavni lastnosti pridevnika nova znotraj opisa mobilne paradigme. Interdisciplinarnost proučevanje mobilnosti se odraža v prepoznavanju prepleta in povezovanja raznolikih oblik gibanja in nemobilnih infrastruktur, pri čemer se razlikuje od preteklih pristopov proučevanj, gibanja, migracij ali na primer transporta, ki so bile »pred tem ločene z mejami disciplin ali

poddisciplin, ki so zakrivale celostno razumevanje mobilnosti. Nadalje, ti pristopi so redko dejansko naslavljali mobilnosti, temveč so dojemali človeško gibanje kot dano – prazen prostor« (Cresswell 2010, 18). Številni avtorji (Adey 2013; Urry 2007; Sheller in Urry 2006; Hannam 2006) prepoznavajo proučevanje mobilnosti v novi mobilni paradigmi v prepletu sociologije, geografije, antropologije, zgodovine, komunikologije, kulturologija ter globalizacijskih študij, migracijami in proučevanjem meja, turizma, študij transporta itd., medtem ko prepoznavanje pomena političnosti koncepta mobilnosti umanjka, pri čemer politologija ni prepozna kot znanstvena disciplina, ki se ukvarja s proučevanjem mobilnosti. Ravno tako interdisciplinarnost proučevanja mobilnosti in sploh odraz ekspanzije teoretizacije in prepoznavanja pomena mobilnosti v znanosti odraža vzpostavljanje raziskovalnih centrov in raziskovalnih mrež ter znanstvenih revij, ki se osredotočajo samo na proučevanje mobilnosti.⁴

Pri izgrajevanju *novuma* nove mobilne paradigme pomembno mesto zaseda alternativen metodološki pristop oziroma t. i. mobilne metode (Büscher, Urry in Witchger 2011). Mobilne metode oziroma oblike mobilne etnografije predstavljajo raznolike načine proučevanja mobilnosti s sodelovanjem in participacijo pri gibanju oziroma mobilnih praksah, ki temeljijo na predpostavki, da omogoča raziskovalcu, da vidi, spremlja in zaznava kaj se dogaja z mobilnim subjektom med samim procesom mobilne prakse. Glavna tendenca je torej zaobjeti in prepoznavati kompleksne in dinamične procese mobilnih praks s sodelovanjem raziskovalcev v gibanju. V zadnjem obdobju je zaznati številne raznolike etnografske načine raziskovanja mobilnosti, ki določajo novo mobilno paradigmo, med drugim prisostvovanje med gibanjem, plezanjem, hojo, vožnjo, potapljanjem, z uporabo različnih tehnik proučevanja, etnografskimi in participativnimi metodami, med drugim opravljanjem intervjuja med kolesarjenjem ali video etnografijo oziroma snemanjem mobilnega subjekta, spremljanjem potnikov na trajektih itd. (Sheller in Urry 2006; Büscher, Urry in Witchger 2011; Urry 2009; Merriman 2013; Spinney 2011). V zadnjih petih do desetih letih se mobilne

⁴ Številni raziskovalni centri, med drugim *Centre for Mobilities Research at Lancaster University* (Velika Britanija), *The Center for Mobilities Research and Policy* (ZDA), *Centre for Mobility and Urban Studies at Aalborg University* (Danska), *Space, Place, Mobility and Urban Studies Centre at Roskilde University* (Danska), *Mobilities Research and education centre Technische Universität München* (Nemčija), *Mobility Laboratory at the École polytechnique fédérale de Lausanne* (Švica), raziskovalne mreže, med drugim *Cosmobilities research network* ter *Pan-America mobilities network* ter znanstveni reviji *Mobilities in Transfer: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* so se vzpostavile v zadnjih petnajstih letih, kar priča o vzponu mobilnosti in vzpostavljanju študij mobilnosti kot pomembnega raziskovalnega polja.

metode predstavljene kot »naraven ali neizogiben del vzpona nove mobilne paradigme« (Bærenholdt 2004, 148) oziroma je kot eden najpomembnejših prispevkov raziskovanja mobilnosti predstavljeno »aktivno eksperimentiranje s številnimi metodami in ustvarjanje novih 'mobilnih metod' ki lahko zaobjamejo, delujejo in celo intervenirajo v procese gibanja, ki potekajo« (Sheller 2011, 6–7).

2.4 Kritika nove mobilne paradigme

Po pregledu premislekov in številnih teoretizacij o mobilnosti, ki so združene v novi mobilni paradigmi, jih velja tudi kritično premisliti in nasloviti. Prepoznavanje etnografskih, participativnih oziroma mobilnih metod kot izključnih načinov proučevanja mobilnosti znotraj nove mobilne paradigme ter pozicijo raziskovalcev pri proučevanju z mobilnimi metodami je potrebno kritično reflektirati in s tem relativizirati ter razkrivati delovanje nove mobilne paradigme. »[O]bstaja ključna nevarnost, da se vedno več literature o mobilnosti – in še posebej o mobilnih metodah – ne bere kot kritično proučevanje kako naj bi se razvijalo proučevanje mobilnosti, temveč kako se mora razvijati raziskovanje mobilnosti« (Merriman 2013, 6). Pri tem se ključni teksti o metodah proučevanja mobilnosti berejo kot manifesti, ki promovirajo specifične etnografske, participativne oziroma mobilne metode in ne kot klici po raznolikih metodah in načinih proučevanja mobilnosti. Problematična in nevarna predpostavka novih mobilnih metod temelji na nezmožnosti, neefektivnosti in neuspešnosti razlage, razkrivanja in analiziranja mobilnosti in mobilnih praks prek t. i. konvencionalnih metod, na primer diskurzivne analize, vprašalnikov, fokusnih skupin, proučevanja mobilnosti prek pridobivanja informacij v arhivih, analiziranja sekundarnih virov in potemtakem tudi našega pristopa analitike oblasti. Uporaba izključno mobilnih metod zamejuje načine proučevanja raznolikih oblik in delovanj mobilnosti ter hkrati spregleda raznolike načine in pristope proučevanja mobilnosti in mobilnih praks v preteklosti (Merriman 2013).

Sodelovanje, delovanje in gibanje s proučevanimi objekti v mobilnih procesih je razumljeno kot spodbujanje razumevanje in razkrivanje mobilnih praks, ki jih tradicionalne metodološke tehnike ne prepoznavajo in jim ne posvečajo pozornosti (Urry 2007). Hkrati pa prepoznavanje in spodbujanje raziskovanja prek mobilnih metod pogosto temelji na problematičnih predpostavkah kaj mobilne metode so, kaj lahko delajo oziroma kaj

razkrivajo. Merriman (2013, 8–17) analizira in izpostavlja štiri problematične aspekte ter omejitve pretiranega preferiranja mobilnih metod oziroma klicev po enodimenzionalnosti proučevanja mobilnosti. Prvotna predpostavka temelji na dojemanju, da mobilne metode in neposredna udeležba pri mobilnih praksah omogoča raziskovalcem bolj natančno vednost, bližino, natančnejšo zaobjemanje in bolj neposredno doživljanje, kar se pogosto veže na argumentacijo o bolj avtentičnih izkušnjah raziskovalcev, bolj natančnih podatkih, boljši analizi in interpretaciji dogajanj. Participativne tehnike proučevanja so uporabljene s predvidevanjem, da lahko zajamejo razvoj dogodkov in kontekstov delovanja, vendar ne izhajajo iz pozicije, da je to enkratno dejanje, ki lahko predstavi delovanje zgolj v specifičnih okoljih in kontekstih. Tako ne temeljijo na epistemološki poziciji, da ne obstaja enoten svet, ki ne more biti *dokončno, natančno in zagotovo* pojasnjen. Oziroma drugače, nevarnost takšnega pogleda se nahaja v spregledanju številnih kompleksnih družbeno-političnih praks in razmerij, ki so-ustvarjajo, vplivajo in so-določajo prostore dogodke in kontekste. Uporaba participativnih mobilnih metod, ki lahko prikažejo zgovorne uvide ter razkrivajo številne lastnosti mobilnih praks, tako ne sme temeljiti na predpostavki o boljšem, bolj natančnem vedenju o praksah, kontekstih in mobilnih procesih, temveč morajo predstavljati del proučevanja, razkrivanja, prikaza in delovanja mobilnih procesov.

Pozicija izključnega preferiranja mobilnih participativnih metod osvetljuje zgolj mobilne subjekte, gibanja, dejanja in premikanja v mobilnih procesih, medtem kot zapostavlja pomembna delovanja bolj pasivnih praks, delovanja in razmerij, ki določajo gibanje in mobilnosti na primer *statičnih* infrastruktur, tehnologij in prostorov, ki določajo in vplivajo na gibanje in mobilnost. Tretja nevarnost se odraža v distinkciji med participatornimi mobilnimi metodami in konvencionalnimi metodami proučevanja, oziroma raziskovanju na terenu na eni in sekundarni interpretaciji in analizi na drugi strani. Raziskovalci mobilnosti znotraj mobilne paradigme prevzemajo mobilne metode, kot začetni, inovativni ter edini način proučevanja oziroma edinstveni metodološki okvir. Četrta kritična predpostavka pa se nanaša na uporabo novih tehnologij za natančnejše in bolj precizno zaobjemanje in sledenje raznolikim oblikam gibanja, mobilnim praksam in izkušnjam. Vendar ne uporaba novih tehnologij, niti sodelovanje v procesih gibanja prek mobilnih metod »ne prinašata nekakšnega bolj avtentičnega ali singularnega načina razumevanja, dojetja ali spoznavanja subjekta, stvari ali dogodka. Prinaša specifično dojetje, ki je drugačno od (ampak ne

boljše od) drugih razumevanj praks – na primer branja o dogodku ali gledanja video posnetka dogajanj itd.« (Merriman 2013, 13).

Poudarjanje raziskovanja prek participativnih, etnografskih oziroma mobilnih metod je znotraj nove paradigme mobilnosti večinoma pretirana, še posebej, ko je takšen način proučevanja mobilnosti dojet kot edini pravi oziroma temelječ na predpostavki, da prinaša bolj natančno vednost, zaobjema sedanost, vzpostavlja pozicijo bližje dejanskim dogodkom oziroma »vzpostavlja nekakšno 'božjo' pozicijo z prek katere lahko raziskovalci pridobivajo bolj natančne in avtentične vednost dogajanj« (Merriman 2013, 17) ter producirajo znanost, ki je bližje 'realnosti' mobilnih praks. Mobilne metode so tako pogosto osredotočene na aktivne mobilne subjekte, zanemarjajo diskurzivne kontekste in zgodovinsko vzpostavljene pomene oziroma ne prepoznavajo konteksta ter ne reflektirajo razumevanja vpetosti mobilnih praks v širše družbeno politične prakse in dogodke.

Kritiko nove mobilne paradigme lahko nadaljujemo že pri reflektiranju znanstvenega diskurza oziroma poimenovanja, pri čemer se nanašamo na *obrat* mobilnosti oziroma *novo mobilno paradigmo*. »Izraz obrat je postal izjemno popularen pri označevanju ponovnih premislekov in ponovnega zanimanja v akademskem svetu« (Nóvoa in deJong-Lambert 2002, 66). Nadalje pa termin paradigme predstavlja transformacijo znanosti s takojšnjo revolucijo (Kuhn v Urry 2007, 18), kar se veže na dojemanje in pogled, kjer mobilnost postaja osrednji objekt proučevanja in zamenja predhodno dojemanje družbenega in političnega prek 'statičnih' konceptov. Termin paradigme tako lahko vzpostavlja dojemanje, da nemobilne oziroma statične strukture, na primer meje, prostori, kraji, infrastrukture, niso več predmet proučevanja oziroma so nepomembni za proučevanje mobilnosti. Ravno obratno, prelom oziroma paradigma se mora vezati na ontološko pozicijo oziroma pogled, kjer predhodno dojete statične strukture zamenja pogled, da so tudi te strukture mobilne oziroma pridobivajo skozi različne družbeno politične prakse in razmerje moči prek katerih se izgrajuje njihov pomen. Tako tudi znotraj nove mobilne paradigme ostajajo te navidezno statične strukture pomemben del analize, saj se ravno prek njih vzpostavljajo prakse mobilnosti in načini njihovega delovanja (Hannam 2006, 3).

V kolikor je poudarek poimenovanja na terminu *nova* oziroma preizpraševanju *novuma* mobilne paradigme pa obstaja sugestija, da je obstajala »stara paradigma, ki je bila

nemobilna oziroma statična« (Cresswell 2010, 18), pri čemer naj različne oblike gibanj in mobilnosti ne bi bile predmet proučevanja. Ta pozicija ne vzdrži, saj različni pristopi obravnavajo in namenjajo gibanju in mobilnosti osrednjo vlogo. Različni avtorji prepoznajo številne discipline med drugim migracije, transport, turizem geografijo, antropologijo, sociologijo, medicino itd. (Sheller 2011; Urry 2007; Cresswell 2006a), različne mobilne subjekte (Adey 2013) ter zgodovinske transformacije dojemanja mobilnosti (Cresswell 2006a). Oziroma, kot ubesedi Cresswell (2010, 18), »gibanje v takšni ali drugačni obliki je bilo v osrčju družboslovja od njegovih začetkov«, pri čemer je »seznam disciplin, ki se ukvarjajo z gibanjem neskončen«.

2.5 Razkrivanje in prepoznavanje lastne mobilne pozicije raziskovanja

S kritično distanco do nove mobilne paradigme pa moramo hkrati prepoznavati in še enkrat izpostaviti doprinos premislekov na polju mobilnosti, ki determinirajo našo pozicijo proučevanja mobilnosti. Intenzifikacija teoretiziranja ter vzpostavljanje polja mobilnih študij združuje različne oblike gibanj (od mikro premikov roke, do mobilnih sistemov ter premikov blaga, dobrin, ljudi itd.) in se v tem loči od predhodnih premislekov o gibanjih. S holističnim razumevanjem mobilnosti preči zamejevanje razumevanja gibanja znotraj določenih znanstvenih disciplin oziroma tendira k interdisciplinarnem pristopu ter združevanju različnih teorij in metodologij. Hkrati postavlja koncept mobilnosti, ki je v znanstvenem diskurzu in splošni rabi uporabljen nerefektirano, v ospredje oziroma tendira k napolnjevanju koncepta z vsebino, osvetljevanju vzpostavljanja in izgradnje pomenov mobilnosti ter razkrivanju načinov in učinkov delovanja mobilnih praks. Predhodni pristopi »so bili redko usmerjeni k mobilnosti, temveč so raje prevzemali gibanje ljudi kot prazen prostor, ki ga ni potrebno reflektirati« (Cresswell 2010, 18).⁵ Kljub prepoznani vseobsežnosti in izmuzljivosti koncepta mobilnosti »je jasno, da za mnoge, perspektiva mobilnosti vzpostavlja in kliče po globlji

⁵ Cresswell predstavlja dva primera iz teorij migracij in študij transporta. Prek (posplošene) argumentacije, predstavi, da je dojemanje gibanja pri teorijah migracij vezano na (vsiljene) selitve oziroma premike ljudi iz enega prostora v drugega, pri čemer, kljub temu, da govori o gibanju ljudi dejansko migracijske teorije govorijo o prostorih. Za študije transporta pa predstavlja ugotovitev, da dojemajo gibanje kot tranzitni čas, na katerega ne moremo vplivati s tehničnimi izboljšavami in da potemtakem predstavlja neuporaben čas. Za razliko od teh dveh, pa študije mobilnosti v fokus svoje analize postavljajo gibanje (Cresswell 2010).

teoretski in metodološki transformaciji, ki označuje odmik od ontološke, epistemološke in metodološke ustebrenosti« (Cresswell 2014, 8).

Metodološke transformacije znotraj nove mobilne paradigme vzpostavljajo preferiranje proučevanja mobilnih praks z uporabo mobilnih metod in raznolikih tehnik sodelovanja oziroma udeležbe v samem procesu gibanja. Kot ugotavlja Merriman (2013) večina mobilnih metod temelji na napačni predpostavki o bližjem, neposrednem in bolj natančnem pridobivanju podatkov in uvidov ter posledično spoznavanjem mobilnih praks, pri čemer ne zaznava pozicije o nezmožnosti *dokončnega, objektivnega* vedenja o partikularnih praksah. S sodelovanjem v singularnih oziroma partikularnih mobilnih procesih v analizah umanjka širši kontekst in historična dimenzija vzpostavljanja pomenov mobilnosti ter raznolikih ter različnih načinov njihovega delovanja, ki so odvisni od širših družbeno političnih momentov in procesov. Hkrati je pozicija metodološkega redukcionizma nevarna, saj ne prepozna pomena preostalih – *konvencionalnih*⁶ metod, ki lahko med drugim osvetlujejo vzpostavljanje pomenov mobilnosti in delovanja različnih mobilnih praks. V tem kontekstu se distanciramo od metodološkega zamejevanja, saj bomo ravno na podlagi Foucaultovega aparata analitike oblasti naslavljali vzpostavljanje in delovanje mobilnosti na ravni evropskih integracijskih procesov. Pri tem sledimo Merrimanovemu ugovoru, da mora proučevanje mobilnosti temeljiti na pluralnosti, razširjanju in uporabi raznolikih teoretskih in metodoloških pristopov »in predvsem prevzemanju skromnih, 'šibkih', odprtih, nepredstavniških epistemologij in ontologij – ne kot načinov dokončnega zaobjemanja in predstavljanja izmuzljivih praks, temveč kot sredstev eksperimentiranja in premikanja z njimi« (Merriman 2013, 17).

Ravno ontološko absolutna pozicija mobilnosti (Adey 2006), ki vzpostavlja dojetje subjektov in razmerij kot mobilnih, predstavlja podstat nove mobilne paradigme ter okvir našega proučevanja mobilnosti in mobilnih praks na ravni Evropske unije. Takšna ontološka pozicija je enaka Foucaultovi raziskovalni poziciji oziroma dojetju bivanja, pri čemer poudari, da ne smemo »sprejemati ničesar kot dokončnega, nedotakljivega, očitnega

⁶ Merriman poudari, da so konvencionalne ali tradicionalne metode prevečkrat aludirajo na pejorativne pomene in sodbe, saj so dojete kot enostavne, neefektivne, zastarele in konservativne. Izpostaviti je treba, da takšne metode niso singularne oziroma fiksne, temveč se razvijajo in spreminjajo. Delitve na konvencionalne in nekonvencionalne oziroma v našem primeru mobilne metode predpostavljajo zamejevanje, celo vrednostne sodbe in arbitrarno določajo meje.

oziroma nemobilnega« (v Bess 1988, 11). V tem kontekstu je pozicija mobilnosti dvojna, na eni strani mobilnost konstituira družbena razmerja oziroma politično, na drugi strani pa politična razmerja izgrajujejo in vzpostavljajo mobilne prakse. Tako nova mobilna paradigma ne sme temeljiti in tendirati k »privilegiranju 'mobilne subjektivnosti', temveč razkrivanju moči diskurzov in praks mobilnosti« (Sheller in Urry 2006, 211). Foucault razume moč oziroma razmerja moči kot oblast, pri čemer ta ni dojeta v zamejenem smislu kot vladanje (government), temveč je »oblast vse kar vzpostavlja stalno in nedotakljivo, tisto kar nam je ponujeno kot realno, resnično in dobro« (v Bess 1988, 11). V kolikor so razmerja moči osrednja točka proučevanja mobilnosti je potemtakem mobilnost predvsem političen koncept. Pomembno pa je izpostaviti, da znotraj poudarjanja interdisciplinarnosti nove paradigme mobilnosti ter prepoznavanju znanstvenih disciplin (sociologije, geografije, antropologije, zgodovine, komunikologije, kulturologije), politologija ni prepoznana kot polje, ki lahko prispeva k razumevanju vzpostavljanja in delovanja mobilnosti. V tem kontekstu naš prispevek razširja razumevanje nove mobilne paradigme z osvetljevanjem vzpostavljanja mobilnosti kot objekta vednosti ter razkrivanjem delovanja mobilnih praks.

3 MOČ, OBLAST, MOBILNOST: analitika oblasti

Delovanje mobilnosti in mobilnih praks, kjer »mobilnosti niso samo družbeno pogojene, temveč tudi vzpostavljajo in določajo družbeno« (Söderström 2010, 15), aludira na razumevanje mobilnosti kot načinov izgrajevanja in delovanja družbenega oziroma političnega. Za razkrivanje vzpostavljanja mobilnosti in delovanja mobilnih praks moramo mobilnost dojemati kot političen koncept oziroma kot enega od načinov vzpostavljanja in delovanja oblasti. Kljub poudarjanju pomena refleksije oblasti pri preučevanju mobilnosti oziroma prepoznavanju »vloge oblasti pri vzpostavljanju mobilnosti ter vloge mobilnosti pri vzpostavljanju oblasti« (Cresswell 2012, 650) pa analize formiranja mobilnosti kot objekta vednosti in vpliva mobilnosti ter mobilnih praks, pri vzpostavljanju oblasti pogosto umanjajo (Manderscheid 2013). Ključno je, da dojemanje mobilnosti kot prepleta razmerij moči, ki določajo in vzpostavljajo pomene mobilnosti, omogoča razumevanje delovanja mobilnih praks. Vendar pa kot poudarja Bearenhold (2013, 21) v novi mobilni paradigmi »temeljni politični problemi vzpostavljanja in delovanja oblasti niso naslovljeni«.

Politično v najširšem kontekstu določa delovanje sil ter se vzpostavlja prek delovanja razmerij moči. »[P]olitično ni nekaj kar določajo [...] razmerja, ki so osnovna in po naravi 'nevtralna'. Vsako razmerje sil predstavlja v vsakem trenutku razmerja moči (ki predstavljajo trenutni izraz) in vsako razmerje moči predstavlja učinek ter tudi pogoje možnosti delovanja, kar vzpostavlja in določa politično.« (Foucault in Gordon 1980, 189). Izgrajevanje pomenov mobilnosti tako razumemo kot delovanje razmerij moči, prek katerih se vzpostavlja politično, ki določa pogoje možnosti našega delovanja. Vendar v kolikor zgolj reflektiramo, da je »'vse politično' afirmiramo vseobsežnost razmerji moči in posledično njeni imanentnosti polju političnega« (Foucault in Gordon 1980, 189). Prepoznavanje, da so vsa družbena razmerja, razmerja moči ter da je 'vse politično' sovпада s pozicijo, da je 'vse mobilno' in hkrati, kot pravi Adey »[č]e je mobilnost vse, potem ni nič« (2006) iz česar lahko izpeljemo, da tudi prepoznavanje vseh razmerij kot političnih ne zadostuje. Prepoznavanje, da so vsa mobilna razmerja tudi politična, izpostavlja pomembnost dojetanja mobilnosti predvsem kot političnega koncepta, vendar to samo po sebi ne razkriva, kako mobilnost intervenira v polje političnega, kako mobilne prakse vzpostavljajo in sodoločajo politično ter kako se pomeni mobilnosti spreminjajo.

Tendenca nove mobilne paradigme o prepoznavanju pomenov mobilnosti ter razkrivanju vseobsežnosti mobilnosti prek pojasnjevanja vzpostavljanja pomenov in delovanja mobilnih praks se prekriva s Foucaultovim namenom pojasnjevanja in razkrivanja delovanja političnega. Izhajajoč iz predpostavke, da je mobilnost predvsem političen koncept ter želje po nadaljnji elaboraciji in odgovarjanju na zgoraj postavljena vprašanja pa je ključno, da naša raziskovalna pozicija sledi razkrivanju vzpostavljanja in delovanja razmerij moči, ki določajo pomene mobilnosti ter predvsem kako razmerja moči delujejo, postajajo vidna, intervenirajo v polje političnega in ga določajo, kar sovpada z namenom osvetljevanja delovanja mobilnih praks. Osvetljevanje mobilnosti pri vzpostavljanju in delovanju oblasti, reflektiranje (historičnega) vzpostavljanja pomenov mobilnosti ter razkrivanja delovanja mobilnih praks pa zahteva predhodno razumevanje konceptov delovanja oblasti v obdobju novega ali (neo)liberalizma (Foucault 2008; Gane 2014) oziroma naprednega liberalizma (Rose 2004), ki ga bomo naslovili prek Foucaultovega aparata *gouvernementalité* (Foucault 2007; Foucault 2008; Foucault in drugi 1991) oziroma analitike oblasti (Dean 2010).

3.1 Governmentalnost: preplet vednosti in oblasti

Gouvernementalité (ang. *Governmentality*, za naše namene ga slovenimo kot governmentalnost) je kot teoretski koncept oziroma analitični okvir Foucault uvedel v (poznejšem) obdobju na predavanji na *Collège de France* naslovljenih *Security, territory, population* leta 1977-78 (Foucault 2007) in *The Birth of Biopolitics* leta 1978-79 (Foucault 2008) in z neologizmom vzpostavil semantično povezavo med oblastjo (*gouverner – government*) in vednostjo (*mentalité – modes of thought*) (Lemke 2002, 50). Pomemben aspekt razumevanja oblasti je v prepoznavanju vzajemnosti oziroma prepletu vzpostavljanja oblasti in vednosti. Tako governmentalnost ne ločuje politike in vednosti temveč artikulira »političnost vednosti« (Foucault 2007, 471). Fokus njegovega preučevanja oblasti oziroma governmentalnosti tako sledi razkrivanju vednosti, politične racionalnosti in delovanja oblasti oziroma analize historičnega vzpostavljanja oblasti.⁷ Foucault je v svoji analizi

⁷ Pojasnjevanje Foucaultove analize oziroma raziskovalnega procesa, ki prek različnih označevalcev »zgodovina governmentalnosti« (Foucault 2007) »genealogija politike« (Gordon 2013) oziroma ožje »genealogija države« (Foucault 2007) ter »governmentalnosti države« (Foucault 1991 in 2007) nakazuje širino ter heterogenost preučevanja, presega omejitve (časovne in prostorske) našega prispevka. Vendar je potrebno izpostaviti, da je za razumevanje in naslavljanje delovanja modernih oblik oblasti nujna historična refleksija v izogib

reflektiral tri oziroma štiri zgodovinske oblike ali modalnosti oblasti oziroma governmentalnosti, v katerih prepoznava različne oblike upravljanja delovanja populacije, ki izhajajo in temeljijo na specifičnih oblikah vednosti. Prvo oblastno modalnost poimenuje kot pastoralno oblast, izhajajoč iz vednosti grške filozofije oziroma antike ter zgodnjega krščanstva,⁸ oblast razuma države (*raison d'état*) in znanosti o policiji (*Polizeiwissenschaft*) predstavlja drugo obliko governmentalnosti, ki jo postavlja v obdobje zgodnje moderne v Evropi,⁹ liberalizem opredeljen kot umetnost vladanja od osemnajstega stoletja¹⁰ dalje ter

redukcionističnemu razumevanju delovanja sodobnih oblik oblasti. Foucault postavlja političnost vednosti oziroma governmentalnost v širše konceptualno polje razmerij moči, pojasnjevanja suverenosti, bio-politike in raznolikih modalnosti.

⁸ Zаметke sodobnih oblik oblasti prepoznava že v pozni antiki, krščanstvu in srednjeveškem obdobju prek *pastoralne oblasti*, ki jo označuje sintagma 'pastor-čreda', kjer pastor vlada čredi in ne ozemlju, hkrati pa z vodenjem in usmerjanjem disperziranih posameznikov vzpostavi skupnost/totaliteto črede. Pri tem pastoralna oblast vzpostavi partikularen tip vednosti, ki individualizira, saj mora pastor vedeti kaj se dogaja s vsakim individuumom, kaj počne, kaj razmišlja oziroma kaj se dogaja z vsakim posameznikom oziroma njegovo 'dušo' (Foucault 2007, predavanja 5–9).

⁹ Obdobje *razuma države* in *znanosti o policiji* označuje prelom od predhodnih oblik (racionalnosti) oblasti oziroma premik od »religiozne skrbi za duše k političnosti oblasti nad populacijo« (*move from the pastoral of souls to the political government of men*) (Foucault 2007, 303). Ali drugače, Foucault izpostavlja prehod od religiozne in kozmološke koncepcije vladanja, kjer je vladar vlada kakor del »kontinuumu, ki se razteza od Boga, do očeta družine kot del narave oziroma kot pastor« (Foucault 2007, 310), k umetnosti vladanja pod pristojnostjo države. Premik od pastoralne oblasti k razumu države Foucault kontekstualizira v čas velikih religijskih sprememb predvsem protestantske reformacije, ki jih označi kot »serijo velikih uporov v petnajstem in še posebej šestnajstem stoletju«, oziroma kot »upori proti načinom urejanja delovanja« (Foucault 2007, 303). Hkrati pa racionalnost oblasti prepoznava v tekstih italijanskih in nemških avtorjev poznega šestnajstega stoletja, po tridesetletni vojni, ki vzpostavijo znanost o policiji. Država je razumljena heterogeno kot »vladanje oziroma nadzor, jurisdikcija, pogoj življenja, stabilna vladavina ter kot objekt, ki se razlikuje od naravnega oziroma božanskega reda« (Dean 2010, 230). Temeljna racionalnost države razuma tako temelji na predpostavki, da država lahko poseduje natančno in pravo vednost upravljanja, da lahko prepozna vse aspekte in procese dogajanja v državi, na podlagi katerih posledično deluje, upravlja, vlada in vzpostavlja realnost v skladu z lastnimi interesi države (Burchell 1993). Racionalnost oblasti *razuma države* Foucault tako prepoznava v »vednosti o policiji«, razumljena kot »zbir intervencij in sredstev, ki zagotavljajo da bo življenje, oziroma več kot samo življenje, sobivanje, učinkovito uporabljeno za konstituiranje in razvoj moči države« (Foucault 2007, 421). Potrebno je poudariti, da označevalec policije poseduje drugačne pomene od sodobnih pojmovanj policije. Znanost policije se nanaša na interese vedenja o posameznikovih aktivnosti in njihovem delovanju ter zagotavljanju številčnosti populacije, dobrin (npr. hrane), zdravja posameznikov in populacije, omogočanje aktivnosti ter zagotavljanje pogojev možnosti izmenjevanja dobrin in premikov (Foucault 2007, predavanja 9–13, Foucault 2008, predavanje 1).

¹⁰ Zaobseganje upravljanja življenjskih procesov posameznikov in populacije predstavlja idejo bio-oblasti oziroma biopolitike, katera naslavlja populacijo »kot zbira sobivajočih človeških bitij s partikularnimi biološkimi in patološkimi lastnostmi, katere naslavlja specifične oblike vednosti in partikularne tehnike (Foucault 2007, 474). Biopolitika, izhajajoč iz razvoja upravljanja države v sedemnajstem stoletju, predstavlja delovanje oblasti na človeško telo oziroma »prek in skozi procese ter evolucijo življenja« ter hkrati vzpostavlja objekte delovanja oblasti na populacijo (Dean 2010, 119). Bolj specifično, Foucault razume biopolitiko kot »poskuse, od osemnajstega stoletja dalje, ki naslavlja in razrešujejo probleme s katerimi se sooča oblast zaradi človeških aktivnosti, ki vzpostavljajo populacijo: zdravje, higiena, rodnost, življenjska doba, rasa ...«. Potrebno je izpostaviti, da delovanje biopolitike oziroma delovanje biooblasti predstavlja del modernih oblik oblasti in ni zgolj lastnost oblasti osemnajstega stoletja. Biooblast tako naslavlja urejanje delovanja »družin, pogojev bivanja, preživetja, dela, pogojev, ki ji lahko označimo kot 'življenjski stil', vzpostavljanje javnega zdravja, migracijskih tokov, kazalnikov ekonomske rasti in življenjskih pogojev« (Dean 2010, 119). Biopolitika predstavlja

povojne oblike novega, neoliberalizma kot novih premislekov in kritike temelječe na premislekih ordoliberalcev v Nemčiji in neoliberalcev v ZDA (Gordon 1991; Burchell 1993).¹¹

Analiza governmentalnosti razkriva, da je »delovanje oziroma aktivnost oblasti neločljivo prepletena z vplivom vednosti. Takoj je oboje možno in zamejeno s pogojenostjo kaj je in ni mogoče misliti in vedeti v določenem zgodovinskem trenutku« (Rose 2004, 8). Iz perspektive governmentalnosti moramo tako reflektirati zgodovinske in družbene pogoje, ki predstavljajo »določeno zgodovinsko vednost v družbi kot 'realno' in upoštevati teoretske in neteoretske posledice teh 'resnic'« (Lemke 2002, 61). Governmentalnost na eni strani predstavlja in zaobjema fokus Foucaultovega preučevanja »političnosti oblasti« (Rose,

del oziroma nujen predpogoj delovanja liberalizma, hkrati pa *liberalizem* kot novo modalnost oblasti razumemo tudi kot kritiko racionalnosti oblasti razuma države in znanosti o policiji. Foucault tako prepoznava liberalizem kot vzpostavljač v razmerju do problematike, kako se lahko delovanje nujne ekonomske svobode uskladi z neomejenim izvajanjem politične suverenosti. Pri tem je ključna skepsa o racionalnosti države razuma oziroma zmožnosti vedenja o vseh aspektih realnosti, in upravljanju oziroma vladanju te realnosti (v Burchell 1993, 269). Liberalizem Foucault razume ne kot teorijo, ideologijo ali filozofijo utemeljeno na pravu oziroma posameznikovih svoboščinah, temveč kot delovanje oblasti, kot umetnost vladanja, pri čemer analizira racionalnost oblasti ter na ta način razkriva vzpostavljanje liberalizma. Racionalnost liberalne modalnosti oziroma oblasti lahko razumemo v kompleksnem prepletu ekonomske in juridične subjektivnosti oziroma prek heterogenosti vzpostavljanja (politične) ekonomije, prava oziroma zakonov in varnosti (Gordon 1991, Dean 2010). Kot kritika prepoznavanj totalnosti (zmožnosti) delovanja države razuma in zagotavljanja ekonomske suverenosti, anglo-škotska šola zgodnjega liberalizma vzpostavi ključno razumevanje (politične) ekonomije, ki opredeljuje vednost in racionalnost liberalne oblasti. Kot kritiko vedenja države postavi trg in tržna razmerja kot 'kvazi-naravno' sfero oziroma področje delovanja, ki poseduje možnost samo regulacije (Burchell 1993). Foucault prepoznava Adam Smithovo knjigo *Bogastvo narodov* z vzpostavljanjem nevidne roke kot principa delovanja trga in prepoznavanja nezmožnosti prepoznavanja vseh (tržnih) razmerij v družbi ne predstavlja samo »transformacije v političnem in ekonomskem razmišljanju temveč tudi v razmerju med vednostjo in oblastjo« (v Gordon 1991, 14). S tem se vzpostavi 'rojstvo' politične ekonomije, ta pa prvič nastopi kot avtonomna racionalnost. Pomemben aspekt liberalne oblasti predstavlja tudi vzpostavitev racionalnosti vladavine zakonov in zagotavljanje svobode. Foucault argumentira da liberalizem ni bil vzpostavljen »iz ideje politične skupnosti utemeljene na pogodbenem razmerju« temveč razume zakone kot »obliko intervencije [...], ki konstituira najbolj učinkovit sistem zagotavljanja ekonomske oblasti« (v Gordon 1991, 19). Zakoni in svoboščine predstavljajo instrument zagotavljanja suverenosti in so »povezani kot kompleksen zbir disciplinarnih in oblastnih aparatov« (Dean 2010, 140). Pomemben aspekt racionalnosti liberalne oblasti poleg politične ekonomije in zakonov oziroma svoboščin predstavlja tudi varnost. Benthamova zakonodajna znanost izpostavlja, da je za zagotavljanje eksistence, izobilja in izvrševanja enakosti nujna svoboda. Varnost oziroma zagotavljanje varnosti je tako temeljni cilj racionalnosti liberalne oblasti, pri čemer Foucault obrne Benthamovo tezo in doda, da je lastnost liberalne oblasti tudi, da svoboda zagotavlja predpogoj varnosti (Gordon 1991). Pomen zagotavljanja varnosti kot pomembne racionalnosti izpostavlja Foucault in dodaja, da je »igra svobode in varnosti v osrčju novega racionalnosti oblasti [...] [I]beralizem predstavlja mehanizem nenehnega urejanja med svobodo in varnostjo posameznikov ob upoštevanju percepiranja nevarnosti« (Foucault 2008, 65–66). Za bolj poglobljeno razumevanje biopolitike iracionalnosti liberalne oblasti ter razkrivanje heterogenosti vzpostavljanja in delovanja oblastnih tehnologij liberalizma glej (Foucault 2008).

¹¹ Četrto obliko oziroma modalnost oblasti novega oziroma neoliberalizma, ki jo Foucault prepoznava v povojnih intelektualnih premislekih nemškega (ordo) liberalizma in čikaške ekonomske šole neoliberalizma, bomo naslovili v nadaljevanju osvetljevanja lastne teoretske pozicije oziroma refleksije governmentalnosti in delovanja moderne oblasti. Za natančnejšo razumevanje vzpostavljanje racionalnosti neoliberalne oblasti glej (Foucault 2008, predavanja 4–12; Lemke 2001 in 2002, Foucault in drugi 1991; Gane 2014; Rose, O'Malley in Valverde 2006).

O'Malley in Valverde 2006) oziroma »umetnosti vladanja« (*art of governing*) (Foucault 2007) ter hkrati na drugi strani predstavlja možnosti alternativnih načinov in okvirov preišljanj (historičnih) vzpostavljanj oblasti in prepoznavanja ter razkrivanja (modernih) oblik delovanja.

Governmentalnost za Foucaulta ne predstavlja enopomenskega koncepta, temveč ga razume na eni strani kot tendenco in proces historičnih sprememb v delovanju in vzpostavljanju oblasti, na drugi strani pa kot (sodobno) delovanje oblasti. Governmentalnost Foucault, prek historične refleksije oziroma analize genealogije države, zaznava kot »tendenco, delovanje sil [...], ki je na zahodu vodila k prevladi določenih načinov moči – suverenosti, discipliniranja« (Foucault 2007, 108) oziroma do določenih oblik oblasti. Reflektira jo kot proces oziroma rezultat procesov od države prava v srednjem veku do administrativne države v petnajstem in šestnajstem stoletju, ki sta se postopno 'governmentalizirali' (Foucault 2007, 108–109). Drugo razumevanje governmentalnosti pa se nanaša na delovanje modernih (neo)liberalnih oblik delovanja oblasti oziroma oblasti kot »upravljanje delovanj« (*'conduct of conduct'*) (Foucault 2007, 389). Governmentalnost v tem kontekstu razume kot »zbir vzpostavljenih institucij, postopkov, analiz in refleksij, preračunavanj in taktik, ki zagotavljajo možnost delovanja specifične, vendar kompleksne oblike oblasti, ki ima za svojo tarčo populacijo, politično ekonomijo kot primarno obliko vednosti in aparate varnosti kot bistven instrument zagotavljanja oblasti« (Foucault 2007, 108). Ravno v izpostavljenosti delovanja oblasti na populacijo ter dojemanje politične ekonomije kot primarne oblike vednosti prepoznavamo lastnosti moderne oblasti in posledično razumemo Foucaultovo opredelitev governmentalnosti kot načine razkrivanja delovanja governmentalnosti.

Governmentalnost lahko tako opredelimo kot analitično orodje, prek katerega bomo analizirali vzpostavljanje in delovanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter še posebej izobraževalne mobilnosti prek programa Erasmus. V ta namen moramo predhodno opredeliti koncepte, oblastne racionalnosti, moderne oblasti, naprednega liberalizma in governmentalizacije Evrope, ki predstavljajo naš analitski aparat in jih bomo uporabljali v analizi.

3.2 Racionalnost oblasti

Foucault je governmentalnost pogosto zamenjeval oziroma uporabljal sočasno s konceptom 'racionalnost oblasti' oziroma oblastna racionalnost (*governmental rationality*) (Gordon 1991), ker predstavlja pomembno lastnost governmentalnosti oziroma ključen aspekt razkrivanja in delovanja oblasti. Zaradi sorodnosti ter prepletenosti pomenov racionalnosti in vednosti je mogoče prepoznati aludiranje racionalnosti oblasti na drugi del neologizma – mentalnost oziroma vednost (*mentalité*), vendar, kot bomo pokazali v nadaljevanju, oblastne racionalnosti ne smemo zamenjevati z vednostjo, niti ni povsem prekrivajoča s samo governmentalnostjo. Governmentalnost tako razumemo najširše kot zaobseganje, reflektiranje in analiziranje delovanja oblasti v prepletu, na podlagi in prek določenih vednosti ter hkrati tudi kot samo delovanje oblasti. Na drugi strani oblastno racionalnost razumemo ožje, kot logiko, skupek premislekov, elaboriranje idej, utemeljevanj delovanja oblasti oziroma odgovarjanj na družbeno-politične probleme. Pomembna lastnost oblastne racionalnosti je njena heterogenost, saj se nenehno prilagaja, spreminja in odgovarja na nove probleme ali rešitve, vendar kljub temu skladno z določeno vednostjo oblasti (Rose, O'Malley in Valverde 2006).

Razumevanje oblastne racionalnosti predstavlja pomemben aspekt kako sploh misliti in posledično analizirati določeno delovanje oblasti. Gordon (1991, 3) opredeli oblastno racionalnost kot »način oziroma sistem premišljevanja o naravi delovanja oblasti (kdo lahko vlada, kaj je oblast, kaj oziroma kdo je vladan), ki omogoča, da te aktivnosti lahko osmislimo in izvajamo«. Oblastna racionalnost tako izraža načine reflektiranja in analiziranja premislekov kako naj se oblast udejanji. Predstavlja načine relativno eksplicitnega in jasnega zamišljanja, kako stvari delujejo in kako bi jih mogli urejati. V tem kontekstu oblastno racionalnost dobro opredeli besedna zveza logike oblasti, ki nadalje pojasni pomene racionalnosti oblasti in jo razumemo kot načine zamišljanja, načrte ali strategije kako urejati določen aspekt družbenega in političnega oziroma širše, kako naj oblast deluje.

Za razumevanje oblastne racionalnosti je pomembno izpostaviti, »da ni in ne more biti nevtralna vednost, ki enostavno reprezentira oblastno realnost; nasprotno, predstavlja intelektualno transformacijo realnosti« (Lemke 2001, 191). Ideje, logika oziroma načini zamišljanja, kako urejati specifično družbeno področje namreč zasledujejo določene cilje in

stremijo k rezultatu oziroma doseganju sprememb, hkrati pa vedno delujejo na podlagi specifičnih družbenih norm, predstavljajo opredeljevanje, prepoznavajo in vzpostavljajo družbeno problematiko ter se do nje opredeljujejo. Racionalnost oziroma logiko oblasti lahko potemtakem osmislimo kot okvir, podstat oziroma načrt delovanja oblasti. Artikuliranje in vzpostavljanje racionalnosti pa je potrebno dojemati kot nikoli dokončan proces (Rose, O'Malley in Valverde 2006), ki se nenehno spreminja zaradi novih problemov oziroma aspektov urejanja družbenih odnosov, zaradi česar oblastne racionalnosti nikakor ne smemo dojemati kot statične ali nespremenljive. Hkrati pa ravno razkrivanje logike oziroma racionalnosti, ki jo prepoznavamo v določenem časovnem obdobju kot trenutno fiksacijo oziroma bolj ali manj konsistentno zamišljanje upravljanja predstavlja pomemben aspekt razkrivanja delovanja oblasti.

Analitični okvir razkrivanja delovanja oblasti je tesno prepleten z naslavljanjem politične oziroma oblastne racionalnosti kot prakse oziroma intelektualnega procesa oblikovanja, načrtovanja in utemeljitve realnosti oziroma spreminjanja obstoječih problematik oblasti, na način, da se lahko udejanji prek političnih programov (Rose 1996). Snovanje in vzpostavljanje oblastne racionalnosti Lemke med drugim prepozna v »vladnih agencijah, procedurah, institucijah, pravnih oblikah ipd., ki naj bi omogočale urejanje delovanja objektov in subjektov v skladu s politično racionalnostjo« (2001, 191), hkrati pa v sodobnih kontekstih (neo)liberalizma oziroma naprednega liberalizma lahko prepoznavamo oblastno racionalnost tudi oziroma v prepletu z akterji, ki delujejo v t. i. privatni sferi¹² med drugimi prek delovanj strategij zasebnih podjetij, nasvetov ekspertov, delovanja možganskih trustov ipd..

Pri reflektiranju politične racionalnosti lahko prepoznamo, da poseduje lastnosti moralnosti in epistemološke značilnosti. Moralnost se odraža v zasledovanju specifičnih idealov, načel,

¹² Sodobno ločnico med t. i. javno in zasebno sfero vsekakor ne razumemo kot naravne, obratno potrebna je kritična refleksija, razumevanje in dvom ter predvsem (historična) kontekstualizacija. Družba, družbeno ter civilna družba se kot koncepti oziroma subjekti vzpostavijo v času liberalne modalnosti oziroma liberalne oblasti kot protiutež totalnosti države in urejanja vseh aspektov posameznika in populacije. Družba oziroma civilna družba je tako vzpostavljena za namene delovanja oblasti, saj liberalna oblast deluje »skozi družbo«, »[c]ivilna družba pa postane ob istem času objekt in cilj oblasti« (Burchell 1993, 272). Ravno tako pa se v času zgodnjega liberalizma vzpostavi distinkcija javno – privatno za namene udejanjanja racionalnosti svobodnih, zasebnih posameznikov, ki delujejo v okviru *naravnega* trga (Burchell 1993). Delovanje oblastne racionalnosti je nujno prepleteno z razumevanjem delovanja (moderne) oblasti (obširnejša pojasnitev sledi v naslednjem poglavju), ki je ne razumemo zgolj v obliki države kot centralizirano silo dominacije, temveč kot delovanje številnih razmerij moči oziroma tehnologij, ki vplivajo na določanje, upravljanje delovanja posameznikov in populacije. Potemtakem je tudi t. i. privatna sfera intrinzičen del oblasti in jo moramo dojemati kot pomemben element določanja oblastne racionalnosti in delovanja oblasti.

zasledovanju določenih idej in ciljev, ki bi jih določena oblast mogla udejanjati. Epistemološke značilnosti pa se nanašajo na zamišljanje delovanja politične oziroma oblastne racionalnosti prek intrinzičnosti določenih predstav, ki jih poseduje, na primer o objektih ki jih je potrebno upravljati in urejati (nacije, populacija, ekonomija, družba, skupnosti), o subjektih, prek katerih se vlada (državljeni, posamezniki). S tem predstavlja določen način možnosti preišljanja, predstavljanja oziroma razumevanja, kjer se prek jezika (konceptov, označevalcev) upodablja realnost kot praktično, takšno, ki jo lahko razumemo, s čimer pa tudi zamejuje dojemanje področji ki jih lahko preišljamo in spreminjamo ter katera niso vidna oziroma ostajajo nepreizpraševana in neproblematizirana (Rose 1996).

Pomemben aspekt razumevanja racionalnosti temelji tudi na prepoznavanju, da se racionalnost, strategije ipd. nikoli ne udejanjijo v 'realnosti' kot preslikave idej, logike racionalnosti. Tako ne moremo govoriti o 'čisti' preslikavi racionalnosti, temveč jo razumemo razmerje med racionalnostjo in udejanjanjem idej v oblastnih praksah kompleksnejše, na eni strani zaradi raznolikih in nasprotujočih idej in strategij ter predvsem zaradi raznolikih vplivov, sil, razmerji, načinov delovanja in udejanjanja racionalnosti oblasti v praksi, prek oblastnih tehnologij in tehnologij sebstva. Politična racionalnost oziroma logika oblasti ni nikoli v popolnosti udejanjena v praksi, saj je v procesu udejanjanja v *realnosti*, v fazi praktičnega delovanja, nenehno v razmerju do subjektov (posameznikov, specifičnih skupnosti oziroma populacije), ki venomer vplivajo, spreminjajo, preoblikujejo oziroma sooblikujejo delovanje oblasti. Foucault označi delovanje racionalnosti kot del realnosti, katere lastnost je nenehen neuspeh udejanjanja (v Lemke 2002). Kljub temu pa analiziranje in reflektiranje oblastne racionalnosti predstavlja pomemben aspekt delovanja oblasti, oziroma drugače, delovanja oblasti ni mogoče preišljati brez razkrivanja okvirja, idej, programov ter logike načinov urejanja družbenih oziroma političnih odnosov. V kontekstu reflektiranja oblastne racionalnosti pa je predhodno potrebno osvetliti razumevanje modernih oblik oblasti oziroma dojemanje oblasti v času novega oziroma (neo)liberalizma.

3.3 Razumevanje (moderne) oblasti

Uporaba governmentalnosti kot analitičnega okvira oziroma orodja za refleksijo in analizo mobilnosti in delovanja mobilnih praks tekom evropskih integracijskih procesov, zahteva

predhodno pojasnitev enega ključnih konceptov – oblasti. Pri tem izhajamo iz Foucaultovega dojemanja kaj predstavlja oblast, kako se razlikuje od prevladujočih razumevanj in premislekov, kako lahko mislimo kompleksno delovanje oblasti, kako postaja oblast praktična ter katere so ključne lastnosti sodobnega oziroma modernega delovanja oblasti?

Foucault razume oblast v svojih analizah zgodovine governmentalnosti oziroma governmentalnosti države na dva načina. V okviru prvega reflektira dimenzijo občutenja oziroma percepiranja delovanja oblasti (ne nujno moderne oblasti, temveč prek historične analize različnih oblik oblasti oziroma različnih oblastnih modalnosti) kot vseh oblik in načinov, ki delujejo na oblikovanje, vzpostavljanje, upravljanje in reguliranje delovanja posameznikov. Sočasno oblast deluje tudi kot način, kjer posamezni subjekt (posameznik, družina, skupnost) upravlja svoje lastno delovanje, na primer v formi samoomejevanja, samonadzora, samoupravljanja v kontekstu določene politične racionalnosti oziroma v zasledovanju določenih ciljev in idej. S tem je kritično naslovil prevladujoče dojemanje, da »je oblast nekaj, kar lahko posedujemo (v obliki razreda, države, elite ali ljudi), da je primarno represivna v svojem izvrševanju in da jo lahko prepoznamo v enovitem, centraliziranem viru kot je država ali ekonomija« (Lemke 2002, 51). Nasprotno, oblike upravljanja delovanja prepoznavamo v njihovi intenci, da so praktične oziroma drugače, da učinkujejo in imajo neposreden vpliv. Foucault je tako želel razkrivati kako oblast deluje, kako se prevaja oziroma postaja praktična. V kontekstu sodobnega delovanja oblasti je namesto pogleda in razumevanja oblasti, ki se je osredotočala in dojemala moč in oblast skoncentrirano samo v državi, Foucault sledil »mikrofiziki oblasti in anonimnim strategijam« (Lemke 2002, 51) kar odraža njegovo širše dojemanje oblasti in fokus na tendenco po ustvarjanju analitskega okvirja, ki omogoča vidnost delovanja oblasti (Gordon 1991; Rose 1996).

Drug način Foucaultove uporabe oblasti pa se veže na analizo problematike oblasti, oblik razreševanja določene družbene problematike, načinov vzpostavljanja in oblikovanja odgovorov, oblastne racionalnosti ter sredstev in ciljev, ki jih zasledujejo (Gordon 1991; Rose 1996). Prvi način razumevanja oblasti izpostavlja pomen reflektiranja konkretnih načinov delovanja oblasti. Kako določena dejanja postanejo oblastna oziroma na kakšen način prepoznati oblast kot praktično. Drugo razumevanje pa se prepleta s politično oziroma oblastno racionalnostjo. Kakšno je razumevanje partikularne družbene problematike, kako

se oblikujejo odgovori na te problematike, kakšne cilje zasledujejo ter kakšne so posledice delovanja oblasti. Naše razumevanje bo temeljilo na prepletu obeh, tako razkrivanja politične racionalnosti, logike oziroma zamišljanj delovanj ter tudi na kakšen način oblast postaja vidna prek različnih praks in udejanjanj.

Kot opozarja Lemke (2002) označevalec oblasti zaobsega in predstavlja danes izključno političen pomen, hkrati pa je večkrat razumljen kot prisila oziroma kot unitarna, centralizirana sila upodobljena v institucionalizirani obliki države ali mednarodnih institucij. Foucault uporablja koncept oblasti širše, temelječ na historičnih razumevanjih problematike oblasti, ki se je (vse do konca osemnajstega stoletja) ni razumelo zgolj na polju političnega, temveč med drugim tudi v filozofskih, religijskih, medicinskih in pedagoških premislekih (Lemke 2002, 50).¹³ Oblasti tako ne razumemo unitarno, izhajajoč iz enega centra, niti kot (izključno) sile dominacije, podrejanja oziroma prisile. Foucault predstavi oblast z negiranjem nekaterih ključnih oblik in lastnosti, ki jim najpogosteje pripisujemo oblasti, tako se »[o]blast razlikuje od 'podrejanja ali vladanja' in ni enaka 'ukazovanju' in 'zatiranju' [...] in tudi ni enaka 'suverenu', 'fevdalcu', 'lordu', 'sodniku', 'generalu'« (2007, 115–116). Koncept oblasti je postavljen v kontekst razumevanja, ki izpodriva imanentno identifikacijo oblasti z dominacijo.

Oblast v najširšem smislu ni »način prisile ljudi, da delajo kar želi vladajoči; vedno predstavlja vzajemno ravnotežje, z dopolnjevanjem in nasprotovanjem med tehnikami, ki zagotavljajo podrejenost in procesi, skozi katere se posameznik vzpostavlja ali spreminja svoje delovanje« (Foucault 1993, 203–204). Največkrat uporabljena sintagma, ki opredeli Foucaultovo razumevanje oblasti je »upravljanje delovanja« (*'conduct of conduct'*) posameznikov ter populacije (2007, 389). Ravno prek razkrivanja upravljanja delovanja posameznikov in populacije pa lahko mislimo oziroma reflektiramo oblast »kot bolj ali manj sistematično, regulirano, reflektirano delovanje oblasti ('tehnologij'), ki presega dožemanja spontanega

¹³ Foucault tako prek teoretskega aparata genealogije politike oziroma genealogije države prikaže, da oblast posega na različna polja in deluje disperzno, tako med drugim prepozna pastoralne oblasti v obliki racionalnosti upravljanja duš, vzpostavljanja in upravljanja vseh aspektov družbenega življenja, med drugim številčnosti populacije, zagotavljanje pogojev možnosti izmenjave dobrin, arhitekturnih načrtov za nadzorovanje premikov in trgovine v obdobju oblastne modalnosti razuma države, upravljanja delovanja prek delovanja oblasti na človeško telo, oziroma razreševanja problemov populacije z regulacijo urejanja delovanja družin, pogojev bivanja, preživetja, dela, pogojev, ki ji lahko označimo kot 'življenjski stil', vzpostavljanje javnega zdravja, ki označujejo modalnost biopolitike. V moderni (neo)liberalnih modalnosti oblasti katere ključni subjekt je populacija, prepozna vzpostavljanje oblasti v prepletu samovladanja ter delovanja različnih oblastnih praks oziroma v prepletu tehnologij sebstva in oblastnih praks (Foucault 2007; Foucault 2008).

izvajanja in dominacije ljudmi nad drugimi, temveč sledi specifičnim premislekom ('racionalnosti'), ki definira cilje oziroma načine, kako jih dosežati« (Lemke 2002, 53). Analiziranje in zaznavanje takšnega delovanja oblasti nam prvotno sploh omogoča misliti siceršnjo heterogenost in kompleksnost oblasti, hkrati s tem tudi razkrivamo in reflektiramo (tudi lastno) pozicijo subjektov in populacije ter hkrati osvetljujemo in odstiramo delovanje oblasti. »Stična točka, kjer na posameznike vplivajo drugi, je povezana z načinom, kako vplivajo na delovanje samega sebe, mislim da je to tisto, kar lahko poimenujemo oblast« (Foucault 1993, 203).

Razumevanje oblasti kot 'upravljanja delovanja' lahko osmislimo šele prek prepoznavanja intervencij, dejanj, aktivnosti, praks in učinkov, kjer oblast postane vidna. Delovanje oblasti Foucault pojmuje in poimenuje kot oblastne tehnologije oziroma tehnike (*governmental technologies or techniques*), ki predstavljajo tudi ključno analitično orodje, da oblast sploh lahko mislimo ter posledično tudi analiziramo (Foucault 1991, 1988). Tehnologije se nanašajo na »dejanske mehanizme, prek katerih avtoritete skušajo vplivati, oblikovati, normalizirati, instrumentalizirati upravljanje, vedenje, odločitve, aspiracije drugih, da bi dosegli željene rezultate« (Miller in Rose 1990, 8). Governmentalnost posledično vedno razkrivamo v kontekstu oblastnih tehnologij, ki predstavljajo nenehno interakcijo in prepletenost med tehnologijami dominacije¹⁴ oziroma tehnologijami discipliniranja na eni strani ter tehnologijami subjektivacije – konstituiranjem subjekta – oziroma tehnologijami sebstva na drugi. Oblastne tehnologije kot širši označevalec zbira tehnologij dominacije in tehnologij sebstva razumemo kot analitično orodje, ki osvetljuje delovanje oblasti in omogoča analizo delovanja oblasti.

Tehnologije dominacije razumemo kot označevalec, ki zaobsega med drugim prakse discipliniranja, nadzora, upravljanja subjektov in populacije (Foucault in Gordon 1980). Tehnologije dominacije oziroma prakse discipliniranja predstavljajo konkretne in heterogene načine delovanja oblasti, ki učinkujejo neposredno na subjekte oblasti – posameznike

¹⁴ Tehnologije dominacije označujejo skrajno oziroma ultimativno pozicijo, oziroma idealno tipsko razmerje, kjer določen subjekt popolnoma dominira oziroma kjer je na drugi strani subjekt popolnoma podrejen, dominiran. Na drugi strani je skrajna meja idealno tipskega razmerja popolna svoboda razmerij moči. Foucault umesti delovanje oblasti med oziroma v kontinuum med tema dvema pozicijama. Tehnologije dominacije tako razumemo v kontekstu analitskega orodja, ki na ta način sploh omogoča misliti delovanje oblasti, bolj primerno poimenovanje bi potemtakem bile tehnologije oziroma prakse discipliniranja, ki predstavljajo določeno (ne skrajno oziroma enosmerno) vrsto podrejenosti, prisile, dominacije.

oziroma populacijo. Rose prepoznava tehnologije dominacije kot »kompleksen zbir različnih sil (pravnih, arhitekturnih, strokovnih, administrativnih, finančnih, sodnih), tehnik (zapisov, računanj, izračunov, pregledov, vrednotenj) in orodij (raziskav in grafov, sistemov usposabljanj, gradbenih obrazcev), ki zagotavljajo da bodo regulirali odločitve in dejanja posameznikov, skupin, organizacij v razmerju do določenih kriterijev« (1996, 42). Prepoznavanje tehnologij dominacije in njihovega delovanja pa se vedno prekriva z razkrivanjem politične oziroma oblastne racionalnosti, kot logike, idej, premislekov, načrtov delovanja oblasti. »Če politična racionalnost postavlja realnost v domeno vednosti, 'oblastne tehnologije' želijo prevajati védenja v domeno realnosti« (Miller in Rose 1990, 8). Ravno skozi prakse discipliniranja pa se politična racionalnost nikoli ne implementira v popolnosti, oziroma ni čista preslikava idej ter načrtov delovanja oblasti, temveč predstavlja del delovanja oblasti (Lemke 2002; Dean 1996).

V analizi governmentalnosti pomemben del razkrivanja delovanja oblasti predstavlja prepoznavanje delovanja tehnologij dominacije, pri čemer je potrebno reflektirati heterogenost in pluralnost njihovega delovanja. Tehnologije regulacije in discipliniranja, ki predstavljajo udejanjanje sodobne oblasti so tako prepletene z delovanjem strategij, programov in institucij, ki so primarno in posplošeno razumljene kot politične (na primer delovanje državnih aparatov,¹⁵ sprejemanja direktij in uredb na ravni Evropske unije) s tehnologijami, aparati in praksami 'nepolitičnih' subjektov, ki oblikujejo delovanje posameznikov in populacije v skladu z določenimi normami in cilji (Rose 2004). Tehnologije dominacije tako predstavljajo različne agende, politike, prakse in programe, vendar se za razumevanje (sodobne) oblasti ne smemo osredotočati zgolj na najbolj izpostavljene, vidne oziroma kanonske politične diskurze in tehnologije, temveč prepoznavati tudi vsakodnevne, zakrite oziroma prikrite prakse in orodja, ki omogočajo izvajanje oblasti. Med drugim tudi tehnike računanja, preračunavanja, postopke preverjanja in nadzora, vpeljevanje orodij kot so raziskave, tabele, grafi, oblik izobraževanj in usposabljanj, delovanja strokovnjakov;

¹⁵ Foucault razume državo kot rezultat zbira oblastnih tehnologij oziroma tehnologij dominacije, ki se je zgodil v specifičnem zgodovinskem obdobju. V oblastnih tehnologijah države pa lahko prepoznavamo podobno oblastno racionalnost (Foucault 2008). »Tehnologije in orodja, ki so združena v aparate države ne posedujejo niti enotnosti niti funkcionalnosti, ki se jim pogosto pripisuje. 'Moč države' je vsota, ne vzrok, delovanja akterjev, institucij, [...], ki je vzpostavljeno za doseganje partikularnih ciljev s skupnimi sredstvi. Ne predstavlja dominacije 'omrežja' države temveč prevajanja. Prevajanje političnih programov artikuliranih v bolj ali manj splošne termine – državne učinkovitosti, demokracije, enakosti, delovanja gospodarstva – v načine izvajanja avtoritete nad ljudmi, prostori in aktivnostmi prek specifičnih praks na določenem območju (Rose 1996, 42–43).

»seznam je heterogen in je načeloma neomejen« (Miller in Rose 1990, 8). Ravno omogočanje mišljenja delovanja oblasti ter prepoznavanje raznolikih in številnih načinov oblastnih tehnologij, tehnologij dominacije ter praks discipliniranja omogoča širše zaznavanje delovanja oblasti ter denaturalizacijo specifičnih družbenih procesov in delovanj. Kot je izpostavil Foucault, so »tehnologije oblasti postale edino politično vprašanje, edini pravi prostor za politične boje in usklajevanja« (1991, 103), kar izpostavlja pomen razumevanja in razkrivanja oblastnih tehnologij.

Pomembno lastnost delovanja oblasti predstavljajo tehnologije subjektivacije oziroma prakse sebstva. Kot je izpostavil Foucault, »je populacija tista, na katero deluje oblast, bodisi neposredno prek izpostavljenih, institucionaliziranih politik in kampanj, ali pa posredno prek tehnik, ki omogočajo delovanje oblasti brez popolnega zavedanja ljudi« (Foucault 1991, 100). Pomemben aspekt prepoznavanja delovanja oblasti potemtakem ni samo prepoznavanje, kako oblast prek različnih tehnologij, tehnik in praks deluje na subjekte oziroma populacijo, temveč da posameznik kot subjekt poseduje oblast, da so-konstituirajo delovanje oblasti. Foucault je vprašanje konstituiranja subjekta, ki ga poimenujemo tudi kot tehnologije subjektivitete, premišljeval prek novega pristopa k etiki (Foucault 1982, glej tudi Rose, O'Malley in Valverde 2006). Pri tem etiko razume v terminih »tehnologij sebstva – načinov v katerih ljudje delujejo sami nase v okviru določenih režimov avtoritet in vednosti in s sredstvi določenih tehnik, ki so usmerjene k lastnemu napredku« (Rose, O'Malley in Valverde 2006, 90). Tehnologije subjektivacije tako razumemo kot preplet vednosti,¹⁶ ki vzpostavlja pogoje možnosti delovanja posameznikov ter tendenco in prakse posameznikov – subjektov, ki upravljajo lastno obnašanje, delovanje v družbi.

Tehnologije sebstva tako opredeljujejo procese oziroma dejanja, kjer posameznik določa svoja ravnanja oziroma razkrivajo na kakšen način se posamezniki razumejo ter na kakšen način delujejo oziroma se konstituirajo kot subjekti. Tehnologije sebstva omogočajo posamezniku, da prek številnih dejanj deluje v skladu z lastnimi prepričanji ter sredstvi in na ta način vpliva »na svoje telo in dušo, misli in delovanja ter načine bivanja, tako da transformira same sebe za namene doseganja sreče, čistosti, modrosti, popolnosti ali nesmrtnosti« (Foucault 1988, 18). V tem kontekstu moramo v analizi oblasti izpostaviti

¹⁶ Izčrpen prikaz vloge vednosti ter vpliva družboslovja in humanistike na vzpostavljanje delovanja in praks posameznikov – subjektov, oziroma po Rose-ovih besedah prikaz »genealogije sodobnega sebstva«, je moč najti v monografiji *Governing the soul* (1990).

delovanja subjekta in razkrivati posledice posameznikove 'avtonomne' kapacitete in praks samo-regulacije ali posameznikovo lastno delovanje, ki prav tako sooblikuje oblastna razmerja ter hkrati tudi posameznikove odločitve. Tehnologije sebstva se vzpostavljajo vzporedno s tehnologijami dominacije, kar nakazuje, da posamezniki niso samo pokorni, podrejeni subjekti, temveč jih raje dojemamo kot »svobodne na specifičen način« (Rose, O'Malley in Valverde 2006, 89; glej tudi Rose 2004). Konkretizacija načinov delovanj prek oblastnih tehnologij, intervencij, dejanj, aktivnosti in praks, ki presega zgolj analitični okvir kot pogoja možnosti mišljenja oziroma vedenja o oblasti pa je mogoča šele prek reflektiranja politične racionalnosti, vednosti na katerem temelji neoliberalizem oziroma napredni liberalizem.

3.4 Racionalnost sodobne oblasti

Foucault vzpostavljanje moderne oblasti prepozna na temeljih liberalizma in (intelektualnih) transformacijah, ki so se dogajale kot odgovor na partikularne dogodke vzpostavljanja države blaginje oziroma v najširšem kontekstu kot kritika prekomernih intervencij države. To percepcijo Foucault (2008, 76) opiše s sintagmo »fobije pred državo«, ki se je med drugim napajala na »sovjetski izkušnji 1920ih, nemški izkušnji nacizma, ter angleškem povojnem državnem intervencionizmu«. Politikam državnega intervencionizma so pripisane ključne problematike »neomejene rasti, omnipotentnosti, širitve birokracije, prepoznavanja zapuščine fašizma v državnih intervencijah, inherentno nasilje zakrito za paternalizmom blaginje« (2008, 187), pri čemer je oblast države dojeta kot inherentno represivna. Argumentacije in kritike državnega intervencionizma Foucault dojema kot ponoven vzpon in aktivacijo skepse do politične oblasti, kot se je zgodila na prehodu med modalnostjo razuma države in zgodnjega liberalizma (Foucault 2008). To Rose opredeli kot »povezovanje različnih elementov 'retorike reakcije' s številnimi tehnikami – nobena izmed njih ni posebej nova ali izpostavljena – ki so vzpostavljale kritiko oblasti« (1996, 53). Sodobna governmentalnost v kritikah oblasti in v umetnosti vladanja tako izhaja in ohranja določene lastnosti liberalizma, iz česar izhaja tudi poimenovanje sodobni liberalizem (Foucault 2008) oziroma novi liberalizem (*new liberalism*) (Burchell 1993), hkrati pa Foucault prepozna v odgovorih, napadih in kritikah politične oblasti relativno koherentno vednost, nove lastnosti

delovanja oblasti, kritike in razlikovanje dojemanja družbe in trga od klasičnega liberalizma, kar poimenuje kot neoliberalizem oziroma neoliberalno racionalnost (Foucault 2008, 75–325).

Liberalizem in neoliberalizem Foucault razume ne kot ideologijo in politike (*policy*),¹⁷ temveč kot politično racionalnost (Larner 2000; Rose, O'Malley in Valverde 2006). Hkrati liberalizma tudi ne pojmuje kot politično ekonomsko realnost, ideološko retoriko ali praktični antihumanizem, temveč kot umetnost vladanja, »politični projekt, ki si prizadeva ustvarjati politično realnost, ki že obstaja« (Lemke 2002, 60). Podstat politične racionalnosti neoliberalizma Foucault, izhajajoč iz avstrijskega neomarginalizma (*neomarginalism*), prepozna v dveh (prepletenih) teoretskih podlagah Freiburške šole zbrane okoli revije *Ordo* v obdobju med prvo in drugo svetovno vojno v Nemčiji ter čikaške šole neoliberalizma v ZDA.¹⁸ Ideje Ordo-liberalcev, ki so imele »ključno vlogo pri oblikovanju 'socialnega tržnega gospodarstva' v Zahodni Nemčiji«, izhajajo iz prizadevanj po redefiniranju ekonomske (kapitalistične) racionalnosti, ki bi preprečila družbeno iracionalnost, ki se je med drugim odražala v nacistični Nemčiji (Lemke 2001, 192). Vzpon nacizma in delovanje tretjega rajha ordoliberalci dojemajo ne kot posledico liberalnih politik, temveč kot rezultat pomanjkanja liberalizma, nedelovanja oziroma manka tržne ekonomije.¹⁹

¹⁷ Neoliberalizem se epistemološko (prevladujoče) dojema kot delovanje politike (*neoliberalism as policy*) ali kot politična ideologija (*neoliberalism as ideology*) kar zamegljuje kompleksnost delovanja in vzpostavljanja moderne oblasti, oziroma »postavlja več vprašanj kot odgovorov« kako deluje neoliberalna oblast (Larner 2000, 8). Dojemanje neoliberalizma kot politike označuje prehod od politik države blaginje do udejanjanj politične agende prostega trga, ki naj bi predstavljala politične reforme in programe, ki temeljijo na koherentnem teoretskem in ideološkem okviru, načrtovalci politik in politiki pa naj bi bili glavni akterji in nosilci sprememb. Dojemanje neoliberalizma kot 'napačne vednosti' o družbi in ekonomiji, ki mora biti zamenjana s 'pravo' vednostjo, s pravimi zakoni in mehanizmi politike pa predstavlja dojemanje neoliberalizma kot ideologije (Larner 2000; Lemke 2002; glej tudi Foucault 1997, 73–79).

¹⁸ Idej ordoliberalcev ne moremo ločiti od specifičnega zgodovinskega konteksta, predvojnih politik Weimarske republike, vzpona nacizma, medvojnega obdobja in izkušnje nacistične Nemčije ter predvsem povojno obnovo Nemčije (Foucault 2008, 78–79; glej tudi Lemke 2001 in Foucault 1997).

¹⁹ Gane (2014) prepozna pomembne teoretske premisleke neoliberalne racionalnosti v delih Ludwiga von Misesa in Friedricha von Hayeka že v obdobju od 1920–1940-ih, ki mu Foucault v iskanju neoliberalne racionalnosti prek ordoliberalizma in čikaške šole ni namenjal prevelike pozornosti. Genealogija neoliberalne racionalnosti tako ni popolna, kar »ni presenetljivo, ker Foucaultova predavanja o biopolitiki niso bila predvidena za objavo« v obliki monografije (Gane 2014, 2). Podobno prepozna tudi Read (2009), ki poudari, da za razliko od ostalih njegovih del predavanja o neoliberalizmu temeljijo na (prevladujočih) teoretskih delih in ne toliko na materializaciji, praksah, ker niso bila namenjena objavi (Read 2009). Ideje in premisleki Misesa in Hayeka v 20-ih letih razširjajo teoretske temelje neoliberalizma na podlagi kritike klasičnega liberalizma, hkrati pa predstavljajo okvir za premisleke ordo-liberalcev, predstavljajo temeljne ideje za vzpostavitev neoliberalnega možganskega trusta *Mont Pèlerin Society* ter podstat idejam neoliberalne racionalnosti (Gane 2014).

Ideje ordoliberalcev tako temeljijo na definiranju delovanja trga in tržne ekonomije, ki mora biti vzpostavljen (in ne načrtovan) prek pravnega in institucionalnega okvira. Ta bi na eni strani onemogočal prekomerne državne intervencije ter hkrati preprečeval, da bi svobodni ekonomski procesi povzročali družbene anomalije (Foucault 1997, 76–80). Njihovo dojetje trga je antinaturalistično ter konstruktivistično in se razlikuje od klasičnega liberalizma in dojetja trga kot 'kvazi-avtonomnega' procesa. Trg razumejo institucionalistično, saj mora biti delovanje trga zagotovljeno s primernimi pravnimi in institucionalnimi okviri (Lemke 2001). Pravni okviri delovanja trga izhajajo iz Hayekove formulacije 'vladavine prava' (*the Rule of Law*), ki predpostavlja, da »lahko država intervenira z zakoni v zagotavljanje ekonomskega trga samo, če so te pravne intervencije v obliki formalnih načel« (Foucault 2008, 171). Formalna pravna načela oziroma vladavina prava predstavljajo nasprotno pozicijo od ekonomskega načrtovanja saj zasledujejo idejo vzpostavitve vnaprej določenih kriterijev in pravil, ki ne predpostavljajo ekonomskih ciljev ter posledično onemogočajo prekomerne državne intervencije v delovanje trga, spremembe delovanja trga, ter vpliv na delovanje posameznikov na trgu za zagotavljanje doseganja določenih ciljev (Foucault 2008, 168–174). Konstruktivistična tendenca dojetja trga predstavlja idejo delovanja družbe na temeljih tržnih procesov, ekonomizacijo vseh aspektov družbe in vpeljavo mehanizmov tekmovanja na eni strani, ter zagotavljanja, da ekonomska svoboda v vseh sferah družbe ne bi vzpostavljala družbenih anomalij na drugi strani. Te ideje predstavlja koncept *Vitalpolitik* (*vital policy* – politika temeljnih interesov) Alexandra von Rüstova, ki predpostavlja, da bi vsa človekova dejanja, med drugim razmerje do samega sebe, delovanje v službi, družini, okolju, bila oblikovana kot opravljanje različnih tržnih izmenjav oziroma podjetništva (*enterprises*) (Gordon 1991, 42). Ideja koncepta Vitalpolitike predstavlja »razširitev ekonomije na celotno družbeno delovanje, ter sočasno politike, [...] katerih funkcija je kompenzacija za hladno, ravnodušno, preračunljivo, racionalno in mehanicistično delovanje ekonomske tekmovalnosti« (Foucault 2008, 242). Delovanje trga se tako zaščiti tudi s socialnimi politikami in intervencijami, ki med drugim vključujejo politike pomoči nezaposlenim ter zdravstvene in stanovanjske politike (Foucault 1997, 79–80).

Ordoliberalci za razliko od klasičnih liberalcev tako predpostavljajo nujnost državne intervencije v obliki vzpostavljanja pravnih okvirov, katere namen je vzpostaviti podjetniško

delovanje posameznikov in družbe. Ideje ordoliberalcev tako prepoznavamo kot začetne glede vpeljave podjetniške družbe (*the enterprise society*), kjer se posameznikova svoboda in svoboda družbe enači in identificira s svobodo trga. Osrednji namen ordoliberalcev je zagotavljanje temeljnih pogojev konkurenčnosti oziroma podjetniške družbe, vzpostavljene prek institucionalnega okvira in socialnih politik, ki preprečujejo netekmovalne in nekonkurenčne mehanizme v družbi (Lemke 2001). Princip podjetniške družbe naj bi rezultiral v koheziji družbe oziroma posameznikov ter predvsem doseganju prosperitete. Podjetniška družba v idejah ordoliberalcev posledično predstavlja 'družbo za trg in družbo proti trgu', kar pomeni, da se vzpostavlja delovanje družbe na podlagi tržnih razmerij, hkrati pa mora država zagotavljati družbene vrednote in kompenzirati za učinke delovanja trga (Foucault 2008, 242). Oziroma, v besedah Walterja Lippmanna, »delovanje družbe moramo organizirati na podlagi pravil trga, vendar pa ostaja dejstvo, da moramo še vedno zagotavljati nove in poudarjene potrebe za integracijo družbe« (v Foucault 2008, 242). Kot poudarja Röpke, »tekmovanje, ki je princip delovanja trga [...] bolj razdružuje kot poenoti« zaradi česar je potrebno vzpostaviti »politični in moralni okvir«, ki omogoča tekmovalnost ter družbeno integracijo (v Foucault 2008, 242).

Ideje ameriškega neoliberalizma, ki se enači s čikaško šolo, so »očitno bolj radikalne, totalne« (Foucault 2008, 243), oziroma popolnoma nasprotujoče idejam ordoliberalcev v dojetanju trga in družbe. Hkrati izhajajo iz enake kritike oziroma nasprotovanja državnemu intervencionizmu, ki zavira ekonomsko svobodo, vzpostavlja prekomerno širjenje birokracije in povzroča nevarnost individualnim svoboščinam.²⁰ Razlike med ordoliberalci in neoliberalizmom čikaške šole so utemeljene na različnih idejah doseganja tržne svobode in dojetanja družbe. Epistemološko so ordoliberalci razlikovali med trgom in družbenim, posledično izpeljanim v ideji 'družbeno tržnega gospodarstva' (*social market economy*), ki je bilo vzpostavljeno s političnimi regulacijami oziroma zagotavljanjem institucionalnega in pravnega okvira, hkrati pa prek t. i. politike temeljnih interesov (*Vitalpolitik*) s socialnimi politikami preprečevati negativne posledice delovanja trga oziroma tekmovalnosti. Za neoliberalce čikaške šole pa na drugi strani predstavlja vzpostavljanje podjetniške družbe ter

²⁰ Delovanje čikaške šole in vzpostavljanje neoliberalizma v ZDA sta prav tako razumljena kot reakciji proti »prekomernemu državnemu intervencionizmu« ter partikularnim politikam *New Deal-a*, povojnega gospodarskega načrtovanja oziroma kritiko Roosveltovega gospodarskega programa federalnega intervencionizma ter ekonomskim in socialnim politikam pretežno demokratskih programov (Foucault 1997, 78; Foucault 2008, 78–79).

hkrati zagotavljanje družbenega s socialnimi intervencijami glavno dvomnost in izhodiščno razlikovanje od ordoliberalcev (Foucault 2008, 239–265; Lemke 2001).

Ključna lastnost oziroma epistemološki obrat pristopa čikaške šole neoliberalizma je njihova zavrnitev razlikovanja med trgom in družbo oziroma dojemanje racionalnosti trga, ki je temelj vseh družbenih, političnih in ekonomskih odnosov kar, s Foucaultovimi besedami, predstavlja »neomejeno vpeljavo trga« ter prekrivanje trga in tekmovalnosti z družbenim (Foucault 2008, 243). Delovanje na tržnih principih za neoliberalce predstavlja ključen aspekt, lastnost in način delovanja ne samo v procesih, ki so primarno dojeti kot ekonomski, temveč v vseh porah družbenega (Foucault 2008).²¹ V dojetanju neoliberalcev ekonomija in trg ne predstavljata več posebnega področja družbenega, temveč tržna racionalnost zaobsega vsa človekova dejanja in družbene procese, ki temeljijo na podlagi tekmovalnosti in konkurenčnosti. Ordoliberalizem v Zahodni Nemčiji je temeljil na ideji vladanja družbi prek ekonomije in trga, medtem ko ideje neoliberalizma čikaške šole temeljijo na poskusih redefiniranja družbene sfere in dojetanja družbe kot ekonomije oziroma trga. »Model racionalno-ekonomskih dejanj služi kot princip za utemeljitev in zamejevanje oblastnih dejanj, v kontekstu katerega oblast sama postane neke vrste podjetje, katerega naloge so univerzalizacija tekmovalnosti in vzpostavljanje tržno naravnane sistema za dejanja posameznikov, skupin in institucij« (Lemke 2001, 197).

Ravno dojetanje subjektov (posameznikov, kolektivitet in populacije), njihovega delovanja ter aktivnosti razkriva pozicijo neoliberalizma in osvetljuje temeljne lastnosti neoliberalne racionalnosti izhajajoč iz čikaške šole oziroma tistih idej, ki so »največkrat kritizirane, problematizirane ter tiste, ki se jim najpogosteje nasprotuje« (Dean 2010, 71). Subjekt v neoliberalizmu je dojet kot *homo economicus* oziroma ekonomski subjekt, izhajajoč iz klasičnega liberalizma in poimenovanja Johna Stuarta Milla (Gane 2014, 7). Vendar med ekonomskim subjektom v klasičnem liberalizmu in neoliberalizmu obstaja pomembna razlika. Pri klasičnem liberalizmu subjekt deluje na trgu kot avtonomnem prostoru, ki je ločen od države, njegov princip delovanja pa temelji na podlagi menjave. V neoliberalizmu trg predstavlja družbeno, ni ločen, temveč predstavlja način delovanja, na katerem temelji

²¹ Primer prek katerih Foucault razkriva delovanje neoliberalne racionalnosti oziroma tržne logike v vseh aspektih družbenega življenja predstavljajo med drugim delovanje družine, pri čemer ori (na primer vložnemu času, skrbi, izobraževanju ki ga mati posveča svojemu otroku, kar predstavlja investicijo matere ter rezultira v otrokovi plači ko odraste ter materinem zadovoljstvu, da je otrok uspešen (Foucault 2008, 243–44).

država oziroma družba, menjavo kot način delovanja subjektov pa zamenja tekmovalnost kot osrednji princip delovanja posameznikov (Read 2009, 25–28; Lemke 2001, 198–200; Banjac 2009, 677–678).

Obrat od menjave, ki je bila razumljena kot naravni princip delovanja posameznikov, k tekmovalnosti in konkurenčnosti kot umetno vzpostavljenem (*artificial*) načinu delovanja posameznika ima pomembne posledice oziroma učinke tako za dojemanje posameznika, kot tudi za lastna delovanja in dejanja posameznikov, za izgrajevanje posameznikove subjektivitete oziroma delovanje tehnologij sebstva. Posameznik tako ni dojet več samo kot ekonomski subjekt, ki racionalno deluje in tehta svoje interese na trgu kot naravni entiteti ter katerega aktivnosti na trgu morajo ostati nedotakljive s strani oblasti, kar je bila ideja klasičnih liberalcev. V tezah neoliberalcev namreč naravno stanje trga ne obstaja, saj trg in okolje vplivata ter določata delovanja posameznikov. Zagotavljanje tekmovalnosti in konkurenčnosti na trgu zahteva nenehne intervencije države, ne na trgu, temveč v zagotavljanja pogojev delovanja trga na teh principih (Read 2009, 26). Ekonomski subjekt tako ni več dojet kot izključno posameznik, ki deluje na naravnem trgu, temveč neoliberalni homo economicus predstavlja »manipulirajočega posameznika, ki se nenehno odziva na spremembe v svojem okolju« (Gordon 1991, 43) oziroma se nenehno odziva na spremembe na trgu.

Prepoznavanje oziroma vzpostavljanje *homo economicusa* kot manipulirajočega posameznika, katerega temeljni princip delovanja je tekmovanje v konkurenčnem okolju, predstavlja epistemološki obrat spremenjenega dojetanja delovanja posameznikov oziroma človekove narave. Ključno vlogo za takšno dojetanje posameznika ima vzpon in delovanje ekonomije, ki postane temeljna znanost oziroma vednost, ki preučuje človekovo delovanje. Von Mises (v Gane 2014, 7) tako poudarja pomen prakseologije (*praxeology*) s čimer meni, da se mora ekonomija ukvarjati »ne samo s preučevanjem družbe, ureditve družbe in množičnih fenomenov, temveč preučevati človekova dejanja«, pri čemer dojemajo ekonomijo oziroma »trg kot začetno točko preučevanja skupnosti«, saj predstavlja »trg družbeno telo oziroma družbo«. Foucault tako izpostavlja, da se družba in družbeno preučuje kot ekonomija oziroma trg, pri čemer je »ekonomija je znanost preučevanja človekove obnašanja kot razmerji med cilji in omejenimi sredstvi« (Becker v Foucault 2008, 222). Ekonomija tako postane vednost oziroma celovit pristop, ki je zmožen preučevati in

naslavljati vse aspekte človekovih odločitev, obnašanj in ravnanj, ter posledično predstavlja celovit način zamišljanja delovanja oblasti na ekonomskih principih (Gordon 1991, 43). Osnovni način delovanja posameznika predstavlja izbira (*choice*), tehtanje med stroški in koristmi ter konkurenčnost in tekmovalnost v razmerju z drugimi subjekti v družbi. Neoliberalna racionalnost tako temelji k vzpostavljanju družbenih pogojev konkurenčnosti, dojemanju in upravljanju obnašanj posameznikov kot podjetnikov oziroma »razpršitvi podjetništva kot prevladujočega načina delovanja v družbi« (Gordon 1991, 42).

Vpeljava tržne logike oziroma podjetništva kot prevladujočega principa delovanja družbe predstavlja temelj delovanja neoliberalne racionalnosti. Foucault (2008, 215–233) reflektira zamišljanje delovanja trga v vseh aspektih družbenega prek teorije človeškega kapitala (*human capital*), kjer so posamezniki dojeti kot ekonomski subjekti, ki posedujejo in si pridobivajo človeški kapital. Določene lastnosti človeškega kapitala subjekti že posedujejo (na primer genetski material), medtem ko druge lastnosti oziroma večine pridobivamo na podlagi lastnih odločitev oziroma investicij (prek izobraževanj in usposabljanj dojetih v najširšem kontekstu). Prek človeškega kapitala, posedovanih lastnosti in pridobljenih veščin ter sposobnosti potem prek lastnih odločitev, kjer se odločamo na podlagi stroškov in koristi, pridobivamo določene koristi. Posameznik je tako dojet kot avtonomen, racionalen in odgovoren za lastna dejanja oziroma drugače, kot »podjetnik samega sebe« (Foucault 2008, 226). Delovanje posameznikov kot podjetnikov, kalkulirajočih, avtonomnih, racionalnih in tekmovalnih predstavlja način zamišljanja oziroma pogoje možnosti zamišljanja, kako lahko posameznik razume samega sebe in svoja dejanja, kar predstavlja način subjektivacije posameznika oziroma delovanje (neoliberalnih) tehnologij sebstev (Lemke 2001, 200–202).

Neoliberalna oblast tako ne deluje samo prek neposrednih intervencij, na primer nadziranja ali discipliniranja, temveč prek posrednih tehnik in načinov upravljanja, vodenja, nadzorovanja posameznikov, brez da bi bila odgovorna za njih. »Strategije vzpostavljanja posameznih subjektov kot 'odgovornih' (in tudi kolektivitet, med drugim družine in organizacij) predstavlja premik odgovornosti za socialna tveganja kot so bolezen, brezposelnost, revščina, ipd. in za življenje v družbi v domeno, za katero je odgovoren posameznik oziroma transformacijo v skrb za samega sebe« (Lemke 2001, 201). Kot ugotavlja Burchell (1993), gre za premik v urejanju in razreševanju problematik, ki so bila predhodno v domeni države in pristojnosti državnih institucij k posameznikom. Posamezniki

oziroma subjekti, ki so dojeti v neoliberalni racionalnosti kot svobodni, morajo s prenosom odgovornosti tako postati samo-odgovorni za razreševanje problematik in racionalni v svojih odločitvah kako se spopadati z družbenimi tveganji. V tem kontekstu posamezniki niso odgovorni, podjetni, racionalni, tekmovalni po *naravi*, temveč morajo v procesih subjektivacije *za svoje dobro* takšni postati oziroma k temu stremeti. Subjekt tako ponotranji svojo aktivno pozicijo, kjer mora izkoristiti možnosti in priložnosti, ki se mu ponujajo oziroma ki si jih izbori za lastno dobrobit. Pomembno pa je izpostaviti, da takšen način delovanja posameznikov ni zamejen samo na sfero zasebnega, temveč mora subjekt tako delovati na trgu oziroma v družbi. Tendenca neoliberalne racionalnosti se tako nanaša na izgrajevanje in vzpostavljanje preudarnega subjekta, čigar moralna kvaliteta temelji na racionalnem tehtanju stroškov in koristi določenega dejanja v primerjavi z drugačno odločitvijo oziroma drugim dejanjem. Glavna lastnost neoliberalne racionalnosti je ujemanje in preplet doseganja med »odgovornim, moralnim in ekonomsko-racionalnim subjektom« (Lemke 2001, 201).

V luči Foucaultove analize neoliberalne racionalnosti lahko njeno vzpostavljanje dojemamo kot preplet raznolikih teoretskih premislekov, v kateri lahko prepoznamo koherentno vednost oziroma logiko načinov delovanja. Raznolikost delovanja neoliberalne racionalnosti pa se odraža v praksah oziroma delovanju neoliberalizma. Kot opozarja Dean (2010, 73), ne obstaja en tip neoliberalizma, temveč več načinov delovanj neoliberalne racionalnosti. »To ne pomeni da obstaja dober ali slab neoliberalizem, temveč nujnost analiziranja partikularnih oblik politične racionalnosti in načinov kako se povezujejo v oblastne režime« (Dean 2010, 73). Na podlagi konkretnih načinov sodobnega delovanja oblasti Rose (1996) v kontekstu Foucaultovega razumevanja neoliberalne racionalnosti prepoznava dodatne lastnosti in načine delovanja oblasti, ki jih poimenuje napredni liberalizem.

3.5 Napredni liberalizem

Nadgradnjo razlage neoliberalne racionalnosti ter delovanja moderne oblasti predstavlja koncept naprednega liberalizma, ki ga Rose (1996) vpelje prek naslavljanja transformacij države blaginje, torej zgodovinskih dogodkov, ki jih Foucault v predavanjih o governmentalnosti ni naslavljal. Read (2009, 29–30) prepoznava, da je Foucault, za razliko od predhodnih analiz, kjer je izpostavljaj predvsem utišane vednosti in spregledane prakse

delovanja oblasti, tokrat pri predavanjih o governmentalnosti sledil kanonskim teoretskim tekstom. Analitični koncept naprednega liberalizma na drugi strani z naslavljanjem sodobnih oblastnih transformacij ter osvetljevanjem praks in načinov delovanja moderne oblasti predstavlja dodaten uvid v analitični aparat governmentalnosti (Miller in Rose 1990; Miller in Rose 2008; Rose 2004 in 1996). Temeljne lastnosti neoliberalne oblastne racionalnosti oziroma racionalnosti naprednega liberalizma postanejo vidne v kolikor jih primerjamo z oblastno racionalnostjo države blaginje, s čimer ne samo denaturaliziramo obe oblastni racionalnosti kot posledici partikularnih zgodovinskih dogodkov, temveč tudi osvetlimo lastnosti moderne oblasti.

Pogoje za vzpostavljanje države blaginje (*welfare*) Rose prepozna v problematikah delovanja liberalne oblasti v 19. in 20. stoletju.²² Iz različnih političnih moralnih in filozofskih perspektiv se je racionalnost zgodnjega liberalizma odražala kot nezmožna vzpostavljati in zagotavljati nujne ekonomske, socialne ter etične pogoje, kar se je odražalo v družbenem razslojevanju, individualizaciji, vzponu števila samomorov, povečevanja kriminala in družbenega nezadovoljstva, negotovih zaposlitvah, težkih delovnih pogojih ipd. (1996, 39–48). Z vzponom znanstvenih disciplin (ekonomije, statistike, sociologije, psihologije in psihiatrije), znanstvenikov, javnih uslužbencev ter birokracije, ki so iz pozicije *resnice* podajali odgovore na družbene problematike, so se vzpostavljale nove tehnike upravljanja delovanja posameznikov, urejanja delovanja družin, trga in populacije. Hkrati je bilo delovanje ekspertov prepleteno z delovanjem formalnih političnih aparatov države, ki je morala odgovarjati na družbene problematike industrializacije, zagotavljanja dela in eksistence v imenu družbe. Racionalnost države blaginje tako temelji na socializaciji družbe, oziroma »družbeni solidarnosti, socialni varnosti, družbenemu miru in prosperiteti« (Rose 1996, 40).

Delovanje države blaginje predstavlja »invencijo različnih 'pravil za vladanje' (*rules for rule*), katerih namen je transformacija države kot središča, ki skuša določati – oblikovati, voditi, usmerjati, upravljati, nadzorovati – dogodke in osebe 'na daljavo'. Osebe in aktivnosti so

²² Pojavljanje izraza »država blaginja« Donzelot (1991) prepozna v drugi polovici 19. stoletja kot način odgovora o vlogi države v družbi. Koncepta despotizma kot skrajne oblike poseganja države v upravljanje posameznikov, ter na drugi strani suverenosti posameznikov, ki lahko v kateremkoli dejanju delovanja države prepoznava kršitve te suverenosti, je zamenjal koncept solidarnosti. Solidarnost je temeljila na prepoznavanju in argumentiranju skupne identitete članov skupnosti ter zaobsegala idejo družbenega razvoja in urejanja družbe. V imenu družbene solidarnosti so države razvijale socialno zakonodajo in posledično tudi ekonomske intervencije (Donzelot 1991).

tako upravljane prek družbe, to je, prek vplivanja na njihovo delovanje v skladu z družbenimi normami in vzpostavljanjem družbenega« (Rose 1996, 40). Temeljna lastnost racionalnosti države blaginje je tako vzpostavljanje družbenega oziroma socializacija družbe. Ti procesi so se vzpostavljali in potekali na podlagi delovanja ekspertov (prek podajanja informacij, oblikovanja teorij in odgovorov na družbene problematike), ki naj bi govorili iz pozicije resnice, njihovo delovanje pa je bilo dojet kot objektivno, nevtrarno, vsevedno in pravilno. Delovanje ekspertov in njihovo produciranje vednosti se je prevajalo v politike in delovanje državnih institucij. Delovanje različnih dimenzij upravljanja družbenega prek vladanja ekspertov je bilo tako vzpostavljeno prek omnipotentnosti države, ki je bila odgovorna za zagotavljanje svobode posameznikov oziroma državljanov ter tudi za delovanje ekonomskih procesov za namene skupne varnosti (Rose 1996).

Delovanje oblastnih tehnologij, med drugim redistribucije bogastva ter socialnega zavarovanja, izpostavlja ključne lastnosti racionalnosti države blaginje. Te prakse temeljijo in zasledujejo ideje upravljanja oziroma podružabljanja individualnih ter družbenih tveganj, na primer izgube zaposlitve, zdravstvenih težav ipd., ki se prevajajo v t. i. javne storitve, med drugim politike javnega zdravstva in šolstva (Donzelot 1991). Prek delovanja partikularnih tehnologij in praks v okviru racionalnosti države blaginje se vzpostavlja specifičen subjekt, socialen državljan, ki poseduje pravice do socialne zaščite in izobrazbe, hkrati pa so njegove dolžnosti vezane na obveznosti in odgovornosti do (vzpostavljen) družbe. Odgovoren, socialen državljan ni dojet kot naravna posledica razvoja družbe, temveč kot rezultat delovanja racionalnosti države blaginje oziroma, bolj specifično, kot rezultat izobraževalnega procesa dojetega v najširšem kontekstu. Ta temelji na delovanju ekspertov (učiteljev, profesorjev, socialnih delavcev, staršev, ipd.), ki zagotavljajo izobraževanje oziroma vzgojo v vseh sferah družbenega. Socialen državljan mora postati oziroma se priučiti biti odgovoren, odgovoren do delovanja skupnosti oziroma družbe, šele v kontekstu družbe pa lahko udejanja svojo *svobodo*. Temeljne lastnosti racionalnosti in delovanja države blaginje so tako opredeljene kot »sila socializacije« oziroma »socializacija družbe« (*socialisation of society*), katere glavni namen je vzpostavljanje kolektivne varnosti (Donzelot 1991, 174). Socializacija družbe pa prek centraliziranega delovanja vednosti in strokovnjakov vzpostavlja delovanje, usmerjanje in upravljanje posameznikov in skupnosti (Rose 1996; Burchell 1993; Ilc 2012).

Oblastna racionalnost, strategije in prakse delovanja so se po drugi svetovni vojni temeljito transformirale. Spremembe na eni strani izhajajo iz kritik in dejanskih problematik države blaginje, ki naj bi imele škodljive posledice za javne finance ter pravice posameznikov, hkrati pa so državne intervencije dojete kot neproduktivne in destruktivne pri delovanju kapitalistične ekonomije ter kot takšne označene kot paternalistične in nevarne za avtonomijo posameznikov. Kot ugotavlja Rose (1996), so kritike države blaginje tri desetletja kasneje rezultirale v neo-konservativnih političnih režimih, izvoljenih v Veliki Britaniji in Združenih državah Amerike,²³ vendar bi bilo napačno razumevati, da so ti režimi temeljili na enakih kritikah oziroma enotni politični racionalnosti.²⁴ Ta se je namreč oblikovala šele prek raznolikih spopadov, ki so bili utemeljeni in racionalizirani kot relativno koherentna politična racionalnost poimenovana neoliberalizem. Ta temelji predvsem na konceptih trga in še posebej tekmovalnosti, kot edinega učinkovitega, legitimnega in pravičnega načina upravljanja in delovanja tako trga, kot tudi širših družbeno političnih razmerij (Rose 1996, 42–53).

Lastnosti delovanja modernih oblasti je tako potrebno »identificirati prek bolj postopnih, a obstojnih transformacijah racionalnosti in tehnologij oblasti«, ki jih Rose poimenuje napredni liberalizem (1996, 53). Koncept naprednega liberalizma razumemo kot nadgradnjo oziroma nove uvide, na podlagi razkrivanja transformacije specifičnih oblastnih tehnologij in praks. Spremembe med delovanjem države blaginje in naprednim liberalizmom Rose (1996, 53–61) prepozna v treh značilnostih; novemu razmerju med ekspertnostjo (*expertise*) in politiko, pluralizacijo družbenih oziroma socialnih tehnologij ter vzpostavljanjem novega oblastnega subjekta. Te transformacije hkrati razkrivajo tudi ključne lastnosti delovanja moderne oblasti oziroma naprednega liberalizma, hkrati pa osvetlujejo tudi karakteristike neoliberalne racionalnosti.

²³ Za konkretizacijo vzpostavljanja in delovanja neoliberalnih politik in praks, ne samo v kontekstu specifičnih (neokonservativnih) političnih režimov v Veliki Britaniji in Združenih državah Amerike, temveč tudi v drugih državah (na Poljskem, Kitajskem, v Rusiji, Južni Afriki, Iraku) ter sodobnih kontekstih (orkan Katrina, ZDA po 11. 9. 2001, cunami v Indoneziji ipd.) (glej Klein 2012). Glavna teza Naomi Klein je, da vpeljava neoliberalnih politik v veliki večini sovпада z raznolikimi katastrofami oziroma družbenimi šoki (naravnimi katastrofami, vojnami, državnimi udari ipd.), ki jim sledi privatizacija oziroma tendenca po vpeljavi tržne logike v vse sfere družbenega.

²⁴ Vzpostavljanje neo-konservativnih režimov Rose razume kot raznolike spopade, ki so se nanašali na problematiko delovanja države blaginje, zmanjševanja stroškov, argumentacijah o preveliki obdavčenosti in preveliki javni porabi za zagotavljanje socialnih politik in zdravstvenih storitev, izobraževanja, neproduktivnem in prevelikem javnem sektorju oziroma birokratskemu aparatu za zagotavljanje politik blaginje ipd. Hkrati prepozna, da so kritike države blaginje prihajale iz vseh političnih spektrov tako liberalcev, konservativcev in libertarcev, kot tudi t. i. levo usmerjenih socialno demokratičnih strank (Rose 1996).

Novo razmerje med ekspertnostjo in politiko se razlikuje od predhodne vloge ekspertov v racionalnosti države blaginje. Vloga ekspertov in vednosti znotraj racionalnosti države, vzpostavljene predvsem na poljih družboslovja in humanistike, je centralizirana in prekrivajoča s politično oblastjo ter vzpostavljena za namene delovanja posameznikov, države, skupnosti oziroma družbe. Na drugi strani v naprednem liberalizmu prepoznavamo vzpon, decentralizacijo in širjenje ekspertov v javni in privatni sferi, ki so utemeljene na poljih ekonomije in managementa ter prek novih tehnik temeljijo na preračunavanjih, finančnem upravljanju, kalkulacijah, monitoringu in evalvaciji. Te niso namenjene neposredno delovanju države, temveč so na nek način specifične in omejene na partikularne dogodke, hkrati pa neomejene v smislu njihove uporabe v vseh aspektih človekovega delovanja. Na ta način iz pozicije vednosti vplivajo na razmišljanje in delovanje ljudi, upravljanje posameznikovih obnašanj in delovanj na podlagi partikularnih norm trga, konkurenčnosti, tekmovalnosti. Tveganja niso več v (izključni) domeni države, temveč so na podlagi tehnik nadzora, preračunavanj, evalvacije, prerazporejena na nepolitične postopke in akterje, na primer šole, bolnišnice ipd. ter na posameznike. Na podlagi »navidezno stabilnih, kljub temu pa neskončno fleksibilnih kriterijev kot so učinkovitost, primernost, efektivnost« zagotavljajo takšne oblastne tehnike vzpostavljanje oblasti na daljavo oziroma drugače, »vladanje na daljavo« (Rose 1996, 55–56).

V kolikor je racionalnost države blaginje temeljila na principih socializacije oziroma podružabljanja tveganj, neoliberalna oblastna racionalnost temelji na pluralizaciji oblastnih tehnologij,²⁵ ki se odraža v avtonomizaciji ter individualizaciji oziroma prenosu tveganj in odgovornosti na posameznike. Z drugimi besedami, delovanje socialnega državljana in skupnosti zamenja razmerje med avtonomnim posameznikom in samo-vladanjem oziroma samo-nadzorom in posameznikovim upravljanjem samega sebe. To razmerje ni vzpostavljeno (samo) prek neposrednih politik države, temveč prek indirektnih, posrednih oblastnih tehnologij, ki oblikujejo in regulirajo delovanje, vzpostavljajo želje ter obnašanje

²⁵ Pluralizacija oblastnih tehnologij se nanaša na prenos različnih dejavnosti, ki so bila prej v domeni države, na nove, nedržavne oblastne entitete, akterje in institucije, ki so domnevno objektivne, nevtralne in apolitične. Te 'kvazi avtonomne' ne-državne organizacije prevzemajo v upravljanje aktivnosti, ki so bile predhodno v domeni države, kot zagotavljanje javnih storitev. Med drugim izobraževanja posameznikov, ki niso vpeti v formalni izobraževalni proces, upravljanju 'javni' dobrin kot so voda, elektrika, plin, privatizaciji javnih služb, zaporov, policije, ipd. Novi mehanizmi temeljijo na principih preračunavanj, konkurenčnosti, zagotavljanju dobička. Ti mehanizmi kot navidezno apolitični so-oblikujejo oziroma vzpostavljajo partikularno delovanje oblasti, vplivajo na delovanje posameznikov in na ta način omogočajo vladanje na daljavo (Rose 1996, 56–57).

avtonomnih posameznikov oziroma določajo pogoje možnosti delovanja entitet: podjetij, organizacij, skupnosti, strokovnjakov in posameznikov. Vloga države pri zagotavljanju osnovnih potreb posameznikov in socialne enakosti je dojeta kot problematična, paternalistična in represivna. Hkrati pa prakse in norme javnih storitev, zagotavljanja integritete, socialne enakosti, redistribucije zamenjajo koncepti, prakse in norme tekmovalnosti, decentralizacije, privatizacije, finančne revizije, učinkovitosti, posameznikove odgovornosti, samo-nadzora, upravljanja tveganj s strani posameznikov, vzpostavljanja določenega življenjskega sloga, potrošništva, konkurenčnosti, načela in principa izbire ter življenjskih priložnosti (Rose 1996; Burchell 1993; Ilc 2012).

Transformacije politične racionalnosti od države blaginje k neoliberalni racionalnosti ter delovanje novih praks sočasno vplivajo tudi na delovanje posameznikov in posledično konstituira novega subjekta, neoliberalnega aktivnega državljana. Posameznika, ki deluje v družbi ter je opredeljen s terminom socialni državljan zamenja posameznik, ki deluje na trgu. Posameznikove aktivnosti na trgu pa predpostavljajo in vzpostavljajo določena ravnanja in lastnosti novega subjekta. Ta je opredeljen kot potrošnik, podjetnik samega sebe, odgovoren, kalkulirajoč, aktiven v stremljenju doseganja lastne dobrobiti, tekmovalen v razmerju z drugimi subjekti, predvsem pa je vzpostavljen kot *svoboden* in avtonomen partner v delovanju oblasti (Rose 1996).

Zamenjevanje družbenega s trgom oziroma vzpostavljanje trga kot temeljnega principa delovanja vzpostavlja posameznika kot stranko oziroma potrošnika, kot aktivnega *podjetnika samega sebe*, ki lahko vpliva na kvaliteto življenja na podlagi lastnih odločitev in izbor. Posameznikovo delovanje je tako mogoče racionalizirati kot rezultat izbor, tehtanja med stroški in prihodnjimi koristi za namene lastne dobrobiti in zamejevanja oziroma upravljanja tveganj. Vsaka posameznikova odločitev in izbira je dojeta kot rezultat tehtanj in kalkuliranj. Posameznik tako deluje kot aktiven, oziroma aktivno odgovoren za svojo prihodnost oziroma lastno zadovoljstvo ter samoizpolnitev (*self-fulfilment*). V tem kontekstu prepoznavamo spremembo od odgovornosti družbe prek mehanizmov izvajanja solidarnosti, k posamezniku, ki je na podlagi lastnih odločitev odgovoren za svojo (prihodnjo) izobrazbo, zaposlitev, zdravje, pokojnino ipd. (Rose 1996).

Prihodnost je tako dojeta kot posledica posameznikovih izbir, pri čemer lahko tveganja s katerim se sooča, upravlja z lastnimi racionalnimi odločitvami in načrtovanjem. Pri tem prepoznavamo obrat v razmerju do avtoritet. Posameznik sam postaja pomemben oziroma ključen nosilec oblasti, postaja »ekspert samega sebe, s čimer ponotranji izobraževanje in vedenje o skrbi za samega sebe, za lastno telo, um, oblike svojega delovanja in delovanja članov njihovih družin« z nameni maksimiranja lastne sreče in samo-zadovoljstva (Rose 1996, 59). Posameznik je tako dojet kot svoboden, svoboden v lastnih izbirah in odločitvah, hkrati pa je posameznikova delovanja razumeti v razmerju s številnimi posrednimi tehnologijami, ki vzpostavljajo in vplivajo na posameznikove želje, cilje, voljo in delovanje. Te tehnologije sodobne oblasti oziroma tehnologije naprednega liberalizma niso (izključno, niti primarno) v domeni države, temveč izhajajo iz raznolikih avtoritet (privatnih, strokovnih, znanstvenih ipd.) ter prek številnih kanalov,²⁶ ki vzpostavljajo specifične načine delovanj posameznikov, partikularne življenjske stile ter tako predstavljajo »posredne mehanizme, ki prevajajo cilje političnih, socialnih in ekonomskih avtoritet v izbire posameznikov« (Rose 1996, 58). Posledično tako delovanja posameznikov ne moremo dojemati kot absolutnega, čistega, enosmernega rezultata posameznikovih *svobodnih* izbir, niti kot čiste dominacije. Vladanje sodobnih družb tako ni vzpostavljeno kot vladanje prek družbe, »temveč kot spodbujanje in aktiviranje nadzorovanih in omejenih izbir posameznih državljanov« (Hunt 1999, 216–217).

Ravno aktiviranje posameznih subjektov oziroma aktivno delovanje posameznikov predstavlja pomemben aspekt delovanja sodobnih družb. To ne pomeni, da je posameznik kot aktiven državljan invencija sodobnih političnih režimov. Proces vzpostavljanja aktivne posameznikove pozicije v družbi je heterogen, kompleksen in »nima enega samega izvora ali vzroka. Vseeno pa je etična predpostavka aktivnega državljanstva [...] morda najbolj temeljna in najbolj posplošena lastnost teh novih oblastnih racionalnosti«, ki ne predstavlja samo enotne politične ideologije neoliberalizma, temveč delovanje sodobne oblasti naprednega liberalizma (Rose 1996, 60). Ključni vidiki naprednega liberalizma, ki dodatno osvetljujejo lastnosti neoliberalne racionalnosti in governmentalnosti tako predstavljajo: vzpon novih ekspertnosti oziroma prevlado novih vednosti, delovanje novih oblastnih tehnologij, spreminjajoče delovanje subjektov kot aktivnih, odgovornih, podjetnih, tekmovalnih,

²⁶ Najbolj neposredne primere vpliva na delovanje posameznikov med drugim predstavljajo raznoliki priročniki za samo-pomoč, spletni portali za zdravo življenje, telefonski nasveti za odvajanje kajenja, učbeniki, oglaševanje, film ipd.

konkurenčnih, vzpostavljanje subjektov kot temeljnih akterjev delovanja oblasti, kot ekspertov samih sebe, ki upravljajo lastno delovanje, vzpostavljanje oblasti prek *svobodnih* odločitev posameznikov ter delovanje oblasti na daljavo, prek oblikovanja želja, ciljev, interesov in prepričanj posameznikov.

Te elemente naprednega liberalizma oziroma sodobne oblasti Rose (1996) prepozna prek specifičnih oblastnih tehnologij. Ravno empirično proučevanje kako konkretne prakse konstituirajo delovanje oblasti in vzpostavljajo subjekte oziroma vplivajo na delovanje posameznikov predstavlja temelj Foucaultovega preučevanja *governmentalnosti* (Foucault 1997, XI; glej tudi Rose, O'Malley in Valverde 2006 in Dean 2010). Ena izmed ključnih intenc Foucaultovega preučevanja *governmentalnosti* je vprašanje oziroma problematizacija države. Foucault problematizira prevladujoče dojemanje države kot naravne, kot izvora oblasti, avtonomnega vira moči, dominacije in prostora kjer se vzpostavlja oblast. V nasprotju s tem Foucault (2008, 77) državo razume v funkciji sprememb delovanja oblastnih praks ter jo posledično dojema kot zbir raznolikih praks in tehnologij delovanja oblasti oziroma kot »mobilni učinek režimov različnih *governmentalnosti*«. Foucault tako govori o »*governmentalizaciji države*«, ne kot oblasti, ki jo poseduje država, temveč o dinamični obliki vzpostavljanja in delovanja različnih tehnologij in praks, ki so v določenem zgodovinskem trenutku vzpostavile stabilizacijo družbenih razmerij moči (Foucault 1991, 103). Pri tem Gordon kritično naslovi tudi vlogo preučevanja politike oziroma delovanja države, saj »[p]olitična teorija namenja preveč pozornosti institucijam in premalo praksam« (Gordon 1991, 4). Izhajajoč iz analitične perspektive *governmentalnosti*, Walters in Haahr z reflektiranjem vzpostavljanja sodobne oblasti tekom evropskih integracijskih procesov ter delovanja heterogenih praks in vednosti na ravni Evropske unije, predstavita nov pogled oziroma analitični pristop, ki ga s parafraziranjem Foucaulta poimenujeta kot »*governmentalizacija Evrope*« (Walters in Haahr 2005).

3.6 Governmentalizacija Evrope

Sodobni politični, znanstveni in poljudni narativi o Evropi prevladujoče temeljijo na esencialističnih predpostavkah o danosti Evrope, neproblematiziranem pogledu, da Evropa obstaja, ima svoje probleme, potrebe in cilje, s čimer izhajajo iz pozicije kot da Evropa in

Evropska unija poseduje določeno »drugo naravo« ter da vedo »kje in kaj Evropa je« (Walters in Haahr 2005, 2).²⁷ Evropske integracije so najpogosteje dojete kot gospodarski, družbeni in politični procesi povezovanja in združevanja držav, politik, subjektov oziroma EU državljanov. Evropska unija je opredeljena kot prostor svoboščin, prostega pretoka oziroma mobilnosti ljudi, kapitala, storitev in dobrin ter kot prostor transnacionalnih ekonomskih aktivnosti, ki zahtevajo nove načine političnega urejanja. Posledično se Evropska unija opredeljuje kot prostor večnivojskega vladanja, ki zahteva prenos določene suverenosti s strani nacionalnih držav na nadnacionalne institucije. Vzpostavljajo se koncepti, razlage in teorije pojasnjevanja in zaobjemanja povezovanja, kjer je Evropska unija predstavljena kot ekonomsko-politični projekt *sui generis* ter kot nadnacionalna organizacija (Christiansen 2001; Walters 2004). Kot ugotavljata Walters in Haahr (2005, 14) preučevanje evropskih integracijskih procesov in analiziranje delovanja Evropske unije večinoma izhaja iz vprašanja 'zakaj'. Zakaj se je vzpostavilo povezovanje evropskih držav, zakaj so se pojavile določene politike, zakaj je mobilnost na ravni Evropske unije pomembna? Ta vprašanja hkrati zasledujejo tudi, na kakšen način določene politike dosegaajo zadane cilje, na kakšen način se implementirajo, ali dosegaajo postavljene kriterije, med drugim stopnjo mobilnosti na ravni Evropske unije? Analitični aparat governmentálnosti Evrope na drugi strani ne predpostavlja kaj in kje Evropa je, temveč si zastavlja vprašanje 'kako'. Kako se Evropo zamišlja, kako se je Evropa vzpostavila kot prostor izvajanja in delovanja oblasti, kako so se vzpostavili načini, tehnologije in prakse, ki predpostavljajo, da ima Evropa potrebe, želje in cilje, kako se je Evropa vzpostavila kot prostor mobilnosti, kot prostor svoboščin prostega pretoka ljudi, kako je Evropa postala zamišljena kot skupni trg (Walters in Haahr 2005)?

²⁷ Evropsko unijo Walters in Haahr (2005) dojemata kot najnovejši politični projekt, ki govori v imenu Evrope. Na podlagi historičnih primerov, med drugim Napoleonove Evrope in nacistične Nemčije postavita tezo, da Evropska unija verjetno ni zadnji projekt političnega povezovanja s čimer želita denaturalizirati dojemanje Evropske unije kot dane in naravne entitete. Z izrazom governmentálnost oziroma governmentálnizacija Evrope želita pokazati, da moramo Evropo misliti izven zgodovinsko zamejenih terminov vzpostavljanja evropskih integracijskih procesov. Governmentálnizacijo Evrope dojemata prek političnih racionalnosti in praks, ki večinoma niso unikum Evropske unije, ne pojavljajo se zgolj na prostorsko zamejenem območju. Politične racionalnosti tako niso vezane izključno na projekt evropskega povezovanja, temveč temeljijo na predhodnih premislekih in idejnih podlagah v drugih kontekstih, hkrati pa partikularne oblastne tehnologije in prakse niso (izključno) invencija delovanja Evropske unije, temveč so se za namene delovanja oblasti vzpostavljale že pred tem in delujejo tudi sočasno v drugih kontekstih. Tako governmentálnizacija Evrope hkrati predstavlja tudi governmentálnizacijo evropskih integracijskih procesov in Evropske unije, pri čemer za namene našega dela, z izpostavljanjem Evropske unije velikokrat namerno poudarjamo da velja to tudi oziroma predvsem za EU.

Perspektiva governmentalizacije Evrope, ki jo opredelita Walters in Haahr, tako ne predstavlja teleološkega dojetanja, ne predpostavlja, da Evropa in Evropska unija zasledujeta določen končni cilj, niti ne predstavlja vseobsežne razlage oziroma teorije, ki bi *dokončno* pojasnjevala vzpostavljanje evropskih integracijskih procesov in delovanja Evropske unije. Nasprotno, služi kot analitsko orodje, ki je odprto; odprto za razkrivanje zamišljanj, idej, logike in vednosti upravljanja kot tudi partikularnih, pogosto neprepoznanih praks in načinov udejanjanja oblasti. S tem ne stremlje k totalnosti pojasnjevanja, temveč k nenehni refleksiji in naslavljanju spreminjajoče se oblasti oziroma neprestanemu 'delanju' governmentalnosti. Dojetanje Evropske unije prek governmentalnosti omogoča kritično analizo ter denaturalizacijo dojetanja Evropske unije in njenega delovanja kot danega, naravnega in nevtralnega, hkrati pa prek problematizacije, procesa, kjer določeno stanje v specifičnem zgodovinskem trenutku postane problematično in s tem objekt razreševanja prek specifičnih rešitev oziroma praks (Foucault 1997, 114), naslavlja načine delovanja oziroma večkrat spregledane prakse, ki omogočajo zamišljanje in osvetljevanje delovanja Evropske unije (Walters 2002; Walters in Haahr 2005).

Ravno vzpostavljanje in delovanje oblastnih tehnologij in praks predstavlja najpomembnejši aspekt governmentalizacije Evrope, s čimer neposredno odgovarja na vprašanje kako deluje oblast, kako vpliva na delovanje posameznikov ter kakšnega subjekta vzpostavlja. Uporaba koncepta governmentalizacije Evrope predstavlja predvsem »premislek o praksah, tehnologijah ali tehnikah, ki so omogočile v določenem časovnem obdobju organiziranje vladanja najpomembnejšim vidikom družbenega in ekonomskega življenja v imenu Evrope« (Tietäväinen, Pyykkönen in Kaisto 2008, 66–67).

Namesto preučevanja razvoja institucij in politik ter analiziranja, na kakšen način se udejanjajo programi politik v Evropski uniji, je fokus preučevanja governmentalizacije Evrope usmerjen na naslavljanje heterogenih tehnologij in prepoznavanja konkretnih učinkov praks na posameznike in delovanje oblasti. Na eni strani lahko t. i. začetke evropskih integracijskih procesov prepoznamo kot vzpostavljanje in delovanje specifičnih tehnologij, ki so omogočale vladanje v Evropi. Pri tem so se določeni načini vladanja in določene tehnologije že uporabljale v drugih kontekstih, drugih prostorih, v drugem časovnem obdobju, hkrati pa so bile za namene evropskih integracijskih procesov prevzete in uporabljene v specifičnem obdobju (Tietäväinen, Pyykkönen in Kaisto 2008, 67).

Na ta način lahko kritično naslovimo oziroma zabrišemo velike narative, *novum* oziroma začetno točko evropskih integracijskih procesov ter prepoznavamo namene, ideje, načine zamišljanja in specifične elemente oblasti v drugih okoljih in idejah. Na drugi strani pa lahko oblastne tehnologije tekom evropskih integracijskih procesov prepoznavamo tudi kot invencije, kot unikatne, zgodovinsko specifične, edinstvene in zamejene. Ne samo, da prek njih neposredno prepoznavamo kako oblast postaja vidna in kakšni so učniki delovanja oblasti, temveč s tem tudi denaturaliziramo oblast. Idejo Evrope kot geografskega in kulturnega prostora, civilizacijskega projekta tako zamenja pogled na delovanje oblastnih tehnologij, tehnik in praks. Evropa in Evropska unija postajata »domena statistik, kalkulacij, projekcij – objekta in subjekta cele vrste politike. Governmentalizacija Evrope tako predstavlja proces oblikovanja Evrope kot praktične« (Tietäväinen, Pyykkönen in Kaisto 2008, 67). Prek analize oblastnih tehnologij lahko prikažemo da oblast ni nevtralna, samoumevna, naravna posledica delovanja, temveč da so prakse zgodovinsko specifične in spreminjajoče ter izražajo trenutne načine urejanja delovanja. Tako ne obstaja »generična Evropska oblast ali evropske integracije. Obstajajo samo partikularni režimi vednosti in praks, ki omogočajo določene načine vladanja v Evropi« (Walters in Haahr 2005, 14). Tako lahko osmislimo vzpostavljanje evropskih integracijskih procesov in delovanje Evropske unije samo prek naslavljanja delovanja heterogenih praks.

Pomembno je izpostaviti, da governmentalizacija Evrope ni enovit, enoten proces, ne predstavlja evolucije oblasti, ki je tekom evropskih integracijskih procesov pripeljala do Evropske unije. Obratno, prepoznava raznolike načine vzpostavljanja oblasti, velikokrat prekrivajoče, spreminjajoče ter nasprotujoče ideje, koncepte in načine zamišljanj urejanj specifičnih področij delovanja. Denaturalizacija evropskih integracijskih procesov in delovanja Evropske unije je tako mogoča, v kolikor jih preišljamo prek politične racionalnosti (Walters 2004). Pri tem razkrivanje političnih racionalnosti evropskih integracijskih procesov ne predstavlja bolj *natančne* in *prave* rekonstrukcije zgodovine, temveč izpostavlja velikokrat nenaslovljene aspekte političnega zamišljanja, ki se jih pogosto ne zavedamo (Walters in Haahr 2005, 5–6). Ideje, vednosti in vplive lahko tako prepoznavamo v urejanju področij, ki pred tem niso bila dojeta kot pomemben element vzpostavljanja oblasti in delovanja Evropske unije, lahko pa politično racionalnost evropskih integracijskih procesov prepoznavamo tudi širše, v vednostih, ki niso bile vzpostavljene

neposredno za namene evropskih procesov, ampak so imele pomemben vpliv za načine dojemanja in zamišljanja kako lahko oblast v evropskih integracijskih procesih deluje.²⁸

Hkrati Walters (2004, 157) prepoznava, da se tekom evropskih integracijskih procesov oblastne racionalnosti transformirajo, da so velikokrat prekrivajoče in tudi kontradiktorne, pri čemer poudarja, da njegov namen ni predstaviti celovitega pregleda racionalnosti oziroma poiskati neko končno politično racionalnost. V tem kontekstu pušča analitično orodje governmentalizacije Evrope odprto. Slika politične racionalnosti Evropske unije nikoli ne more biti dokončna, saj se oblast venomer spreminja, vzpostavljajo se nova področja urejanja delovanja posameznikov in družbenih skupin, pri čemer je venomer in nenehno potrebno reflektirati evropske integracijske procese prek analitičnega aparata governmentálnosti, analize idej in načinov zamišljanja Evrope. Odprtost analitičnega orodja omogoča tudi naslavljanje kakšne politične racionalnosti in zamišljanja urejanja so se vzpostavljala tekom evropskih integracijskih procesov na področjih, ki niso bila prepoznana kot pomemben element, so pa pomembno prispevala k vzpostavljanju oblasti. V naslednjem poglavju bomo tako prek temeljnih dokumentov, politik in programov analizirali, kakšna politična racionalnost se oblikuje prek vzpostavljanja mobilnosti v evropskih integracijskih procesih, ali in kako se ta racionalnost spreminja, pri čemer bomo naslavljali najpomembnejše vprašanje, kako se vzpostavlja oblast prek mobilnosti ter kakšnega subjekta predpostavlja zamišljanje mobilnosti na ravni Evropske unije.

²⁸ Primer oblastne racionalnosti v 50-ih in 60-ih letih evropskih integracijskih procesov Walters reflektira na podlagi dela Ernsta Haasa *Technocracy, pluralism and the New Europe*. Haas je bil eden izmed najvidnejših teoretikov preučevanja evropskih integracij, ki je utemeljil teorijo neofunkcionalizma, ki je dojeta kot »sistematična akademska elaboracija strategije, ki se je implementirala v Rimski pogodbi, začetnem trenutku Evropskega projekta« [...] hkrati pa predstavlja »metodo, ki so jo uporabili Jean Monnet in njegovi sodelavci z namenom združevanja Evrope v obdobju po drugi svetovni vojni« (Walters 2004, 157). Namesto postavljanja Haasovih premislekov kot teorijo neofunkcionalizma Walters bere Haasove ideje kot governmentálnost oziroma politično racionalnost. Načrtovanje politik prek novih ekspertnosti, birokratov in tehnokratov, zagotavljanje blaginje onkraj etnocentričnega nacionalizma posameznih držav, prevlada ekonomije nad politiko ter zamišljanje političnega upravljanja v obliki supra-nacionalnosti prepoznava kot specifičen način zamišljanja Evrope katera ima podlago v idejah modernizma oziroma modernizacije (*modernization*). Zamišljanje povezovanja in delovanja Evrope prek načrtovanja ter upravljanja s strani nedržavnih akterjev sledeč temeljni matrici napredka predstavlja širši miselni okvir. »Koncepti in jezik evropskih integracij se niso pojavili iznenada. Predstavljajo namreč primer sposojanja, prilagajanja jezika iz sorodnih političnih področji. V našem primeru jezik modernizacije [...] služi kot predpogoj za zamišljanje (teleološke) združene Evrope« (Walters 2004, 159).

4 HISTORIČNA DIMENZIJA MOBILNOSTI TEKOM EVROPSKIH INTEGRACIJSKIH PROCESOV

Prevladujoča dojemanja vzpostavljanja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov temeljijo na teleološkem pogledu, v okviru katerega so transformacije mobilnosti pripeljale do »naravne možnosti neomejene geografske mobilnosti«, ki so dojete kot tiste, ki so »za vedno transformirale Evropo« (Recchi in Favell 2009, VII). Zgodovinske transformacije mobilnosti naj bi potemtakem same po sebi zasledovale končni cilj vzpostavljanja prostora svobode, prostora brez omejitve, ne zamejenega pretoka ljudi, kapitala, storitev in blaga, s čimer je v Evropski uniji zagotovljena svoboda in vzpostavljene *neomejene* možnosti in priložnosti. Prost pretok oziroma »[š]e posebej svoboda gibanja, je ponudila priložnost milijonom EU državljanov, da brez truda prestopijo meje: pozabijo svoje korenine, spremenijo življenja in kariere, poiščejo delo v tujini, nakupujejo, študirajo, kupijo drugo stanovanj ali se upokojijo v drugi države. Za tiste, ki so mobilni, se spreminjajo obzorja« (Favell 2008, VIII).

Izhajajoč iz teleološkega dojemanja mobilnosti so v okviru preučevanj mobilnosti historične transformacije največkrat predstavljene, kot evolucija, postopen, linearen in nenehen razvoj ter razširitev pravic (glej Baldoni 2003, Geddes in Boswell 2011, Recchi in Favell 2009). Procesi vzpostavljanja mobilnosti so tako dojeti kot »(r)evolucija – verjetno najodličnejši, najbolj pogumen in najbolj priljubljen dosežek procesa evropskih integracij do sedaj« (Recchi in Favell 2009, VII). Pri tem je očitno, da so zgodovinski procesi transformacije mobilnosti uporabljeni za legitimacijo oziroma moralistične ocene sodobnih mobilnih učinkov. Ne samo, da je mobilnost dojeta kot *najodličnejši* in *najbolj priljubljen* dosežek, predstavlja tudi temeljno lastnost povezovanja držav, ker v »osrčju Evropske unije leži načelo prostega pretoka ljudi« (Recchi in Favell 2009, 1, poudarek dodan). Hkrati mobilne transformacije še niso dosegle *čisto končnega* cilja, temveč predstavljajo tudi ključni aspekt prihodnosti Evropske unije in njenih državljanov oziroma, kot pravi Favell (2008, X), »mobilnost bi lahko – in bi verjetno morala biti – ključen del njihovih prihodnjih življenj«.

Proučevanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov prevladujoče temelji na prepoznavanju korenin oziroma začetkov (*origins*) vzpostavljanja mobilnosti ter analiziranju

evolucije vzpostavljanja prek pogodb, direktiv in odločitev Sodišča Evropske unije (glej Baldoni 2003; Geddes in Boswell 2011; Recchi in Favell 2009). Pri tem se kot začetna točka mobilnosti največkrat pojavi Rimska pogodba iz leta 1957, ki predstavlja vzpostavitev Evropske gospodarske skupnosti (glej Favell 2008, 240–241; Baldoni 2003) ali pa začetke iščejo in postavljajo v okvir Pariške pogodbe iz leta 1951, ki je vzpostavila Evropsko skupnost za premog in jeklo (glej Maas 2005; Recchi in Favell 2009). Analiziranje in reflektiranje evolucije oziroma geneze (Maas 2005) mobilnih pravic pa je usmerjeno na pojasnjevanje, kako se je mobilnost opredeljevala v določenem zgodovinskem trenutku oziroma specifičnem dokumentu in pogodbi ter kako so se te pravice udeležile v politikah. Pri tem je mobilnost, prek analiz pravnih opredelitev (pogodb, direktiv, odločitev Sodišča evropskih skupnosti) predstavljena kot začasno statična, zamejena in objektivna resnica, hkrati pa kot pozitivna kategorija, ki se tekom evropskih integracijskih procesov neprestano (*naravno*) razvija, razširja ter služi cilju tesnejšega povezovanja. Kljub temu, da zgodovinski uvidi in preučevanja mobilnosti prikažejo transformacije mobilnosti in s tem spremenljivost mobilnosti, pa prevladujoče dojemajo te spremembe kot razvoj oziroma razširitev pravic.

Preučevanje historičnega vzpostavljanja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov pa iz pozicije governmentálnosti omogoča kritično refleksijo, problematizacijo in denaturalizacijo mobilnosti. »[V]enomer smo dolžni reflektirati zgodovinske in družbene razmere, ki omogočajo določenim zgodovinskim vednostim o družbi postati 'realne', ter hkrati upoštevati [...] posledice teh 'resnic'« (Lemke 2002, 51). Zato bomo razkrivali, kako se prek opredelitev mobilnosti v pogodbah vzpostavlja oblast, kakšnim ciljem služi takšno pojmovanje oziroma zamejevanje mobilnosti, kako deluje oblast oziroma kakšne pogoje možnosti delovanja vzpostavlja. Potemtakem bomo reflektirali, kako se prek pravnih opredelitev oziroma diskurza o mobilnosti vzpostavlja partikularna politična racionalnost, kako se prek opredelitev mobilnosti vzpostavlja določena vednost v družbi kot *realna* oziroma *resnična*, kakšne so posledice takšnega zamišljanja in opredeljevanja mobilnosti ter kakšnega subjekta in njegovo delovanje vzpostavlja.

Mobilnost se je tekom evropskih integracijskih procesov v veliki meri izgrajevala prek pravnih ureditev, ki jih razumemo kot pomemben prikaz oziroma zbir načinov zamišljanja in vzpostavljanja mobilnosti. Pogodbe, direktive, odločitve Sodišča EU, oziroma širše, »pravni kompleks«, ki zaobsega »zbir pravnih praks, pravnih institucij, statutov, pravnih kodeksov,

avtoritet, diskurzov, tekstov, norm in oblik sodnih odločitev« (Rose in Valverde 1998, 542), predstavlja okvir, prek katerega bomo na eni strani reflektirali kakšne pomene mobilnosti vzpostavlja, kako se mobilnost zamišlja oziroma kakšna mobilnost je vzpostavljena tekom evropskih integracijskih procesov, na drugi strani pa kakšno politično racionalnost lahko prepoznavamo v teh opredelitvah in zamišljanjih mobilnosti. Pravni kompleks oziroma pravne opredelitve predstavljajo »zelo pomemben okvir, v katerem so mobilnosti 'proizvedene'« (Cresswell 2006b, 735), pri čemer nam poudarek na *produkciji* oziroma vzpostavljanju mobilnosti omogoča oziroma »nas sili k razmisleku, kako so določeni načini mobilnosti omogočeni, dovoljeni in spodbujeni medtem kot so drugi, nasprotno, prepovedani, zamejeni in preprečeni« (Cresswell 2006b, 735). Preučevanje dojetanja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov tako omogoča osvetljevanje, kako so se določene oblike gibanja in mobilnosti vzpostavljale in dobivale pomen, hkrati pa tudi, kako so specifične mobilne prakse prek zamišljanja mobilnosti bile vpeljane ali prepovedane oziroma kako to definiranje dela nekatere oblike mobilnosti kot nezamisljive in posledično neudejanjene. Pravni okviri tako ne predstavljajo samo načinov zamišljanja mobilnosti temveč posledično vzpostavljajo okvire delovanja mobilnih praks, vzpostavljanje subjektov in njihovo delovanje (Cresswell 2006a, 147–150). Potrebno je izpostaviti, da prek pravnih kompleksov »mobilnost ni bila izumljena in da lahko kot taka izgine«, saj si »ni mogoče zamišljati družb brez mobilnosti, hkrati pa je očitno, da so vsi specifični načini zamišljanja mobilnosti družbeno producirani« (Cresswell 2006b, 737). Ravno vseprisotnost mobilnosti pa omogoča, da so »partikularne mobilnosti predstavljene kot več kot partikularne – kot temeljne, kot naravne« (Cresswell 2006a, 22).

Denaturalizacija mobilnosti in mobilnih praks prek analiziranja pravnega kompleksa tekom evropskih integracijskih procesov je mogoča, v kolikor prava oziroma zakonov (*law*) ne dojemamo kot objektivnih resnic, nevtralnega okvira oziroma naravnega razvoja pravic. Foucault (v Brännström 2014, 3) vzpostavljanje in delovanje pravnega kompleksa dojema kot »historične formacije«, pri čemer pravu ne pripisuje »vnaprej specifičnih lastnosti, funkcij ali področij vpliva, temveč izpostavlja historične načine razumevanja, programe, dejanja, prakse, tehnologije, institucije in konflikte, ki ga določajo«. Foucaultov pogled na pravo je prepleteno z njegovim razumevanjem delovanja oblasti, pri čemer, kot izpostavi Golder in Fitzpatrick (2009, 3), »ne obstaja nič takega kot je Foucaultova teorija prava, če pričakujemo,

da 'teorija' prava zagotavlja zaključeno pojasnitev objektov prava, ki je univerzalno veljavna v vseh okoliščinah«. To pomeni, da vzpostavljanje in delovanje prava dojema kot odprto, dinamično, neesencialistično, »nezamejeno in odzivno do vsega zunaj ali nad njegovo pozicijo v določenem času« (Golder in Fitzpatrick 2009, 2).²⁹

Pozicijo prava do oblasti razumemo kot razmerje, pri čemer na vzpostavljanje in delovanje prava vedno vplivajo raznolike vednost in delovanje oblasti, sočasno pa pravo oziroma pravni kompleks so-konstituira delovanje oblasti. »[P]ravo je povezana z izvajanjem politične suverenosti, ki zaradi tega omogoča so-konstituiranje, izvajanje in delovanje različnih oblastnih modalnosti« (Brännström 2014, 4). Razmerje med pravnim kompleksom, vzpostavljanjem pravnih okvirov ter delovanjem oblasti je tako vedno tesno prepleteno oziroma večsmerno. Na eni strani pravni okviri in pravni kompleks so-določata oblast in vplivata na delovanje oblasti, sočasno pa oblast, oblastna racionalnost oziroma vednost vpliva na konstituiranje pravnih opredelitev. »Pravo na eni strani predstavlja način, kako postanejo oblastne intervencije uporabne in izvedljive, na drugi strani pa predstavlja jezik, v katerega so zajete 'naravne' omejitve oblasti« (Brännström 2014, 8–9). V kolikor prava ne dojemamo esencialistično in statično, temveč kot spreminjajočo obliko načinov zamišljanj, definiranj in kot enega od načinov delovanja oblasti, lahko analiziramo vzpostavljanje in delovanje pravnega okvira kot oblastno racionalnost, pri čemer Foucault (v Rose in Valverde 1998, 543) prepoznava, da je pravo v sodobni oblasti »postalo izjemno prepleteno z oblikami vednosti in ekspertnosti, ki niso pravne«.

Pogodbe, direktive in odločitve Sodišča EU tekom evropskih integracijskih procesov lahko tako dojemamo »kot metodo doseganja ciljev oblasti« (Brännström 2014, 10), oziroma kot oblastno tehnologijo (Rose in Valverde 1998). Vendar, kot ugotavlja Brännström (2014, 14–15), »transformacije prava s strani neoliberalne governmentalnosti, niti načini v katerem

²⁹ Za pregled različnih interpretacij kako Foucault razume delovanje in vplive prava, zakonov oziroma pravnih okvirjev glej Golder in Fitzpatrick (2009, 12–52). Hunt in Wickman (v Golder in Fitzpatrick 2009, 11–25), med drugim postavita eno izmed najbolj vplivnih interpretacij Foucaultovega razumevanja prava s tezo, da Foucault izključuje vpliv pravne ureditve na delovanje moderne oblasti, s čimer po njunem mnenju ne prepoznava pomena zakonov na konstituiranje moderne oblasti. Po njunem Foucault argumentira delovanje prava zgolj v kontekstih delovanja suverene oblasti, torej razumevanja prava kot instrumenta represije, izraza podrejanja ter negativne sile delovanja moči, medtem kot v modernih oblasti suverenost in delovanje prava nadomestita modalnosti discipliniranja in bio-oblasti (Golder in Fitzpatrick 2009, 12–15). Na drugi strani pa je delovanje prava in zakonov dojeta kot dinamično, odprto, vedno v razmerju do delovanja oblasti oziroma drugače, »spremembe in preoblikovanje ciljev politične oblasti prinaša tudi premik in spremembo namenov za katere je uporabljeno pravo« (Brännström 2014, 10).

pravice delujejo kot tehnologija neoliberalne oblasti, niso prejele veliko pozornosti«. Nas pa bo zanimalo ravno to, kako se prek pravnih opredelitev (v pogodbah, direktivah in odločitvah Sodišča evropskih skupnosti) vzpostavlja mobilnost, kako se mobilnost zamišlja, kakšno funkcijo ima mobilnost, kakšno oblastno racionalnost lahko prepoznamo v opredelitvah mobilnosti. V tem analitičnem procesu bomo zasledovali dva cilja. Na eni strani želimo denaturalizirati mobilnost, kritično nasloviti dožemanje mobilnosti kot inherentno pozitivne s prikazom načinov in racionalnosti kako je bila mobilnost tekom evropskih integracijskih procesov zamišljena, na drugi strani pa osvetliti, kako ti načini zamišljanja vplivajo na delovanje oblasti, kako se prek mobilnosti vzpostavlja oblast, kakšne subjekte vzpostavlja, kako so-konstituira posameznikove načine mišljenja in delovanja oziroma kako mobilnost učinkuje in deluje.

4.1 Vzpostavljanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov kot problematizacija

Teleološki pogled v okvirih preučevanj vzpostavljanja in transformacij mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter dožemanje razvoja mobilnosti kot evolucije oziroma geneze predpostavljata iskanje začetne točke, iz katere je izšla mobilnost. Ravno tako veliki narativi, kjer je mobilnost iz današnje perspektive dojeta kot največji dosežek, temeljna pravica, primarna svoboščina, predpogoj in temelj evropskih integracijskih procesov (glej Oliver in Roth 2004), ki omogoča neomejene možnosti državljanom Evropske unije, potrebujejo začetno točko. To največkrat iščejo v institucionalnih okvirih oziroma pogodbah, ki so dojete kot temelj evropskega povezovanja. Največkrat se kot začetno točko vzpostavljanja mobilnosti dojemata Rimsko pogodbo (glej Favell 2008, 240–241 in Baldoni 2003) ali pa se začetke išče v predhodnici, Pariški pogodbi, s katero je bila vzpostavljena Evropska skupnost za premog in jeklo (glej Recchi in Favell 2009 in Recchi 2008). Zgodovina vzpostavljanja mobilnosti se tako prevladujoče pojasnjuje prek pravnih okvirov, zakonov in pravic, pri čemer ni naslovljeno čemu, zakaj in kako se ideja mobilnosti pojavi. V kolikor jo dojemamo singularno prek opredelitev v pogodbah se mobilnost pojavi kot *naravna* posledica širših ciljev ekonomske integracije, skupnega trga, tesnejšega sodelovanja, harmonizacije in institucionalnega povezovanja. Vzpostavljanje mobilnosti tako ne bomo

preučevali z nameni iskanja začetkov in korenin, temveč jo razumemo in reflektiramo kot proces problematizacije, kot odgovor na specifične probleme ter kot način iskanja pogojev možnosti razreševanja teh problemov. Pri tem bomo analizirali tudi delovanje mobilnih praks kot načinov zamišljanja mobilnosti in konstituiranja specifičnih mobilnih subjektov.

Kot ugotavlja Maas (2005, 1009), ima vzpostavljanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov »politične korenine«, oziroma drugače, ideja o mobilnosti se je pojavila zaradi partikularnih razlogov in izgrajevala skozi politične boje. Reflektiranje vzpostavljanja mobilnosti prek governmentálnosti se osredotoča ravno na pojasnjevanje kontekstov, problematizacij, partikularnih momentov oziroma spregledanih in utišanih dogodkov ter praks. Najpomembnejšega in primarnega momenta vzpostavljanja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov tako ne predstavljajo pravice o prostem pretoku, ki so zapisane v pogodbah o sodelovanju v Evropi, nasprotno, kontekstualizacija razlogov za prepoznavanje pomena in vpeljavo mobilnosti namreč osvetljuje, da se je mobilnost pojavila kot ideja in odgovor na razreševanje problematike brezposelnih delavcev ter urejanja statusa delavcem, ki že delajo v tujini. Predvsem je bila ta problematika v začetkih evropskih integracijskih procesov pomembna za Italijo, ki se je spopadala s presežno delovno silo. Gre za številne delavce, ki so bili na začasnem delu v tujini ter brezposelne, ki so živeli blizu meja drugih držav in bi se lahko zaposlili izven Italije (Mason 1955; Maas 2005). Iz današnje perspektive velikih narativov o mobilnosti kot temeljni pravici in predpogoju za ekonomsko in politično integracijo, takratni interesi Italije niso izpostavljeni oziroma so v veliki meri spregledani ter pozabljeni.

Problematika urejanja statusa italijanskim delavcem, ki so na delu v tujini in zaposlovanja presežne delovne sile v tujine ter posledično vključevanje tematike mobilnosti v procese vzpostavljanja evropskih integracije se je udeležila že v pogajanjih o oblikovanju Evropske skupnosti za premog in jeklo (ESPJ)³⁰ (Mason 1955, 100–102). Italija je bila »edina izjema za katero je bila ta problematika izjemno pomembna; obljuba o prostem pretoku delavcev pa je bila glavni razlog za italijansko participacijo v ESPJ« (Maas 2005, 1012). Vključevanje mobilnosti v pogodbo je tako predstavljal »največji motiv za pristop Italije k skupnosti zaradi njihovega pričakovanja, da bo ESPJ omogočala izvoz njene presežne delovne sile« (Mason

³⁰ Evropska skupnost za premog in jeklo predstavlja institucionalizacijo Schumanovega načrta, ki predstavlja »prve konkretne korake k evropski integraciji« (Maas 2005, 1012). Pogodba o ustanovitvi ESPJ, poimenovana tudi Pariška pogodba, je bila podpisana leta 1951 (Pogodba o ESPJ).

1955, 100). Problematiko Italije in razloge, zaradi katerih je Italija v pogajanjih o vzpostavitvi ESPJ vztrajala pri nujnosti vključitve prostega pretoka delavcev kot posebnega področja urejanja v okviru skupnosti, najbolj nazorno prikažejo podatki iz uradnega biltena Evropske skupnosti za premog in jeklo iz novembra 1954. Ti nakazujejo, da je bilo urejanje statusa delavcev v tujini, zagotavljanje možnosti za zaposlitev v tujini in skrb o veliki brezposelnosti predvsem oziroma izključno problem Italije.

Trenutna migracija delavcev preko meja znotraj skupnosti je omejena na italijanske kmetijske delavce zaposlene v belgijskih rudnikih. Okoli 40.000 od 150.000 rudarjev v Belgiji predstavljajo Italijani. Večina italijanskih delavcev pa dojema svojo zaposlitev kot začasno. Drugo glavno skupino migrantov pa predstavlja okoli 12.000 delavcev, ki živijo blizu meja in jih lahko prečkajo zaradi zaposlitve v drugi državi članici brez omejitev (European Coal Steel Community 1954a, 3).

Z vključitvijo mobilnosti v pogodbo o ESPJ bi tako omogočili tistim delavcem, ki živijo blizu meja, da se zaposlijo v tujini, hkrati pa bi uredili status tistim delavcem, ki so na začasnem delu v Belgiji in bi se drugače vrnili v Italijo ter s tem povzročili dodatno težavo oziroma dvig brezposelnosti. Italija se je namreč od leta 1948 spopadala s t. i. racionalizacijo oziroma odpuščanjem delavcev v metalurški industriji. Po takrat dostopnih podatkih je bilo 6.500 delavcev odpuščenih ali pa bi bili odpuščeni v prihodnosti, kar pomeni da bi se skupno število delavcev v italijanski metalurški industriji med letom 1948 in 1952 zmanjšalo za okoli 12.000 oziroma 13 odstotkov (European Coal Steel Community 1954b, 56).

Historično formiranje mobilnosti prek governmentalnosti lahko tako osmislimo in dojemamo kot problematizacijo. Torej kot proces, ki naslavlja razreševanje konkretne problematike v določenem zgodovinskem trenutku, le-ta pa postane objekt razreševanja prek določenih rešitev oziroma praks (Foucault 1997, 114). Vzpostavljanje mobilnosti v začetkih evropskih integracijskih se tako pojavi kot odgovor oziroma rešitev na specifično problematiko nezaposlenih delavcev v Italiji, presežne delovne sile ter reševanje in urejanje statusa italijanskih delavcev, ki so že bili na delu v tujini, da bi lahko ostali v tujini tudi, če izgubijo službo (Mason 1955; Maas 2005 in 2002a). Mobilnost se tako ne pojavi in vzpostavlja kot ideja temeljne pravice in primarne svoboščine ter kot predpogoj povezovanja evropskih držav, temveč kot način zamišljanja razreševanja problematike nezaposlenih delavcev, predvsem v Italiji. Z razkrivanjem pogojev in razlogov za vzpostavljanje mobilnosti v začetkih

evropskih integracijskih procesov, ki so vezani na partikularne razloge in problematiko Italije po urejanju statusa delavcev, ki so zaposleni v tujini in tendenci po zaposlovanju lastne presežne delovne sile v tujini, denaturaliziramo velike narative o mobilnosti, ki iz današnje pozicije predstavljajo, da je bila mobilnost vzpostavljena prek pravnih okvirov, dojetih kot začetna točka, kot predpogoj za povezovanje evropskih držav, pri čemer prepoznavajo, da je bila mobilnost *v osrčju* evropskega povezovanja.

4.2 Proces implementacije mobilnosti in vzpostavljanje prvih mobilnih praks

Vprašanje prostega pretoka delavcev je na eni strani predstavljalo izjemno pomembno vprašanje za Italijo, hkrati pa je bila mobilnost, zreducirana na prost pretok delavcev v premogovništvu in jeklarstvu, v *začetkih* in *nastajanju* ESPJ nepomembna in spregledana tematika. Kot ugotavlja Maas (2005, 1012), je mobilnost oziroma »prost pretok delavcev igral minorno vlogo v pogajanjih med potencialnimi državami članicami poleti in jeseni 1950«, saj so se pogajanja skoraj izključno osredotočala na ekonomsko povezovanje. Vključitev mobilnosti v pogodbo o ESPJ pa je predstavljala »politični kompromis«, ki je omogočal »veliko prostora za zamejujoče interpretacije« kako in na kakšen način se naj prost pretok delavcev udejanji (Maas 2005, 1014). Položaj mobilnosti oziroma prostega pretoka delavcev v ESPJ naslavlja tudi govor Jean Monnet-a o napredku v skupnosti leta 1954. »Zavedamo se, da med šestimi državami članicami ne bo velikega obsega prostega pretoka delavcev: preveč je navad, preveč osebnih navezanosti, ki nasprotujejo prostemu pretoku« (Monnet 1954, 6). Mobilnost tako v začetkih evropskih integracijskih procesov ni bila izpostavljena in ni bila dojeta kot pomembna tematika, vsekakor ni predstavlja *temelja in predpogoja* evropskega povezovanja, *primarne svoboščine* in *osnovne, naravne oziroma temeljne pravice*, kar so danes glavne opredelitve mobilnosti in ključne točke velikih narativov o pomenu mobilnosti v EU.

Na drugi strani pa je bila problematika prostega pretoka delavcev izjemno pomembna za Italijo, kar se odraža tudi v njihovih prizadevanjih o vključitvi v pogodbo o ESPJ in dejanski implementaciji prostega pretoka. V petnajstih letih po drugi svetovni vojni je bil glavni interes večine italijanskih pogajalcev in predstavnikov, ki so sodelovali v evropskih integracijskih procesih, najti rešitev za italijanske delavce v tujini ter omogočiti zaposlitev

brezposelnim, da si najdejo delo v tujini. Mason (1955, 100) prepoznava, da »se je večina relativno redkih govorov italijanskih predstavnikov Skupščine nanašala na problematiko migracij – še posebej zamude pri zagotavljanju izvajanja 69. člena«. Kljub temu, da je bila pozicija Italije pri pogajanjih, da se v kategorijo prostega pretoka vključi kar najširša opredelitev delavcev, tudi delavci brez veščin ter da so na njihovo pobudo vključili prost pretok v pogodbo ESPJ, pa je zapis v pogodbi omogočal veliko prostora za zamejitev mobilnih subjektov, ki bi jim bila omogočena mobilnost, ter prelaganje dejanske implementacije prostega pretoka delavcev (Maas 2005, 1013–1014). Vloga Visoke oblasti (*High authority*) kot najvišjega organa znotraj ESPJ je bila pri implementaciji prostega pretoka delavcev namreč zreducirana zgolj na »svetovanje in podporo pri implementaciji s strani držav članic« (European Coal and Steel Community 1953, 103), medtem ko so morale države članice za uveljavitev 69. člena, ki je opredeljeval mobilnost, doseči soglasen dogovor, da se delavska mobilnost udejanji in implementira. Kljub temu je bila »italijanska delegacija uspešna v svojih prizadevanjih vključitve pravic svobode gibanja v Pogodbo, tako so prvi koraki vključitve pravic prostega pretoka delavcev, ki je postalo Evropska Gospodarska Skupnost, bili zapisani že v pogodbi ESPJ« (Maas 2005, 1013–1014).

Mobilnost je v pogodbi ESPJ opredeljena v osmem poglavju, ki je naslovljeno kot *Plače in gibanje delavcev (Wages and movement of workers)* (Pogodba o ESPJ). Že sam naslov poglavja reducira opredelitev mobilnost na delavce in ne na splošno populacijo, po drugi strani pa zajema širšo kategorijo delavcev, kar je bil vseskozi predlog oziroma pozicija Italije. Vendar je z dikcijo mobilnosti v 69. členu ta zamejena:

Države članice se zavezujejo, da bodo pri zaposlovanju delavcev v industrijah premoga in jekla odstranile vse omejitve, temelječe na nacionalnosti za tiste delavce, ki so prebivalci držav članic in imajo potrebne kvalifikacije za delo v premogovništvu in jeklarstvu v skladu z njihovimi omejitvami, ki so potrebne za zagotavljanje zdravstvenih in javnih politik (Pogodba o ESPJ, 69. čl.).

Opredeljevanje mobilnosti oziroma »določbe o prostem pretoku so bile tako že od samih začetkov objekt omejitev« (Maas 2005, 1014), pri čemer so lahko države omejile in preprečile mobilnost na podlagi potencialnih težav, ki bi lahko nastale z zaposlovanjem delavcev iz tujine za zdravstvene in javne politike. Najpomembnejšo omejitev pa predstavlja določilo, da je mobilnost oziroma prost pretok omogočen samo specifičnim kategorijam

delavcev, ki so zaposleni v premogovništvu ter jeklarstvo in hkrati samo tistim delavcem, ki imajo potrebne kvalifikacije. S to opredelitvijo se je v začetkih evropskih integracijskih procesov vzpostavljala partikularen pomen mobilnosti, hkrati pa tudi specifičen in zamejen mobilni subjekt, delavec, ki ima ustrezne veščine. Druga točka 69. člena dodatno pojasni, da morajo »države članice pripraviti skupno definicijo področij obrti in kvalifikacij, opredeliti skupne omejitve [...] ter si prizadevati za ureditev ponudb in povpraševanja za zaposlitve na ravni celotne skupnosti« (Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti za premog in jeklo, 69. čl.).

Ratifikacija pogodbe o ESPJ tako za razliko od dobrin (*goods*), ki so takoj postale predmet prostega pretoka, delavcem v jeklarstvu in premogovništvu ni zagotavljala mobilnosti oziroma omogočala zaposlovanja v drugih državah članicah. Mobilnost delavcev je namreč postala predmet pogajanj, definiranja ter določanja kriterijev oziroma kvalifikacij, s čimer se je posledično odložila implementacija, ki je bila mogoča šele s strinjanjem vseh držav in ratificiranjem kriterijev v nacionalnih parlamentih (Maas 2005, 1015). Vloga Visoke oblasti pri implementaciji 69. člena pogodbe je bila, da vodi pogovore in nudi podporo. V ta namen je bila s strani Visoke oblasti vzpostavljena »delovna skupina« (*Working party*) (European Coal and Steel Community 1953, 104) oziroma »odbor ekspertov«, katerega naloga je bila, »da predlaga najboljše načine implementiranja 69. člena, da vodi, svetuje in nudi podporo pri implementaciji 69. člena pogodbe« (Maas 2005, 1015). Skupina ekspertov je bila zadolžena za »definiranje posebnosti in pogojev kvalifikacij za delavce v dveh industrijah Skupnosti; določitev omejitve o prostem pretoku dela, ki se nanašajo na temeljne zdravstvene in javne politike, vzpostavitev tehničnih mehanizmov za usklajevanje ponudbe in povpraševanja o zaposlitvah v Skupnosti; zagotovitev, da ukrepi socialne varnosti ne preprečujejo in zavirajo prostega pretoka delavcev« (European Coal and Steel Community 1953, 103–104). Torej za določitev ukrepov, ki so bili potrebni za implementacijo 69. člena o pretoku delavcev v industrijah jekla in premogovništvu. Delovna skupina je v novembru 1953 zaključila z delom in svoje predloge urejanja podala Visoki oblasti.

V mehanizmu vzpostavitve ekspertne skupine prepoznavamo konstituiranje oblasti prek ekspertnosti. Njihovo delovanje, definiranja in določanja kvalifikacij ter kriterijev za mobilnost omogoča meritve in primerjavo, hkrati pa določa kateri subjekti so lahko mobilni in kateri na podlagi meritev ne izpolnjujejo kriterijev za mobilnost in so posledično izključeni,

mobilnost pa jim ni omogočena. Posledično prek delovanja ekspertov in tehnik določanja kriterijev postaja mobilnost vidna. Delovanje ekspertne skupine pa predstavlja oblastno tehnologijo vzpostavljanja mobilnosti in hkrati določanja specifične oblike oblasti. Kot prepoznavata Rose in Miller (v Walters in Haahr 2005, 32), oblast potrebuje zapis (*inscription*): »[š]ele z zapisom naredimo realnost stabilno, mobilno, primerljivo, povezano. Tako je vzpostavljena v obliki, ki omogoča razpravo in identifikacijo problemov«. Delovanje ekspertov, ki so pripravili poročilo za Visoko oblast ter izhodišča za izvajanje 69. člena za države članice, predstavlja pomemben del zamišljanja mobilnosti oziroma prispeva k temu, da so specifične oblike mobilnosti omogočene, jasno določene in s tem vidne. Prek takšnega definiranja mobilnosti se posledično vzpostavlja tudi oblast. Hkrati delovanje ekspertov oziroma njihovo definiranje in določanje kvalifikacij ter pogojev za mobilnost, izhaja »iz avtoritete vednosti, nevtralnosti in učinkovitosti« (Rose 1996, 39). Pri tem pa ravno prek svojega delovanja ter iz svoje neproblematizirane, *objektivne* in *nevtralne* pozicije vplivajo na zamišljanje kaj predstavlja in zaobsega mobilnost. Predpostavljeno *nevtralnost* in *objektivnost* ekspertov problematizira izjava iz zapisnika odbora za socialne zadeve, ki je bil zadolžen tudi za izvedbo 69. člena pogodbe ESPJ, kjer so prepoznali, »da so se tehnični eksperti bolj zavzemali za branjenje nacionalnih interesov kot politiki, kljub temu, da bi morala biti njihova vloga usmerjena na določitev tehničnih podrobnosti« (v Piodi 2008, 51). Ne samo, da vsakršno definiranje in vzpostavljanje kriterijev določa kaj mobilnost je, kar kritično reflektira predpostavljeno objektivnosti in nevtralnosti ekspertov, hkrati njihovo pozicijo odraža tudi delovanje v okviru nacionalnih interesov, s čimer se izraža njihova pristranskost. Sočasno eksperti s pripravo predlogov, definiranj in določanj kvalifikacij neposredno določajo tudi izvajanje 69. člena pogodbe ESPJ, kar kaže na dinamično pozicijo pravnih okvirov, kjer so pravni oviri oblastne tehnologije, ki so-konstituirajo delovanje oblasti (Brännström 2014), določajo kaj mobilnost predstavlja, kdo so mobilni subjekti, hkrati pa konfirmirajo, da so pravni okviri v moderni oblasti »izjemno prepleteni z oblikami ekspertnosti, ki niso pravne« (Rose in Valverde 1998, 543).

V ESPJ Walters in Haahr (2005, 28) prepoznavata specifičen način delovanja ekspertov, majhne ekipe oziroma 'avantgarde' tehnokratov, inženirjev, tehničnih ekspertov in znanstvenikov, »ki imajo kapaciteto in odgovornost, da intervenirajo v delovanje družbe« z uporabo specifičnih oblik vednosti in načrtovanja. Prek tehnik standardizacije (določanja

kriterijev) in merjenja, ki posledično omogočata primerjavo in načrtovanje oziroma planiranje (*planning*),³¹ kot »nepristranskega in objektivnega snovanja in izboljševanja vseh vidikov družbenega življenja«, se vzpostavlja oblast hkrati pa njeno delovanje postaja vidno (Walters in Haahr 2005, 28). Delovanje delovne skupine ekspertov, ki je določala kriterije za vzpostavljanje mobilnosti tako razumemo na tri med seboj povezane oziroma prekrivajoče načine. Predlogi ekspertov so pomenili izgrajevanje pomenov mobilnosti, saj je njihovo določanje kriterijev prispevalo k definiranju kakšna mobilnost je *prava*, kakšna mobilnost je *mogoča*, oziroma katere mobilnosti in mobilni subjekti so *nezamisljivi* in *nemogoči*. Hkrati so predlogi ekspertov pomenili vzpostavljanje oblasti prek mobilnosti na eni ter vidnost oblasti na drugi strani. Predlogi ekspertov so namreč predstavljali podlago za medvladno konferenco o prostem pretoku delavcev, ki je potekala od 17. do 26. maja 1954. Restriktivna opredelitev 69. člena je namreč predpostavljala, da so morale države članice s soglasno odločitvijo doseči dogovor o urejanju prostega pretoka delavcev (European Coal Steel Community 1954c, 169–170). Na podlagi predloga ekspertov je bil dosežen dogovor, ki vključuje »devetindvajset področij obrti v premogovništvu in sedemindvajset v jeklarstvu« (Coal and Steel Community 1954, 139), kar pomeni da so lahko samo delavci, ki so bili zaposleni na enem od 56 področij obrti upravičeni do prostega pretoka. Hkrati je dogovor predvideval tudi »izdajo delavske kartice« oziroma delavskega potnega lista, ki bi bil izdan »delavcem s prepoznanimi kvalifikacijami v premogovništvu in jeklarstvu« (Coal and Steel Community 1954, 139–140). Dogovor je zajemal tudi vzpostavitev tehničnega odbora v okviru Visoke oblasti, sestavljenega iz enega eksperta na področju zaposlovanja iz vsake države članice, z namenom zagotavljanja »delovanja sistema, da bodo tisti, ki ponujajo službe in tisti, ki iščejo zaposlitev prišli v stik eden z drugim« (Coal and Steel Community 1954, 140). Na ta način prepoznavamo, da delovanje ekspertov ni bilo pomembno samo za

³¹ Walters in Haahr (2005, 22) prepoznavata v začetkih evropskih integracijskih procesov »politično identiteto in racionalnost, governmentálnost Evropske skupnosti«, ki jo poimenujeta kot liberalni visoki modernizem. Ta se odraža v idejah in načinih zamišljanja kako naj skupnost deluje, med drugim v prepričanjih in viziji o nenehnem znanstvenem in tehnološkem napredku, linearnem razvoju, idejah racionalnega upravljanja, nenehnih izboljšav in zadovoljevanju vseh potreb družbe. V tem kontekstu liberalni visoki modernizem postaja primeren označevalec in koncept, ki pojasnjuje načine zamišljanja in delovanja Evrope po drugi svetovni vojni, ko »so bili vzpostavljeni predpogoji, kjer so se lahko te aspiracije po družbenem snovanju udeležile v programskih oblikah« (Walters in Haahr 2005, 25). Liberalni visoki modernizem tako zaobsega zbir idej in načinov zamišljanja kako skupnost deluje, vzpostavljen je na podlagi vednosti in delovanja specifičnih ekspertov: načrtovalcev, tehnokratov, inženirjev ipd., hkrati pa predstavlja tudi pristop k vladanju oziroma politično racionalnost, ki se odraža ravno v idejah in zamišljanjih kako urejati družbo in vzpostavlja prek delovanja načrtovalcev oziroma ekspertnih skupin (Walters in Haahr 2005, 21–41).

vzpostavljanje kriterijev in načinov definiranja kaj predstavlja mobilnost, temveč da je na podlagi delovanja ekspertov bilo sploh omogočeno delovanje mobilnosti. Tako je tudi mobilnost vzpostavljala prek delovanja ekspertov, kar vpliva na specifične načine zamišljanja in upravljanja Evrope (Walters 2004).

Delovanje ekspertov namreč predstavlja podlago za udejanjanje partikularne mobilnosti v praksi. Partikularne ravno zaradi točno določenih kriterijev oziroma pogojev, ki določajo kdaj je mobilnost mogoča oziroma, drugače, katera mobilnost je *prava* ter kateri subjekti so lahko mobilni. Te subjekte neposredno določa »delavski potni list« oziroma »dovoljenje za prost pretok« (*free movement permit*) (European Coal Steel Community 1954c, 171), ki predstavlja prvo mobilno prakso tekom evropskih integracijskih procesov.³² Delavski potni list je bil podeljen delavcem, ki imajo potrebne kvalifikacije oziroma spadajo v 56 kategorij oziroma področij obrti, hkrati pa morajo delavci za pridobitev delavskega potnega lista od svojih predhodnih delodajalcev pridobiti potrdilo »da so zaposleni oziroma, da so bili zaposleni na področjih kategorij obrti« (Coal and Steel Community 1954, 139–140). Hkrati delavski potni list določa tudi pogoje njegove veljavnosti, pri čemer je »veljaven le v partikularnem sektorju – premogovništvu ali jeklarstvu – za katerega je bil izdan. Bilo pa je dogovorjeno, da lahko posamezne države članice dovolijo delavcu, ki poseduje listino, da sprejme zaposlitev tudi v drugem sektorju« (Coal and Steel Community 1954, 140). Delavski potni list je izdan samo delavcem, ki »imajo najmanj dve leti delovnih izkušenj« (European Coal Steel Community and Authority 1955, 7). Na ta način je vzpostavljen specifičen mobilni subjekt, delavec v industrijah premogovništva in jeklarstva, ki ima izkušnje ter poseduje specifične veščine oziroma zadostuje prepoznanim kvalifikacijam. Te zamejitve so omogočile »eni šestini delavcev« (European Coal Steel Community 1954a, 2) oziroma po nekaterih podatki do »350,000 kvalificiranih delavcev od 1,400,000 celotne delovne sile v skupnosti« (European Coal Steel Community and Authority 1955, 7), pri čemer ti podatki zajemajo zgolj delavce v jeklarstvu in premogovništvu. Delavski potni list potemtakem predstavlja rezultat delovanja ekspertov, ki so z načrtovanjem izvajanja 69. člena vzpostavili partikularne kriterije ter s tem konstituirali specifičnega mobilnega subjekta. Mobilnost v začetkih evropskih integracijskih

³² Že pred uveljavitvijo delavskega potnega lista so obstajale bilateralne pogodbe med posameznimi državami, ki so urejale možnost zaposlovanja v tujini. V letu 1955 je bilo tako obstajalo 15 različnih bilateralnih konvencij med šestimi državami, ki so urejale vprašanje socialnih varnosti za delavce. Vendar so te konvencije naslavljele vprašanje socialne varnosti ter določale pogoje zaposlovanja zgolj v razmerjih med posameznima državama (European Coal Steel Community and Authority 1955, 7).

procesov tako velja samo za ozko skupino ljudi, ki morajo zadostovati specifičnim pogojem, vezanih na zaposlitev, s čimer je vzpostavljen partikularen mobilni subjekt.

Kljub številnim pozivom s strani Italije in socialnega odbora Visoke oblasti pred konferenco ter kritikam po konferenci, da je 69. člen opredeljen preveč zamejeno oziroma, da bi morale biti kvalifikacije delavcev opredeljene čim širše, s čimer bi posledično zajemale čim večje število delavcev, pa so zamejitve izključevale nekvalificirane delavce oziroma veliko večino delavcev v jeklarstvu in premogovništvu (Piodi 2008, 51). Hkrati je bila konkretizacija implementacije 69. člena odvisna od ratifikacije v posameznih državah. Italija, Belgija, Francija in Nizozemska so potrdile dogovor do konca leta 1955, Nemčija leta 1956, medtem ko je Luksemburg s prelaganjem in ratifikacijo dogovora junija 1957 preložil izvajanje mobilnosti. »Dogovor o prostem pretoku delavcev je končno začel veljati septembra 1957, štiri leta in pol po začetku procesa vpeljave« (Maas 2005, 1017). Zamik pri vpeljavi svobode gibanja za delavce je povzročil jezo in frustracije tako italijanskih pogajalcev, ki so želeli zagotoviti pogoje za zaposlitev v tujini za brezposelne delavce, kot tudi Skupščine, ki je prepoznavala, da uveljavljanje prostega pretoka poteka prepočasi. Kot ugotavlja Maas (2005, 1021), »težave pri definiranju kdo je upravičen do svobode gibanja in počasna ratifikacija medvladnega dogovora po tem, ko je bil dogovor končno dosežen lahko pomagajo razložiti veliko širše določbe o prostem pretoku v Rimski pogodbi«. Hkrati pa ravno proces problematizacije oziroma osvetljevanje partikularnih rešitev reševanja nezaposlenih delavcev in urejanja statusa delavcev v tujini z vztrajanjem Italije, kritično naslovi velike narative in reflektira zamejenost mobilnosti v začetkih evropskih integracijskih procesov. Z delavskim potnim listom je bila vzpostavljena in omogočena prva mobilna praksa, ki je vzpostavljala partikularnega oziroma zamejenega mobilnega subjekta, zaposlenega, z izkušnjami in potrebnimi kvalifikacijami v samo dveh industrijskih panogah, premogovništvu in jeklarstvu. Kljub temu, da pogodba o ESPJ predstavlja prvi pravni okvir o prostem pretoku delovne sile, pa so pogajanja in sprejetje nove pogodbe o Evropskih gospodarski skupnosti »omogočile popraviti omejitve o prostem pretoku delavcev, ki so bile vzpostavljene na podlagi restriktivne interpretacije 69. člena o ESPJ« (Maas 2005, 1018).

4.3 Nastajanje Evropske gospodarske skupnosti: prepleti mobilnosti in skupnega trga

Kljub temu, da je na eni strani vzpostavljanje mobilnih pravic v Rimski pogodbi dojeta »preprosto kot razširitev že vzpostavljenega okvira politično izpogajanih določb« tekom ESPJ, »ki so zagotavljale pravice prostega pretoka delavcev« (Maas 2005, 1011) oziroma, da je na drugi strani prost pretok oseb dojet kot »revolucionarno načelo, ki obstaja v evropski zakonodaji od Rimske pogodbe iz leta 1957« (Recchi in Favell 2009, 1), s čimer se Rimška pogodba dojema kot temelj in začetek vzpostavljanja mobilnosti, pa mora biti pogled na mobilnost prek governmentalnosti širši, temeljno vprašanje pa fokusirano na razkrivanje načinov na kakršne se mobilnost zamišlja ter kako vpliva na konstituiranje oblasti. Potrebno je razkrivati, kakšen je kontekst vzpostavljanja mobilnosti, na kaj se mobilnost veže, čemu služi in kakšna je racionalnost oziroma logika mobilnosti.

Že v poimenovanju Rimske pogodbe kot institucionalizacije Evropske gospodarske skupnosti (*European Economic Community*) je moč prepoznati vzpostavljanje enotne gospodarske skupnosti oziroma skupnega trga kot ključnega cilja evropskega povezovanja. Pri tem ideja gospodarskega povezovanja in skupnega trga na eni strani vzpostavlja specifične pomene mobilnosti, partikularne prakse in mobilne subjekte, na drugi strani pa se prek mobilnosti vzpostavlja in izgrajuje skupni trg kot način zamišljanja in delovanja oblasti. Dvojna pozicija mobilnosti, kjer mobilnost konstituira oziroma izgrajuje politično in družbeno, hkrati pa politična razmerja, ideje, zamišljanja in logika oblasti vzpostavljajo specifično mobilnost in mobilne prakse, posledično prinaša drugačen pogled na mobilnost in konstituiranje oblasti. Tako vzpostavljanja Evropske gospodarske skupnosti prek Rimske pogodbe ne dojemamo zamejeno kot področje gospodarskega povezovanja, transformacij mobilnosti pa ne zgolj kot razširitev pravic na ostale kategorije delavcev. Razumeti jo je potrebno tudi kot vzpostavljanje skupnega trga in implementacijo mobilnih pravic kot načinov zamišljanja mobilnosti prek katerega se konstituira oblast tekom evropskih integracijskih procesov.

Izhodišče za Rimsko pogodbo in način zamišljanja vzpostavitve Evropske gospodarske skupnosti predstavlja t. i. Spaakovo poročilo (*Spaak report*),³³ ki je bilo naslovljeno kot 'Bruseljsko poročilo o splošnem skupnem trgu' (Spaakovo poročilo 1956). Poročilo, temelječe na pogajanjih med državami članicami, ki so potekala od leta 1954, predstavlja predlog bolj

³³ Poimenovano po belgijskem zunanjem ministru Paulu Henriu Spaaku, ki je predsedoval medvladnemu odboru v okviru katerega je bilo pripravljeno poročilo (glej Maas 2005).

poglobljenega povezovanja oziroma nove gospodarske pobude, ki bi nadgradila Evropsko skupnost za premog in jeklo.³⁴ Že sam naslov poročila osvetljuje osnovno idejo vzpostavitve skupnosti kot skupnega trga (*common market*), ki temelji na konkurenčnosti in tekmovalnosti, pri čemer mora Evropska komisija v primeru kršitev konkurenčnosti posredovati in intervenirati na trg za zagotavljanje konkurenčnosti in posledično delovanja trga (Spaakovo poročilo 1956, 14). Temeljni princip vzpostavitve skupnega trga v poročilu predstavlja »neizkrivljena konkurenčnost, ki vodi k monetarni stabilnosti, gospodarski rasti, socialni zaščiti, dvigu življenjskega standarda, ekonomski in socialni povezanosti ter solidarnosti med državami članicami« (v Maas 2005, 1019). Ti vseobsegajoči cilji naj bi bili tako doseženi na podlagi »neizkrivljene konkurenčnosti, katere sestavni del predstavlja svoboda gibanja za delavce« (Maas 2002, 12). Mobilnost posledično predstavlja sredstvo oziroma orodje za zagotavljanje konkurenčnosti, katere cilj je delovanje skupnega trga. V ta namen Spaakovo poročilo razširja prost pretok oziroma svobodo gibanja, prej zamejeno na delavce v industrijah jeklarstva in premogovništva, na vse kategorije delavcev ter si prizadeva za povečanje mobilnosti, odpravo diskriminatornih ureditev, ki na podlagi nacionalnosti preferirajo domače delavce in vzpostavitev ukrepov zaščite v kolikor bi pritok delavcev ogrozil življenjski standard že zaposlenih delavcev v določeni industriji (Spaakovo poročilo 1956, 19). V poročilu je mobilnost ločena na prost pretok delavcev in svobodo gibanja kapitala, pri čemer za razliko od pretoka delavcev svobodni pretok kapitala predstavlja »nezamejeno pravico prebivalcem držav članic, da pridobijo, premaknejo in uporabijo pridobljen kapital v Skupnosti kjerkoli na skupnem trgu« (Spaakovo poročilo 1956, 19). Poročilo je tako potrebno razumeti kot idejo oziroma način zamišljanja delovanja skupnosti kot prostega trga, pri čemer mobilnost, razširjena na vse kategorije delavcev, predstavlja implementacijo konkurenčnosti in zagotavljanje delovanja skupnega trga.

Izhajajoč iz Spaakovega poročila tudi Rimska pogodba iz leta 1957 namenja osrednje mesto vzpostavitvi skupnega trga. Drugi člen pogodbe namreč opredeljuje:³⁵

³⁴ V pogajanjih sta se izoblikovali dve ideji gospodarskega povezovanja. Predlog Nizozemske je predstavljal vzpostavitev enotnega trga, medtem ko je belgijski predlog, s podporo francoskih ministrov, Jean Monneta in drugih, predpostavljala razširitev sektorskega povezovanja oziroma vključitev transporta ter poleg premogovništva in jeklarstva tudi vključitev drugih oblik energetske industrije, predem jedrske energije (Maas 2002, 11–12).

³⁵ Prvi člen predstavlja splošno napoved, da se s podpisom pogodbe vzpostavlja Evropska gospodarska skupnost, temu pa sledi drugi, ki osrednje mesto namenja vzpostavitvi skupnega trga.

Naloga Skupnosti je, da z vzpostavitvijo skupnega trga in postopnim približevanjem ekonomskih politik držav članic v vsej Skupnosti spodbuja skladen razvoj gospodarskih dejavnosti, stalno in uravnoteženo gospodarsko rast, povečano stabilnost, pospešeno višanje življenjske ravni in tesnejše odnose med državami, ki jih združuje (Rimska pogodba, 2. čl.).

Skupni trg tako predstavlja način za doseganje ciljev gospodarskega razvoja, stabilnosti, višanja življenjskega standarda in vzpostavitve tesnejših odnosov med državami. V Rimski pogodbi je skupni trg »prevladujoče dojet kot institucionalna realnost« (Walters in Haahr 2005, 43), kot *naravna* posledica povezovanja držav oziroma gospodarskega sodelovanja. Vendar pa je iz drugega člena razvidno, da naj bi vzpostavljanje in zagotavljanje delovanja trga predstavljalo temeljni princip za gospodarsko rast in višanje življenjskega standarda. Trg tako predstavlja imaginarij zamišljanja urejanja skupnosti ter način delovanja oblasti. Družbeno oziroma politično skupnost tako zamenjuje trg kot temeljni princip delovanja skupnosti, kar se posledično odraža tudi v zamišljanju oziroma konstrukciji pomenov in vloge mobilnosti.

Ta je prvič opredeljena v tretjem členu »za namene iz člena 2. dejavnosti Skupnosti« kot »odprava ovir pri prostem pretoku oseb, storitev in kapitala med državami članicami« (Rimska pogodba, 3. čl.). Mobilnost, prost pretok oziroma svoboda gibanja je tako podrejena zagotavljanju skupnega trga oziroma služi kot »instrument oblasti« (Walters in Haahr 2005, 44) za vzpostavljanje in delovanje skupnega trga. Skozi leče governmentalnosti mobilnost v Rimski pogodbi predstavlja oblastno tehnologijo, ki vzpostavlja in omogoča delovanje skupnosti zamišljene kot skupni trg. Vzpostavljanje skupnega trga v Rimski pogodbi oziroma zamišljanje skupnosti kot trga ter vpeljevanje trga v vse pore družbenega pa predstavlja liberalno racionalnost oziroma logiko delovanja oblasti (glej Foucault 2008, tudi Walters in Haahr 2005, 42–64).

Liberalna racionalnost je razvidna iz definiranja kaj mobilnost predstavlja in kako se zamišlja, saj se z opredelitvami v Rimski pogodbi vzpostavljajo partikularni pomeni mobilnosti. Kot ugotavlja Cresswell (2006b, 736), »zakoni predstavljajo mesto oblikovanja pomena [...] produkcijo družbene realnosti [...] in ni presenetljivo, da moramo dojemati zakone kot mesto produkcije mobilnosti«. Kot ugotavljata Walters in Haahr (2005, 44), za razliko od Deklaracije o neodvisnosti ZDA, kjer je svoboda (*liberty*) opredeljena kot neodtujljiva pravica, ki jo posedujejo posamezniki in je ni mogoče odvzeti in prenesti, je svoboda (*freedom*) v Rimski

pogodbi »izgubila razmerje do individualnosti«. Mobilnost kot svoboščina »v Rimski pogodbi tako služi določenim ciljem. Ne konstituira pa cilja samega« (Walters in Haahr 2005, 44). Mobilnost ni vzpostavljena kot »univerzalna ali abstraktna pravica. Ravno nasprotno, veže se na specifične aktivnosti in prakse« (Walters in Haahr 2005, 44–45), pri čemer so te prakse vezane na delovanje trga. Tako je mobilnost opredeljena kot svoboda gibanja *za* delavce, *za* samozaposlene oziroma širše, *za* »doseganje ravnotežja med ponudbo in povpraševanjem na trgu delovne sile« oziroma *za* delovanje trga (Rimska pogodba, 49. čl.). Posledično je definiranje mobilnosti izključujoče saj zajema samo posameznike, ki so delovno aktivni oziroma imajo potencial, da bodo v prihodnje postali aktivni subjekti na trgu. V kolikor je mobilnost v drugem členu in v naslovu tretjega dela Rimske pogodbe opredeljena kot prost pretok oseb, storitev in kapitala, pa je v 48. členu mobilnost ljudi zreducirana na prost pretok delavcev. »Prosto gibanje vključuje odpravo vsakršne diskriminacije na podlagi državljanstva delavcev držav članic v zvezi z zaposlitvijo, plačilom in drugimi delovnimi in zaposlitvenimi pogoji« (Rimska pogodba, 48. čl.).

Na ta način se vzpostavlja partikularen mobilni subjekt, katerega pravice do svobode gibanja oziroma prostega pretoka so vezane na vključevanje oziroma sodelovanje v ekonomskih procesih. Mobilni subjekti tako postajajo ekonomski subjekti, saj so mobilni lahko šele v kolikor delujejo na trgu. Tako Rimska pogodba izpostavi različne mobilne subjekte, delavce, mlade delavce in samozaposlene, ki so vsi vezani na delovanje na trgu. Drugo poglavje Rimske pogodbe o pravicah do ustanavljanja tako določa, da »omejitve glede pravice do ustanavljanja za državljane ene države članice na ozemlju druge države članice v prehodnem obdobju postopno odpravijo« s čimer je omogočena »pravica začeti in opravljati dejavnost kot samozaposlena oseba ter pravico do ustanovitve in vodenja podjetij« (Rimska pogodba, 52. čl.). S tem je omogočeno, da postane subjekt mobilni, v kolikor se samozaposli oziroma ustanovi v drugi državi podjetje. Hkrati Rimska pogodba določa, da Evropska komisija »v okviru skupnega programa [...] spodbuja izmenjavo mladih delavcev« (Rimska pogodba, 52. člen), medtem ko se prost pretok delavcev »ne uporablja pri zaposlovanju v državni upravi« (Rimska pogodba, 48. čl.). Na ta način lahko interpretiramo, da so mobilni lahko samo subjekti, ki so neposredno vključeni v ekonomski proces. Hkrati samo za ekonomske mobilne subjekte veljajo pravice socialne varnosti: »[s]vet na predlog Komisije soglasno sprejme takšne ukrepe na področju socialne varnosti, kakršni so potrebni za

zagotovitev prostega gibanja delavcev« (Rimska pogodba, 51. čl.). Mobilni subjekti so dejansko lahko mobilni samo v kolikor sodelujejo v ekonomskih procesih, kot taki pa postanejo »objekti regulacije. Njihova svoboda gibanja je relativno zamejena, pogojna svoboda, svoboda, ki omogoča gibanje subjektov samo za določene namene« (Walters in Haahr 2005, 47). Mobilnost tako predstavlja pravico do iskanja zaposlitve oziroma služi »doseganju ravnotežja med ponudbo in povpraševanjem na trgu delovne sile« (Rimska pogodba, 49. čl.).

Kot ugotavlja Everson (1995, 86), opredeljevanje trga kot načina delovanja oblasti v Rimski pogodbi vzpostavlja tržnega državljana (*market citizen*), pri čemer so temeljne pravice tržnega državljana ravno mobilne pravice, »svoboda gibanja oseb, svoboda ustanavljanja, prost pretok storitev in prost pretok blaga«. Mobilnost tako predstavlja temeljno lastnost tržnega državljana in hkrati predpogoj vzpostavljanja skupnega trga. Glavni namen vpeljave mobilnosti in mobilnih pravic je tako vzpostavljanje skupnega trga, s čimer Rimska pogodba predstavlja »pravno in praktično realizacijo« (Everson 1995, 85) oziroma implementacijo oblasti zamišljene kot trg, pri čemer ima mobilnost ključno vlogo. Zamišljanje skupnosti kot trga, ki je vzpostavljen prek mobilnosti pa konstituira tudi specifičnega subjekta mobilnosti. Mobilni subjekt je tako zamišljen kot tržni državljan oziroma homo economicus, kot avtonomen in racionalen v svojih odločitvah. V kolikor namreč želi posameznik postati mobilni mora biti aktiven na trgu kar predstavlja pogoj, hkrati pa s tem postaja tudi odgovoren za iskanje lastne zaposlitve. Za razliko od nacionalnega državljanstva, kjer so posamezniki vzpostavljeni tudi kot politični subjekti, pa Rimska pogodba vzpostavlja izključno mobilnega tržnega državljana, katerega delovanje je zamišljeno in vzpostavljeno prek retorike izbire (Everson 1995, 85–88). Mobilni posameznik tako izbira oziroma se odloča na podlagi tehtanja med stroški in koristmi, kaj so prednosti in slabosti zaposlitve v tujini. Na ta način je vzpostavljen tudi »agresiven potrošnik« (Everson 1995, 87), tekmovalen v razmerju do drugih mobilnih subjektov, vzpostavljena konkurenčnost in tekmovalnost kot temeljni princip delovanja posameznikov pa prinaša »razpršitev podjetništva kot prevladujočega načina delovanja v družbi« (Gordon 1991, 42).

Rimska pogodbo tako lahko razumemo kot način partikularne produkcije mobilnosti, kjer je mobilni posameznik vzpostavljen kot tržni državljan, kot potrošnik, tekmovalen v razmerju z drugimi subjekti, predvsem pa je vzpostavljen kot svoboden in avtonomen partner v

delovanju oblasti (Rose 1996). Rimska pogodba prek pravnih opredelitev mobilnosti predstavlja konstituiranje liberalne politične racionalnosti oziroma logike delovanja oblasti, kar odraža tudi dinamično pozicijo prava oziroma afirmira, da je »pravo povezano z izvajanjem politične suverenosti, ki zaradi tega omogoča so-konstituiranje, izvajanje in delovanje« oblasti (Brännström 2014, 4).

4.4 Kritična refleksija gradualnega razumevanja razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov

Implementacijo in udejanjanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov se, tako v znanstveni literaturi kot tudi v političnih dokumentih, prevladujoče predstavlja kot gradualen razvoj, kot nenehen napredek in linearen proces razširitve svoboščin. Mobilnost je tekom evropskih integracijskih procesov tako preučevana kot »evolucija svobode gibanja ljudi v Evropi« (Baldoni 2003, 4), pri čemer se naslavlja in izpostavlja »najpomembnejše korake v procesu od Rimske pogodbe do danes« (Baldoni 2003, 4). Razvoj mobilnosti je zastavljen tako v političnih dokumentih, kot tudi predstavljen v preučevanjih mobilnosti prek časovnih obdobji, prek prelomnic, kot spreminjanje, nadgrajevanje, izpopolnjevanje in dopolnjevanje mobilnih pravic. Posledično se poudarja, da so te zajemale vedno večje število ljudi, odstranjevale administrativne in fizične ovire, podeljevale možnost in priložnost vedno širšemu krogu mobilnih subjektov, s čimer se mobilnost danes predstavlja kot temeljna pravica, osnovna svoboščina in najpomembnejši dosežek evropskih integracijskih procesov. Izhodišče naslavljanja razvoja mobilnosti pa izhaja iz sedanosti, pri čemer je »svoboda gibanja sedaj postala realnost, vendar pa je njene dosežke potrebno poudariti« (Carlier in Michel 2000, 239). V tem kontekstu bomo naslovili, kateri so ti mejniki, kaj predstavljajo in kako so dojeti v okviru prevladujočih znanstvenih interpretacij gradualnega razvoja mobilnosti. V drugem delu pa bomo izpostavili zakaj je gradualen pogled na mobilnost redukcionističen, česa ne naslavlja ter kako lahko in moramo misliti političnost mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov, v kolikor želimo osvetliti mobilnost kot pomemben element vzpostavljanja oblasti in skupnosti v Evropski uniji. Pri tem bomo naslovili, kakšna oblast se vzpostavlja prek pravnih opredelitev mobilnosti oziroma kako se prek mobilnosti zamišlja specifično delovanje Evropske unije.

4.4.1 Rimska pogodba kot začetna točka mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov

Rimska pogodba se v preučevanjih razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov postavlja kot referenčna in začetna točka oziroma kot temelj vzpostavljanja mobilnosti (Baldoni 2003; Krieger in Fernandez 2006; Recchi in Favell 2009), iz katere je »v Evropi svoboda gibanja za delavce postala realnost« (Quintin 2000, 10). Raziskovalci (glej Carlier in Michel 2000, Baldoni 2003 in Recchi in Favell 2009), ki preučujejo mobilnost na ravni Evropske unije razkrivajo, na kakšen način se je vzpostavila mobilnost ter analizirajo, kateri so ključni dogodki oziroma kakšna je bila pot k uresničitvi in vzpostavitvi Evropske unije kot prostora svobode oziroma prostega pretoka ljudi, storitev, blaga in kapitala. Pri tem prepoznajo, da je v prvotnem obdobju, kljub vzpostavitvi prostega pretoka delavcev, kot je zapisano v 48. členu Rimske pogodbe, implementacija mobilnosti oziroma svobode gibanja »potekala v počasnem ritmu s številnimi prekinitvami« ter se ni udejanjila še »celo desetletje« (Recchi in Favell 2009, 5). Temeljne razloge zakaj mobilnost še ni postala realnost takoj po ratifikaciji Rimske pogodbe identificirajo v časovnem določilu, da se »[s]kupni trg ustanovi postopno v prehodnem obdobju dvanajstih let« (Rimska pogodba, 8. člen), kar je poudarjeno tudi v opredelitvi mobilnosti kot ključnemu predpogoju za vzpostavitev skupnega trga: »Najpozneje do konca prehodnega obdobja se v Skupnosti zagotovi prosto gibanje delavcev« (Rimska pogodba, 48. člen).

Drugi razlog, da se mobilnost v začetkih Evropske gospodarske skupnosti ni udejanjila predstavlja opredelitev, da »Svet na predlog Komisije in po posvetovanju z Ekonomsko-socialnim odborom z direktivami ali uredbami sprejme potrebne ukrepe za postopno vzpostavitev prostega gibanja delavcev« (Rimska pogodba, 49. člen), kar pomeni, da je bila mobilnost pred pripravo sekundarne zakonodaje, ki bi določala pogoje za mobilnost in prost pretok delavcev, še vedno v pristojnosti držav članic. Kot ugotavljata Recchi in Favell (2009, 5–6), so implementacijo prostega pretoka delavcev na ravni Evropske gospodarske skupnosti zavirale predvsem države severne in srednje Evrope, v katere je prihajalo največ delavcev predvsem iz južne Evrope, z argumentom, da bi ureditev svobode gibanja predstavljala konkurenčno prednost italijanskim delavcem in Italiji, ki je bila članica EGS, pred delavci ostalih držav južne Evrope, ki pa niso bile članice Skupnosti. V praksi je to pomenilo, da je prost pretok delavcev v Evropski gospodarski skupnosti ostajal v domeni nacionalnih držav,

pri čemer so se morali delavci držav članic, tako kot vsi ostali delavci iz tujine, prijaviti na delo in pridobiti dovoljenje za bivanje. Ta določila nacionalnih zakonodaj so predstavljala instrument nadzora nad delovno silo iz tujine ter hkrati omogočala, da se delavcem iz držav članic, tako kot vsem ostalim delavcem migrantom, onemogoči vstop v državo in s tem posledično tudi možnost zaposlitve (Carlier in Michel 2000, 10).

Kakšen je bil status mobilnosti ter kakšnega mobilnega subjekta je vzpostavljala ureditev po podpisu Rimske pogodbe pa je mogoče razbrati iz poimenovanj in opredelitve mobilnih subjektov v govoru podpredsednika Komisije Evropske Skupnosti P. J. Hillerya iz leta 1975, ki je predstavil statistične podatke prostega pretoka ljudi v Skupnosti. »Leta 1959 je bilo v Evropski skupnosti šestih držav okoli 1,2 milijona migrantskih delavcev. Od tega jih je polovica prihajala iz držav, ki niso v Skupnosti. Leta 1974, je Skupnost devetih držav imela okoli 6,4 milijona migrantskih delavcev od katerih je bilo okoli 1,7 milijona državljanov držav članic. Slednji pa so bili večinoma italijanski (okoli 800,000) in irski (okoli 450,000) migranti« (Commission of the European Communities 1975, 1). Iz diskurza o podatkih je mogoče sklepati, da je mobilnost po implementaciji Rimske pogodbe bila enačena z migracijami, kar se odraža v poimenovanju mobilnih subjektov kot delavcev migrantov in enačenju prostega pretoka delavcev držav članic z delavci, ki prihajajo iz držav, ki niso članice Skupnosti. Skupno vsem interpretacijam in analizam mobilnosti obdobja po podpisu Rimske pogodbe pa je spoznanje, da so bili v Rimski pogodbi postavljeni pravni okviri, dejansko udejanjanje mobilnosti pa se ni implementiralo, mobilnost poimenovana kot migracije, pa je ostala v pristojnosti nacionalnih držav.

4.4.2 Revolucija mobilnosti v letu 1968

Enega najpomembnejših mejnikov v gradualnih interpretacijah mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov predstavlja sprejetje sekundarne zakonodaje oziroma uredbe 1612/68 (EGS) in direktive 68/360/EGS, ki označujeta konec prehodnega obdobja določenega v Rimski pogodbi ter hkrati natančneje definirata pogoje mobilnosti ter predvsem vplivata na spremembo nacionalnih zakonodaj (Recchi in Favell 2009, 6). 15. oktober, datum, na katerega sta bili sprejeti uredba in direktiva, »tako dejansko predstavlja prelomnico« (Baldoni 2003, 7), oziroma kot je izpostavil Quintin (2000, 10), »leta 1968 se je

vse spremenilo za vedno«. Sprejetje teh zakonskih določb je iz današnje perspektive predstavljeno celo kot začetek mobilnosti. Tako je bila leta 1998 ob 30. obletnici uveljavitve zakonodaje s strani Evropske komisije organizirana konferenca naslovljena kot »Trideset let svobode gibanja za delavce v Evropi« (Carlier in Michel 2000), kar odraža, da se dojema zakonodajni okvir uredbe in direktive kot začetek štetja kdaj je mobilnost v Evropi dejansko zaživela v realnosti. Sprejetje sekundarne zakonodaje v letu 1968 je dojeta in predstavljeno tudi »kot tiha revolucija, ki se je zgodila v Evropski skupnosti« (Quintin 2000, 10).

Interpretacije in analize (glej Carlier in Michel 2000, Baldoni 2003 in Recchi in Favell 2009) doprinosi sekundarne zakonodaje sprejete v letu 1968 izpostavljajo, da je s tem mobilnost zaživela v realnosti, da so se mobilne pravice razširile, da so bile odpravljene določene administrativne ovire ter da je bila s sprejetjem zakonodaje omogočena mobilnost večjemu številu mobilnih subjektov. Kot najpomembnejši doprinos uredbe Sveta 1612/68 (EGS) o prostem gibanju delavcev v Skupnosti se prepoznava določitev, ki urejajo pogoje za dostop do zaposlitve, pri čemer ima vsak državljan držav EGS »pravico, da v drugi državi članici sprejme zaposlitev in se zaposli v skladu z zakoni ali drugimi predpisi, ki veljajo za zaposlovanje državljanov te države« oziroma ima zlasti »pravico, da sprejme razpoložljivo zaposlitev na območju druge države članice z enako prednostjo kot državljani te države« (uredba 1612/68 (EGS), 1. čl.). Uredba tako veliko pozornost namenja preprečevanju diskriminacije delavcev, oziroma kot je opredeljeno: »Kadrovanje, posredovanje in zaposlovanje državljanov države članice ne sme biti pogojeno z zdravstvenimi, poklicnimi ali drugimi merili, ki ga na temelju državljanstva diskriminirajo v primerjavi z državljani drugih držav članic, ki želijo opravljati enako delo« (uredba 1612/68 (EGS), 6. čl.). To pomeni, da države članice v nacionalnih zakonodajah ne smejo preferirati delavcev iz svoje ali katerekoli druge države. Nadalje uredba vzpostavlja, da mobilni subjekti oziroma delavci, ki prihajajo iz tujine, »uživajo enake socialne in davčne ugodnosti kot domači delavci« ter morajo imeti »pod enakimi pogoji kot domači delavci [...] dostop do usposabljanja, poklicnih šol in centrov za prekvalifikacijo« (uredba 1612/68 (EGS), 7. čl.). Hkrati vsebinske interpretacije doprinosi Uredbe izpostavljajo še področje urejanja statusa družinskih članov, ki jim je omogočeno prebivanje, izobraževanje in dostop do dela (Baldoni 2003, 6–9; Recchi in Favell 2009, 5–6).

Sočasna vzpostavitev direktive Sveta o odpravi omejitev gibanja in prebivanja v Skupnosti za delavce držav članic in za njihove družine pa je dojeta in predstavljena kot konec prehodnega

obdobja iz Rimske pogodbe, v katerem mobilnost ni zaživela (Baldoni 2003, 7). Glavni poudarki direktive so namenjeni odpravi nekaterih administrativnih ovir, ki so oteževale mobilnost v Evropski gospodarski skupnosti. Direktiva je tako omogočila vstop v drugo državo članico z veljavnim osebnim dokumentom, medtem ko »vstopnega vizuma ali drugega enakovrednega dokumenta« države, v katere so potovali delavci, niso smele zahtevati (direktiva 68/360/EGS, 3. čl.). Hkrati so morale države članice delavcu izdati »[d]ovoljenje za prebivanje državljana države članice Evropske gospodarske skupnosti«, ki so ga pridobili ob predložitvi veljavnega osebnega dokumenta ter potrdila delodajalca, da je oziroma bo zaposlil delavca (direktiva 68/360/EGS, 4. čl.). Dovoljenje za prebivanje je bilo izdano za dobo petih let in se je avtomatsko podaljšalo (direktiva 68/360/EGS, 6. čl.), pri čemer pa delavcu ni smelo biti odvzeto »le zato, ker ni več zaposlen, ne glede na to, ali je začasno nesposoben za delo zaradi bolezni ali nesreče, ali če je brezposeln brez svoje krivde« (direktiva 68/360/EGS, 7. čl.). Recchi in Favell (2009, 6) to določilo interpretirata kot »zagotovitev stalnega dovoljenja za prebivanje v državi gostiteljici«.

4.4.3 Evolucija mobilnosti – razširitev mobilnih pravic

V obdobju po sprejetju sekundarne zakonodaje, od leta 1970 naprej, pa se v gradualnem razvoju mobilnosti prepoznava pomembna vloga Sodišča evropskih skupnosti (European Court of Justice), »ki je odigralo ključno vlogo pri razširitvi prostega pretoka ljudi s preusmerjanjem poudarka od prostega pretoka delavcev k svobodi gibanja oseb« (Baldoni 2003, 8). Oziroma kot poudarja Quintin (2000, 11), »kljub temu, da je pravni okvir trideset let ostajal nespremenjen«, je na podlagi interpretacij Sodišča »potekala evolucija« razvoja mobilnosti. Odločitve Sodišča so tako dojete kot razširitev interpretacij določil iz Rimske pogodbe ter udejanjanje uredbe 1612/68 (EGS) in direktive 68/360/EGS. S tem delavci niso bili več polnopravno vključeni samo na trg dela, temveč v celotno družbo države gostiteljice, vključujoč socialne, kulturne in izobraževalne aspekte integracije delavcev in njihovih družin (glej Jacobs 2000, 33–39; Baldoni 2003; 8–9; Recchi in Favell 2009, 6–7).

Razširitev dojemanja prostega pretoka delavcev oziroma zavračanje ideje, da se svoboda gibanja za delavce nanaša zgolj na gospodarsko področje in da so migrantski delavci, kot blago in storitve zgolj produkcijski dejavniki, predstavlja Jacobs (2000, 33–39) v analizi

primerov Sodišča evropskih skupnosti o svobodi gibanja. Med drugim poudarja, da je Sodišče na podlagi določila, da migrantski delavci uživajo »enake socialne in davčne ugodnosti kot domači delavci« (direktiva 68/360, 7. čl.) upoštevalo te pravice ne samo na delovnem mestu, temveč tudi v širši sferi družbenega življenja delavcev in njihovih družinski članov (Jacobs 2000, 36–38). V tem kontekstu moramo izpostaviti, da pogoji za mobilnost ostajajo vezani na ekonomsko aktivnost, razširitev pravic prek interpretacije Sodišča pa predstavlja dojetje tistih mobilnih subjektov, ki izpolnjujejo pogoje in njihovih družinski članov ne samo kot delavcev temveč kot oseb. To interpretacijo dobro oriše izjava nekdanjega generalnega pravobranilca Trabucchija: »Migrantski delavec ni dojet z zakonodajo Skupnosti – niti z notranjim pravnim sistemom – zgolj kot delovna sila, temveč kot človeško bitje« (v Jacobs 2000, 33).

Odločitve Sodišča v povezavi s svobodo gibanja oziroma mobilnostjo pa lahko dojemamo tudi kot prakso vzpostavljanja pomena mobilnosti oziroma kot diskurzivno formacijo mobilnosti. Že v preambuli uredbe 1612/68 (EGS) je svoboda gibanja za delavce opredeljena kot temeljna pravica, prek odločitev Sodišča pa se mobilnost interpretira in vzpostavlja tudi kot »temeljni cilj Skupnosti« (Jacobs 2000, 37). Sodišče je v svojih odločitvah po letu 1983 mobilnost opredeljevalo kot »temeljno pravico [...] in z ostalimi laskajočimi označbami kot temeljno svoboščino, eno od temeljnih načel Pogodbe, temeljno določilo skupnosti in kot enega od temeljev skupnosti« (Oliver in Roth 2004, 407). Poimenovanja mobilnosti kot temeljne svoboščine, vzpostavljanje pomenov mobilnosti kot ključnega načela in temelja skupnosti predstavlja pomemben del razumevanja mobilnosti oziroma predstavlja odgovor na vprašanje »kako so različne aktivnosti podeljevale status gibanju, kot tudi kako izgrajevale pomene in pomembnost« (Frello 2008, 25) mobilnosti.

Pomen mobilnosti izpostavlja tudi prva večja dopolnitev Rimske pogodbe, Enotni evropski akt iz leta 1986, kjer je mobilnost za namene vzpostavitve notranjega trga opredeljena kot »prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala« (Enotni evropski akt, 13. čl.). Takšna opredelitev je tudi danes ena izmed najpogostejših definicij mobilnosti v Evropski uniji, t. i. štirih svoboščin oziroma temeljnih pravic (Oliver in Roth 2004). Enotni evropski akt je z vzpostavljanjem »območja *brez notranjih meja*, na katerem je v skladu z določbami te pogodbe zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala« (Enotni evropski akt, 13. čl., poudarek dodan), dojet kot pomemben mejnik na podlagi katerega se je z direktivami v

letu 1990 »svoboda gibanja in prebivanja eksplicitno razširila na neekonomske aktivne kategorije: študente, upokoјence in brezposelne« (Recchi in Favell 2009, 7). Temeljna določba direktive 90/364 o pravici do prebivanja izpostavlja:

Države članice priznajo pravico do prebivanja državljanom držav članic, ki te pravice ne uživajo po drugih določbah zakonodaje Skupnosti, in njihovim družinskim članom [...] pod pogojem, da imajo sami in njihovi družinski člani zdravstveno zavarovanje, ki pokriva vsa tveganja v državi članici gostiteljici in da imajo zadostna sredstva, ki zagotavljajo, da v času prebivanja ne obremenjujejo sistema socialne pomoči države članice gostiteljice (direktiva 90/364/EGS, 1. čl.).

Enaki pogoji veljajo z direktivo 90/364/EGS za upokoјence oziroma za tiste, ki so v Skupnosti bili zaposleni in sedaj prejemajo »invalidsko, predčasno ali starostno pokojnino« v kolikor je njihova višina pokojnine zadostna, da ne postanejo breme sistema socialne varnosti države kamor so namenjeni ter da imajo urejeno zdravstveno zavarovanje (direktiva 90/364/EGS, 1. čl.). Za študente pa velja, da se jim da se jim omogoči dostop »do poklicnega usposabljanja brez razlikovanja za državljana države članice, ki je bil sprejet na poklicno usposabljanje v drugi državi članici [...], če študent s pomočjo izjave ali takih alternativnih sredstev, kot jih izbere in so najmanj enakovredna, zagotovi ustreznemu državnemu organu, da ima zadostna sredstva, da med prebivanjem ne bo obremenjeval sistema socialne pomoči države članice gostiteljice« (direktiva 90/364/EGS, 1.čl.) ter ima urejeno zdravstveno zavarovanje za vsa tveganja v državi članici.

4.4.4 Državljanstvo Evropske unije – končna točka razvoja mobilnosti in brezmejnost zagotavljanja svoboščine vsem državljanom Unije

Vzpostavitev državljanstva Evropske unije s podpisom Maastrichtske pogodbe oziroma Pogodbe o Evropski uniji je v interpretacijah gradualnega razvoja mobilnosti označen kot »najbolj spektakularen korak« (Recchi in Favell 2009, 7). Najpomembnejši dosežek Maastrichtske pogodbe pa naj bi predstavljal »dokončen odmik zamejujočega pogleda na mobilne posameznike kot izključno ekonomske akterje« (Baldoni 2003, 10), s čimer naj bi se »začela spodbujati širša koncepcija posameznika kot polnopravnega državljana Evrope« (Baldoni 2003, 10). Pogodba o Evropski uniji tako vpeljuje koncept EU državljanstva, pri

čemer »vse osebe z državljanstvom ene od držav članic postanejo tudi državljani Unije« (Pogodba o Evropski uniji, 8. čl.). Naslednje določilo v pogodbi pa izpostavi, da: »mora imeti vsak državljan Unije pravico do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju držav članic, ob upoštevanju omejitev in pogojev, določenih s to pogodbo in ukrepi, ki so bili sprejeti za njihovo uveljavitev« (Pogodba o Evropski uniji, 8a. čl.). Poleg mobilnosti pa državljanstvo Unije določa tudi sklop političnih pravic. Tako ima vsak državljan Unije pravico voliti in biti voljen na lokalnih volitvah in volitvah v Evropski parlament v državi članici, kjer prebiva, pod enakimi pogoji kot državljani te države, zagotovljena pa mu je tudi konzularna in diplomatska zaščita na ozemlju tretjih držav na predstavnštvu katerekoli država članice (Pogodba o Evropski uniji, 8b in 8c. čl.). Vendar kot poudarja Everson (1995, 73–74), »ostaja jedro novega koncepta pravica do mobilnosti [...], politične pravice, ki so tradicionalno dojete kot osrednja lastnost institucije državljanstva, pa so ustrezno zamejene in se pojavljajo zgolj kot sekundarna tematika«.

Vzpostavljanje mobilnosti kot temelja in osrednje lastnosti EU državljanstva vzpostavljenega z Maastrichtsko pogodbo predstavlja v gradualnem razumevanju mobilnosti končno točko in domet njegovega razvoja, hkrati pa je mobilnost razumljena kot brezmejnost, saj je omogočena vsem državljanom Unije. Oziroma, kot ubesedita Recchi in Favell (2009, 8 poudarek dodan), »pravica do svobode gibanja in prebivanja na celotnem ozemlju EU predstavlja najbolj potenten mejnik EU državljanstva«. To dojemanje tako predstavlja Evropsko unijo prek mobilnosti kot območje svobode, natančneje kot območje prostega pretoka ljudi, storitev, blaga in kapitala, posledično pa Evropska unija omogoča neomejene priložnosti in možnosti. Končno pozicijo mobilnosti pa odraža tudi nespremenjena dikcija mobilnosti v sledečih pogodbah, ki so spreminjale in dopolnjevale institucionalno ureditev Evropske unije, pri čemer mobilnost ostaja vezana na državljanstvo Unije. V gradualnem razvoju mobilnosti se tako po Maastrichtski pogodbi izpostavlja dogodke in primere implementacije ter realizacije mobilnosti, ki omogočajo, da je mobilnost postala realnost. Pri tem sta izpostavljena t. i. schengenski sistem ki je bil vzpostavljen leta 1985 ter vključen v Amsterdamsko pogodbo iz leta 1997, kar predstavlja uveljavitev odprave nadzora na notranjih mejah Skupnosti in »uresničitev svobode gibanja« (Baldoni 2003, 13). Mejniki pri udejanjanju mobilnih pravic pa predstavlja tudi direktiva 2004/39, »ki ne samo združuje predhodno razpršeno zakonodajo o svobodi gibanja, temveč vključuje tudi glavna načela

odločitev Sodišča evropskih skupnosti« (Recchi in Favell 2009, 8). Direktiva se dojema kot korak h krepitvi, utrjevanju in razvoju mobilnosti, pri čemer glavno dodano vrednost predstavlja ureditev pravice do stalnega prebivališča za EU državljane, ki prebivajo v določeni državi članici pet let, s čimer pridobijo tudi socialne pravice, ki veljajo v posamezni državi članici za njene državljane (Recchi in Favell 2009, 8).

4.4.5 Redukcionizem interpretacij gradualnega razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov

V dojemanju in preučevanju mobilnosti kot evolucije in gradualne razširitve mobilnih pravic, ki omogoča ter zagotavlja mobilnost vedno širšemu krogu mobilnih subjektov, je ključna ugotovitev, da se je Evropska unija vzpostavila kot območje oziroma teritorij svobode. Oziroma kot nazorno izpostavita Recchi in Favell (2009, 9), »svoboda gibanja preko državnih meja znotraj Evropske unije – ključni cilj celotnega procesa evropskih integracij – je, korak za korakom, postala vsakdanja lastnost evropskega gospodarstva in družbe«. Najpomembnejši uvid interpretacij gradualnega razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov iz današnje perspektive tako odraža, da prost pretok ljudi oziroma svoboda gibanja v Evropi predhodno ni bila mogoča, danes pa je mobilnost v Evropski uniji postala realnost. Posledično EU danes predstavlja območje svobode saj je vsem državljanom Unije zagotovljena možnost in priložnost, da so mobilni. Takšne interpretacije mobilnosti pa se osredotočajo zgolj na pojasnjevanje kako se je mobilnost prek pravnih opredelitev spreminjala in razvijala, ne prepoznavajo pa, da te opredelitve predstavljajo specifične oblike mobilnosti kot naravne, kot edine mogoče in kot vseobsegajoče. Še bolj pomembno pa je, da interpretacije gradualnega razvoja mobilnosti ne reflektirajo, kako se prek mobilnosti vzpostavlja oblast oziroma najširše politično, čemu je namenjena in kakšen način delovanja Skupnosti se zamišlja prek pravnih opredelitev mobilnosti. V kolikor želimo dojemati mobilnost tekom evropskih integracijskih procesov kot političen koncept moramo prepoznavati dvojno pozicijo mobilnosti, na eni strani, da se prek pravnih okvirov izgrajujejo pomeni mobilnosti in na drugi strani, da te specifične oblike mobilnosti hkrati tudi delujejo ter vplivajo na vzpostavljanje političnega in izgrajujejo oblast na ravni Evropske unije.

Preučevanje in dojemanje mobilnosti kot gradualnega razvoja pravic, ki je vzpostavilo Evropsko unijo kot prostor svobode in omogočilo vsem državljanom Unije individualno svoboščino, je posledično redukcionistično, saj ne osvetljuje na kakšen način se prek

mobilnosti in posledično svobode vzpostavlja upravljanje delovanja posameznikov in populacije, kakšna je racionalnost in logika delovanja oblasti ter posledično kakšnega posameznika predpostavljajo in vzpostavljajo takšne pravne opredelitve mobilnosti. Ne samo, da te interpretacije ne reflektirajo konstrukcije oblasti prek mobilnosti kot svoboščine, temveč celo vzpostavljajo, perpetuirajo in utrjujejo dožemanje, da je Evropska unija prek mobilnosti postala območje svobode ter da je mobilnost primarna svoboščina, ki omogoča vsem državljanom Unije, da so mobilni. Pri tem se interpretacije gradualnega razvoja mobilnosti prekrivajo s pravnimi formulacijami mobilnosti, saj ugotavljajo, da je mobilnost postala realnost, Evropska unija prostor svobode, mobilnost pa ključna lastnost državljanov EU (glej Recchi in Favell 2009). Oziroma kot je izpostavljeno v zadnji pravni opredelitvi mobilnosti, »prosti pretok predstavlja eno od temeljnih svoboščin«, saj »[d]ržavljanstvo Unije podeljuje vsakemu državljanu Unije temeljno in individualno pravico do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju držav članic« (direktiva 2004/38). Takšno opredeljevanje pa poudarja, da je prek mobilnosti Evropska unija postala prostor svobode, da je mobilnost postala realnost Unije, da je univerzalna, saj je vsakemu državljanu Unije zagotovljena kot svoboščina, s čimer se predstavlja mobilnost kot inherentno pozitivno. Ravno takšno podobo in lastnosti kot se pripisujejo mobilnosti pri izgradnji prostora Evropske unije, pa Foucault (v Bess 1988, 11) prepoznava v opredelitvah moderne oblasti, kjer je »oblast vse kar vzpostavlja stalno in nedotakljivo, tisto kar nam je ponujeno kot realno, resnično in dobro«. Mobilnost v Evropski uniji je ravno tako predstavljena kot realnost in kot najbolj pozitivna lastnost in svoboščina njenih državljanov, kar nas še posebej napotuje k reflektiranju ne samo kako se mobilnost tekom evropskih integracijskih procesov razvija in kakšne pomene pridobiva tekom pravnih opredelitev, kar izpostavljajo gradualne interpretacije mobilnosti, temveč predvsem da prepoznavamo, kakšna oblast se vzpostavlja in izgrajuje prek mobilnosti kot svoboščine.

Kot prepoznava Rose (2004, 68) v analizi delovanja koncepta svobode, najpomembnejša lastnost moderne oblasti ni, da prvič vpelje zagotavljanje svobode kot pravice vsem državljanom, temveč »da se je umetnost vladanja prvič sistematično navezovala na prakse svobode«. Pri tem prepoznavamo, da moramo tudi izgrajevanje mobilnosti kot enega izmed ključnih načinov vzpostavljanja svobode tekom evropskih integracijskih procesov, reflektirati

kot umetnost vladanja oziroma »upravljanje delovanja« (Foucault 2007, 389) posameznikov in populacije.

Izhajajoč iz Roseove (2004, 94) opredelitve, da svoboda v obdobju naprednega liberalizma »ne predstavlja toliko ideje in koncepta svobode, temveč operativni termin« prepoznavamo, da mobilnost predstavlja orodje za vzpostavljanje svobode in izgrajevanje oblasti ter Skupnosti. Vzpostavljanje in delovanje pravnih okvirov, pogodb, sekundarne zakonodaje ter odločitev Sodišča, moramo tako dojemati kot oblastne tehnologije, ki so prek mobilnosti vzpostavljale Skupnost kot območje svobode. Pravne opredelitve so v interpretacijah gradualnega razvoja mobilnosti predstavljene in dojete kot mejniki in prelomni dogodki, ki so omogočali vedno večjemu krogu posameznikov, da postanejo mobilni, prek governmentalnosti pa jih moramo dojemati kot način nenehnega vzpostavljanja Skupnosti kot območja svobode ali drugače, prek mobilnosti kot primarne svoboščine se vzpostavlja Skupnost tekom evropskih integracijskih procesov. Pri tem pa je vsak od mejnikov oziroma prelomnih dogodkov prepoznan kot način vpeljave mobilnosti in zagotavljanje svobode. Rimska pogodba je tako predstavljala pravni okvir in temelj iz katere je »v Evropi postala svoboda gibanja za delavce realnost« (Quintin 2000, 10). Sprejem sekundarne zakonodaje leta 1968 je pomenil prelomnico, ker je področje urejanja mobilnosti iz pristojnosti nacionalnih držav prešlo na raven Evropske skupnosti. Poleg poenotenja zakonodaje na področju mobilnosti pa so se mobilne pravice razširile iz delavcev tudi na ostale mobilne subjekte, kar je dojeto kot revolucija, začetek mobilnosti, moment, ko se je vse spremenilo za vedno in je mobilnost v Evropi dejansko zaživela v realnosti (glej Carlier in Michel 2000; Baldoni 2003; Recchi in Favell 2009). Hkrati je konstrukcija mobilnosti potekala tudi prek odločitev Sodišča evropskih skupnosti, ki ekonomsko mobilnih subjektov ni dojemala zgolj kot delavcev temveč kot osebe, pri čemer pa je imelo Sodišče pomemben vpliv pri diskurzivni formaciji mobilnosti kot temeljne pravice, temeljnega cilja Skupnosti, ključne svoboščine in enega od temeljev skupnosti Evropske skupnosti (glej Jacobs 2000, 33–39). Razširitev mobilnih pravic z direktivami leta 1990 je predstavljalo vpeljavo mobilnosti za posameznike, študente, upokojene in brezposelne oziroma subjekte, ki niso ekonomsko aktivni. S tem se je vzpostavljalo delovanje oblast prek mobilnosti oziroma svobode tudi za druge kategorije mobilnih subjektov. Vzpostavitev državljanstva EU z Maastrichtsko pogodbo pa je pomenilo dokončno uveljavitev mobilnosti za vse subjekte oziroma državljane Evropske unije.

Mobilnost je tako postala *realnost* oziroma vsakdanja lastnost Skupnosti (glej Recchi in Favell 2009, 1–9).

Ključne ugotovitve gradualnih interpretacij in diskurza mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov in sicer, da mobilnost predhodno ni bila mogoča, da je korak za korakom postajala realnost in da je danes mobilnost Evropski uniji inherentna ter predstavlja temeljno svoboščino EU državljanov lahko kritično naslovimo prek podatkov o mobilnosti. Hkrati lahko s pregledom stopnje mobilnosti v različnih obdobjih predstavimo in izpostavimo drugačno podobo mobilnosti, kot jo predstavljajo mejniki, ki temeljijo na ugotovitvah, da je mobilnost z vsakim mejnikom zaživela in postala realnost. Podatki iz leta 1959 odražajo, da je v Evropski gospodarski skupnosti šestih držav bilo okoli 1,2 milijona delavcev migrantov (Commission of the European Communities 1975, 1), kar negira gradualne interpretacije mobilnosti, ki vzpostavljajo zakonodajno ureditev mobilnosti iz leta 1968 kot začetno točko oziroma začetek mobilnosti (glej Carlier in Michel 2000). Posledično moramo izpostaviti, da mobilnost prek pravnih pogodb »ni bila izumljena« (Cresswell 2006b, 737), kot se poudarja v prevladujočih načinih preučevanja mobilnosti, saj si »ni mogoče zamišljati družb brez mobilnost, hkrati pa je očitno, da so vsi specifični načini zamišljanja mobilnosti družbeno producirani« (Cresswell 2006b, 737). Vzpostavljanje mobilnosti prek pravnih opredelitev, ki so danes dojeti kot mejniki tako predstavlja oblastno tehnologijo vzpostavljanja in delovanja Skupnosti prek mobilnosti. Kot je razvidno tudi iz podatkov je mobilnost v državah, ki so sestavljale Evropsko gospodarsko skupnost predhodno potekala tudi brez pravnih opredelitev in mejnikov, ki so dojeti kot rojstvo mobilnosti, hkrati pa ravno te prelomnice oziroma pravne opredelitve predstavljajo nenehno perpetuiranje izpostavljanja Evropske skupnosti kot območja svobode.

Drugačno podobo mobilnosti pa predstavljajo tudi podatki o primerjavi stopnje mobilnosti in migracij v Evropski gospodarski skupnosti. Tako je v letu 1974 imela Evropska gospodarska skupnost devetih držav 6,4 milijona migrantski delavcev, od katerih je bilo okoli 1,7 milijona državljanov držav članic (Commission of the European Communities 1975, 1), med letoma 1987 in 2004 pa je po podatkih Eurostata število prebivalcev iz tujine zraslo za 48,7 odstotka, iz 14,4 milijona na 21,4 milijona, medtem ko se je delež prebivalcev držav članic povečal za 17 odstotkov, iz 5,3 na 6,2 milijona (v Recchi 2008, 202). Ti podatki predstavljajo, da je v Evropski skupnosti kljub nenehnim prelomnicam, ki so omogočale mobilnost, stopnja

subjektov oziroma migrantov, ki niso državljani držav članic skoraj trikrat višja kot je delež mobilnih subjektov. Prav tako število migracij v primerjavi z mobilnostjo hitreje narašča, pri čemer bi lahko rekli, da so migracije in ne mobilnost realnost in ključna lastnost Evropske unije. Leta 2006 je stopnja mobilnosti v Evropski uniji znašala samo 1,5 odstotka oziroma »približno enak odstotek kot pred 30 leti« (European Commission 2006b, 65), kar izrisuje drugačno sliko, kot jo podaja diskurz evolutivnih interpretacij mobilnosti. Slednje namreč izpostavljajo, da je mobilnost postala vsakodnevna družbena praksa v Evropski uniji in še posebej ključna praksa državljanov EU kot individuumov.

Kljub temu, da je stopnja mobilnost v Evropski uniji nizka oziroma da velika večina, 98,5 odstotka državljanov Evropske unije, mobilnosti kot je opredeljena v pravnih okvirih ne izkorišča, pa je vseprisotnost narativa o mobilnosti, kot zagotavljanja svobode ter možnosti in priložnosti ter poudarjanja, da je mobilnost zaživela in postala realnost, izjemno obstojna in izpostavljena. Kot prepoznava Recchi, »[v] diskurzu in praksah Evropskih integracij je malo tematik bilo bolj izpostavljenih kot mobilnost ljudi« (Recchi 2008, 197). Tako se kljub nizki stopnji mobilnosti z nenehnim vzpostavljanjem mobilnosti prek mejnikov tekom evropskih integracijskih procesov ter perpetuiranjem diskurza o pomembnosti mobilnosti le-ta utrjuje kot pomembna oblastna praksa vzpostavljanja Skupnosti. Podoba mobilnosti kot največjega dosežka evropskih integracijskih procesov, ki prinaša možnosti in priložnosti so ponotranjili tudi državljani Evropske unije. Tako je mobilnost oziroma »svoboda potovanja in dela v EU« (European Commission 2006a, 2) najpogostejši odgovor kaj državljanom predstavlja Evropska unija. Mobilnost je tako za državljane EU primarna asociacija oziroma simbol Evropske unije. Mobilnost kot svoboščina tako predstavlja način subjektivacije, tehnologijo sebstva oziroma način kako posamezniki razumejo sebe in svoje delovanje, pri čemer je njihovo dožemanje, da jim Evropska unija zagotavlja mobilnost v kolikor si to sami želijo.

Pri spoznanju, da pravni okviri predstavljajo oblastne tehnologije in da so narativi izhajajoč iz teh pravnih opredelitev izjemno obstojni in izpostavljeni, pa je ključno, da osvetlimo kakšna je politična racionalnost mobilnosti ter kakšno mobilnost in posledično kakšno svobodo vzpostavljajo pravne opredelitve kot oblastne prakse. Hkrati osvetljevanje politične racionalnosti oziroma logike oblasti kot je zamišljena v pravnih dokumentih izpostavlja kakšen način upravljanja delovanja posameznikov in populacije je zamišljen, hkrati pa predstavlja tudi so-konstituiranje posameznika oziroma EU državljana prek mobilnosti.

Moderna oblast v obdobju naprednega liberalizma deluje »»kot določen način urejanja populacija, ki temelji na *svobodnih* posameznikih« (Rose 2004, 64, poudarek dodan), pri čemer pa je pomemben uvid, da »politike danes verjetno bolj kot kadarkoli prej delujejo na terenu svobode – bitkah za interpretacijo o tem kaj svoboda je, kaj bi morala biti ter kaj se dozdeva, da svoboda je, a je dejansko ravno nasprotje tega« (Rose 2004, 94). Prek politične racionalnosti pravnih opredelitev mobilnosti, ki jo dojemamo kot orodje za vzpostavljanje svobode tekom evropskih integracijskih procesov, lahko tako osvetlimo kakšna svoboda se vzpostavlja oziroma kakšen način delovanja oblasti in Skupnosti predstavljajo opredelitve mobilnosti. Izpostaviti moramo, da redukcionizem gradualnih interpretacij mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov prepoznavamo ravno v zakrivanju učinkov opredeljevanja mobilnosti, kakšna oblast se zamišlja prek mobilnost oziroma kakšno svobodo vzpostavlja pravnih okvirih mobilnosti. Ta pogled potemtakem ne pokaže kako mobilnost konstituira oblast v Evropski uniji, kakšna je racionalnost in logika vzpostavljanja in delovanja oblasti prek svobode in kakšen posameznik oziroma mobilni subjekt je zamišljen prek pravnih okvirov mobilnosti.

Oblastno racionalnost lahko prepoznamo in osvetlimo prek analize direktive 2004/38/ES o pravici državljanov Unije in njihovih družinskih članov do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju držav članic, ki »združuje predhodno razpršeno zakonodajo o svobodi gibanja« (Recchi in Favell 2009, 8) in predstavlja zadnji mejnik udejanjanja in zagotavljanja mobilnosti v Evropski uniji. Tudi po vpeljavi EU državljanstva z Maastrichtsko pogodbo leta 1993, ki zagotavlja vsem državljanom EU svobodo gibanja, pa nekdanja predsednica Evropskega parlamenta Simone Veil (v European Commission 1998, 3) ugotavlja, da je vsebina besedila iz Rimske pogodbe »ostala v svojem bistvu enaka, zlasti načela, ki urejajo prost pretok oseb«. Tako lahko skozi prizmo governmentálnosti prek analize zadnjega pravnega okvira, Direktive 2004/38/ES, prepoznavamo razširitev in transformacijo neoliberalne racionalnosti s področja urejanja prostega pretoka delavcev k svobodi gibanja za državljane EU. Kot smo izpostavili v analizi Rimske pogodbe, je ključni način zamišljanja Skupnosti predstavljal skupni trg, mobilnost pa je predstavljala instrument za doseganje oblasti. Zamišljanje Skupnosti kot trga je izpostavljen tudi v uvodnih opredelitvah direktive: »Prosti pretok oseb predstavlja eno od temeljnih svoboščin notranjega trga, ki zajema področje brez notranjih meja, na katerem je zagotovljena svoboda« (direktiva 2004/38/ES). Svoboda prostega pretoka oseb oziroma

mobilnost je tako opredeljena v razmerju do trga. Trg brez notranjih meja predstavlja osrednji prostor v katerem se zagotavlja in poteka mobilnost. Pri tem prepoznavamo temeljno lastnost neoliberalne racionalnosti kjer se prostor države, družbenega oziroma skupnosti zamenjuje s prostorom trga. Tako se tudi prek opredelitev mobilnosti vzpostavlja Evropska unija kot trg oziroma v vzpostavljanju mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov prepoznavamo governmentalizacijo Evrope.

Mobilnost kot svoboščina tako ne predstavlja samo predpogoja za delovanje trga in ne vzpostavlja samo Skupnosti oziroma Evropske unije kot trga, temveč mobilnost predstavlja orodje in instrument za vzpostavljanje oblasti prek svobode, svoboščin ki so zagotovljene mobilnim subjektom, s čimer se vzpostavlja urejanje delovanja *svobodnih* posameznikov. Kot ugotavlja Rose (2004, 64), neoliberalna racionalnost temelji in se vzpostavlja prek svobodnih posameznikov, pri čemer je od Maastrichtske pogodbe naprej temeljna ugotovitev in najbolj poudarjena lastnost mobilnosti, da je kot pravica zagotovljena vsem državljanom Evropske unije, kar predstavlja najširšo opredelitev svobodnih posameznikov. Tudi v direktivi 2004/38/ES je izpostavljeno, da »[d]ržavljanstvo Unije podeljuje vsakemu državljanu Unije temeljno in individualno pravico do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju držav članic ob upoštevanju omejitev in pogojev, določenih v Pogodbi, in ukrepov, sprejetih za njeno izvajanje« (direktiva 2004/38/ES).

Temeljna razlika od začetkov vzpostavljanja mobilnosti prek pravnih okvirov tekom evropskih integracijskih procesov je, da je bila do 90ih let mobilnost kot individualna svoboščina vezana samo na delavce oziroma ekonomsko aktivne subjekte, po ratifikaciji Maastrichtske pogodbe pa je bila razširjena na vse državljane Evropske unije. V gradualnih pogledih na mobilnosti je ta korak interpretiran kot končni odmik od izključno ekonomskih subjektov k zagotavljanju mobilnosti za vse državljane Evropske unije. Vendar pa v analizi mobilnosti prek governmentalnosti ni dovolj splošno prepoznanje in ugotovitev, da je mobilnost zagotovljena vsem državljanom Unije, temveč kakšnega posameznika se zamišlja prek mobilnosti kot svoboščine za vse državljane, kako je opredeljena svoboda oziroma kakšno delovanje posameznikov se zamišlja v opredelitvah svobode in mobilnosti prek pravnih okvirov v Evropski uniji, kar osvetljuje tudi logiko zamišljanja oblasti prek mobilnosti oziroma politično racionalnost.

Ključ za osvetlitev teh vprašanj se nahaja v opredelitvi, da Unija »podeljuje vsakemu državljanu Unije temeljno in individualno pravico do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju držav članic ob upoštevanju omejitev in pogojev, določenih v Pogodbi, in ukrepov, sprejetih za njeno izvajanje« (direktiva 2004/38/ES, poudarek dodan). Mobilnost kot svoboščina je tako omogočena šele ob upoštevanju določenih kriterijev, ki so opredeljeni kot omogočanje mobilnosti, hkrati pa ti kriteriji pomembno vplivajo na izgrajevanje pomenov ter produkcijo mobilnosti oziroma predstavljajo temelj razumevanja kakšne oblike mobilnosti so zaželeno in preferirane. Direktiva 2004/38 tako določa »pogoje, ki urejajo uresničevanje pravice državljanov Unije in njihovih družinskih članov do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju držav članic« (direktiva 2004/38/ES, 1. čl.). Državljanom Unije in njihovim družinskim članom je brez kakršnikoli omejitev omogočena mobilnost in prebivanje v drugih državah članicah do treh mesecev (direktiva 2004/38/ES, 6. čl.), medtem ko so lahko državljani Unije mobilni in prebivajo v drugi državi članici v obdobju daljšem od treh mesecev, v kolikor »so delavci ali samozaposlene osebe v državi članici gostiteljici ali imajo dovolj sredstev zase in za svoje družinske člane, da med njihovim prebivanjem ne bodo postali breme sistema socialne pomoči v državi članici gostiteljici in če imajo celovito zavarovalno kritje za primer bolezni v državi članici gostiteljici« (direktiva 2004/38/ES, 7. čl.). Vsi ti kriteriji so ekonomsko pogojeni, s čimer odražajo načine zamišljanja kaj predstavlja mobilnost, hkrati pa vzpostavljajo specifične oblike svobode in institucionalizirajo ter preferirajo nekatere vrste mobilnosti, ki so načelno opredeljene kot univerzalne in predstavljene kot edine mogoče.

Zamišljanje mobilnosti kot svoboščine v prostoru notranjega trga, ter opredeljevanje (ekonomskih oziroma finančnih) kriterijev, ki določajo kdaj so lahko posamezniki svobodni in mobilni tako vpliva tudi na zamišljanje kakšen je mobilni posameznik ter kako bi naj deloval. Mobilni posameznik tako deluje na trgu, s čimer se vzpostavljajo določena ravnanja in lastnosti posameznika. Subjekt, ki deluje na trgu je tako zamišljen kot potrošnik, kot aktiven v doseganju lastne dobrobiti, kot subjekt, ki prispeva k gospodarskemu razvoju, predvsem pa je vzpostavljen kot *svoboden in avtonomen* partner v delovanju oblasti (Rose 1996). Zaradi kriterijev, ki določajo kakšna mobilnost je mogoča, so lahko svobodni in mobilni samo ekonomsko aktivni subjekti oziroma subjekti, ki so aktivni na trgu, delavci in samozaposleni, ki prispevajo k ekonomski prosperiteti in tisti, ki imajo zadostna (finančna) sredstva in niso breme. Na ta način se vzpostavlja tržna in elitna mobilnost, medtem ko so subjekti, ki niso

ustrezno finančno preskrbljeni izključeni, oziroma ne morejo postati mobilni. Med drugim se v mobilnosti tako ni institucionaliziralo pogojev za mobilnost nezaposlenih, tistih, ki prejemajo socialne prispevke, študentov, ki ne morejo prikazati, da imajo zadostna finančna sredstva in tudi zaposlenih, ki ne dosegajo kriterijev zadostnih sredstev, kot so opredeljene v direktivi. Najpomembnejši kriterij kdaj je lahko posameznik oziroma državljan Evropske unije mobilni tako predstavlja ekonomski kriterij (finančnih) sredstev oziroma zadostnih sredstev kakršna je dikcija v direktivi, pri čemer »ta znesek ne sme biti višji od mejnega zneska, izpod katerega državljani države članice gostiteljice postanejo upravičeni do socialne pomoči ali, kjer se to merilo ne uporablja, ne sme biti višji od najnižje pokojnine iz socialnega zavarovanja, ki jo država članica gostiteljica izplačuje« (direktiva 2004/38/ES, 8. čl.). Posameznikovega delovanja oziroma obnašanja mobilnega subjekta tako ne moremo dojemati niti kot absolutnih in enosmernih *svobodnih* odločitev posameznikov, saj je svoboda in mobilnost pogojena, niti kot čiste dominacije, da mora posameznik biti mobilni. Pri tem ugotavljamo, da se prek pravnih opredelitev mobilnosti vzpostavlja vladanje na daljavo, kot »spodbujanje in aktiviranje nadzorovanih in omejenih izbir posameznih državljanov« (Hunt 1999, 216–217).

Razširjanja mobilnih pravic tekom evropskih integracijskih procesov, od prostega pretoka delavcev, kot je opredeljena mobilnost v Rimski pogodbi, do mobilnosti EU državljanov kot je opredeljena v Maastrichtski pogodbi in udejanjena v Direktivi 2004/68 tako ne smemo dojemati kot brezpogojnega zagotavljanja mobilnosti vsem državljanom Evropske unije, temveč kot način razširitve trga kot načina delovanja Skupnosti. Oziroma, kot opredeli Foucault, »neoliberalizem odpravlja zunanje, zamejujoče načine in vzpostavlja notranje omejitve: tako je trg oblika ki služi kot način organiziranja države in družbe«. V dokumentih in gradualnih ter evolutivnih načinih preučevanja mobilnosti se tako izpostavlja, da je mobilnost temeljna pravica in da je v razvoju mobilnosti prišlo do razširitve razvoja od tržnega posameznika, delavca, do državljan Evropske unije, vendar so pogoji, da državljani Evropske unije postanejo mobilni in prebivajo v drugi državi članici za obdobje daljše od treh mesecev še vedno vezani na ekonomske pogoje trga. Evolutivni pogled in interpretacije o razvoju mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov v ugotovitvah, da prihaja do razširitve mobilnih pravic vsekakor držijo, hkrati pa z diskurzom, da je mobilnost prek mejnikov venomer postajala realnost in še posebej, da je državljanstvo EU omogočilo vsem

prebivalcem temeljno pravico do mobilnosti zakrivajo, da je z razširitvijo mobilnih pravic prihajalo tudi do razširitve neoliberalne politične racionalnosti v vse sfere družbenega. Tako trg prek mobilnosti (p)ostaja ključen način urejanja skupnosti ne samo prek mobilnosti delavcev, temveč tudi prek mobilnosti državljanov Evropske unije. Prek analiz pravnih okvirov mobilnosti namreč prepoznavamo, da pravne opredelitve oziroma natančnejše pogoji, da je mobilnost mogoča, temeljijo na trgu kot načinu zamišljanja Skupnosti, kar odraža neoliberalno oblastno racionalnost, kjer družbeno zamenjuje trg, kot temeljni način zamišljanja Skupnosti oziroma Evropske unije (Foucault 2008, 222).

Razširitev mobilnih pravic tudi na t. i. neekonomske akterje na prvi pogled zakriva neoliberalno racionalnost ter vzpostavlja EU državljana, ki se lahko prosto giblje in prebiva na območju Evropske unije, posledično pa se Evropska unija vzpostavlja kot prostor svobode, kot prostor, kjer je zagotovljen prost pretok oseb, storitev, blaga in kapitala. Vendar pa v pravnih opredelitvah mobilnosti prepoznavamo, da se mobilnost venomer opredeljuje v razmerju do trga. Tako je notranji trg tisti prostor, kjer poteka prost pretok ljudi, hkrati pa so tudi ekonomski in finančni kriteriji trga, tisti ki omogočajo in dovoljujejo specifične oblike mobilnosti. Prek pravnih opredelitve in gradualne razširitve mobilnih pravic prepoznavamo, da se neoliberalna politična racionalnost, katere glavna lastnost je, da družbeno zamenjuje trg, širi prek delavske mobilnosti oziroma gospodarskega področja, do mobilnosti EU državljanov v vse pore družbe. Vendar pa prepoznavanje politične racionalnosti in zamišljanja oblasti prek pravnega okvira in pravnih opredelitev kot oblastnih tehnologij ni dovolj. Potrebno je razkrivati kako konkretne prakse mobilnosti konstituirajo upravljanje delovanja posameznikov in populacije, kakšnega mobilnega posameznika vzpostavljajo, kakšna je logika oziroma politična racionalnost, ki jo mobilne prakse zasledujejo in udejanjajo. Ravno empirično preučevanje konkretnih praks ter analiziranje njihove vloge pri vzpostavljanju in delovanju oblasti in posameznikov je namreč temelj Foucaultovega preučevanja in analitskega aparata governmentálnosti (Foucault 1997, XI; glej tudi Rose, O'Malley in Valverde 2006; Dean 2010). Pri tem bomo v analizi naslovili tri najbolj izpostavljene mobilne prakse: posebno raziskavo javnega mnenja Eurobarometra iz leta 2005, delovanje evropske zaposlitvene mreže EURES ter program študentske mobilnosti ERASMUS.

5 PRAKSE MOBILNOST IN MOBILNE PRAKSE V EVROPSKI UNIJI

Kot smo izpostavili v analizi pravnih opredelitve tekom evropskih integracijskih procesov, predstavljajo pogodbe, sekundarne zakonodaja in odločitve Sodišča pomemben okvir zamišljanja mobilnosti, v katerih prepoznavamo neoliberalno racionalnost, kjer je mobilnost zamišljena kot proces na trgu ter predpogoj za delovanje skupnega in enotnega trga. Trg tako predstavlja osrednji način zamišljanja Skupnosti ter osrednji princip delovanja in urejanja družbe. Hkrati v pravnih opredelitvah, ki predstavljajo mobilnost kot svoboščino, prepoznavamo vzpostavljanje specifične oblasti oziroma upravljanja delovanja posameznikov in populacije prek svobode. Mobilnost je tako predstavljena kot primarna svoboščina in temeljna pravica, ki je tekom evropskih integracijskih procesov zajemala vedno več posameznikov, danes pa v Evropski uniji zagotavlja svobodo oziroma možnost svobode gibanja vsem državljanom EU. Tako mobilnost predstavlja predpogoj in vzpostavlja Evropsko unijo kot območje svobode ter prostor možnosti in priložnosti. Iz analize pravnih opredelitev mobilnosti je razvidno, da pravni okviri vzpostavljajo mobilnost kot specifično svoboščino. Ali drugače, pogoji in kriteriji, da posamezniki (p)ostanejo mobilni, določajo in vzpostavljajo pogojeno svobodo. Mobilnost kot svoboščina je namreč omogočena samo ekonomsko aktivnim posameznikom oziroma tistim, ki imajo na voljo dovolj sredstev, da ne postanejo breme druge države. Mobilni subjekt pa je tako zamišljen kot ekonomsko aktiven, kot subjekt, ki bo s svojim delom in ekonomsko aktivnostjo prispeval k ekonomski prosperiteti Evropske unije, nikakor pa ji ne bo v breme. Na ta način za mobilnega subjekta ne poskrbi država iz katere se ima namen izseliti, niti država v katero prihaja, temveč je posameznik odgovoren za lastno dobrobit. S temi kriteriji in omejitvami se prek mobilnosti spodbuja specifičen način delovanja posameznikov. Ti morajo biti odgovorni za lastno existenco, imeti na voljo dovolj sredstev in biti ekonomsko aktivni, da prispevajo k večji ekonomski prosperiteti Evropske unije.

Vendar je še bolj pomembno, da ne reflektiramo samo, kakšna je logika in racionalnost mobilnosti ter kakšna mobilnost je zamišljena v pravnih opredelitvah, temveč da analiziramo kako mobilnost deluje prek konkretnih programov, konkretnih (mikro) praks oziroma kako prakse mobilnosti vplivajo na urejanje delovanja posameznikov in populacije. Konkretizacija mobilnosti v programih in praksah namreč najbolj neposredno vpliva na dojemanja

posameznikov kaj jim mobilnost pomeni, kako si zamišljajo mobilnost, kakšne načine delovanja jim omogočajo te prakse mobilnosti s čimer posledično so-konstituira njihova obnašanja in delovanja. Pri te moramo reflektirati kakšno politično racionalnost lahko prepoznavamo v teh praksah in kakšni so načini subjektivacije in prakse sebstva. Osvetljevanje mikro praks oziroma praks sebstva – kako posamezniki razumejo mobilnost in kako dojemajo lastna delovanja in obnašanja – pa hkrati razkriva pozicijo, kjer posamezniki postanejo pomembni akterji pri so-konstituiranju in delovanju oblasti oziroma Evropske unije.

5.1 Akcijski načrti

Okvir za implementacijo konkretnih mobilnih praks, specifičnih programov in akcij ter operacionalizacijo pravnih okvirov predstavljajo akcijski načrti za mobilnost. Od leta 1997, ko je Evropska komisija objavila prvi akcijski načrt naslovljen *kot Akcijski načrt za prost pretok delavcev*, so sledili še trije: *Akcijski načrt za mobilnost leta 2000*, *Akcijski načrt Komisije za veččine in mobilnost leta 2002* ter *Mobilnost, instrument za nova in boljša delovna mesta: Evropski akcijski načrt za poklicno mobilnost* iz leta 2007. Akcijski načrti predstavljajo orodje oziroma organizacijsko strategijo za udejanjanje mobilnosti v praksi, pri čemer pa je pomembno osvetliti strukturo načrtov kot načinov operacionalizacije mobilnosti v praksi. Struktura je pri vseh akcijskih načrtih mobilnosti enaka: v prvem delu je predstavljena problematika, politični kontekst in izzivi, drugi del je namenjen predstavitvi ciljev, ki naslavlajo problematiko in odgovarjajo na izzive, v tretjem delu so izpostavljeni konkretni ukrepi, dejanja in prakse za doseg ciljev, hkrati pa je opredeljena tudi časovnica, do kdaj naj bodo ti ukrepi implementirani ter kdo je odgovoren za izvedbo ciljev in ukrepov. V tem kontekstu prepoznavamo obliko akcijskega načrta kot oblastno tehnologijo oziroma tehnologijo dominacije, ki vsebuje specifične tehnike in orodja, ki omogočajo izvajanje oblasti prek mobilnosti. Kot bomo pokazali v nadaljevanju temeljijo akcijski načrti na različnih analizah in ekspertnih mnenjih, tehnikah preračunavanj, uporabi statističnih podatkov in grafov, medtem ko izpostavljanje ciljev, kriterijev in ukrepov, ki so v akcijskih načrtih predstavljeni v obliki tabel, predstavlja način udejanjanj konkretnih praks ter preverjanj in nadzora, da se bodo ti ukrepi udejanjili. V akcijskih načrtih lahko tako identificiramo enake

lastnosti kot jih Rose (1996, 42) prepoznava v vzpostavljanju sodobne oblasti prek tehnologij dominacije, kot administrativnih in strokovnih sil, tehnik zapisov, izračunov, vrednotenj in orodij kot so raziskave, grafi in tabele, ki zagotavljajo reguliranje odločitev in dejanja posameznikov ter institucij v skladu z določenimi kriteriji oziroma politično racionalnostjo. Akcijske načrte posledično razumemo kot tehnologije dominacije, ki opredeljujejo načine zamišljanja mobilnosti ter posledično predstavljajo podlago za udejanjanje konkretnih mobilnih praks. Ravno prek reflektiranja delovanja akcijskih načrtov lahko denaturaliziramo mobilnost kot nevtralno in naravno posledico evropskih integracijskih procesov in osvetlimo specifične načine zamišljanja mobilnosti ter konkretne prakse, ki so »postale edino politično vprašanje, edini prostor za politične boje in usklajevanja« (Foucault 1991, 103), kar izpostavlja pomen razkrivanja mobilnih praks, kot so bile zamišljene v akcijskih načrtih. Prek akcijskih načrtov se mobilnost udejanja in implementira ter postaja praktična. Akcijske načrte tako prepoznavamo kot način udejanjanja in implementacije mobilnosti v praksi, s čimer lahko reflektiramo kako se prek mobilnosti in mobilnih praks vzpostavlja oblast v Evropski uniji. Tako lahko dojemamo mobilnost kot način governmentalizacije Evrope, ki jo Walters prepoznava kot »proces oblikovanja Evrope kot praktične« (v Tietäväinen, Pyykkönen in Kaisto 2008, 67).

Proces za vzpostavitev prvega akcijskega načrta za mobilnost v letu 1997, ki je pripeljal do predlogov konkretnih mobilnih praks na ravni Evropske unije, je izhajal iz prepoznanja, da »je bilo od štirih svoboščin, ki tvorijo enotni trg, najmanj napredka doseženega ravno pri prostem pretoku ljudi«, pri čemer je »[s]vodoba gibanja postala pravica, ne predstavlja pa dejstva za ljudi v Evropi« (European Commission 1998, 91). Ali drugače, mobilnost je bila vzpostavljena prek pravnih opredelitev, ni pa (še) postala inherentna delovanju posameznikov. Izhajajoč iz prepoznane problematike, da je stopnja mobilnosti v Evropski uniji nizka in da državljani EU ne uveljavljajo svojih mobilnih pravic oziroma niso mobilni, je bila s strani Evropske komisije leta 1996 imenovana Projektne skupine na visoki ravni o prostem pretoku ljudi (*High Level Panel on free movement of persons*). Glavni namen projektne skupine je bil »identificirati obstoječe in potencialne ovire s katerimi se soočajo državljani EU, ki želijo uveljavljati svoje pravice do prostega gibanja in dela v Uniji« (European Commission 1998, 87). Poročilo Projektne skupine pa predstavlja temeljno podlago identifikacije problematik in ovir za udejanjanje mobilnosti ter konkretnih rešitev, ki

so rezultirale v *Akcijskem načrtu za prost pretok delavcev* (Commission of the European Communities 1997). Cilj Projektne skupine je bil tako prepoznati pravne, praktične in administrativne probleme s katerimi se soočajo mobilni subjekti ter v poročilu predstaviti ideje in rešitve za razrešitev teh ovir. V eni od osrednjih ugotovitev poročila je Projektna skupina izpostavila, da je mobilnost oziroma svoboda gibanja za osebe v pravnih opredelitvah že postala realnost in da je večina pravnih mehanizmov že bila sprejeta, vendar pa »morajo biti učinkoviti predpisi uporabljeni efektivno, ne samo formalno, ampak v duhu za katerega so bili namenjeni« (European Commission 1998, 85). Posledično je bil sprejet prvi akcijski načrt mobilnosti, ki predstavlja operacionalizacijo ugotovitev in predlogov iz poročila Projektne skupine (Commission of the European Communities 1997, 5–6), hkrati pa predstavlja mehanizem oziroma strategijo uveljavitve mobilnosti v praksi.

Začetna točka oziroma problematika iz katere izhaja Akcijski načrt za prost pretok delavcev, na podlagi poročila Projektne skupine je prepoznanje, da je stopnja mobilnosti v Evropski uniji nizka. Pri tem ključno referenco predstavljajo statistični podatki, da »okoli 5 milijonov državljanov Unije prebiva v drugi državi članici. Manj kot dva odstotka delovno aktivne populacije v EU predstavljajo ljudje iz ene od držav članic, ki delajo v drugi državi, čeprav obstajajo velika razlikovanja med državami. Pretok ljudi, merjen na letni ravni, predstavlja zgolj 0,2 odstotka populacije« (Commission of the European Communities 1997, 7). Majhno število mobilnih subjektov tako predstavlja ključno problematiko, ki se poskuša razreševati prek ukrepov in konkretnih rešitev opredeljenih v akcijskem načrtu. Kljub temu, da je poročilo Projektne skupine, ki predstavlja podlago za akcijski načrt naslovljeno kot *Poročilo projektne skupine na visoki ravni o prostem pretoku ljudi*, pa *Akcijski načrt za prost pretok delavce* obravnava kot mobilne subjekte samo delavce in ne splošne populacije oziroma državljanov Unije. Na ta način se odraža orientacija zamišljanja mobilnosti in specifičnih mobilnih subjektov kot delavcev oziroma ekonomsko aktivnih subjektov. To je razvidno tudi iz glavnega cilja akcijskega načrta, kjer je izpostavljeno, da »se Komisija zavezuje k popolnemu in učinkovitemu izvajanju prostega pretoka delavcev tako, da utrdi pravice EU državljanov, razvija Evropski trg dela in uveljavi nove izzive, opredeljene v tem akcijskem načrtu« (Commission of the European Communities 1997, 19).

V smeri zagotavljanja prostega pretoka delavcev in uveljavljanja enotnega trga so bili identificirani konkretni ukrepi in prakse mobilnosti. Ti so razdeljeni na pet sklopov: izboljšava

in prilagoditev zakonodaje, vzpostavitev bolj preglednega trga dela, okrepitev odgovornosti in sodelovanja, izboljšanje vednosti in vidnosti pravice do prostega pretoka, razvoj inovativnih projektov. V okviru prvega sklopa je bilo določeno, da Komisija in Svet do konca leta 1998 prilagodita, prenovita in poenostavita obstoječo zakonodajo za prost pretok delavcev (Commission of the European Communities 1997, 13). V drugem sklopu je bilo poudarjeno, da »informacije o priložnostih za delo in iskalcih zaposlitve predstavljajo ključno zahtevo za spodbujanje prostega pretoka dela« (Commission of the European Communities 1997, 13), pri čemer je bil ključni ukrep, da se do leta 2000 vzpostavi spletni portal (EURES), ki bo omogočal nacionalnim zavodom za zaposlovanje objavo informacij o prostih delovnih mestih in iskalcih zaposlitve. V okviru tretjega sklopa, krepitev odgovornosti in sodelovanja je Komisija med drugim predlagala sodelovanje med nacionalnimi organi za zagotovitev udejanjanja pravnega okvira ter vzpostavitev kontaktne točke za delavce migrante, ki se soočajo s težavami pri prostem pretoku. Četrty sklop je predstavljal ukrepe za krepitev informiranosti in prepoznavnosti pravice do prostega pretoka dela, pri čemer je Komisija izpostavila pomen obstoječih aktivnosti ozaveščanja o prednostih prostega pretoka delavcev, kot je portal EURES, ter prihodnjih kampanjah za popularizacijo in prepoznavnost mobilnosti. Izvajanja petega sklopa ukrepov, ki so se nanašali na inovativne projekte, pa je Evropska komisija zagotavljala s financiranjem razpisov za projekte Evropskega socialnega sklada (Commission of the European Communities 1997, 15–19).

5.1.1 Lizbonska strategija in akcijski načrti – nova spodbuda za mobilnost: uveljavitev izobraževalne in krepitev delavske mobilnosti

V zadnjih letih je eno izmed najbolj vplivnih smernic, ki so spodbujale implementacijo politik in programov mobilnosti ter prepoznavale pomen mobilnosti za udejanjanje specifičnih ciljev, predstavljala Lizbonska strategija. Leta 2000 so predstavniki držav in vlad sprejeli strateške usmeritve za naslednje desetletje, pri čemer je bil ključni cilj, da Evropska unija do leta 2010 »postane najbolj konkurenčno in dinamično na znanju temelječe gospodarstvo na svetu« (European Council 2000). Sledeč temu je mobilnost postala ena izmed osrednjih politik, polj ter eden izmed ključnih predpogojev za doseganje najbolj dinamičnega, konkurenčnega in usposobljenega gospodarstva (Krieger in Fernandez 2006). Lizbonska strategija je tako postala ključna referenčna točka vseh treh akcijskih načrtov mobilnosti, ki

so bili sprejeti po uveljavitvi desetletnih ciljev, ali drugače, mobilnost kot je opredeljena v akcijskih načrtih je postala eno izmed najpomembnejših področij za doseganje cilja, opredeljenega v strategiji. Tako je v *Akcijskem načrtu za mobilnost* iz leta 2000 opredeljeno, da Lizbonska strategija »prepoznava nujnost odstranitve ovir in spodbujanje mobilnosti« (European Union 2000, 4), pri čemer prepoznava, da je za uveljavitev ciljev v Lizbonski strategiji še posebej izpostavljena izobraževalna mobilnost. *Akcijski načrt za večšine in mobilnost*, ki je bil sprejet leta 2002 je opredeljen kot »konkretna politična vizija za spodbujanje človeških virov v Uniji, v skladu z lizbonskimi cilji, katerih primarni namen je ustvarjanje priložnosti mobilnosti za izobraževalne in poklicne namene« (European Union 2002, 4). Hkrati je v akcijskem načrtu prepoznano, da je za doseganje lizbonskih ciljev o več in boljših službah ter dinamičnega, na znanju temelječega gospodarstva, potrebna usposobljena in prilagodljiva delovna sila, pri čemer »je višja stopnja mobilnosti na trgu dela, naj si bo to mobilnost med različnimi službami ali državami, integralna za doseg te ciljev, medtem ko je izboljšanje stopnje večšin in odprava ovir za mobilnost v tem kontekstu bistvena« (European Union 2002, 4). V zadnjem akcijskem načrtu iz leta 2007 pa je poudarjeno: »Mobilnost delavcev je ključni instrument za učinkovito delovanje enotnega trga in je bistvenega pomena za to, da bi več ljudi našlo boljšo zaposlitev, kar je glavni cilj Lizbonske strategije« (Commission of the European Communities 2007, 2). Lizbonska strategija je s ciljem po več in boljših službah ter najbolj konkurenčnem in dinamičnem gospodarstvu v središče postavila specifične oblike mobilnosti, in sicer mobilnost delavcev ter izobraževalno mobilnost. Mobilnost delavcev, ki je primarna oblika že od začetkov institucionalizacije mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov, predstavlja ključen pogoj za delovanje enotnega trga, zmanjševanje brezposelnosti uravnoteženje razlik med ponudbo in povpraševanjem dela ter spodbuja uveljavitev prilagodljive delovne sile. Izobraževalna mobilnost pa naj bi prinašala pridobivanje kompetenc, ki so *ključne* za vstop na trg dela, s čimer se vzpostavlja prihodnjega mobilnega subjekta, bolj usposobljenega in bolj prilagodljivega, ki bo vstopal na trg delovne sile in ustvarjal boljša delovna mesta.

V tej smeri prepoznavamo, da tudi cilji v akcijskih načrtih mobilnosti, ki predstavljajo podlago za implementacijo konkretnih mobilnih praks, poudarjajo izključno mobilnost delavcev in izobraževalno mobilnost. Na podlagi primerjave vseh štirih akcijskih načrtov so razvidni skupni cilji in perpetuiranje ter izpostavljanje specifičnih mobilnih praks. Trije cilji, *izboljšanje*

ozaveščanja in informiranja o prednostih mobilnosti, izboljšanje in prilagoditev zakonodaje ter povečevanje finančnih sredstev za zagotavljanje mobilnosti ter zagotavljanje podpore (nacionalnim) institucijam za krepitev mobilnosti, se pojavljajo v vseh akcijskih načrtih in so usmerjeni izključno na mobilnost delavcev. Od sprejetja Lizbonske strategije pa prepoznavamo v zadnjih treh akcijski načrtih mobilnosti nov cilj *omogočanja in povečevanja izobraževalne mobilnosti*. Pri tem ima področje izobraževanja v akcijskih načrtih dvojno vlogo: na eni strani naj bi izobraževalna mobilnost omogočala pridobivanje veščin, ki so potrebne za boljšo zaposljivost, na drugi strani pa je izpostavljeno, da se morajo izobraževalni sistemi ter sistemi poklicnega usposabljanja prilagoditi trgu dela, da zagotovijo primerne veščine, ki posledično omogočajo tudi večjo mobilnost (European Union 2002).

V okviru cilja izboljšanja in krepitev zakonodaje so bile ključne naloge prilagoditi, izboljšati in poenostaviti zakonodajo in odstraniti preostale ovire za implementacijo mobilnosti. Med drugim je bilo v akcijskem načrtu za mobilnost iz leta 2002 določeno, da si morata Evropski parlament in Svet »prizadevati, da se hitro sprejme predlog Komisije za Direktivo o pravici državljanov in njihovih družinskih članov do prostega gibanja na območju držav članic, katere namen je olajšati prosti pretok in prebivanje v Uniji s poenostavitvijo administrativnih formalnosti« (European Union 2002, 16). S sprejetjem direktive 2004/38/ES, ki smo jo analizirali v prejšnjem poglavju, je bil ta ukrep realiziran. V okviru cilja omogočanja in povečevanja izobraževalne mobilnosti pa je eden izmed ključnih ukrepov nadaljnji razvoj programov izobraževalne mobilnosti in s tem povečevanje mobilnosti mladih. Za doseganje cilja povečevanja mobilnosti je poudarjeno, da »Evropa že poseduje bogate vire: programe Socrates, Leonardo da Vinci in Mladina, ki predstavljajo znaten napredek in imajo ključno vlogo, ki se bo še povečala z drugo generacijo programov« (European Union 2000, 4). Tekom druge generacije programov izobraževalne mobilnosti pa se je kot ključna mobilna praksa prepoznaval pomen Erasmus programa študijske izmenjave kot najpomembnejšega programa izobraževalne mobilnosti.

V okviru ciljev izboljšanja ozaveščanja in informiranja o prednostih mobilnosti ter zagotavljanja podpore nacionalnim organom za krepitev mobilnosti se kot ključen ukrep ter najpomembnejša praksa mobilnosti pojavlja Evropska služba za zaposlovanje (EURES – *European employment services*), ki se pojavlja v vseh akcijskih načrtih za mobilnost hkrati pa z vsakim načrtom pridobiva na pomembnosti. V prvem akcijskem načrtu je EURES prepoznan

kot orodje, ki informira delavce o prostih delovnih mestih v Uniji ter zagotavlja nacionalnim zavodom za zaposlovanje sodelovanje in obveščanje o prostih delovnih mestih tudi prek EURES-ovega spletnega portala. Kot je opredeljeno, bo »Komisija spodbujala države članice da povežejo lastne podatke o službah s portalom in tako izboljšajo možnosti delavcem, da najdejo zaposlitev in podjetjem, da najdejo ljudi s primernimi veščinami« (Commission of the European Communities 1997, 14). Akcijski načrt iz leta 2000 prepoznava, da EURES predstavlja pomembno mesto za oglaševanje delovnih mest za raziskovalce in pedagoge na univerzah (European Union 2000, 7), medtem ko akcijski načrt iz leta 2002 predvideva izboljšanje učinkovitosti EURES-a ter vzpostavitev prostora, kjer bi bile na enem mestu dostopne informacije za državljane o prostih delovnih mestih ter mobilnosti in priložnostih za izobraževanje. Kot je bilo predvideno, naj bi Komisija do leta 2004 zagotovila, da se EURES posodobi ter popolnoma poveže z nacionalnimi zavodi za zaposlovanje ter s tem postane ključna točka za pridobivanje informacij o mobilnosti (European Union 2002, 19). V zadnjem akcijskem načrtu pa EURES ne predstavlja samo ukrepa za zagotavljanje ozaveščanja in informiranja ter podpore nacionalnim servisom za zaposlovanje, temveč predstavlja cilj: »krepitev EURES-a kot glavnega instrumenta 'vse na enem mestu' za spodbujanje mobilnosti delavcev in njihovih družin« (Commission of the European Communities 2007, 3). Prek specifičnih akcij naj bi se Evropska služba za zaposlovanje krepila in zagotavljala boljše informacije o načelih enake obravnave mobilnih delavcev, prek svojih služb spodbujala mobilnost posebnih kategorij delavcev, med drugim mladih delavcev, dolgotrajno brezposelnih, raziskovalcev ter podpirala, da si posamezniki pripravijo celovit načrt kariere, pridobivala informacije in krepila sodelovanje z drugimi zaposlitvenimi mrežami ter podajal informacije za državljane tretjih držav, ki želijo vstopati na trg dela v Evropski uniji (Commission of the European Communities 2007, 8–9).

Hkrati se pod ciljem ozaveščanja in informiranja o prednostih mobilnosti v akcijskih načrtih pojavlja kampanja o mobilnosti kot eden izmed ključnih ukrepov in praks. Tako se v akcijskem načrtu iz leta 2000 izpostavlja, da mora Komisija izvesti informacijsko kampanjo kam se lahko ljudje obrnejo, če želijo biti mobilni, ter ponuditi praktične nasvete o tem, kakšno dokumentacijo morajo urediti pred in med bivanjem v drugi državi članici (European Union 2000, 8). Še bolj je pomen kampanje o mobilnosti poudarjen v akcijskem načrtu iz leta 2002, pri čemer bi morala Komisija v sodelovanju z državami članicami »[n]a celotnem

območju Evropske unije začeti z informacijsko kampanjo o mobilnosti, ki bi delodajalcem in delavcem predstavila ključne dimenzije, priložnosti in možnosti, ki jih ponuja notranji trg ter Evropski trg dela« (European Union 2002, 20). V akcijskem načrtu za mobilnost leta 2002 je bilo tako predlagano, da se leto 2006 poimenuje kot evropsko leto mobilnosti delavcev, kar je prineslo številne prakse in akcije informiranja ter ozaveščanja, med drugim tudi raziskavo javnega mnenja o mobilnosti delavcev Eurobarometer (Commission of the European Communities 2007, 3–4). Evropsko leto delavske mobilnosti je tako predstavljalo najbolj prepoznavno prakso informiranja in ozaveščanja o mobilnosti v zadnjih letih.

Prek analize akcijskih načrtov mobilnosti lahko prepoznavamo na kakšen način se vzpostavljajo specifične prakse mobilnosti. Akcijski načrti namreč predstavljajo orodje oziroma organizacijsko strategijo udejanjanja mobilnosti v praksi. Pomembno je reflektirati strukturo mobilnih načrtov, kjer se v prvem delu prepoznava problematika mobilnosti, pri čemer je v vseh načrtih ključna problematika nizka stopnja mobilnosti v Evropski uniji. V drugem delu so opredeljeni cilji, ki naslavljajo problematiko in odgovarjajo na izzive, med tem ko so v tretjem delu izpostavljeni konkretne prakse mobilnosti, časovni okvir do kdaj bodo izvede ter kdo je odgovoren za njihovo izvedbo. Prek takšne strukture je omogočeno udejanjanje mobilnosti v praksi, pri čemer v akcijskih načrtih prepoznavamo mehanizme governmentalizacije Evrope oziroma procesa »oblikovanja Evrope kot praktične« (Walters v Tietäväinen, Pyykkönen in Kaisto 2008, 67). Prek akcijskih načrtov se namreč vzpostavlja zamišljanje mobilnih praks, ki vplivajo na urejanje delovanj posameznikov in populacije oziroma vzpostavljanja oblasti v Evropski uniji. Vsebina, ki je opredeljena v ciljih, konkretnih ukrepih oziroma mobilnih praksah pa predstavlja drugi pomemben element akcijskih načrtov. Že v poimenovanih akcijskih načrtov kot na primer *Akcijski načrt za prost pretok delavcev*, *Akcijski načrt Komisije za veščine in mobilnost* ter *Mobilnost, instrument za nova in boljša delovna mesta: Evropski akcijski načrt za poklicno mobilnost* lahko prepoznamo vsebinske usmeritve mobilnosti. Te postanejo razvidne tudi prek primerjalne analize vseh štirih načrtov, kjer so cilji in ukrepi za udejanjanje mobilnosti usmerjeni izključno na mobilnost delavcev in izobraževalno mobilnost. Tekom akcijskih načrtov se najpomembnejše prakse mobilnosti perpetuirajo, s čimer se poudarja njihov pomen. Eno izmed najbolj izpostavljenih praks mobilnosti za delavce, ki se pojavlja v vseh akcijskih načrtih predstavlja EURES – Evropska služba za zaposlovanje. Hkrati je v okviru delavske mobilnosti bil v akcijskih

načrtih mobilnosti večkrat izpostavljen ukrep kampanje informiranja in ozaveščanja o pomenih in prednostih mobilnosti, ki je rezultiral v Evropskem letu mobilnosti delavcev 2006. Pri izobraževalni mobilnosti pa so bili konkretni ukrepi usmerjeni med drugim k spodbujanju in nadgradnji programov izobraževalne mobilnosti, pri čemer je program študentske izmenjave Erasmus prepoznan kot najuspešnejši program mobilnosti v Evropski uniji oziroma najuspešnejša praksa študentske mobilnosti na svetu.

5.2 Evropsko leto mobilnosti delavcev

Od leta 1980 Evropska komisija redno imenuje in posveča evropsko leto določeni tematiki, ki jo prepoznava kot izjemno pomembno in relevantno. Skupni cilj evropskega leta, ki predstavlja mehanizem, prakso oziroma politično orodje, je odpiranje razprave o določeni tematiki ter prek aktivnosti ozaveščanja poudariti pomembnost tematike, ki je prepoznana kot relevantna za celotno Evropsko skupnost. Leto 2006 je bilo, v skladu s poudarjenimi ukrepi in praksami v akcijskih načrtih, posvečeno mobilnosti oziroma natančneje mobilnosti delavcev. Krovni cilj Evropskega leta mobilnosti delavcev 2006 je bil usmerjen v spodbujanje in povečevanje geografske in poklicne mobilnosti (European Commission 2008b, 9), pri čemer je že iz poimenovanja evropskega leta razvidno, da je bila geografska mobilnost popolnoma podrejena mobilnosti delavcev. Ne samo, da so druge oblike mobilnosti ter mobilnost ostalih subjektov podrejene mobilnosti delavcev, temveč mobilnost delavcev (p)ostaja ključna mobilnost oziroma se v uporabi pogosto zamenjuje oziroma enači z označevalcem mobilnosti.

Glavna ideja evropskega leta mobilnosti delavcev je bila tako namenjena informiranju državljanov Unije in zaposlovalcev o priložnostih, prednostih, pravicah ter podpiranju zaposlovanja v drugi državi Unije ter poudarjanju pomena višje stopnje mobilnosti delavcev s strani Evropske komisije, ki prinaša »boljšo kariero in možnost večjega zaslužka delavcev« (Krieger in Fernandez 2006, 2). Evropsko leto mobilnosti delavcev je predstavljalo odgovor na problematiko razdrobljenosti informacij o mobilnosti, ki je bila dojeta kot ena izmed pomembnejših ovir zakaj je stopnja mobilnosti v Evropski uniji nizka. Tako je Evropska unija prek aktivnosti v okviru evropskega leta poskušala informirati, ozaveščati ter poudariti pomene in prednosti mobilnosti. Kot je izpostavljeno v evalvacijskem poročilu (European

Commission 2008b, 59) so bile aktivnosti v okviru evropskega leta namenjene dvema ciljnim skupinama, državljanom EU in deležnikom (socialnim partnerjem, zaposlovalcem in različnim političnim odločevalcem). Aktivnosti namenjene državljanom so bile predstavljene kot pomembne, ker državljan EU ne izkoriščajo potenciala mobilnosti zaradi »pomanjkanja informacij o obstoječih priložnostih ter podpornih mehanizmih v Evropski uniji« (European Commission 2008b, 59), ki omogočajo mobilnost delavcev. Zato je bil namen akcij »ozaveščati ter povečati razumevanje o prednostih dela in prebivanja v drugi državi kot tudi poudariti, kako lahko EU pomaga delavcem, da so mobilni« (European Commission 2008b, 59). Zaradi pomanjkanja kvalitativnih in kvantitativnih podatkov o mobilnosti, razlogih zakaj EU državljan niso bolj mobilni in identificiranju potrebnih ukrepov za dvig stopnje mobilnosti, pa so bile aktivnosti v okviru evropskega leta namenjene deležnikom, pri čemer naj bi jim analize in javnomnenjske raziskave, opravljene v okviru evropskega leta, predstavljale vednost, na podlagi katere bi lahko oblikovale potrebne politične ukrepe, ki bi nadalje podpirali in spodbujali mobilnost (European Commission 2008b, 59).

Specifični cilji evropskega leta mobilnosti delavcev so bili tako usmerjeni na spodbujanje deležnikov in državljanov EU, da prepoznavajo pomen mobilnosti delavcev in obstoječih mehanizmov kot je EURES, ki omogočajo mobilnost delavcev, razvijanju izmenjave dobrih praks mobilnosti ter izgrajevanju in razširitvi vednosti (*knowledge base*) o mobilnosti v Evropi, ovirah ki onemogočajo mobilnost delavcev in motivih, ki vodijo delavce, da postanejo mobilni in se preselijo v drugo državo članico (European Commission 2008b, 9). V ta namen so bile ključne aktivnosti v okviru evropskega leta usmerjene v organizacijo dogodkov, konferenc in seminarjev, promocijske aktivnosti in kampanje ozaveščanja o pomenu mobilnosti ter produkcijo študij, analiz in javnomnenjskih raziskav. Največ finančnih sredstev je bilo namenjenih ravno produkciji študij in javnomnenjskih raziskav, katerih namen je bil »pridobiti ključne statistične podatke in izboljšati razumevanje vprašanj povezanih s poklicno in geografsko mobilnostjo« (European Commission 2008b, 63). Izvedenih je bilo osem študij, raziskav in analiz, med drugim raziskava OECD o odpravi ovir za geografsko mobilnost delavcev (glej OECD 2007; Commission of the European Communities 2007), javnomnenjska raziskava Eurobarometra o geografski in poklicni mobilnosti (glej EUROFOUND 2006), katere namen je bil pridobiti statistične podatke o dojemanju in odnosu posameznikov do mobilnosti ter študije, ki so analizirale vzroke in motive, posledice ter institucionalne ovire za

mobilnost delavcev (European Commission 2008b, 63). V študijah, analizah in javnomnenjskih raziskavah, ki so dojete kot izgradnja in razširitev vednosti, pa lahko prepoznavamo politično oziroma oblastno racionalnost. Argumentacije zakaj je mobilnost delavcev tako pomembna za Evropsko unijo namreč predstavljajo načine zamišljanja mobilnosti, logiko mobilnosti, čemu služi in hkrati kakšne načine delovanj mobilnih subjektov predpostavlja. Evropsko leto mobilnosti delavcev prepoznavamo ravno s ciljem združevanja informacij in vednosti o mobilnosti kot pomembno oblastno prakso vzpostavljanja in utrjevanja načinov zamišljanja mobilnosti v Evropski uniji.

5.2.1 Utrjevanje oblastne racionalnosti mobilnosti tekom Evropskega leta mobilnosti delavcev

Študije in raziskave, opravljene v okviru Evropskega leta mobilnosti delavcev, predstavljajo okvire za razpravo, izhodišča za nadaljnje ukrepanje in posledično izgrajujejo oziroma vzpostavljajo način zamišljanja mobilnosti v Evropski uniji. Kot je izpostavljeno v akcijskem načrtu mobilnosti iz leta 2007, so te raziskave služile odpiranju razprave, pokazale obstoječe ovire za mobilnost v EU ter »močno zagovarjale potrebo po zagotavljanju ugodnega okolja za mobilnost, da bi ta postala običajen sestavni del karier« (Commission of the European Communities 2007, 3) državljanov Unije. Pri tem pa moramo prek analitičnega aparata governmentalnosti reflektirati, na čem temeljijo argumentacije poudarjanja pomena mobilnosti delavcev, kakšna vednost predstavlja podlago za implementacijo takšne mobilnosti in posledično kakšno delovanje posameznikov in populacije je zamišljeno v teh analizah in raziskavah. V študiji *Odprava ovir za geografsko mobilnost delavcev* (OECD 2007, 154) je poudarjeno, da lahko »mobilnost delavcev prinese velike koristi gospodarstvu in zaradi teh razlogov predstavlja geografska mobilnost delavcev pomemben cilj Lizbonske strategije«. Pri tem so izpostavljeni štirje gospodarski razlogi in prednosti mobilnosti, ki osvetljujejo njen pomen: prvič, ker mobilnost delavcev prispeva k bolj učinkovitemu trgu delovne sile zaradi zapolnjevanja prostih delovnih mest s strani delavcev migrantov; drugič, ker zagotavlja blažitev asimetričnih šokov oziroma uravnavanja trga delovne sile med področji z visoko stopnjo brezposelnosti ter področji, kjer je potrebna delovna sila, na celotnem območju enotne monetarne unije; hkrati lahko v državah, ki se ne soočajo z ovirami pri zaposlovanju migrantski delavci znižujejo strukturno brezposelnost kar

predstavlja tretji razlog; države z veliko stopnjo mobilnega prebivalstva pa lahko pridobijo, v kolikor se delavci, ki so bili zaposleni v bolj razvitih državah, vrnejo s pridobljenim človeškim kapitalom in po povratku zvišujejo produktivnost gospodarstva lastne države ali pa v kolikor prihodki migrantskih delavcev predstavljajo pomemben vir za njihove družinske člani, ki prebivajo v matični državi (OECD 2007, 154).

Kot poudarjata Recchi in Favell (2009, 10) predstavlja ekonomska argumentacija najpomembnejšo spodbudo za implementacijo politik mobilnosti oziroma podpiranje praks mobilnosti. To je razvidno že iz Lizbonske strategije, ki z desetletnim načrtom spodbujanja in usmeritve Evropske unije, da postane najbolj konkurenčno in na znanju temelječe gospodarstvo, predstavlja ekonomski cilj oziroma zamišljanje Evropske unije kot trga. Mobilnost pa postaja mehanizem za doseganje cilja, oziroma kot prepoznavata Krieger in Fernandez (2006, 2), »prizadevanje za večjo mobilnost med regijami in med službami, delovne sile je dojet s strani oblikovalcev evropskih politik, kot bistven del Lizbonske agende Evropske unije«. Iz ekonomske perspektive mobilnost predstavlja družbeno-demografsko protiutež neomejenemu prostemu trgu oziroma drugače, mobilnost je potrebna za optimalno delovanje enotne monetarne unije, ki je vzpostavljena v Evropski uniji. Argumentacija, da mobilnost delavcev preprečuje neravnovesje v zaposlenosti, oziroma da absorbira gospodarske šoke v primeru zloma proizvodnje v partikularnem lokalnem ali nacionalnem kontekstu, je Robertu Mundellu leta 1999 prinesla Nobelovo nagrado za ekonomijo (Recchi in Favell 2009, 10). Hkrati pa predstavlja »najpomembnejšo teoretsko podlago za nenehno podporo prostega pretoka ljudi s strani tržno orientiranih akademikov in oblikovalcev politik« (Recchi in Favell 2009, 10).

V študijah in analizah, ki predstavljajo eno izmed osrednjih aktivnosti v okviru Evropskega leta mobilnosti delavcev, prepoznavamo utrjevanje politične racionalnosti mobilnosti, ki je prevladujoče utemeljena na ekonomski argumentaciji. Pri tem moramo reflektirati preplet vednosti in oblasti, saj ekonomska argumentacija oziroma vednost služi legitimaciji politik, ki institucionalizirajo partikularno – delavsko mobilnost na ravni Evropske unije. Razkrivanje prepleta vednosti in oblasti pa je ključno za razumevanje kako se prek mobilnosti so-konstituira oblast na ravni EU, oziroma kako se prek mobilnosti vzpostavlja governmentalizacija Evrope. Kot izpostavlja Rose (2004, 8) je »delovanje oziroma aktivnost oblasti neločljivo povezano z vplivom vednosti. Takoj je oboje možno in zamejeno s

pogojenostjo kaj je in ni mogoče misliti v določenem zgodovinskem trenutku«. Kot smo izpostavili v teoretskem delu, moderna oblast kot način upravljanja delovanja posameznikov in populacije, temelji na politični ekonomiji kot primarni obliki vednosti (Foucault 2007, 108). Ravno tako pa ekonomske študije in analize, ki poudarjajo pomene in prednosti mobilnosti predstavljajo ključno vednost oziroma argumentacijo za vpeljevanje partikularnih oblik mobilnosti in posledično vplivajo na delovanje posameznikov in populacije. Ekonomsko argumentacijo dojemamo kot oblastno racionalnost oziroma logiko oblasti, ki predstavlja načine zamišljanja, načrte in strategije kako urejati mobilnost kot način so-konstituiranja oblasti in političnega na ravni Evropske unije.

Izhajajoč iz ekonomske argumentacije, ki predstavlja najpomembnejšo podstat vpeljevanja in spodbujanja geografske in poklicne mobilnosti, je glavna racionalnost³⁶ »bolj učinkovita razporeditev človeškega kapitala na delovna mesta in prostore, ki bi prinašali največjo produktivnost. To pa prispeva k zmanjševanju neskladja med ponudbo in povpraševanjem na evropskem trgu delovne sile (t. i. pomanjkanja delovne in nezaposlenosti) in s tem povečuje splošno blaginjo« (European Commission 2008b, 49). Dojemanje mobilnosti kot razporeditve človeškega kapitala temelji na epistemološki poziciji čikaške šole neoliberalizma ter vzpostavlja »metodo analize in načine usmerjanja posameznikovih delovanj (*programming*)«, ki omogočajo dva procesa: »razširitev ekonomskih analiz na predhodno neraziskana področja, in drugo, na podlagi tega je mogoče podati strogo ekonomsko interpretacijo področij, ki predhodno niso bila zamišljena kot ekonomska« (Foucault 2008, 219). Ali drugače, z vpeljavo človeškega kapitala se ekonomizira posameznika in njegovo delovanje. Subjekt je zamišljen kot nosilec sredstev oziroma kapitala, ki je sestavljen iz genetskih predispozicij na eni strani ter lastnosti, ki jih pridobivamo na podlagi lastnih izbir, odločitev oziroma investicij (prek izobraževanj in usposabljanj v dojetih v najširšem kontekstu) na drugi (Foucault 2008, 227–230). S tem prihaja do možnosti zamišljanja in dojemanja vseh posameznikovih ravnanj, dejanj in obnašanj kot razpolaganje s sredstvi kot

³⁶ Poleg ekonomske racionalnosti so v evalvacijskem poročilu poudarjeni tudi drugi razlogi za omogočanje in nadaljnje podpiranje mobilnosti, iz gledišča delavcev jim mobilnost omogoča pridobivanje novih veščin, karierno napredovanje in možnost boljšega plačila za opravljeno delo, iz vidika delodajalcev predstavlja mobilnost možnost, da dobijo najboljšo delovno silo, medtem ko s strani Evropske unije predstavlja mobilnost tudi mehanizem vzpostavljanja evropske identitete in EU državljanstva (European Commission 2008b, 49) Dojemanje mobilnosti s stališča delavcev in delodajalcev prav tako predstavlja ekonomske razloge in dojemanje mobilnosti subjekta kot človeški kapital. Medtem ko vzpostavljanje evropske identitete in EU državljanstva prek mobilnosti predstavlja politično racionalnost mobilnosti, ki pa je podrejena ekonomskim argumentacijam in zamišljanjem mobilnosti (glej OECD 2007).

investicij in izbir, kar predstavlja skrajno točko ekonomizacije vseh por družbenega, vseh ravnanj in obnašanj posameznikov.

Na tej podlagi Foucault (2008, 222) prepozna, da neoliberalne ekonomske analize, za razliko od klasičnega liberalizma, v fokus raziskovanja postavljajo posameznikova obnašanja, pri čemer je začetna točka in način preučevanja usmerjena v analiziranje »načinov, v katerih posamezniki razporejajo omejena sredstva za doseganje različnih ciljev« (Foucault 2008, 222). Ekonomija z neoliberalizmom tako postaja vednost preučevanja posameznikovih obnašanj oziroma kot pravi Robbins: »Ekonomija je znanost o človeškem vedenju kot razmerju med cilji in omejenimi sredstvi, ki so medsebojno izključujoči« (v Foucault 2008, 222). To pomeni, da posamezniki posedujejo človeški kapital oziroma omejena sredstva, ki jih lahko namenjajo za različne cilje, pri čemer se ekonomske analize usmerjajo v preučevanje kako in kam posamezniki prek svojega dela namenjajo sredstva ter podajajo predloge kam bi jih morali. Takšna epistemološka pozicija in analize na eni strani vplivajo na zamišljanje delovanj posameznikov ter hkrati na drugi vplivajo na strateško usmerjanje oziroma upravljanje (*strategic programming*) delovanja posameznikov. V tem pogledu posameznik poseduje človeških kapital, veščine, ki jih na podlagi lastnih odločitev in izbir investira ter namenja za doseganje ciljev – pridobivanja prihodkov in lastnega zadovoljstva, samoizpolnitve. Tako postaja posameznik neoliberalni homo economicus, aktivni ekonomski subjekt, oziroma podjetnik samega sebe, ki sam sebi predstavlja kapital, sam pridobiva kapital, sam na podlagi lastnih izbir vlaga svoj kapital, sam predstavlja vir lastnega zaslužka (Foucault 2008, 226).

Zamišljanje mobilnost skozi prizmo človeškega kapitala predstavlja dvojno pozicijo posameznikovega obnašanja. Na eni strani s tem, ko posamezniki postanejo mobilni, pridobivajo nove veščine in izgrajujejo svoj človeških kapital, na drugi strani pa mobilnost predstavlja mehanizem in način uporabe človeškega kapitala, saj posamezniki na podlagi lastnih izbir uporabijo mobilnost kot investicijo za doseganje prihodka in lastne dobrobiti. Kot izpostavlja Foucault (2008, 230), mobilnost predpostavlja materialne stroške, ki so potrebni, da se posameznik preseli in psihološke stroške, da se prilagodi novemu okolju. Pri tem ti stroški služijo kot investicija za dvig posameznikovega statusa in pridobitvi (večjega) prihodka. Mobilni posameznik je tako podjetnik samega sebe, saj investira sredstva, da bi si zagotovil lasten napredek. Takšno dojemanje posameznikov omogoča, »da fenomen

mobilnosti postane predmet ekonomskih analiz, ne kot čista in enostavna posledica ekonomskih mehanizmov [...], temveč kot način obnašanja posameznikov kot podjetnikov, kot podjetnikov samega sebe z investicijami in prihodki« (Foucault 2008, 230). Dojemanje mobilnosti prek človeškega kapitala tako omogoča ekonomizacijo mobilnosti in delovanja mobilnih posameznikov.

Takšen način zamišljanja mobilnosti in delovanja posameznikov pa prepoznavamo tudi v najbolj prepoznani in izpostavljeni aktivnosti v okviru Evropskega leta mobilnosti delavcev, javnomnenjski raziskavi Eurobarometra o geografski in poklicni mobilnosti (European Commission 2006b). Metoda raziskave temelji na pridobivanju podatkov o obnašanju in odnosu državljanov Evropske unije do mobilnosti in analiziranju posameznikovih razlogov zakaj so mobilni, identificiranju razlogov in ovir kaj preprečuje mobilnost. Pri tem prepoznavamo način preučevanja posameznikovih obnašanj in ravnanj kot načinov izbir posameznikov in investiranja lastnih sredstev človeškega kapitala za doseganje strateških ciljev Evropske unije, izpostavljenih v Lizbonski strategiji, kot zagotavljanju najbolj konkurenčnega in na znanju temelječega gospodarstva na svetu. Ta cilj bo dosežen tudi oziroma predvsem s spodbujanjem in upravljanjem posameznikovih obnašanj kot investicij, kakor je dojeta mobilnost. Tako Eurobarometer dojemamo kot oblastno tehnologijo, ki utrjuje ekonomizacijo posameznikovih obnašanj prek mobilnosti in na tej predpostavki s pridobivanjem podatkov in identifikaciji ovir za mobilnost omogoča oblikovanje rešitev, politik, programov, praks mobilnosti, ki bodo spodbujale in zagotavljale višjo stopnjo mobilnosti. Hkrati pa takšen način preučevanja mobilnosti spodbuja usmerjanje obnašanj in delovanj posameznikov, ki, v kolikor ponotranjijo takšno oblastno racionalnost, postajajo in delujejo kot podjetniki samega sebe, saj investirajo svoj človeški kapital v namen pridobiti (višji) prihodek in lastno zadovoljstvo.

5.2.2 Eurobarometer

Ena izmed bolj izpostavljenih oblastnih tehnologij na ravni Evropske unije v zadnjih letih predstavlja poseben modul Eurobarometra o geografski in poklicni mobilnosti (European Commission 2006b), ki je bil izveden v sklopu Evropskega leta mobilnosti delavcev. Raziskave javnega mnenja so ena izmed ključnih aktivnosti vsakega Evropskega leta, s čimer želi

Evropska unija pridobiti podatke o odnosu državljanov Unije do določene tematike. V sklopu modula Eurobarometra o mobilnosti so bila državljanom EU med drugim zastavljena vprašanja o glavnih razlogih za mobilnost oziroma selitev v drugo državo, kakšne so bile prednosti in slabosti, ko so se na zadnje preselili v drugo regijo ali državo Unije, ali v prihodnosti namen postati mobilni, kaj so njihovi razlogi, da bi se preselili, kaj dojemajo kot ključne probleme, če bi bili mobilni. Hkrati so bili državljanom EU povprašani o zadovoljstvu s sedanjo in preteklimi službami in svojim statusom na delovnem mestu ter razlogih za zamenjavo službe (EUROFOUND 2006). Cilj modula je bil tako pridobiti podatke o odnosu državljanov Evropske unije do mobilnosti, pri čemer je bila geografska mobilnost zreducirana na poklicno mobilnost oziroma mobilnost delavcev. Mnenja državljanov so dojeta kot močan pokazatelj pripravljenosti ljudi, da v prihodnosti postanejo mobilni, pri čemer je bil glavni namen raziskave predstaviti obnašanja oziroma razloge, zakaj se ljudje odločajo za mobilnost ter prepoznati glavne vzroke in argumente, ki jih državljanom Unije izpostavljajo, da niso mobilni, pri čemer je glavni namen raziskave povečevanje mobilnosti delavcev. Eurobarometer je s pridobivanjem podatkov o obnašanju in odnosov državljanov do mobilnosti zagotavljal ključne informacije kdaj so ljudje mobilni, katere družbene skupine so najbolj mobilne, kaj so vzroki za njihovo mobilnost, kakšne so trenutne preference in vrednote državljanov Unije, kar prinaša podlago za spremembe politik oziroma prilagajanje in vzpostavljanje novih mehanizmov, s katerimi bi se stopnja mobilnosti državljanov povečala (EUROFOUND 2006, 56). Rezultati so tako dojeti kot »zamrznjene politike«, ker »zajemajo in kristalizirajo razmerja moči v partikularnem trenutku v političnem procesu« (Jensen in Richardson 2007, 139) in s tem postajajo oblastne prakse za oblikovanje, vzpostavljanje in spreminjanje upravljanja praks mobilnosti in institucij. Ali drugače, načrtovalci in oblikovalci politik uporabljajo analitična orodja in statistične podatke za analize, poročila ter za pripravo na prihodnje aktivnosti pri načinu oblikovanja evropskih državljanov v mobilne subjekte.

Na podlagi pridobljenih rezultatov odnosa državljanov EU do mobilnosti je bil vzpostavljen »profil mobilnih subjektov« (EUROFOUND 2006, 73), ki, kot bomo pokazali, temelji na predpostavki dojemanja posameznikov kot človeškega kapitala. Prek spremenljivk starosti, spola, izobrazbe, zaposlenosti ter celo statusa in stana posameznikov in družin (poročeni, samski, z otroci, brez otrok) je bilo identificirano, da profilu mobilnega subjekta ustrezajo posamezniki iz ranljivih skupin (samski, mladi ljudje brez otrok, posamezniki z začasnimi

zaposlitvami in nezaposleni) ter bolj izobraženi državljani. S preučevanjem obnašanj državljanov EU in identificiranju katere družbene skupine so mobilne, je bilo ugotovljeno, da trg dela ne deluje pravilno, pri čemer je ključna maksima in cilj vzpostavljanje in delovanje »popolnega prehodnega trga« (*perfect transitional market*) (EUROFOUND 2006, 73). Delovanje popolnega mobilnega trga opredeljuje pozicija, kjer bodo »stroški zamenjave službe (in v širšem smislu spremembe prebivališča) povezani z enakimi profiti, v nameri, da bo ljudem zagotovljena bolj ali manj enako kvalitetna zaposlitev; ljudje tako ne bi oklevali pri sprejetju tveganja, da zapustijo službo (ali prebivališča) in poiščejo novo; poklicna mobilnost bi bila pogostejša in ljudje bi se lahko od časa do časa odločali za spremembo ne glede na njihovo družbeno-ekonomski položaj« (EUROFOUND 2006, 73).

Iz analize rezultatov Eurobarometra je razvidno zamišljanje mobilnosti, kot predpogoja za vzpostavljanje popolnega trga, mobilnosti kot mehanizma udejanjanja človeškega kapitala, mobilnosti kot ekonomizacije politik, mobilnosti na ravni Evropske unije ter tudi kot načina zamišljanja delovanja posameznikov oziroma državljanov EU. Raziskava Eurobarometra tako dejansko predstavlja metodo analiziranja in preučevanja posameznikovih načinov obnašanj ter identificiranja morebitnih sprememb v obnašanju in delovanju posameznikov, kot tudi sprememb kriterijev in družbenih pogojev, ki spodbujajo in omogočajo mobilnost. Na podlagi teh rezultatov in dognanj se določajo ukrepi, da bi bili posamezniki v prihodnje (še bolj) mobilni ter postali aktivni subjekti na popolnem mobilnem trgu, s čimer naj bi bilo zagotovljeno doseganje ciljev Evropske unije po najbolj konkurenčnem trgu na svetu. Takšen način zamišljanja mobilnosti tako izpostavlja delovanje posameznika kot aktivnega mobilnega subjekta na trgu oziroma aktivnega subjekta pri delovanju oblasti, saj na podlagi lastnih izbir oziroma investicij lastnega človeškega kapitala posameznik tehta med stroški, ki jih prinaša mobilnost in koristmi, prihodki oziroma lastnem zadovoljstvu v primeru, da postane mobilni subjekt. V primeru vzpostavitve maksime – popolnega mobilnega trga, kar je cilj oziroma namen politik mobilnosti na ravni Evropske unije pa bi bil način delovanja mobilnih subjektov kot podjetnih posameznikov, torej tehtanja med lastnimi investicijami in koristmi edini način delovanja mobilnosti oziroma način delovanja Skupnosti in so-konstituiranja oblasti na ravni Evropske unije. Takšen način zamišljanja mobilnosti predstavlja eno izmed ključnih lastnosti naprednega liberalizma, vladanja na daljavo (Rose

1996, 55–56), kjer posamezniki prek *svobodnih* odločitev, lastnih delovanj oziroma investicij človeškega kapitala zagotavljajo delovanje Skupnosti oziroma Evropske unije.

Cilj oziroma maksima popolnega tranzicijskega trga se sklada s pozicijo politik Evropske unije o mobilnosti, kjer je izpostavljena potreba po dvigu stopnje mobilnosti za doseganje ekonomske prosperitete in dvigu konkurenčnosti ali drugače, »doseganje ciljev Lizbonske strategije zahteva usposobljeno in prilagodljivo delovno silo ter bolj odprt in dostopen trg delovne sile« (EUROFOUND 2006, 3). Takšna usmeritev Evropske unije pa je razvidna tudi iz diskurza predstavnikov EU. Kot je izpostavil nekdanji komisar Špidla (EUROFOUND 2007, 2), se »Evropa sooča s kombinacijo pomanjkanja usposobljenosti, ovir in brezposelnosti. Mobilni delavci [...] so praviloma boljši pri pridobivanju novih veščin in prilagajanju novim delovnim okoljem. V kolikor želimo videti številne delavce v pravih službah, kot je bilo to predvideno z EU strategijo o rasti in delovnih mestih, potrebujemo bolj mobilno delovno silo«. Podoben diskurz o mobilnosti povezan s trgom delovne sile, delom in delavci, lahko prepoznavamo v številnih izjavah predstavnikov EU (glej EURES 2008; Now 2012; Loveland 2008), analizah in javnomnenjskih raziskavah (glej EUROFOUND 2006; OECD 2007; Krieger in Fernandez 2006).

Kljub prevladujoči pozitivni percepciji mobilnosti, ki je dojeta kot temeljna pravica, primarna svoboščina in s strani državljanov Unije kot najpomembnejši dosežek evropskih integracijskih procesov in kljub številnim pobudam, programov in praksam mobilnost (med drugim EURES in ERASMUS) ter poudarjanju pomena dviga stopnje mobilnosti kot cilja EU za doseganje prosperitete ter izpostavljanju možnosti in priložnosti, ki jih predstavlja mobilnost, v diskurzu in analizah mobilnosti, pa ostaja stopnja mobilnosti v Evropski uniji nizka. Kot predstavljajo rezultati Eurobarometra, velika večina oziroma 70 odstotkov državljanov Unije nima namena biti mobilna ter se preseliti v drugo državo članico v bližnji prihodnosti. Danes zgolj 1,5 odstotka Evropejcev živi in dela v drugi državi članici, kar je enak odstotek kot pred 30 leti, pri čemer se zgolj nekaj več kot pol odstotka Evropejcev letno preseli v drugo državo članico zaradi službe (European Commission 2006b, 65). Ti podatki o obnašanju posameznikov in njihovem odnosu do mobilnosti razkrivajo, da se mobilnost v Evropski uniji ne udejanja v velikem obsegu. Kot je izpostavljeno v analizi rezultatov Eurobarometra, glavnih razlogov za nizko stopnjo mobilnosti ne predstavljajo toliko institucionalne ovire, temveč so primarni razlogi za nizko stopnjo mobilnosti v kontekstih posameznikovega družbenega delovanja. Državljanji Unije se tako ne odločajo za mobilnost zaradi družinskih vezi, lastništva

nepremičnin, prijateljskih vezi in družbenega okolja ter kulturnih in jezikovnih ovir (EUROFOUND 2006).

Iz perspektive governmentálnosti lahko tako prepoznavamo, da posamezniki vzpostavljajo drugačna obnašanja in delovanja, drugačne prakse sebstva, kot so spodbujene in zamišljene v oblastnih tehnologijah (akcijskih načrtih, analizah, programih in praksah mobilnosti) in tako niso nujno disciplinirani ter podrejeni logiki ekonomizacije lastnih dejanj in načinu delovanj kot podjetnih posameznikov oziroma tehtanj med stroški in koristmi, ki jih te prakse vzpostavljajo. Institucionalizirane prakse mobilnosti ter neoliberalna racionalnost, ki jo prepoznavamo v zamišljanju mobilnosti tako ni onipotentna, ne predstavlja totalitete oziroma popolnega podrejanja subjektov in njihovih načinov obnašanj in delovanj. Na eni strani lahko, kot izpostavlja Foucault (v Dean 2010, 21), nasprotujoča dejanja s strani subjektov predstavljajo izraz želje po »drugačnem načinu upravljanja, kar lahko pomeni 'drugačno upravljanje' s strani 'drugih načinov delovanj', v zasledovanju 'drugačnih ciljev' ali z 'drugimi postopki in metodami'«. Na drugi strani pa lahko delovanja in obnašanja državljanov EU, ki se ne odločijo, da bi se preselili v drugo državo članico in postali mobilni, dojemamo tudi kot tehtanje med stroški in koristmi, pri čemer razlogi kot so družinske vezi, lastništvo nepremičnine, družbeni odnosi in kulturne ter jezikovne ovire pretehtajo nad morebitnimi koristmi, ki bi jih državljani EU pridobili s tem, ko bi postali mobilni. Konkretnije načine delovanj in obnašanj mobilnih posameznikov pa lahko reflektiramo prek analize najbolj izpostavljenih in najbolj prepoznanih mobilnih praks na ravni Evropske unije, Evropske službe za zaposlovanje EURES in programa študentske mobilnosti ERASMUS.

5.3 Evropska služba za zaposlovanje – EURES

Eno izmed najbolj prepoznanih in izpostavljenih praks mobilnost na ravni Evropske unije zagotovo predstavlja evropska mreža storitev poimenovana kot EURES – Evropska služba za zaposlovanje. Mreža EURES je bila vzpostavljena leta 1993 za namene pomoči in spodbujanja mobilnosti delavcev, ter predstavlja pomemben instrument in mehanizem za zagotavljanje in povečevanje mobilnosti delavcev (Commission of the European Communities 2003). V vseh akcijskih načrtih mobilnosti je mreža EURES prepoznana kot eden najpomembnejših načinov zagotavljanja mobilnosti na ravni EU, njen pomen in vloga pa se krepi. V zadnjem

akcijskem načrtu je bila krepitev »EURES-a kot glavnega instrumenta 'vse na enem mestu' za spodbujanje mobilnosti delavcev in njihovih družin« (Commission of the European Communities 2007, 3) izpostavljena kot eden ključnih ukrepov in ciljev na področju spodbujanj in zagotavljanja mobilnosti v Evropski uniji. Mreža EURES je bila vzpostavljena s strani Evropske komisije, ki je odgovorna tudi za njeno koordinacijo, vključuje pa nacionalne službe EURES in EURES svetovalce, nacionalne in regionalne zavode za zaposlovanje ter sindikate in združenja delodajalcev. Glavni cilji mreže EURES so spodbujanje in razvoj odprtega in dostopnega evropskega trga delovne sile, pridobivanje in izmenjava informacij o prostih delovnih mestih, ovirah ter pogojih za zaposlitev in mobilnost v državah članicah ter razvoj metodologij in kazalcev (Commission of the European Communities 2003).

Ključno aktivnost oziroma dejavnost mreže EURES predstavlja posredovanje dela in individualno svetovanje posameznikom, ki želijo postati mobilni in poiskati zaposlitev v drugi državi članici ter delodajalcem, ki iščejo delavce na celotnem območju EU. V letu 2008 je bilo na portalu EURES objavljenih več kot 1,25 milijona prostih delovnih mest, registriranih je bilo 15 tisoč delodajalcev, v spletni bazi pa je imel 300 tisoč življenjepisov, ali drugače, najmanj 300 tisoč državljanov EU je bilo aktivno vključenih v iskanje zaposlitve v tujini in bilo pripravljenih, da se preselijo v drugo državo članico oziroma da postanejo mobilni (EURES 2008, 12). Iz spletnega portala EURES kot točki 'vse na enem mestu' o zaposlitvah in mobilnosti lahko dostopamo do najnovejših podatkov o prostih delovnih mestih, kjer je pod kategorijo 'Raziščite svoje evropske možnosti' predstavljeno, da je v Evropski uniji na voljo skoraj 2,5 milijona delovnih mest, 83 tisoč življenjepisov oziroma iskalcev zaposlitve in 2100 delodajalcev, ki iščejo delavce iz drugih držav EU (EURES 2014). Kot tak je postal EURES vsakodnevno orodje tako za nacionalne zavode za zaposlovanje, delodajalce ter predvsem iskalce zaposlitve. Delovanje mreže EURES zagotavlja več kot 750 EURES svetovalcev, ki delajo v okviru nacionalnih in lokalnih zaposlitvenih servisov oziroma zavodov za zaposlovanje, s čimer so dnevno v kontaktu z delodajalci in iskalci zaposlitve, oziroma kot je izpostavljeno v EURESOV-em priročniku (2008, 13), EURES svetovalci »vam lahko pomagajo pri vsakem koraku iskanja zaposlitve v Evropi«. EURES tako predstavlja prvo in osrednjo točko na katero se obrnejo državljani za informacije in pomoč, v kolikor želijo poiskati zaposlitev v drugi državi članici.

Državljanom Unije EURES-ovi svetovalci med drugim svetujejo in pomagajo pri administrativnih postopkih, dokumentaciji, ki je potrebna, da so lahko mobilni in da lahko pridobijo delo v drugi državi, pomagajo jim pri kontaktiranju delodajalcev ter izdelavi njihovega kariernega načrta. Pomen EURES-a izpostavljajo tudi izjave in osebne zgodbe državljanov Unije, ki so s pomočjo EURES-a in njihovih svetovalcev postali mobilni. Vera Lucia Lopes Alfonso s Portugalske, ki je službo našla na Malti prek EURES-ove iniciative *Moja prva služba v tujini*, izpostavlja: »EURES mi je pomagal na vsakem koraku, prisostvovali so celo pri mojem intervjuju s Playmobil-om, da so se prepričali, da bo dogovor o pogojih jasen – še vedno ostajamo v kontaktu, da se prepričajo da vse poteka kot mora« (EURES 2008, 8). Prav tako Annamária Vaneková iz Slovaške, ki je našla zaposlitev na Madžarskem prepoznava pomembno vlogo EURES-a: »Moj EURES svetovalec mi je pomagal pri raznovrstnih tegobah, vključno z iskanjem informacij o pogojih za življenje in delo preden sem se preselila, iskanju službe, seveda, ter z nasveti glede madžarskih dokumentov med procesom prilagajanja na prebivanje v novi državi« (EURES 2008, 11). EURES-a tako ne moremo dojemati samo kot prakse mobilnosti temveč kot mobilne prakse, ki neposredno vplivajo na aktivnosti, obnašanja in delovanja posameznikov. Posledično moramo EURES dojemati in reflektirati kot oblastno tehnologijo, ki institucionalizira specifično obliko mobilnosti – mobilnost delavcev ter hkrati s svojimi aktivnostmi in mehanizmi vpliva na delovanje in obnašanje posameznikov.

EURES pomembno vpliva in konstituira delovanja in obnašanja posameznikov prek mehanizmov in postopkov, ki omogočajo, da lahko postanejo mobilni. Prvi korak na portalu EURES tako predpostavlja, da posameznik, ki želi postati mobilni in si želi poiskati delo v tujini, oblikuje svoj EUROPASS³⁷ – svoj »univerzalni potni list veščin, ki jim omogoča, da enostavno prečkajo meje EU za namene dela« (Mitchell 2006, 400). EUROPASS vsebuje pet dokumentov, »s katerimi bodo vaša znanja, spretnosti in kvalifikacije jasno in lahko razumljiva v Evropi« (EUROPASS 2014): *EUROPASS-ov življenjepis*, ki je zasnovan v obliki, ki posamezniku »pomaga učinkovito in jasno predstaviti svoja znanja, spretnosti in kvalifikacije« (EUROPASS 2014), *EUROPASS-ova jezikovna izkaznica* kot pripomoček s katerim

³⁷ Potrebno je poudariti, da je bil EUROPASS vzpostavljen na pobudo Evropske komisije leta 2002 na področju poklicnega izobraževanja za namene prepoznavanja poklicnih kvalifikacij (Mitchell 2006), hkrati pa se je tudi prek programov kot je EURES razširil izven poklicnega izobraževanja. Predvsem format EUROPASS-ovega življenjepisa danes predstavlja vsakodnevno orodje oziroma najpogostejšo obliko življenjepisa, ki je velikokrat zahtevana ob procesu prijave na delovno mesto s strani potencialnih delodajalcev.

posameznik oceni svoja jezikovna znanja in kvalifikacije, *EUROPASS mobilnost*, ki predstavlja potrdilo o znanjih in veščinah pridobljenih v drugih državah članicah, ter *EUROPASS-ovi prilogi k spričevalu ali diplomi*, ki opisujeta znanje in veščine, pridobljene v procesu izobraževanja (EUROPASS 2014). Namen vpeljave EUROPASS-a s strani Evropske unije je vzpostavitev in določitev enotnega okvira kvalifikacij in veščin oziroma identifikacije ter prevajanja znanj in veščin, kar omogoča nadzor in zagotavlja transparentnost (Simons in Masschelein 2008, 199). Kot je opredeljeno na spletni strani EUROPASS-a je glavni namen »pomagati državljanom da učinkovito predstavijo svoja znanja, spretnosti in kvalifikacije in tako lažje najdejo zaposlitev ali nadaljujejo izobraževanje; pomagati delodajalcem pri razumevanju znanj, spretnosti in kvalifikacij iskalcev zaposlitve; pomagati izobraževalnim ustanovam pri opredelitvi in predstavitvi vsebine izobraževalnih programov« (EUROPASS 2014).

EUROPASS tako na eni strani z vzpostavitvijo enotnih kriterijev posameznikovih znanj in veščin predstavlja oblastno tehnologijo nadzora, ki omogoča merjenje in kvantifikacijo teh posameznikovih lastnosti, obnašanj in znanj kot veščin, pri čemer Mitchell prepozna, da EUROPASS predstavlja mehanizem in način vzpostavljanja ter vpeljevanja delovanja posameznikov »v skladu z diktatom tržne logike« (Mitchell 2006, 400). Posledično posamezniki, na drugi strani, z uporabo EUROPASS-a dojemajo svoja znanja in veščine oziroma v najširšem smislu samega sebe »v terminih ekonomske vrednosti; to je identificiranja in razvrščanja lastnega človeškega kapitala, ki jim lahko prinese dostop do različnih okolij« (Simons in Masschelein 2008, 198–199). Ali drugače, z uporabo EUROPASS-ovega življenjepisa in EUROPASS-ove jezikovne izkaznice mora posameznik opredeliti in izpostaviti svoje osebne veščine (*personal skills*), ki zajemajo socialne veščine (med drugim morebitne izkušnje z delom in prebivanjem v mednarodnem, multikulturnem okolju, sposobnost ekipnega dela), organizacijske veščine (med drugim pretekle izkušnje s prostovoljnim delom, organiziranjem dogodkov ipd.), komunikacijske veščine in znanje tujih jezikov, računalniške kompetence in ostala znanja, sposobnosti in veščine (med drugim ukvarjanje z glasbo, branje, pisanje, ukvarjanje s športom in ostale aktivnosti s katerimi se posameznik ukvarja v prostem času), s čimer predstavljajo svoj lasten človeški kapital z namenom, da pridobijo zaposlitev (Tuschling in Engemann 2006, 463). Na ta način EUROPASS predstavlja potni list človeškega kapitala, ki ga posamezniki pošiljajo

delodajalcem oziroma delodajalci na portalu EURES dostopajo do njihovih življenjepisov in izbirajo med variacijami človeškega kapitala. Za EURES-ove svetovalce in delodajalce v različnih država članicah »EUROPASS povzema zgodovino posameznega delavca v lahko razumljivi in berljivi obliki s čimer zmanjša čas, ki je potreben za oceno bodočih zaposlenih in/ali EU migrantov« (Mitchell 2006, 400).

Posamezniki tako ekonomizirajo sami sebe, svoja delovanja in obnašanja. Še več, z mehanizmi kot je EUROPASS ter prek EURES-a se vzpostavlja aktivne in odgovorne subjekte. Posameznik je namreč odgovoren, da pridobi čim več *pravih* in *potrebnih* veščin, znanj, izkušenj, ki jih lahko opredeli in izpostavi prek EUROPASS-a ter tako postane lažje zaposljiv. Mora biti fleksibilen in racionalen, da pridobiva *primerne izkušnje, primerna znanja in primerne veščine*, torej se prilagajati trgu dela oziroma postajati aktiven subjekt na trgu – podjetnik samega sebe, ki z lastnimi odločitvami in investicijami pridobiva veščine, znanja in izkušnje, ki mu bodo pomagale pri zaposlitvi. S tem se prek EURES-a institucionalizira ter vzpostavlja specifično delovanje posameznikov, »ki morajo prevzeti odgovornost za svojo zaposlitev, na primer s pridobitvijo prave izobrazbe in veščin za potrebe trga dela« (Salomonsson v Fogde 2008, 104). Hkrati je tudi sam odgovoren za zaposlitev, sam oblikuje svoj karierni načrt, sam izpolnjuje in oblikuje svoj (EUROPASS-ov) življenjepis in sam prek EURES-a predstavlja in ponuja lasten človeški kapital.

Prenos odgovornosti iz družbe, države oziroma Evropske unije na posameznika predstavlja eno izmed najpomembnejših lastnosti naprednega liberalizma (Rose 1996). Posamezniki tako delujejo in se konstituirajo kot odgovorni, samostojni in aktivni v pozicij delovanja kot subjekti, ki tehtajo med stroški in koristmi ter na ta način prek svojih ravnanj in obnašanj so-konstituirajo delovanje Skupnosti – Evropske unije kot trga. Hkrati so posamezniki *svobodni* v svojih izbirah, vendar pa se prek mehanizmov, kot je EUROPASS ter mobilnih praks, kot je EURES, predpostavlja in institucionalizira določeno delovanje posameznikov. Na ta način se prek oblikovanja posameznikovih želja, ravnanj in obnašanj vzpostavlja delovanje oblasti na daljavo.

Ilustrativne, v smislu razkrivanja posameznikovih lastnih pozicij, lastnih prepričanj, načinov obnašanja, razlogov in vzrokov zakaj so postali mobilni, pa so zgodbe oziroma izjave državljanov EU, ki so se prek mobilne prakse EURES-a odločili, da postanejo mobilni ter

poiščejo službo v drugi državi članici. Te zgodbe in izjave lahko dojemamo kot prakse sebstva, ki osvetljujejo dožemanje mobilnosti s strani posameznih državljanov Unije, njihovo lastno pozicijo in način razmišljanj ter posledično upravljanje lastnih delovanj in obnašanj. Kristina Orzekauskaitė, učiteljica angleškega jezika tako pravi, da je vedela, da bo nekega želela zamenjati službo ter poiskati nov življenjski izziv. »Odkrivanje in učenje novih stvari me osrečuje in ne morem dočakati naslednjih mesecev – moje življenje se je že zdaj popolnoma spremenilo. Verjetno bom odkrila kakšne kvalitete in veščine, za katere nisem nikoli vedela, da jih imam« (EURES 2008, 8). Erasmo Benna je razloge za svojo odločitev za delo v tujini prepoznava v »pridobivanju novih izkušenj, učenju novega jezika, izboljšanju poklicnih sposobnosti ter delu na področju mojega študija« (EURES 2008, 14). Glavni razlog, da se je odločila za iskanje službe v tujini prek EURES-a ter da je postala mobilna Marina Saverese prepoznava v cilju pridobivanju novih znanj in veščin, ki bi ji omogočile iskanje službe v prihodnosti, oziroma kot pravi: »rada bi pridobila dovolj izkušenj, da bi lahko iskala službo na mednarodnem področju, kot so veleposlaništva, kulturni inštituti ali prevajalske službe« (EURES 2008, 7). Razlog za odhod v tujino prek EURES-a pa je Indre Sabaitė opisala takole: »Zame je bil glavni razlog, da sem iskala službo v tujini, v Evropi, želja po učenju novih stvari, po razširitvi poklicnih veščin na mednarodnem področju, vedenje kako je delo organizirano v ostalih Evropskih državah in izboljšanje znanja tujih jezikov« (EURES 2008, 16) Alberto Picón del Val pa je po pridobitvi službe v Nemčiji, s pomočjo EURES-a, razmišljal takole: »Upam, da jim bom pokazal, da sem 'dobra investicija'! Zdaj me EURES podpira z uradnim priznanjem mojih veščin in predhodnih usposabljanj, kar je super« (EURES 2008, 7).

Takšna mnenja osvetljujejo odnos državljanov EU do samih sebe, razkrivajo načine samoregulacije prek mikro mobilnih praks in predstavljajo realne situacije posameznikov. Tako lahko reflektiramo, da določeni posamezniki ponotranjijo način delovanja, ki je spodbujan in spodbujen s strani EURES-a kot mobilne prakse oziroma drugače, posamezniki delujejo v skladu z oblastno racionalnostjo, ki je vzpostavljena prek takšnih načinov institucionalizacije oziroma ekonomizacije mobilnosti. Na podlagi zgodb in izjav posameznikov, ki so postali mobilni prek programa EURES lahko tako reflektiramo, da dojemajo svojo pozicijo in same sebe kot ekonomske subjekte oziroma človeški kapital. Ključne razloge, da postajajo mobilni predstavljajo nova znanja in veščine, ki jih pridobivajo s tem, ko so mobilni, kar jim predstavlja investicijo za prihodnje zaposlitve ali za samo-

izpolnitev ali pa dojemajo sami sebe in svojo mobilnost kot investicijo, ki jo morajo izkoristiti na novem delovnem mestu oziroma v novem okolju. Pri tem je vloga mobilnosti za obnašanje posameznikov dvojna, na eni strani jim mobilnost predstavlja investicijo, saj prek izbire in odločitve, da postanejo mobilni, pridobivajo koristi – (višji) prihodek, lastno zadovoljstvo, nove priložnosti, na drugi strani pa prek mobilnosti investirajo v izgradnjo lastnega kapitala, pridobivanje novih veščin in novih izkušenj.

Ključno mesto pri izgradnji posameznika ter eden izmed najbolj neposrednih vplivov na dojetje, delovanje in obnašanje posameznikov pa predstavlja izobraževanje (glej Mitchell 2006). Tekom evropskih integracijskih procesov pa predstavlja enega izmed najpomembnejših in najbolj izpostavljenih mehanizmov sodelovanja med državami izobraževalna mobilnost (European Commission 2006c). V nadaljevanju bomo analizirali mobilno prakso programa ERASMUS, ki je v diskurzu in dokumentih Evropske unije predstavljen in dojet kot zgodba o uspehu (European Commission 2008a) oziroma označen kot »najbolj uspešen program študentske mobilnosti na svetu« (European Commission 2011, 4). Posledično je pomembno reflektirali kakšna je racionalnost in logika institucionalizacije izobraževalne mobilnosti prek programa ERASMUS, kakšnega posameznika vzpostavlja in kako se konstituirajo študenti, ki se udeležujejo ERASMUS izmenjave, kako dojemajo sami sebe ter svoja obnašanja in ravnanja, s čimer lahko osvetlimo kakšen način so-konstituiranja oblasti na ravni Evropske unije se izgraja prek mobilne prakse študentske izmenjave ERASMUS.

5.4 Erasmus mobilna praksa: povezovanje mobilnosti in izobraževanja

Izobraževanje v Evropski uniji, še posebej v povezavi z mobilnostjo, je eno izmed najpomembnejših področij izgrajevanja posameznikov, ki pomembno vpliva na njihova delovanja. Evropska komisija prepoznava pomen programa Erasmus, saj »študentska mobilnost prispeva k osebnem razvoju posameznika ter podpira rast evropskih gospodarstev in družb« (European Commission 2009, 3). V tem kontekstu Mitchell (2006, 390) izpostavlja, da je »izobraževanje kritično področje [...], ker ne predstavlja samo povezave med delovanjem šolstva in formiranjem družbe [...], temveč so študentje še posebej dovetni subjekti, katerih izgradnja, v šolah in družinah je bila zgodovinsko vedno v velikem interesu

hegemonskih sil po vsem svetu«. Program študentske izmenjave Erasmus, ki je dojet in predstavljen kot najuspešnejša praksa študentske mobilnosti na svetu in največji ter najuspešnejši program izobraževalne mobilnosti v Evropski uniji (European Commission 2014a, 7), moramo v tem kontekstu dojemati in analizirati kot oblastno prakso, ki povezuje mobilnost in izobraževanje, vzpostavlja možnosti in pogoje, da študenti postanejo mobilni ter s tem pomembno vpliva na izgrajevanje posameznikov kot mobilnih subjektov na ravni Evropske unije. Erasmus študentje so dojeti kot prihodnost Evrope, kot subjekti, ki dajejo Evropi pomen ter kot ključni akterji, ki bodo izgrajevali Evropsko unijo tudi v prihodnosti (European Commission 2010).

Pomen programa Erasmus ter njegov vpliv na delovanje mladih šolajočih se državljanov Evropske unije je mogoče prepoznavati in reflektirati tudi v številnih izjavah predstavnikov EU. Kot je poudarila nekdanja komisarka za izobraževanje, kulturo, večjezičnost in mlade Androulla Vassiliou (European Commission 2010, 5): »Program Erasmus predstavlja orodje za doseg ciljev: študij in usposabljanje v tujini mladim pomaga pridobivati nove veščine, širiti obzorja in njihovo sposobnost prilagajanja novim okoliščinam in sistemom – kot tak predstavlja vitalno sredstvo za iskanje službe in razvoj kariere v spreminjajočem se svetu dela, kot tudi za Evropo, katere prihodnost je odvisna od veščin in iznajdljivosti svojih ljudi«. Nekdanji komisar za izobraževanje, usposabljanje, kulturo in mlade Ján Figel' (European Commission 2007, 1) pa je izpostavil: »Erasmus je bil in ostaja ključni dejavnik v internacionalizaciji in 'Evropeizaciji' visokošolskega izobraževanja v EU. Meseci bivanja v tujini so prelomnica v življenju tisočih posameznikov [...]. Erasmus je postal več kot le izobraževalni program. Številnim študentom omogoča priložnost da prvič zaživijo v tujini, dosegel pa je tudi status družbenega in kulturnega fenomena«. Erasmus je predstavljen tudi kot »paradni program mobilnosti« (European Commission 2013) v Evropski uniji, ki prispeva k »osebnem razvoju posameznikov ter podpira rast evropskih gospodarstev in družb. Preživljanje časa v tujini širi obzorja mladih in jim pomaga da pridobijo veščine, ki jih zaposlovalci cenijo – od tujih jezikov do prilagodljivosti in večje medkulturne zavesti. Na ta način mobilnost povečuje zaposlitvene možnosti in spodbuja kasnejšo mobilnost na trgu dela« (European Commission 2011, 3).

5.4.1 Politična racionalnost programa Erasmus

Te izjave poudarjajo splošne usmeritve programa Erasmus, »izboljšanja kvalitete visokošolskega izobraževanja ter krepitve evropske dimenzije« (European Commission 2013, 3). Bolj specifično pa namen programa Erasmus orisujejo njegovi cilji: »omogočanje študentom koristi od izobraževalne, jezikovne in kulturne izkušnje učenja v drugih evropskih državah, spodbujanje sodelovanja med institucijami in obogatitev izobraževalnega okolja na instituciji gostiteljici, prispevanje k razvoju kroga visoko-kvalificiranih, razgledanih mladih ljudi z mednarodnimi izkušnjami, kar pomaga študentom, da se prilagodijo zahtevam trga dela na območju EU« (European Commission 2010, 6). Tako v izjavah političnih predstavnikov Unije kot v ciljih programa prepoznavamo dve temeljni usmeritvi oziroma racionalnosti delovanja študentske mobilnosti programa Erasmus: družbeno³⁸ kot idejo vpeljavanja evropske dimenzije v izobraževanje in posledično izgradnje evropske identitete in državljanstva EU, ter ekonomsko, kjer naj bi se prek programa Erasmus vzpostavljala visoko-kvalificirana, usposobljena ter prilagodljiva delovna sila.

Ti dve prekrivajoči racionalnosti lahko zasledimo že v začetkih institucionalizacije Erasmus programa leta 1987. V odločitvi Sveta o sprejetju programa Erasmus (Council of the European Communities 1987, 21) je eden izmed ključnih ciljev »doseči znatno povečanje števila študentov [...], ki preživijo obdobje svojega študija v drugi državi članici, da bo lahko Skupnost temeljila na primernem bazenu delovne sile z neposrednimi izkušnjami glede gospodarstev in družb drugih držav članic«. Ta cilj temelji na ekonomski racionalnosti oziroma predstavlja logiko zamišljanja programa Erasmus kot izgradnje posameznikov, ki bodo primerni za trg dela. Izobraževalna mobilnost oziroma program študentske izmenjave Erasmus je tako zamišljen kot mehanizem usposabljanja, kreiranja in izboljšanja delovne sile oziroma kot način krepitve človeškega kapitala prek mobilnosti. Erasmus študentje so tako dojeti kot ekonomski subjekti, kot potencialna delovna sila, kar izpostavlja pomen in orientiranost programa Erasmus za prihodnost. Ali drugače, kako se bodo prek programa Erasmus izgrajevali posamezniki, ki bodo imeli primerne lastnosti in veščine za trg delovne

³⁸ Družbeno racionalnost Favell in Recchi (2009, 10–11) opredelita kot politično in tako ločujeta ekonomsko in politično racionalnost mobilnosti. Vendar prek governmentalnosti in Foucaultovega razumevanja političnega, kjer politično predstavlja razmerje moči, ki omogočajo pogoje možnosti delovanja (Foucault in Gordon 1980, 189) tudi ekonomska racionalnost predstavlja pomemben oziroma ključen element političnega in politične racionalnosti. Prek governmentalnosti moramo tako razumeti ekonomsko in družbeno racionalnost kot način zamišljanja delovanja oblasti oziroma kot politično racionalnost mobilnosti.

sile. Družbeno racionalnost pa je mogoče reflektirati v dikciji, da se bo prek programa Erasmus »krepilo povezovanje med državljani različnih držav članic s ciljem uresničevanja ideje, da bi Evropa postala Evropa³⁹ ljudi (*People's Europe*)« (Council of the European Communities 1987, 22). Že od začetkov institucionalizacije programa Erasmus se tako poudarja njegov pomen za krepitev Skupnosti. Hkrati prepoznavamo, da Erasmus predstavlja orodje za vzpostavitev Evrope ljudi, oziroma način izgradnje ter promocije evropske identitete med mladimi.

Družbena racionalnost programa Erasmus izhaja in temelji na t. i. Adonninovem poročilu (*Adonnino report*), oziroma poročilu Odbora o Evropi ljudi (Adonnino 1985), ki je bil vzpostavljen zaradi prepoznavanja, da se mora »Skupnost odzvati na pričakovanja ljudi v Evropi in sprejeti ukrepe, ki bodo krepili in spodbujali identiteto in podobo Skupnosti tako za svoje državljane, kot preostali svet« (Adonnino 1985, 4). Že v samem poimenovanju *Odbora o Evropi ljudi* se odraža usmeritev Evropske skupnosti, ki naj bi si poleg gospodarskega sodelovanja skušala prizadevati za poglobitev politične integracije, približati Skupnost svojim državljanom ter izgrajevati evropsko identiteto pri svojih državljanih. Adonninovo poročilo tako dojemamo kot odgovor na vprašanje, kako približati Skupnost njenim državljanom, kako ukrepati, da bodo ljudje prepoznali vpliv Skupnosti na njihova vsakdanja življenja, s čimer bi »omogočili državljanom jasnejše dojetje razsežnosti obstoja Skupnosti« (Adonnino 1985, 30) oziroma zagotovili, da bodo prebivalci *začutili* evropsko identiteto in se *počutili* Evropejce.

V tej smeri je pristop poročila usmerjen v opredeljevanje dolgoročnih ciljev in usmeritve Skupnosti na eni strani in na drugi konkretnih ukrepov, ki bi morali biti udejanjeni nemudoma (Adonnino 1985, 7). Posebna pozornost v poročilu je namenjena področjem politične participacije, kulturi, izobraževanju in izmenjavam oziroma mobilnosti ter izgradnji podobe skupnosti in vzpostavljanju evropske identitete. Ta področja so prepoznana kot »pomembna za državljane v različnih aspektih njihovega življenja, saj predstavljajo ključen prispevek k uresničevanju vse tesnejšega povezovanja med narodi v Evropi« (Adonnino 1985, 18). Izobraževanje in mobilnost tako predstavljata ključna sklopa za doseganje cilja vse

³⁹ Na tem mestu prihaja do zamenjevanja Evropske skupnosti z Evropo, kar Velikonja (2005, 15) prepoznava kot »'izvirni greh' novega evrocentrizma« kjer se politično-ekonomska skupnost zamenjuje in prevzame ime celotne celine. Na eni strani je tak diskurz izključevalen, saj kreira t. i. Drugega, ki ne sodi v *Evropo*, na drugi strani pa aproprira in podaja Evropi svoj pomen oziroma edini govori iz pozicije *Evrope*.

tesnejšega povezovanja med ljudmi v Evropi, pri čemer je še posebej poudarjeno, da je »sodelovanje med univerzami ter mobilnost v visokošolskem izobraževanju izjemnega pomena« (Adonnino 1985, 24). Za zagotavljanje izobraževalne mobilnosti sta bila tako izpostavljena dva ključna ukrepa: implementacija vseevropskega, meduniverzitetnega programa študijske izmenjave, ki bi ponudil priložnost številnim študentom v skupnosti, da postanejo mobilni ter preučitev možnosti uveljavitve enotnega sistema prenosa in zbiranja kreditnih točk (*European Academic Credit Transfer System*), ki bi omogočal prepoznavanje pridobljenih znanj kjerkoli v Skupnosti (Adonnino 1985, 25). Kot je poudarjeno v poročilu, bi vzpostavljanje programov mobilnosti »omogočalo izmenjavo mladih med različnimi državami članicami ter pomagalo pri spodbujanju evropske identitete za mlade Evropejce« (Adonnino 1985, 25).

Identificirana ukrepa v Adonninovem poročilu, ki bi prispevala k vedno tesnejšem sodelovanju in povezovanju med državljani Evrope ter posledično krepitvi evropske identitete pa sta se udejanjila dve leti po sprejetju poročila. Leta 1987 je bil na ravni Evropske skupnosti namreč vzpostavljen program študentske izmenjave Erasmus. Poročilo tako prepoznavamo kot idejno podlago ter argumentacijo za uveljavitev programa Erasmus, kar se neposredno odraža tudi v dokumentu o sprejetju programa Erasmus (Council of the European Communities 1987), ki se neposredno referira na poročilo: »Ker je Evropski svet na zasedanju 28. in 29. junija 1986 odobril poročilo ad hoc odbora o Evropi ljudi in pooblastil Svet in Komisijo, da v okviru svojih pristojnosti zagotovita izvajanje predlogov, ki jih vsebuje« (Council of the European Communities 1987, 21). Ideja, da izobraževalna mobilnost in specifično program študentske izmenjave Erasmus predstavlja pomemben mehanizem za vzpostavljanje Evrope državljanov in krepitve evropske identitete, tako lahko razumemo kot eno izmed najpomembnejših oblastni racionalnosti programa Erasmus. Z razkrivanjem konteksta ter posledično vloge, ki naj bi jo imel program Erasmus, reflektiramo tudi kakšnega posameznika se zamišlja, kako naj bi Erasmus vplival na delovanja in obnašanja študentov. Vzpostavitev evropske dimenzije prek programa Erasmus je tako eden izmed osrednjih ciljev njegovega delovanja ali, kot je zapisano v tematski številki naslovljeni kot 'Erasmus zgodba o uspehu' (European Commission 2008a, 4): »Erasmus bo dal 'Evropi' konkreten pomen v več sto tisočih družinah, za katere bi sicer ostala nejasen in teoretski koncept«.

Tako kot ideja izgrajevanja evropske identitete, krepitve podobe Evrope ter približevanja Evrope njenim državljanom prek programa Erasmus, tudi ekonomska racionalnost izhaja iz političnega konteksta med letoma 1985-1987, ki je pomembno vplival na zamišljanje vloge (visokošolskega) izobraževanja ter študentske mobilnosti v Evropski skupnosti. Izobraževanje je bilo od začetkov evropskih integracijskih procesov prepoznano kot eden izmed najpomembnejših načinov vzpostavljanja in ohranjanja nacionalne suverenosti, pri čemer so bili poskusi ter ideje harmonizacije in poenotenja izobraževanja na ravni Skupnosti zavrnjene (glej Corbett 2003; European Commission 2006c). Rimska pogodba, ki je v času vzpostavljanja programa Erasmus predstavljala primarni pravni okvir namreč ni določala sodelovanja držav na ravni izobraževanja oziroma ni omogočala vzpostavitve izobraževalnih politik ter programov na ravni Skupnosti. Izobraževanje in izobraževalne politike so tako ostajale v pristojnosti držav članic (glej European Commission 2006c). Kot ugotavlja Corbett (2003, 315), se je izobraževanje na ravni Skupnosti razvijalo zgolj v kontekstu spodbujanja mobilnosti delavcev z zagotavljanjem usposabljanj in omogočanja izobraževanja otrokom migrantskih delavcev v drugih državah članicah. Rimska pogodba v kontekstu spodbujanja mobilnosti delavcev na ravni Skupnosti tako določa pristojnost Skupnosti samo za »izvajanje skupne politike glede poklicnega usposabljanja, ki naj prispeva k usklajenemu razvoju nacionalnih ekonomij in skupnega trga« (Rimska pogodba, 128. čl.). Vzpostavljanje skupnih izobraževalnih politik ter programov izobraževalne mobilnosti kot je Erasmus pa do leta 1985 ni bilo mogoče.

Ravno interpretacija poklicnega usposabljanja, slednje je imelo pravno podlago v Rimski pogodbi, s strani Sodišča evropskih skupnosti je »imela izjemen vpliv na delovanje Skupnosti na področju izobraževanja in na njen prihodnji razvoj« (European Commission 2006c, 101). Predstavljala je predpogoj za delovanje Skupnosti na področju izobraževanja, hkrati pa je omogočala tudi vzpostavitev programa izobraževalne mobilnosti Erasmus. Sodišče je leta 1985 v zadevi Gravier odločalo o primeru francoske študentke Françoise Gravier, ki je želela študirati v Belgiji, vendar je bila njena prošnja za študij zavrnjena na podlagi različnih pogojev za domače in tuje študente. Sodišče se je v odločitvi nanašalo na 128. člen Rimske pogodbe o poklicnem usposabljanju in določilo, da morajo imeti študentje iz drugih držav članic enake pogoje za poklicno usposabljanje na ravni Skupnosti kot domači študentje. Poleg načela nediskriminacije je Sodišče poudarilo široko interpretacijo poklicnega izobraževanja: »vsaka

oblika izobraževanja ki predstavlja pripravo za določen poklic, obrt ali zaposlitev ali zagotavlja potrebne veščine za tak poklic [...] predstavlja poklicno izobraževanje, ne glede na starost, raven usposabljanja učencev ali študentov, tudi če usposabljanje ali izobraževalni program vključuje elemente splošnega izobraževanja« (v European Commission 2006c, 102). Interpretacijo Sodišča moramo tako dojemati kot pomemben način artikuliranja vloge izobraževanja. S to opredelitvijo se je namreč visoko šolstvo postavilo pod okrilje poklicnega usposabljanja, vloga in namen izobraževanja pa sta se preusmerili v proces zagotavljanja veščin ter usposabljanja posameznikov za trg dela.

Hkrati je z interpretacijo vseh oblik izobraževanja kot poklicnega usposabljanja Sodišče vzpostavilo podlago za implementacijo prvih programov izobraževalne mobilnosti na ravni Skupnosti.⁴⁰ Erasmus program, namenjen študentski izmenjavi, je tako opredeljen in zamišljen kot program poklicnega usposabljanja (Corbett 2003, 325), kar pomembno opredeljuje dojetje in vlogo programa Erasmus oziroma izpostavlja ekonomsko racionalnost delovanja programa Erasmus. Študentska mobilnost je tako zamišljena kot način poklicnega usposabljanja, v kateri študentje, z izkušnjo prebivanja in usposabljanja v tujini, pridobivajo pomembne izkušnje, ki so in bodo potrebne za njihov vstop na trg delovne sile po zaključku študija.

Takšno dojetje je poudarjeno tudi v dokumentu o ustanovitvi programa Erasmus, kjer je opredeljeno, da »v kontekstu programa Erasmus, termin 'univerza' zaobsega vse oblike visokošolskega izobraževanja in usposabljanja, ki ponujajo [...] pridobivanje veščin [...], ne glede na to, kako so te ustanove poimenovane v državah članicah« (Council of the European Communities 1987, 21). To določilo se neposredno nanaša na interpretacijo Sodišča, da spada visokošolsko izobraževanje v sklop poklicnega usposabljanja. Program Erasmus je tako program poklicnega usposabljanja, ki zaobjema vse visokošolske ustanove, namenjen pa je usposabljanju kadrov za trg dela. »[P]rogram vključuje vidike izobraževanja, ki so lahko na sedanji stopnji razvoja prava Skupnosti interpretirani kot da ne spadajo na področje skupne politike poklicnega usposabljanja, kot je določeno v 128 členu pogodbe ; ti vidiki programa pa lahko, skupaj s cilji poklicnega usposabljanja, s katerimi so tesno povezani, prispevajo k

⁴⁰ Poleg Erasmus programa je bil na ravni visokošolskega izobraževanja leta 1986 vzpostavljen tudi program Comett, ki je vzpodbujal sodelovanje med univerzami ter podjetji. Namen programa Comett je bil, da se prek usposabljanj v podjetjih na področju novih tehnologij vzpostavi visoko kvalificirano delovno silo in človeške vire, ki bi povečevali konkurenčnost Evropske industrije (glej European Commission 2006, 111–116).

skladnem razvoju ekonomskih aktivnosti na celotnem območju Skupnosti« (Council of the European Communities 1987, 21). Z vključitvijo izobraževanja v poklicno usposabljanje se tako ekonomski cilji razvoja gospodarstva in delovanja skupnega trga prenašajo iz poklicnega na visokošolsko izobraževanje, posledično pa je eden izmed osrednjih namenov in ciljev programa Erasmus ravno razvoj ekonomskih aktivnosti oziroma zagotavljanje ekonomske prosperitete.⁴¹

Ekonomska racionalnost je poudarjena tudi v argumentaciji zakaj je sploh bil vzpostavljen program Erasmus, odgovor pa je podan v dokumentu o ustanovitvi programa Erasmus: »Ker je konkurenčnost Skupnosti na svetovnih trgih odvisna od intelektualnih virov na univerzah držav članic in zagotavljanja najvišje kakovosti usposabljanja v korist celotne Skupnosti« (Council of the European Communities 1987, 21). Hkrati pa je prvi cilj programa »doseči znatno povečanje števila študentov [...], ki preživijo obdobje svojega študija v drugi državi članici, da bo lahko Skupnost temeljila na primernem bazenu delovne sile z neposrednimi izkušnjami glede gospodarstev in družb drugih držav članic« (Council of the European Communities 1987, 21). Izhajajoč iz teh opredelitev se zamišlja študente, ki se udeležujejo izmenjav, kot bazena človeških virov oziroma bodoče delovne sile. Erasmus študentska izmenjava tako predstavlja mehanizem usposabljanja posameznikov za zaposlitev, s čimer postaja visoko šolstvo podrejeno trgu delovne sile, saj trg določa kakšne kadre potrebuje, kakšne veščine so potrebne in kakšen mora biti posameznik po koncu izobraževanja, ko vstopa na trg delovne sile. Študentje so tako dojeti kot človeški kapital, ki se bo z izkušnjo mobilnosti oziroma študentske izmenjave Erasmus *nadgradil, okreпил in preoblikoval* ter s tem prispeval k prosperiteti v Evropski skupnosti.

V obdobju pred institucionalizacijo programa Erasmus leta 1987 tako prepoznavamo dva dogodka, dve argumentaciji, ki sta pomembno vplivali na vzpostavitev programa Erasmus in zamišljanje njegove vloge. Prvo predstavlja Adonninovo poročilo, ki v izobraževanju in izobraževalni mobilnosti prepozna ključno vlogo, da se Evropo približa državljanom Skupnosti, oziroma da državljani prepoznajo vpliv Skupnosti na njihova življenja. Ukrep iz

⁴¹ Corbett (2003) v analizi oblikovanja politik (*policy process*) na ravni visokega šolstva tekom evropskih integracijskih procesov poudarja, da je bil namen političnih odločevalcev, ki so bdeli nad uresnitvijo programa, »predstaviti program Erasmus kot del strategije Evropske komisije o 'človeških virih' [...] Sodba v zadevi Gravier, da je visokošolsko izobraževanje del poklicnega usposabljanja in ima tako neposredno referenco na pogodbo, je tako omogočala, da odločevalci dojemajo Erasmus program kot priložnost za usposabljanje« (Corbett 2003, 328).

poročila o vzpostavitvi vse evropskega univerzitetnega programa študijske izmenjave, ki je bil predstavljen kot eden ključnih mehanizmov za izgrajevanje evropske identitete ter približevanje Evrope njenim državljanom, se je neposredno udeležil v programu Erasmus. Zamišljanje vloge študijske izmenjave kot mehanizma ter procesa za vzpostavljanje Evrope državljanov tako dojemamo kot družbeno racionalnost programa Erasmus. Drug pomemben dogodek, ki predstavlja predpogoj za vzpostavitev programa Erasmus ter hkrati pomembno vpliva na zamišljanje vloge izobraževalne mobilnosti, pa predstavlja interpretacija Sodišča evropskih skupnosti, da izobraževanje spada na polje poklicnega usposabljanja. Erasmus program je na ta način zamišljen kot program mobilnosti za namene poklicnega usposabljanja, v katerem si študenti z izkušnjo izmenjave, prebivanja in usposabljanja v tujini, pridobivajo pomembne veščine, ki jih bodo potrebovali za vstop na trg dela. Zamišljanje vloge programa Erasmus kot načina usposabljanja študentov za trg dela, kot mehanizma za krepitev njihovega človeškega kapitala, ki bo prispeval k gospodarskemu razvoju Skupnosti tako prepoznavamo kot ekonomsko racionalnost. Vendar ni dovolj, da reflektiramo samo kakšna je oblastna racionalnost ter način zamišljanja delovanja programa Erasmus, potrebno je namreč nasloviti tudi, kako študentska mobilnost vpliva na delovanja in obnašanja posameznikov ter kako posamezniki dojemajo lastno pozicijo. Te mikro-kontekste bomo naslovili prek izjav o osebnih izkušnjah študentov, ki so se udeležili programa študentske mobilnosti Erasmus. Predhodno pa bomo reflektirali vlogo Lizbonske strategije, ki je s ciljem vzpostaviti 'Evropo znanja' ter doseganja najbolj konkurenčnega in na znanju temelječega gospodarstva, ključno vplivala tako na položaj izobraževanja (glej Corbett 2003; Mitchell 2006) kot tudi mobilnosti v Evropski uniji (Recchi in Favell 2009) ter posledično tudi na program Erasmus.

5.4.2 Erasmus študijska mobilnost

Kot je izpostavil nekdanji komisar za izobraževanje, usposabljanje, kulturo in mlade Ján Figel' (v Loveland 2008, 22), se je program Erasmus razvijal »od skromnih začetkov v letu 1987 do današnje evropske zgodbe o uspehu«. Leta 1987, ko je bil program Erasmus vzpostavljen je bilo mobilnih 3244 študentov iz 11 držav, v letu 2012 pa se je Erasmus študentske izmenjave udeležilo 270.000 študentov iz 33 evropskih držav. V akademskem letu 2012-2013 pa je bil dosežen »mejnik, saj se je Erasmus izmenjave udeležilo že tri milijone študentov« (European

Commission 2014a, 5). Erasmus študijska mobilnost omogoča študentom, da v obdobju od treh do dvanajstih mesecev študirajo v drugi državi članici EU, pri čemer se je proces prijave za izmenjavo tekom razvoja in delovanja programa Erasmus poenostavil. Erasmus študentje so tako oproščeni plačila šolnine, hkrati pa lahko zaprosijo tudi za Erasmus štipendijo, ki je leta 2013 znašala povprečno 272€. Študentje se morajo tako eno leto pred pričetkom študijskega leta prijaviti na želeno univerzo, s katero ima domača univerza sklenjen medinstitucionalni sporazum, pred odhodom pa morajo z domačo in tujo univerzo oziroma skrbnikom programa urediti študijski sporazum. Ta določa obveznosti študentov tekom izmenjave ter omogoča, da po koncu študija v tujini domača institucija prizna opravljene obveznosti kvantificirane v obliki kreditnih točk – ECTS, ki predstavljajo enotni okvir vrednotenja pridobljenih znanj (European Commission 2014a, 5–6). S takšno institucionalizacijo in poenostavitvijo procesa, ki omogoča študentom, da postanejo mobilni, je program študijske mobilnosti Erasmus postal najuspešnejši program mobilnosti na ravni Evropske unije. Še več, »postal je mnogo več kot zgolj politična iniciativa ali izobraževalna priložnost: postal je znamka in simbol« (Feyen in Krzaklewska 2013, 11), ki je širše prepoznana s strani državljanov EU ter pogosto predstavlja sinonim za izobraževalno mobilnost v Evropski uniji.⁴²

Uradni diskurz in statistične podatke, ki poudarjajo pomen in uspeh programa Erasmus pa je prek governmentalnosti potrebno analizirati kot pomembno oblastno prakso, ki vpliva na upravljanje delovanja posameznikov. Kot enega od ključnih mejnikov oziroma kot ključno spodbudo za nenehno rast in povečevanja števila Erasmus študentov za razvoj izobraževalne mobilnosti ter prepoznavanja pomena programa Erasmus oziroma mobilnosti študentov prepoznavamo sprejetje Lizbonske strategije leta 2000. Predvsem cilj vzpostaviti 'Evropo znanja' oziroma »na znanju temelječe gospodarstvo« (*knowledge-based economy*) (European Council 2000), ki bo prispevalo h gospodarski rasti in družbeni koheziji, pomembno vpliva na zamišljanje vloge programa Erasmus. Kot poudarja Corbett (2003, 326), se je z Lizbonsko strategijo »visoko šolstvo premaknilo iz margine v središče zanimanja EU«, Erasmus program pa je z usmeritvijo in poudarjanjem razvoja veččin postal ključni

⁴² Zaradi prepoznavnosti programa Erasmus se je Evropska komisija odločila, da ime uporabi za celotni program izobraževanja na ravni EU. Program Vseživljenjskega učenja (*Lifelong learning programme*) je tako za obdobje 2014-2020 nadomestil program Erasmus+.

mehanizem za zagotavljanje in doseganje cilja najbolj konkurenčnega gospodarstva na svetu oziroma doseganja ekonomske prosperitete na ravni Evropske unije.

Na eni strani je z Lizbonsko strategijo prišlo do obrata v dojemanju vloge izobraževanja, katerega namen in ključna usmerjenost (p)ostaja usposabljanje za veščine ter konstituiranje nove dinamične in konkurenčne delovne sile, kar predstavlja vzpon neoliberalne governmentalnosti v izobraževanju v Evropski uniji (Mitchell 2006, 396–398). Na drugi strani pa Recchi in Favell (2009, 10) prepoznavata, da je z Lizbonsko strategijo postala ekonomska racionalnost mobilnosti ključna, saj je vloga mobilnosti dojeta kot odgovor na potrebo po visokokvalificirani delovni sili, mobilnost pa predstavljena kot t. i. kroženje možganov. Pri tem je ključna želja Evropske unije »promovirati večjo uporabo človeškega kapitala znotraj Evrope kot načina, 'da vzpostavi Evropsko unijo kot najbolj dinamično in konkurenčno gospodarstvo na svetu', kot je zapisano v Lizbonski strategiji« (Recchi in Favell 2009, 10). Program Erasmus združuje tako izobraževanje oziroma usposabljanje kot tudi mobilnost, s čimer postaja tako mehanizem za usposabljanje posameznikov, kot tudi za promocijo in krepitev kroženja možganov. Vloga programa Erasmus je tako dvojna, na eni strani tekom študijske izmenjave in usposabljanja študenti pridobivajo potrebne veščine za trg dela ter krepijo svoj človeški kapital, na drugi strani pa program Erasmus z omogočanjem mobilnosti spodbuja in promovira kroženje človeškega kapitala ne samo v času študija, temveč tudi po zaključku oziroma po vstopu na trg dela.

V analizi Evropske komisije o vplivu Erasmus študentske izmenjave na posameznike je ena izmed ključnih ugotovitev, da so študentje, ki so bili na izmenjavi Erasmus bolj mobilni, saj se je 40 odstotkov nekdanjih Erasmus študentov preselilo v drugo državo, v primerjavi s 23 odstotki tistih, ki niso bili na izmenjavi (European Commission 2014b, 14). Program Erasmus tako pomembno vpliva na delovanja in obnašanja posameznikov, hkrati pa izgrajuje tudi prihodnjega mobilnega subjekta, usposobljenega, kompetentnega, fleksibilnega in prilagodljivega, ki bo mobilen tudi v prihodnje. Temeljna usmeritev in racionalnost programa Erasmus tako (p)ostaja razvoj veščin in izgradnja človeškega kapitala oziroma drugače, »[š]tudentska mobilnost prispeva k posameznikovem osebnem razvoju ter ga opremi s široko paleto kompetenc in veščin, ki so vse bolj cenjene s strani delodajalcev. Študenti ne le izboljšujejo svoje znanje tujih jezikov in razvijajo medkulturno zavest, temveč se tudi hitreje prilagajajo spremembam in novim razmeram« (European Commission 2014a, 5–6).

Erasmus program je s strani Evropske komisije tako predstavljen kot proces izobraževalne mobilnosti, ki vpliva na posameznikov razvoj ter kot mehanizem za izgradnjo veščin pri študentih. Ti so tako zamišljeni kot človeški kapital ter »dojeti kot pogoj za gospodarski razvoj in produktivnost« (Masschelein in Simons 2008, 50) oziroma za zagotavljanje najbolj konkurenčnega in na znanju temelječega gospodarstva. Pri tem prepoznavamo, da se v zamišljanju delovanja programa Erasmus »znanje nadomešča z veščinami in usposabljanjem. Vse kar bi lahko dojemali kot pridobivanje znanja – kot objekt/cilj aktivnosti – se je premaknilo v način aktivnosti, kjer je proces najpomembnejši« (Marshall v Olssen 2008, 40). To pomeni, da pridobivanje znanja ne predstavlja glavnega cilja programa Erasmus, temveč da je najpomembnejši sam proces izmenjave, prek katere študentje pridobivajo nove veščine in izkušnje. Študentje so tako odgovorni, da se sami odločijo ali bodo šli na izmenjavo, da bodo pridobili primerne veščine in izkušnjo študija v tujini, ki bi jim zagotavljala večje možnosti za zaposlitev. Kot je izpostavljeno v študiji vpliva Erasmus študentske izmenjave na posameznike (European Commission 2014b, 14), večina delodajalcev dojema mednarodne izkušnje kot pomemben element, ko se odločajo o zaposlitvi posameznika, hkrati pa dvig možnosti za zaposlitev predstavlja enega najpomembnejših faktorjev, zakaj se študentje odločajo, da gredo na Erasmus izmenjavo.

Pri tem prepoznavamo prenos odgovornosti za izobraževanje od izobraževalnih institucij, fakultet, univerz oziroma države in Evropske unije k posamezniku. »Posameznik tako ni odgovoren samo za vsebino znanja, temveč tudi za [...] proces in organizacijo. Študentje v bistvu postanejo podjetniki svojega lastnega razvoja« (Olssen 2008, 42). Prek programa Erasmus tako prihaja do vladanja na daljavo, kjer se študentje na podlagi stroškov in koristi sami odločajo, ali bodo odšli na izmenjavo, oziroma postajajo odgovorni za pridobivanje veščin in izkušenj, ki jih bodo potrebovali za zaposlitev. S tem prihaja do zamišljanja Erasmus študenta kot neoliberalnega subjekta, kot podjetnika samega sebe, ki je odgovoren za svoj izobraževalni proces, z odločitvijo o odhodu na izmenjavo pa se konstituira tudi kot racionalen, saj naj bi mu izmenjava prinesla koristi oziroma veščine, ki mu bodo omogočila, da postane *lažje* in *bolje* zaposljiv.

Kako pa se zamišljanje programa Erasmus in njegovega vpliva na posameznike udejanja v praksi, pa lahko prepoznavamo iz mikro kontekstov – zgodb in izjav študentov, ki so se udeležili Erasmus izmenjave. V njih predstavljajo lastne razloge za odhod na študentsko

izmenjavo ter razlagajo, kako je Erasmus vplival na njihovo razumevanje, njihova delovanja in obnašanja. Zgodbe in izjave (nekdanjih) Erasmus študentov tako dojemamo kot tehnologije sebstva, kot načine kako posamezniki razumejo sebe in svoje delovanje. Pri tem bomo razkrivali, ali te izjave odražajo oblastna zamišljanja oziroma politični racionalnosti programa Erasmus: družbeno, kot načina približevanja Evrope njenim državljanom, izgradnje evropske identitete in državljanstva ter ekonomsko oziroma neoliberalno, ki je bila še posebej izpostavljena po sprejetju Lizbonske strategije, v kateri je Erasmus dojet kot proces in mehanizem poklicnega usposabljanja, študentje pa kot človeški kapital, oziroma kot odgovorni in racionalni subjekti, ki si prek programa Erasmus pridobivajo veščine in izgrajujejo svoj človeški kapital za zaposlitev in vstop na trg dela.

Béliza, študentka iz Luksemburga, ki je prek programa Erasmus odšla na študij v Španijo, je svoje dožemanje Erasmus izmenjave opisala takole: »Erasmus izkušnje si nikoli ne bi želela zamuditi. Danes lahko rečem, da imam prijatelje po vsej Evropi, poleg tega pa imam špansko družino, ki mi je vedno na voljo kadar se želim vrniti (European Commission 2007, 13). Dilara Inceoglu, pa je izpostavila: »Če me kdo vpraša kaj je najboljša stvar, ki se mi je do sedaj zgodila v življenju bi bil moj odgovor, Erasmus!« (Once Erasmus Forever Erasmus 2014). Lastna razmišljanja o izkušnji Erasmus študijske izmenjave pa je predstavil tudi Bruno Fernandes iz Portugalske: »Kot sem zaključil leto Erasmus se nisem počutil samo Portugalca, temveč malo Šveda ... prav tako malo Italijana, in Španca, Nemca, Francoza in tako naprej ...! Ta izkušnja mi je vzpostavila željo po delu v tujini, kar sedaj tudi počnem. V bistvu Erasmus res spremeni tvoje življenje!« (European Commission 2007, 17). Shaun Marrinan, ki je bil v letu 2010 na izmenjavi v Kopru pa je svojo Erasmus izkušnjo opisal takole:

Od samega začetka, ko sem vstopil v državo gostiteljico, sem imel poseben občutek. Na izmenjavi boste neizmerno uživali, vsak trenutek vsakega dneva bo vredno izkusiti. [...] Najboljši del ERASMUS-a predstavlja življenje v tujini. Potopiti se v drugo kulturo je nadvse koristno, še posebej, če imate priložnost da to delite z ljudmi, ki bodo postali vaši najbližji prijatelji. [...] ERASMUS predstavlja veliko, je sprememba življenjskega tempa, pustolovščina. Je izgradnja odnosov, ki bodo trajali vse življenje in je pridobivanje nove perspektive. Je učenje jezika [...] Plus, ERASMUS izmenjava v vašem CV-ju izgleda super. Po povratku sem začel doma z novo službo in Erasmus je bil ključna točka pogovora. Če obstaja več sto tisoč

diplomantov, ki vsako leto iščejo zaposlitev, kaj vam bo pomagalo, da izstopate? (British Council 2010, 3).

Francesco Malfatatti, ki je bil na izmenjavi v Nemčiji pa je vpliv Erasmus izmenjave dojemal takole: »Vedno sem rad potoval in odkrival nove stvari, vendar je pristop z Erasmus izkušnjo popolnoma drugačen. Po izmenjavi se res počutiš kot državljan EU« (Once Erasmus Forever Erasmus 2014).

Na podlagi teh in številnih drugih izjav (glej European Commission 2007; British Council 2010; Once Erasmus Forever Erasmus) je mogoča prva refleksija, da študenti prepoznavajo velik vpliv Erasmus mobilnosti na svoja življenja. Erasmus je tako predstavljen kot izkušnja, ki se je ne sme zamuditi, kot pustolovščina in sprememba življenjskega ritma ter kot dogodek, ki jim je za vedno spremenil življenje. Hkrati študentje prepoznavajo heterogenost vpliva Erasmusa ter izražajo, da jim je Erasmus omogočil neposredno izkušnjo spoznavanja novih kultur, druženja in vzpostavljanja stikov s študenti iz drugih držav, izgradnjo novih prijateljstev ter jim vzpostavil občutek, da se počutijo pripadnike različnih kultur in držav članic EU oziroma, da se *res počutijo* državljane Unije. Alvaro Munoz Garcia je tako izpostavil: »Moje prebivanje v tujini me bo spremenilo. Prišel sem kot španski študent odšel pa bom ne samo kot Španec temveč tudi kot mednarodni oziroma evropski študent« (European Commission 2007, 10). Iz zgodb in izjav kot tehnologij sebstva lahko tako prepoznavamo, da posamezniki izražajo in dojemajo izkušnjo programa Erasmus tudi kot izgradnjo evropske identitete, približevanja Evrope državljanom, krepiteve vedno tesnejšega povezovanja med državljani ter izražanje državljanstva EU, ki ga dojemamo kot način izgradnje Skupnosti oziroma oblasti v Evropski uniji. V praksah sebstva se tako neposredno odraža družbena racionalnost izgradnje 'Evrope ljudi' kot je bila zamišljena v Adoninovem poročilu ter opredeljena ob vzpostavitvi programa Erasmus.

Hkrati prepoznavamo tudi, da se posamezniki ne dojemajo samo kot državljani Evropske unije temveč tudi kot ekonomski subjekti. Doktorska študentka Dora Aztalos je izpostavila, da ji je Erasmus izkušnja pomagala izboljšati njene veščine nastopanja v javnosti, pripomogla, da se bolje izraža ter na koncu tudi pomagala, da je našla službo (European Commission 2007, 12). Kot je izpostavil Ruairi Edwards mu je izkušnja študentske izmenjave pomagala odrasti in okrepiti samozavest, »[z]gradila je moje organizacijske in veščine, ki bi si jih drugače težko pridobil drugje« (British Council 2010, 5). Nuala McKay pa je lasten razvoj

opisala takole: »na osebnem nivoju sem postala bolj samozavestna. [...] Želela sem v Francijo, da bi odkrivala tradicionalno francosko kulturo, izboljšala svoje jezikovne veščine ter postala bolj prilagodljiva oseba; zagotovo sem izpolnila vse.« (British Council 2010, 9). Shaun Marrinan pa je prednost programa Erasmus predstavil takole: »ERASMUS izmenjava v vašem CV-ju izgleda super. Po povratku sem začel doma z novo službo in Erasmus je bil ključna točka pogovora. Če obstaja več sto tisoč diplomantov, ki vsako leto iščejo zaposlitev, kaj vam bo pomagalo da izstopate?« (British Council 2010, 3).

Te izjave odražajo, da so se posamezniki odločili za izmenjavo oziroma dojemajo prispevek Erasmus programa k njihovem lastnem razvoju v izboljšavi raznolikih veščin, komunikacije, organizacije, poznavanja tujega jezika ter se po izmenjavi počutijo bolj prilagodljive in samozavestne. Izpostavljajo tudi, da jim je proces študijske izmenjave koristil za pridobivanje zaposlitve. Takšno dojetje lastne pozicije študentov, njihovih razlogov za odhod na izmenjavo ter izpostavljanje prednosti oziroma lastnosti, ki so jih pridobili tekom Erasmus izmenjave pa lahko reflektiramo kot dojetje samih sebe kot aktivnih, odgovornih in racionalnih ekonomskih subjektov. Proces študijske izmenjave dojemajo na eni strani kot lastnost oziroma izkušnjo, ki jo predstavijo kot človeški kapital ter izpostavijo v svojem življenjepisu, na drugi strani pa jim študentska izmenjava Erasmus predstavlja način pridobivanja veščin, ki so jim, oziroma jim bodo koristile za iskanje dela. Posamezniki tako postajajo podjetniki lastnega izobraževalnega procesa, podjetniki lastnega razvoja, ki se odločajo za študijsko izmenjavo, da bi pridobili kapital oziroma veščine potrebne za trg dela (da bi postali prilagodljivi, da bi pridobili komunikacijske in organizacijske veščine ter znanje tujega jezika). Hkrati pa po izmenjavi pridobljene izkušnje dojemajo kot veščine, kot človeški kapital in jih na ta način tudi predstavljajo (v svojem CV-ju, v pogovoru z delodajalcem ali v izjavah o svojih izkušnjah o Erasmus študentski izmenjavi).

V študiji vpliva Erasmus študentske izmenjave na posameznike (European Commission 2014b, 14) je predstavljeno, da so glavni razlogi zakaj se študentje odločijo, da se bodo udeležili študijske izmenjave, priložnost, da živijo v tujini in spoznajo nove ljudi, izboljšajo znanja tujega jezika, razvijajo veščine ter izboljšajo možnosti za zaposlitev. Tako je razvidno, da študentje že imajo določeno vednost, določeno percepcijo ter določena pričakovanja o študijski izmenjavi. Iz njihovih izjav in zgodb je mogoče prepoznati, da je imela študijska izmenjava nanje velik vpliv in da se sklada z njihovimi pričakovanji pred izmenjavo. Tako

študentje po izmenjavi primarno izpostavljajo pomen spoznavanja novih ljudi, izgradnje novih prijateljstev, občutka, da se *počutijo* po izmenjavi tudi državljani EU ter hkrati, da jim je izmenjava koristila pri pridobivanju veščin, samozavesti in lastne prilagodljivosti, ki jim je ali jim bo omogočila boljše možnosti za zaposlitev. V tem prepoznavamo preplet tehnologij oblasti, kjer študentje že imajo izgrajeno določeno podobo o programu Erasmus ter določena pričakovanja o študentski izmenjavi, ki se sklada z družbeno in ekonomsko racionalnostjo programa, brez izkušnje izmenjave, ter tehnologij sebstva, kjer študenti po izmenjavi predstavljajo svoja dojetanja o izmenjavi na katera vpliva tudi predhodna podoba in način zamišljanja, kaj jim bo izkušnja programa Erasmus prinesla. Tako lahko reflektiramo, da se tako družbena kot ekonomska racionalnost oziroma logika delovanja in vpliva programa Erasmus odražata v dojetanjih posameznikov o vplivu Erasmus izmenjave na njih same. Pomemben element preferiranja in institucionalizacije ekonomske racionalnosti pa prepoznavamo v vzpostavitvi novega programa študijske mobilnosti Erasmus – Erasmus študijske prakse.

5.4.3 Erasmus študijska praksa

Erasmus študijska praksa je bila vzpostavljena leta 2007 z namenom usposabljanja študentov v času študija. Študentje se lahko prijavijo za prakso v gospodarstvu oziroma pri podjetju za obdobje od treh do dvanajstih mesecev. Erasmus študijska praksa je najhitreje razvijajoči se program v okviru programa Erasmus, saj se vsako leto na študijsko prakso odpravi 17 odstotkov več študentov kot v preteklem študijskem letu. V študijskem letu 2009-2010 je na študijsko prakso Erasmus odšlo 35.562 študentov, v letu 2012-2013 pa že 55.621, kar je predstavljalo 21 odstotkov vseh Erasmus študentov (European Commission 2011; 2014). Tako moramo program študijske prakse Erasmus prepoznavati kot pomembno oblastno prakso, ki neposredno povezuje izobraževanje in gospodarstvo oziroma študentsko mobilnost kot mehanizem usposabljanja delovne sile. To je razvidno iz glavnih ciljev študijske prakse: pomagati študentom, da se prilagodijo zahtevam evropskega trga dela, omogočiti študentom da razvijajo posebne veščine, vključujoč znanje jezika in izboljšanja razumevanja gospodarske in socialne kulture države v kateri pridobivajo delovne izkušnje, promovirati sodelovanje med visokošolskimi institucijami in podjetji ter prispevati k razvoju bazena

visoko usposobljenih, prilagodljivih mladih ljudi kot bodočih strokovnjakov z mednarodnimi izkušnjami (Erasmus 2014).

Študentsko prakso Erasmus lahko dojemamo kot neposredno institucionalizacijo usposabljanja študentov za trg dela. Mobilnost pa kot mehanizem prek katerega se izobraževanje prilagaja trgu dela oziroma postaja način usposabljanje delovne sile. S tem postane dikcija Erasmus programa kot programa usposabljanja, kot je opredeljen v dokumentu o vzpostavitvi programa Erasmus (Council of the European Communities 1987), neposredno udejanjena. Erasmus študijsko prakso lahko dojemamo tudi kot neposreden ukrep za doseganje ciljev Lizbonske strategije na znanju temelječega najbolj konkurenčnega gospodarstva na svetu. Mobilnost je tako zamišljena kot odgovor na potrebo po visokokvalificirani delovni sili (Recchi in Favell 2009, 10). Hkrati pa prepoznavamo, da z institucionalizacijo programa študijske prakse postaja ekonomska racionalnost prevladujoča oblika zamišljanja vloge programa Erasmus. V dikciji ciljev programa študijske prakse Erasmus so študentje, ki se udeležujejo prakse tako zamišljeni kot ekonomski subjekti, kot bazen delovne sile, kot posamezniki, ki si morajo pridobivati veščine in izkušnje in s tem posledično izgrajevati svoj človeški kapital. Hkrati so dojeti tudi kot bodoča visoko usposobljena delovna sila, s čimer se izraža namen oziroma intenca, da praksa Erasmus pomembno vpliva tudi na prihodnja ravnanja in delovanja posameznikov.

Takšno zamišljanje Erasmus študentov kot ekonomskih subjektov je razvidno tudi iz (ekonomskih) analiz in preučevanj vpliva na posameznikova delovanja. Parey in Waldinger (2011, 196) v analizi programa Erasmus tako izpostavljata: »Spodbujanje študentske mobilnosti je zelo uspešen instrument politik za pospeševanje mobilnosti na trgu dela v prihodnjih obdobjih življenja«. V študiji vpliva programa Erasmus na posameznike (European Commission 2014b, 14) pa je ena izmed ključni ugotovitev, da je eden od treh Erasmus študentov, ki so se udeležili študijske prakse, pridobil zaposlitev v podjetju, kjer je opravljal prakso. Hkrati je izpostavljeno, da je eden od desetih mobilnih študentov, ki so opravljali prakso, ustanovil svoje podjetje, trije od štirih pa to nameravajo narediti v prihodnosti. Prav tako so izmerili, da je manj verjetno, da bi se študentje, ki so bili na Erasmus izmenjavi, soočili z dolgotrajno brezposelnostjo ter da je delež nezaposlenih Erasmus študentov, pet let po izmenjavi, 23 odstotkov nižji od tistih, ki niso bili na izmenjavi. Na ta način se ekonomizira zamišljanje izobraževalne mobilnosti ter študentov kot mobilnih subjektov. Posameznika se

dojema kot prihodnjega mobilnega subjekta, ki bo deloval na trgu dela, mobilnost pa kot mehanizem, ki vzpostavlja in pospešuje takšna delovanja. Hkrati (ekonomske) analize programa Erasmus izpostavljajo prednosti Erasmus prakse za posameznikovo prihodnje delovanje na trgu dela, na primer nižja brezposelnost, možnost zaposlitve pri podjetju kjer so opravljali prakso ali sposobnost, da ustanovijo lastno podjetje. S tem je trg zamišljen kot edini prostor v katerem deluje in bo deloval Erasmus študent, kar odraža trg kot način zamišljanja delovanja Skupnosti.

Pomemben način zamišljanja študentov, ki se udeležijo Erasmus študentske prakse, kot ekonomskih subjektov oziroma človeškega kapitala, pa prepoznavamo v mehanizmu delovanja Erasmus študentske prakse. Študentje lahko pred odhodom na študijsko prakso zaprosijo za štipendijo, ki jim (deloma) pokrije stroške prevoza in nastanitve. V akademskem letu 2012-2013 je povprečna višina štipendije za Erasmus prakso znašala 376€ mesečno (European Commission 2014a, 10), kar v veliko primerih ne pokrije vseh stroškov, ki jih imajo študentje s potjo in prebivanjem v tujini. V nekaterih primerih to pomeni, da ne samo, da študentje niso plačani za opravljeno delo, temveč da investirajo lastna finančna sredstva, da lahko delajo ter pridobivajo veščine in izkušnje za prihodnje zaposlitve. Mobilni posameznik je tako podjetnik samega sebe, saj investira sredstva, da bi si zagotovil lasten napredek. Študijska praksa Erasmus je tako zamišljena kot investicija, študent pa kot podjetni posameznik, ki vlaga lastna (finančna) sredstva za pridobitev človeškega kapitala, za pridobitev veščin in izkušenj, ki mu bodo predstavljala investicijo za prihodnost, za pridobitev zaposlitve.

Institucionalizacija Erasmus študijske prakse in vzpostavljanje zamišljanja Erasmus študenta kot podjetnega posameznika pa hkrati vzpostavlja tudi delovanje posameznikov kot svobodnih, odgovornih in racionalnih. Študentje se tako *lahko* odločijo za študijsko mobilnost in opravljanje prakse, pri čemer so svobodni, hkrati pa so tudi odgovorni, saj je Erasmus praksa institucionalizirana kot mehanizem, ki študentom prinaša veščine in izkušnje. Kot je izpostavljeno v študiji vpliva programa Erasmus na posameznike (European Commission 2014b, 14), 64 odstotkov zaposlovalcev prepoznava pridobljene izkušnje v tujini kot pomemben faktor pri odločitvi koga bodo zaposlili. S tem, ko zaposlovalci prepoznavajo mednarodne izkušnje kot prednost, kot dodano vrednost, so študentje, ki se udeležijo Erasmus izmenjave ter še posebej Erasmus prakse, bolj konkurenčni v primerjavi s študenti,

ki se ne odločijo za prakso v tujini. Ali drugače, kot je ubesedil Shaun Marrinan: »ERASMUS izmenjava v vašem CV-ju izgleda super. Po povratku sem začel doma z novo službo in Erasmus je bil ključna točka pogovora. Če obstaja več sto tisoč diplomantov, ki vsako leto iščejo zaposlitev, kaj vam bo pomagalo da izstopate?« (British Council 2010, 3). S tem posamezniki prevzemajo odgovornost za svojo izobraževalno pot, za odločitev o usposabljanju in posledično za zaposlitev. Študenti tako postajajo »podjetniki svojega lastnega razvoja« (Olssen 2008, 42).

Prenos odgovornosti od družbe, države oziroma Evropske unije na posameznika predstavlja eno od najpomembnejših lastnosti naprednega liberalizma (Rose 1996). Študente se tako zamišlja in konstituira kot odgovorne, samostojne, racionalne in aktivne v *svojem* izobraževalnem procesu. Hkrati so *svobodni* pri svojih izbirah, vendar se prek mehanizmov kot je Erasmus študentska praksa predpostavlja, zamišlja in institucionalizira specifično delovanje študentov. Erasmus študentska praksa tako predstavlja mehanizem vladanja na daljavo, kjer študentje delujejo in se odločajo na podlagi stroškov in koristi. S tem prihaja do zamišljanja Erasmus študenta kot neoliberalnega subjekta, kot podjetnika samega sebe, ki je odgovoren za pridobivanje veščin ter izkušenj, s katerim krepi lasten človeški kapital, ki mu omogoča lažjo pridobitev zaposlitve. Erasmus študijska praksa ima tako dvojno *vrednost*, na eni strani že sam proces študijske prakse v tujini predstavlja mednarodno izkušnjo, na drugi strani pa praksa v podjetju predstavlja mehanizem pridobivanja veščin.

6 ZAKLJUČEK

Mobilnost na ravni Evropske unije je opredeljena kot svoboda, *svoboda* gibanja ljudi, storitev, blaga in kapitala. S to opredelitvijo je danes mobilnost vzpostavljena in dojeta kot izključno ter inherentno pozitivna. Pri tem si lahko zastavimo retorično vprašanje: kdo bo nasprotoval svobodi gibanja, kdo bo zavračal prost pretok ljudi, kdo bo kritiziral odpravo notranjih meja ter možnost potovanja na ravni Evropske unije ne da bi se ustavljali na mejah, kdo ne pozna najuspešnejšega programa mobilnosti Erasmus in priložnosti ter možnosti študija v tujini, ki ga Evropska unija ponuja študentom? Vloga in pomen mobilnosti je izpostavljena v številnih izjavah predstavnikov Evropske unije, v uradnih dokumentih, brošurah o Evropski uniji ter številnih analizah, uporabljena je za opredeljevanje preteklih uspehov in prihodnjih ciljev in kot taka predstavlja dominanten in vseprisoten diskurz. (Izključno) pozitivno podobo mobilnosti pa lahko prepoznavamo tudi v medijskih objavah. Med najnovejšimi prispevki o mobilnosti izstopa poudarjanje pomena in celo *banalnih* učinkov najuspešnejšega programa mobilnosti na ravni Evropske unije – programa študentske mobilnosti Erasmus. Pri tem so zgovorni že naslovi člankov: »Študentski program Erasmus 'zakrivil' kar milijon otrok« (RTVSLO 2014a) in »Erasmus - program, ki zagotavlja tudi boljšo zaposljivost« (RTVSLO 2014b). S tem se izpostavlja pozitivna podoba in vpliv mobilnosti oziroma natančneje, programa Erasmus, ki naj bi prispeval k boljši zaposljivosti študentov, hkrati se poudarja vpliv programa na zasebna življenja, saj naj bi bil Erasmus *odgovoren* za številne zveze med študenti ter posledično milijona otrok, ki naj bi se od leta 1987 rodili v zvezah parov, ki so se spoznali na Erasmus študijski izmenjavi. Takšne in podobne izjave izpostavljajo pomen in perpetuirajo moč ter dominantnost diskurza mobilnosti na ravni Evropske unije.

Pozitivna podoba mobilnosti pa je ponotranjena tudi s strani državljanov Evropske unije. Ti dojemajo mobilnost oziroma svobodo gibanja kot najpomembnejši dosežek evropskih integracijskih procesov. Takšna percepcija mobilnosti s strani državljanov Evropske unije ter njena inherentno pozitivna podoba pa je za nas predstavljala temeljni razlog in ključni motiv, v pričujočem magistrskem delu, za reflektiranje in analiziranje mobilnosti ter njenih učinkov in delovanj. Izhajajoč iz raziskovalne pozicije, da je potrebno navidezno nevtralne, naravne ali celo pozitivno okarakterizirane družbeno-politične fenomene kot je mobilnost

preizpraševati, denaturalizirati in kritično naslavljati, smo morali predhodno predstaviti analitično vrednost koncepta mobilnosti ter zgraditi lasten analitični aparat.

V kritični analizi načinov razumevanj in preučevanj mobilnosti v znanosti naš namen ni bil podati nove (partikularne) definicije koncepta mobilnosti oziroma predstaviti kaj mobilnost *dejansko je* ter kaj dejansko predstavlja. Mobilnost namreč predstavljajo vsa dejanja, vse aktivnosti in vsi procesi, pri čemer smo se soočili s ključno analitično dilemo in vprašanjem, da v kolikor mobilnost predstavlja in zaobjema vsa dejanja, potem ne predstavlja ničesar. Ravno ontološko absolutna pozicija mobilnosti, kjer so vsa družbena in politična razmerja mobilna pa nam je osvetlila, da moramo dojemati mobilnost kot partikularen koncept delovanja in vzpostavljanja razmerij moči. Pozicija in vloga mobilnosti je namreč dvojna, na eni strani mobilnost konstituira družbena razmerja oziroma politično, na drugi strani pa politična razmerja izgrajujejo in vzpostavljajo pomene mobilnosti ter specifične mobilne prakse. Mobilnost tako razumemo kot političen koncept, analiziranje mobilnosti pa kot proces razkrivanja kontekstov vzpostavljanja pomenov in osvetljevanja učinkov delovanja mobilnosti ter mobilnih praks kot načinov vzpostavljanja in so-konstituiranja oblasti. Hkrati smo prek metodološkega aparata analitike oblasti kot načina analiziranja delovanja oblasti ter naslavljanja politične racionalnosti kot logike in načina zamišljanja delovanja oblasti, ter oblastnih tehnologij prek katerih postaja oblast vidna, dokončno zgradili analitični aparat za preučevanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov.

Mobilnost opredeljena na ravni Evropske unije kot primarna svoboščina in temeljna pravica vzpostavlja dožemanje, da je mobilnost postala realnost oziroma naravna posledica evropskih integracijskih procesov. Hkrati je dojeta kot *najodličnejši* in *najbolj priljubljen* dosežek in proces, ki je v *osrčju* delovanja Evropske unije. V intenci po denaturalizaciji mobilnosti ter razkrivanju kontekstov kako je mobilnost postala ključni označevalec Evropske unije smo naslavljali kako sta se pomen in vloga mobilnosti vzpostavljala v začetkih evropskih integracijskih procesov.

Za razliko od današnje pozicije, kjer ima mobilnost osrednjo vlogo v Evropski uniji ter (p)ostaja ključni označevalec EU, mobilnost v začetkih evropskih integracijskih procesov ni bila prepoznana kot pomembna tematika oziroma drugače, predstavljala je minorno vprašanje oziroma politični kompromis, zaradi želje po vključitvi Italije v Evropsko skupnost.

Mobilnost se je namreč v začetkih evropskih integracijskih procesov vzpostavila kot odgovor na specifično problematiko nezaposlenih delavcev v Italiji, s katero se je Italija spopadala od leta 1948 zaradi racionalizacije oziroma odpuščanja delavcev v metalurški industriji, presežne delovne sile ter reševanje in urejanje statusa italijanskih delavcev, ki so že bili na delu v tujini. Historično formiranje mobilnosti smo tako dojemali kot problematizacijo – proces, ki se vzpostavlja za namen razreševanja konkretne problematike v določenem zgodovinskem trenutku, le-ta pa postane objekt razreševanja prek določenih rešitev oziroma praks. Mobilnost tako v začetkih evropskih integracijskih procesov ni bila izpostavljena in ni bila dojeta kot pomembna tematika, vsekakor ni predstavlja *temelja in predpogoja* evropskega povezovanja, *primarne svoboščine* in *osnovne, naravne oziroma temeljne pravice*, kar so danes glavne opredelitve mobilnosti in ključne točke velikih narativov o pomenu mobilnosti v EU. Politični kontekst vzpostavljanja mobilnosti kot odgovora na specifično problematiko urejanja statusa brezposelnih (italijanskih) delavcev neposredno odgovarja na raziskovalno vprašanje kdaj in zakaj se je mobilnost tekom evropskih integracijskih procesov vzpostavila v specifičnih zgodovinskih kontekstih oziroma odgovor na katere dogodke in procese je predstavljala.

Ti uvidi so pomembni za dekonstrukcijo prevladujočih interpretacij mobilnosti, ki začetke vzpostavljanja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov prepoznavajo v pravnih opredelitvah mobilnosti oziroma v pariški in rimski pogodbi, ki sta prepoznani kot začetni točki. Implementacijo in udejanjanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov se tako v znanstveni literaturi, kot tudi v političnih dokumentih, prevladujoče predstavlja kot gradualen razvoj mobilnih pravic ter kot nenehen napredek in linearen proces razširitve svoboščin. Pravne opredelitve so v interpretacijah gradualnega razvoja mobilnosti tako predstavljene in dojete kot mejniki in prelomni dogodki, ki so omogočali vedno večjemu krogu posameznikov, da postanejo mobilni. Pri tem pa je vsak od mejnikov oziroma prelomnih dogodkov prepoznan kot dogodek, prek katerega je mobilnost zaživela in postala realnost. Prek ključnih ugotovitev gradualnih interpretacij in diskurza mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov in sicer, da mobilnost predhodno ni bila mogoča, da je korak za korakom postajala realnost ter da je danes mobilnost Evropski uniji inherentna, saj predstavlja temeljno svoboščino EU državljanov, tako prepoznavamo perpetuiranje in utrjevanje dojemanja, da je Evropska unija postala območje svobode ter da je mobilnost

primarna svoboščina, ki je zagotovljena vsem državljanom Unije. Pri tem prepoznavamo preplet vednosti in oblasti oziroma pomembno vlogo vednosti in preučevanja mobilnosti pri konstituiranju mobilnosti kot svoboščine ter Evropske unije kot prostora svobode.

Interpretacije gradualnega razvoja mobilnosti tako dojemajo mobilnost v Evropski uniji kot evolucijo, vzpostavitev mobilnosti za državljane Evropske unije pa kot končno točko oziroma dokončno uveljavitev mobilnosti kot svoboščine vseh državljanov Unije. Te interpretacije se osredotočajo zgolj na pojasnjevanje, kako se je mobilnost prek pravnih opredelitev spreminjala in razvijala, ne prepoznavajo pa, da te opredelitve predstavljajo specifične oblike mobilnosti kot naravne, kot edine mogoče in kot vseobsegajoče. Hkrati pa redukcijem gradualnega razumevanja mobilnosti prepoznavamo tudi v nekritičnem dojemanju kakšna mobilnost oziroma kakšna svoboda se vzpostavlja prek pravnih opredelitev mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov. V analizi vzpostavljanja mobilnosti smo pravne opredelitve dojemali kot oblastne tehnologije, ki vzpostavljajo specifično zamišljanje mobilnosti in institucionalizirajo partikularne oblike svobode. Rimska pogodba, ki je dojeta kot *začetna točka in rojstvo mobilnosti* v Evropski skupnosti tako opredeljuje mobilnost kot prost pretok delavcev, mobilnost pa kot proces delovanja na skupnem trgu. V zamišljanju Skupnosti kot trga prepoznavamo neoliberalno racionalnost, kjer Skupnost in družbeno zamenja trg kot temeljni način urejanja delovanja posameznikov in populacije. Mobilni subjekt je tako zamišljen kot tržni državljan, ki mora, v kolikor želi biti mobilni, biti aktiven na trgu. Rimsko pogodbo tako razumemo kot partikularne produkcije mobilnosti, kjer je mobilni posameznik vzpostavljen kot tržni državljan, kot potrošnik, tekmovalen v razmerju z drugimi subjekti, predvsem pa je vzpostavljen kot svoboden in avtonomen subjekt pri delovanju oblasti.

V analizi pravnih opredelitev mobilnosti smo tako naslavljali kako se je mobilnost spreminjala do današnjega pojmovanja in razumevanja mobilnosti v Evropski uniji ter odgovarjali na raziskovalno vprašanje, kako so se politike mobilnosti (prek pogodb, direktiv, pravnih aktov oziroma pravnega okvira) vzpostavljale in delovale kot oblastne tehnologije ter kakšne pogoje možnosti delovanja so vzpostavljale. Pri tem smo prepoznavali, da gradualne razširitve mobilnih pravic od delavcev v začetkih evropskih procesov do državljanov Unije v Evropski uniji, na prvi pogled zakriva neoliberalno racionalnost ter vzpostavlja EU državljana, ki se lahko prosto giblje in prebiva na območju Evropske unije, posledično pa se Evropska unija vzpostavlja kot prostor svobode. Vendar pa v pravnih opredelitvah mobilnosti

prepoznavamo, da se mobilnost venomer opredeljuje v razmerju do trga. Tako je notranji trg tisti prostor, kjer poteka prost pretok ljudi, hkrati pa so tudi ekonomski in finančni kriteriji trga tisti, ki omogočajo in dovoljujejo specifične oblike mobilnosti. Prek pravnih opredelitev in gradualne razširitve mobilnih pravic prepoznavamo, da se neoliberalna politična racionalnost, katere glavna lastnost je, da družbeno zamenjuje trg, širi prek delavske mobilnosti, do mobilnosti EU državljanov v vse pore družbe. Mobilnost kot svoboda tako ne predstavlja samo predpogoja za delovanje trga in ne vzpostavlja samo Skupnosti oziroma Evropske unije kot trga, temveč mobilnost predstavlja orodje in instrument za vzpostavljanje oblasti prek svobode, svobod, ki so zagotovljene mobilnim subjektom, s čimer se vzpostavlja urejanje delovanja *svobodnih* posameznikov, kar je ključna lastnost neoliberalne racionalnosti. Zamišljanja mobilnosti prek pravnih okvirov tako vzpostavljajo specifično obliko *svobode*, ki se nanaša na svobodo delovanja na trgu ter vzpostavlja finančne pogoje kdaj smo lahko mobilni oziroma svobodni. Tako delovanje in obnašanje mobilnih subjektov ne moremo dojemati niti kot absolutnih in enosmernih *svobodnih* odločitev posameznikov, saj sta svoboda in mobilnost pogojeni, niti kot čiste dominacije, da mora posameznik biti mobilni. Pri tem ugotavljamo, da se prek pravnih opredelitev mobilnosti vzpostavlja vladanje prek *svobode* ter kot vladanje na daljavo s spodbujanjem in aktiviranjem nadzorovanih in omejenih izbir ter možnosti posameznih državljanov Evropske unije.

Poleg načinov vzpostavljanja in zamišljanja mobilnosti prek pravnih opredelitev ter reflektiranja kakšna je logika in racionalnost mobilnosti pa je bil ključen cilj analizirati kako mobilnost deluje prek konkretnih programov, konkretnih (mikro) praks oziroma kako prakse mobilnosti vplivajo na urejanje delovanja državljanov Evropske unije. Analizirali smo štiri najpomembnejše in najbolj izpostavljene sodobne prakse: akcijske načrte kot orodja za udeležanje mobilnosti v praksi, Evropsko leto mobilnosti delavcev kot mehanizma in aktivnosti ozaveščanja državljanov Evropske unije o pomenu tematike mobilnosti, Evropske službe za zaposlovanje – EURES kot ene izmed najbolj populariziranih in izpostavljenih praks mobilnosti v EU ter najuspešnejši program izobraževalne mobilnosti Erasmus. Z analizo teh praks mobilnosti in mobilnih praks, ki smo jih dojemali kot oblastne tehnologije, smo neposredno odgovarjali na raziskovalno vprašanje kako prakse mobilnosti vzpostavljajo oblast na ravni Evropske unije, kakšna je politična racionalnost praks, kakšnega posameznika

vzpostavljajo ter kako posamezniki razumejo svojo pozicijo in kako delujejo kot mobilni subjekti.

Akcijske načrte tako dojemamo kot prakso mobilnosti, kot orodje oziroma organizacijsko strategijo udejanjanja mobilnosti v praksi. Pri tem smo prepoznavali pomen strukture akcijskih načrtov, kjer je v prvem delu prepoznana problematika nizke stopnje mobilnosti v EU, v drugem so opredeljeni cilji, ki naslavljajo problematiko in odgovarjajo na izzive, med tem ko so v tretjem delu izpostavljeni konkretni ukrepi, konkretne prakse mobilnosti ter časovni okvir udejanjanja praks in kdo je odgovoren za njihovo izvedbo. Prek takšne strukture je omogočeno udejanjanje mobilnosti v praksi, pri čemer v akcijskih načrtih prepoznavamo mehanizme governmentalizacije Evrope oziroma procesa oblikovanja Evrope kot praktične. Hkrati prepoznavamo, da akcijski načrti institucionalizirajo partikularne oblike mobilnosti, ključni cilji in ukrepi za udejanjanje mobilnosti so namreč izključno usmerjeni na mobilnost delavcev ter izobraževalno mobilnost.

Evropsko leto mobilnosti delavcev je predstavljalo odgovor na problematiko razdrobljenosti informacij o mobilnosti, ki je bila dojeta kot ena izmed pomembnejših ovir zakaj je stopnja mobilnosti v Evropski uniji nizka. Glavna ideja pa je bila predstaviti mobilnost kot priložnost in možnost za državljane Evropske unije, razširiti vednost o mobilnosti, ovirah, ki preprečujejo mobilnost in motivih, ki vodijo državljane da postanejo mobilni. Ravno produkcija vednosti, študij in javnomnenjskih raziskav, prek katerih bi pridobili statistične podatke za boljše razumevanje razlogov in ovir, ki preprečujejo višjo stopnjo mobilnosti pa je bila ena izmed ključnih aktivnosti v okviru Evropskega leta. V študijah, analizah in javnomnenjskih raziskavah, opravljenih tekom Evropskega leta mobilnosti, ki so dojete kot izgradnja in razširitev vednosti, pa smo prepoznavali politično oziroma oblastno racionalnost. Pri tem smo prepoznavali, da je bila mobilnost utemeljena na ekonomski argumentaciji oziroma preučevanju obnašanja posameznikov kot tehtanju med stroški in koristmi oziroma preučevanju investiranja lastnih sredstev za namene mobilnosti. Pri tem je posameznik dojet kot človeški kapital oziroma posameznikova obnašanja kot investicije lastnega človeškega kapitala. Zamišljanje in materializiranje mobilnosti skozi prizmo človeškega kapitala ima pri tem dvojno vlogo ter dvojni vpliv na obnašanja posameznikov. Na eni strani s tem, ko posamezniki postanejo mobilni, pridobivajo nove veščine in izgrajujejo svoj človeški kapital, na drugi strani pa mobilnost predstavlja mehanizem in način uporabe človeškega kapitala,

saj posamezniki na podlagi lastnih izbir uporabijo mobilnost kot investicijo za doseganje prihodka in lastne dobrobiti.

Takšen način institucionalizacije mobilnosti pa prepoznavamo tudi v Evropski službi za zaposlovanje EURES, ki predstavlja enega ključnih mehanizmov za spodbujanje in krepitev mobilnosti delavcev. Ključno aktivnost oziroma dejavnost mreže EURES predstavlja posredovanje dela in individualno svetovanje posameznikom, ki želijo postati mobilni in poiskati zaposlitev v drugi državi članici ter delodajalcem, ki iščejo delavce na celotnem območju EU. Pri tem ključen mehanizem za zagotavljanje mobilnosti predstavlja portal EURES, kot točki 'vse na enem mestu' o zaposlitvah in mobilnosti v Evropski uniji, na katerem so objavljena prosta delovna mesta ter življenjepisi iskalcev zaposlitve. V orodju enotnega in standardizirane življenjepisa EUROPASS, ki ga morajo iskalci zaposlitve izpolniti in naložiti na spletno stran pa prepoznavamo mehanizem ekonomizacije posameznika. Ti morajo v EUROPASS-u, ki predstavlja univerzalni potni list veččin namreč opredeliti svoje lastnosti, veččine oziroma predstaviti svoj človeških kapital. Na ta način EUROPASS predstavlja potni list človeškega kapitala, ki ga posamezniki pošiljajo delodajalcem oziroma delodajalci na portalu EURES dostopajo do njihovih življenjepisov in izbirajo med variacijami človeškega kapitala.

Posamezniki tako ekonomizirajo sami sebe, svoja delovanja in obnašanja. Še več, z mehanizmi kot je EUROPASS ter prek EURES-a se vzpostavlja aktivne in odgovorne subjekte. Posameznik je namreč odgovoren, da pridobi čim več *pravih* in *potrebni*h veščin, znanj, izkušenj, ki jih lahko opredeli in izpostavi prek EUROPASS-a ter tako postane lažje zaposljiv. Mora biti fleksibilen in racionalen, da pridobiva *primerne izkušnje, primerna znanja in primerne veščine*, torej se prilagajati trgu dela oziroma postajati aktiven subjekt na trgu – podjetnik samega sebe, ki z lastnimi odločitvami in investicijami pridobiva veščine, znanja in izkušnje, ki mu bodo pomagale pri zaposlitvi. S tem se prek EURES-a institucionalizira ter vzpostavlja specifično delovanje posameznikov, ki prevzemajo odgovornost za svojo zaposlitev s pridobitvijo *pravih* veščin, ki jim bodo pomagale za zaposlitev.

Prek zgodb in izjav posameznikov, ki smo jih dojemali kot prakse sebstva oziroma kot načine posameznikovih obnašanj in delovanj, pa smo osvetljevali kakšno je njihovo dojetanje mobilnosti, kakšna je njihova pozicija in način razmišljanj ter posledično upravljanj lastnih

delovanj in obnašanj. Pri tem smo prepoznali, da posamezniki, ki so postali mobilni prek programa EURES, dojemajo svojo pozicijo in same sebe kot ekonomske subjekte oziroma človeški kapital. Ključne razloge, da postajajo mobilni tako predstavljajo nova znanja in veščine, ki jih pridobivajo s tem, ko so mobilni, kar jim predstavlja investicijo za prihodnje zaposlitve ali za samo-izpolnitev ali pa dojemajo sami sebe in svojo mobilnost kot investicijo, ki jo morajo izkoristiti na novem delovnem mestu oziroma v novem okolju. Pri tem prepoznavamo, da je vloga mobilnosti za obnašanje posameznikov dvojna, na eni strani jim mobilnost predstavlja investicijo, saj prek izbire in odločitve, da postanejo mobilni, pridobivajo koristi – (višji) prihodek, lastno zadovoljstvo, nove priložnosti, na drugi strani pa prek mobilnosti investirajo v izgradnjo lastnega kapitala, pridobivanje novih veščin in novih izkušenj.

Program študentske mobilnosti Erasmus, predstavljen kot najuspešnejši program mobilnosti, ki prispeva k osebnem razvoju posameznika ter dojet kot mehanizem, ki podpira rast evropskih gospodarstev in družb, pa smo analizirali kot pomembno oblastno prakso, ki povezuje izobraževanje in mobilnost ter s tem pomembno vpliva na izgrajevanje posameznikov kot mobilnih subjektov na ravni Evropske unije. V razkrivanju konteksta nastanka in institucionalizacije programa Erasmus smo prepoznali dve temeljni usmeritvi oziroma racionalnosti delovanja študentske mobilnosti programa Erasmus: družbeno racionalnost kot idejo vpeljavanja evropske dimenzije v izobraževanje in posledično izgradnje evropske identitete in državljanstva EU, ter ekonomsko, kjer naj bi se prek programa Erasmus vzpostavljala visokokvalificirana, usposobljena ter prilagodljiva delovna sila. Zgodbe, izjave in pričevanja študentov, ki so se udeležili Erasmus izmenjave, v katerih predstavljajo lastne razloge za odhod na izmenjavo ter vtise o Erasmus programu, pa smo analizirali kot prakse sebstva, kot načine, kako študentje razumejo vpliv programa Erasmus ter kako je vplival na njihova ravnanja in obnašanja. V teh izjavah je mogoče prepoznati, da študentje pripisujejo programu Erasmus velik vpliv na njihova življenja, pri čemer primarno izpostavljajo pomen spoznavanja novih ljudi, izgradnje novih prijateljstev. Hkrati smo analizirali številne izjave študentov, v katerih izražajo *občutek*, da se po izmenjavi počutijo državljane Evropske unije, da je izmenjava vplivala na njihovo izgradnjo evropske identitete ter tudi, da dojemajo vpliv programa Erasmus kot priložnost krepitve njihovih veščin, samozavesti in prilagodljivosti, ki jim bo omogočila boljše možnosti za zaposlitve. Tako lahko

reflektiramo, da se tako družbena kot ekonomska racionalnost oziroma logika delovanja in vpliva programa Erasmus odražata v dojemanjih posameznikov o vplivu Erasmus izmenjave na njih same.

Hkrati pa v mehanizmu vzpostavitve programa Erasmus študijske prakse prepoznavamo preferiranje ekonomske racionalnosti, pri čemer Erasmus prakso dojemamo kot neposredno institucionalizacijo usposabljanja študentov za trg dela, mobilnost pa kot mehanizem prek katerega se izobraževanje prilagaja trgu dela oziroma postaja način usposabljanje delovne sile. V institucionalizaciji Erasmus študijske prakse prepoznavamo vzpostavljanje zamišljanja Erasmus študenta kot podjetnega posameznika, hkrati pa se vzpostavlja tudi delovanje posameznikov kot svobodnih, odgovornih in racionalnih. Študentje se tako *lahko* odločijo za študijsko mobilnost in opravljanje prakse, pri čemer so svobodni, hkrati pa so tudi odgovorni, saj je Erasmus praksa institucionalizirana kot mehanizem, ki študentom prinaša večšine in izkušnje. S tem posamezniki prevzemajo odgovornost za svojo izobraževalno pot, za odločitve o usposabljanju in posledično za zaposlitev. Študenti tako postajajo podjetniki svojega lastnega razvoja. Erasmus študentska prakso tako dojemamo kot mehanizem vladanja na daljavo, kjer študentje delujejo in se odločajo na podlagi stroškov in koristi. S tem prihaja do zamišljanja Erasmus študenta kot neoliberalnega subjekta, kot podjetnika samega sebe, ki je odgovoren za pridobivanje večšin ter izkušenj, s katerimi krepí lasten človeški kapital, ta pa mu omogoča lažjo pridobitev zaposlitve. Erasmus študijska praksa ima tako dvojno *vrednost*, na eni strani že sam proces študijske prakse v tujini predstavlja mednarodno izkušnjo, na drugi strani pa praksa v podjetju predstavlja mehanizem pridobivanja večšin.

V analizi fenomena mobilnosti na ravni Evropske unije naš namen ni bil podati dokončne razlage vzpostavljanja, delovanja in vloge mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter predstaviti dojetanje mobilnosti prek analitike oblasti in governmentalnosti kot edini mogoč oziroma *pravi* način branja in razumevanja mobilnosti. Nasprotno, tekom preučevanja mobilnosti in mobilnih praks se nam je odpiralo več vprašanj kot pa smo podali odgovorov. Med drugim: kakšna je bila vloga ekspertov pri vzpostavljanju mobilnosti v začetkih evropskih integracijskih procesov, kakšen je bil njihov način dojetanja in zamišljanja mobilnosti, kakšna orodja ter mikro prakse so uporabljene za namene implementacije politik mobilnosti in kako vplivajo na način zamišljanja ter delovanja

mobilnosti, kakšen je preplet vednosti in oblasti, iz katerih teorij in načinov dojemanja mobilnosti izhajajo oblikovalci politik ter strokovnjaki v odborih, ki določajo konkretne mobilne prakse, kakšen je vpliv financiranja preučevanja mobilnosti v Evropski uniji na dojemanje vloge in pomena mobilnosti,⁴³ kakšne so uporne prakse mobilnosti ter drugačni načini delovanj, ki spadajo v koncept mobilnosti a kot takšni v uradnih programih, statistikah in politikah niso prepoznani kot mobilne prakse. Magistrsko delo analize mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov tako dojemamo kot prispevek h kritičnem branju in denaturalizaciji mobilnosti pri čemer, v skladu z našo raziskovalno pozicijo in analitičnim aparatom, prepoznavamo potrebo po vedno novih interpretacijah, novih analizah governmentalizacije Evropske unije prek mobilnosti ter razkrivanju različnih in heterogenih mobilnih praks kot načinov upravljanja posameznikov – državljanov Evropske unije in populacije.

⁴³ Med drugim je v novem programu za raziskave in inovacije Obzorje 2020, sklop preučevanja mobilnosti naslovljen kot 'Mobilnost za rast'.

7 LITERATURA

Adey, Peter. 2004. Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance. *Environment and Planning A* 36 (8): 1365–1380.

--- 2006. If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities* (1): 75–94.

--- 2010a. *Aerial life: spaces, mobilities, affects*. Chichester in Malden: Wiley-Blackwell.

--- 2010b. *Mobility*. Abingdon: Routledge.

Adey, Peter, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman in Mimi Sheller. 2013. *The Routledge handbook of mobilities*. London in New York: Routledge – Taylor and Francis Group.

Adonnino, Pietro. 1985. A 'People's' Europe: Reports from the Ad Hoc Committee. *Bulletin of the European Communities*. Dostopno prek: http://aei.pitt.edu/992/1/andonnino_report_peoples_europe.pdf (27. april 2014).

Altbach, Philip G. in Ulrich Teichler. 2001. Internationalization and exchanges in a globalized university. *Journal of Studies in International Education* 5 (1): 5–25.

Baerenholdt, Jørgen Ole. 2013. Governmobility: The Powers of Mobility. *Mobilities* 8 (1): 20–34.

Bærenholdt, Jørgen Ole in Simonsen Kirsten. 2004. *Space odysseys: spatiality and social relations in the 21st century*. Aldershot in Burlington: Ashgate.

Baldoni, E. 2003. The Free Movement of Persons in the European Union: A Legal-historical Overview. *Florenz: PIONEUR Working Paper 2*. Dostopno prek: http://www.aip.pt/irj/go/km/docs/aip/documentos/estudos%20publicacoes/centro%20documentacao/Capital%20Humano/I.Livre_Circulacao_Trabalhadores/A3.Projecto_Pioneur/Free_Movement.pdf (15. januar 2014).

Banjac, Marinko. 2009. Pojavnost in delovanje policije na protestih kot neoliberalne tehnologije sebstva: konstituiranje podjetnega posameznika. *Teorija in praksa* 46 (5): 670–683.

Barry, Andrew. 1993. The European Community and European government: harmonization, mobility and space. *Economy and Society* 22 (3): 314–326.

Bess, Michael. 1988. Power, moral values and the intellectual. An interview with Michel Foucault. *History of the Present* 4 (1).

Brännström, Leila. 2014. Law, objectives of government and regimes of truth: Foucault's understanding of law and the transformation of the law of the EU internal market. *Foucault studies (forthcoming)*. Dostopno prek: <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=4195588&fileId=4195590> (14. februar 2014).

British Council. 2010. *Erasmus: The stories behind the statistics*. Dostopno prek: <http://www.britishcouncil.org/stories-behind-stats-brochure-final.pdf> (10. september 2014).

Burchell, Graham. 1993. Liberal government and techniques of the self. *Economy and Society* 22 (3): 267–282.

Büscher, Monika in Peter Adey. 2013. *Changing Mobilities*. Dostopno prek: <http://www.lancaster.ac.uk/fass/groups/changingmobilities/index.htm> (2. september 2013).

Büscher, Monika, John Urry in Katian Witchger. 2011. *Mobile methods*. London in New York: Routledge.

Canzler, Weert, Vincent Kaufmann in Sven Kesselring. 2008. *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*. Aldershot in Burlington: Ashgate.

Carlier, Jean-Yves in Verwilghen Michel, ur. 2000. *Thirty years of free movement of workers in Europe: proceedings of the conference, Brussels, 17 to 19 December 1998*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Christiansen, Thomas, Knud Erik Jørgensen in Antje Wiener. 2001. *The social construction of Europe*. London, Thousand Oaks in New Delhi: Sage publications.

Commission of the European Communities. 1975. *Europe and the Migrant Worker. Extract of a speech by Dr. P. J. Hillery, Vice-President of the Commission of the European Communities to a Colloquium Organized by the Institute for European Health Services Research, K.U.L., Leuven, 13 December 1975*. Dostopno prek: <http://aei.pitt.edu/8575/> (13. marec 2014).

--- 1997. *An action plan for free movement of workers: communication from the Commission*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2003. *Commission Decision 2003/8/EC of 23 December 2002 implementing Council Regulation (EEC) No 1612/68 as regards the clearance of vacancies and applications for employment*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32003D0008&from=EN> (5. september 2014).

--- 2007. *Mobility, an instrument for more and better jobs: The European Job Mobility Action Plan (2007–2010)*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Council of the European Communities. 1987. Council Decision of 15 June 1987 adopting the European Community Action Scheme for the Mobility of University Students (Erasmus). *Official Journal L 166*: 20–24.

Council of the European Union. 2000. Resolution of the Council and of the representatives of the Governments of the Member States, meeting within the Council of 14 December 2000 concerning an action plan for mobility (2000/C 371/03). *Official journal of the European Communities* 43: 4–10.

Corbett, Anne. 2003. Ideas, Institutions and Policy Entrepreneurs: towards a new history of higher education in the European Community. *European Journal of Education* 38 (3): 315–330.

Cresswell, Tim. 2001. The production of mobilities. *New Formations* (43): 11–25.

--- 2006a. *On the move: mobility in the modern Western world*. New York: Routledge.

--- 2006b. The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom. *Antipode* 38 (4): 735–754.

--- 2010. Towards a politics of mobility. *Environment and planning D: Society & space* 28 (1): 17–31.

--- 2011. Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography* 35 (4): 550–558.

--- 2012. Mobilities II Still. *Progress in Human Geography* 36 (5): 645–653.

--- 2014. Mobilities III Moving on. *Progress in Human Geography* 1–10.

Cresswell, Tim in Peter Merriman. 2011. *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. Farnham in Burlington: Ashgate.

Dean, Mitchell. 1996. Putting the technological into government. *History of the human sciences* 9 (3): 47–68.

--- 2010. *Governmentality: Power and rule in modern society*. London: Sage Publications Ltd.

Donzelot, Jacques. 1991. The mobilization of society. V *The Foucault effect: studies in governmentality*, ur. Graham Burchell, Colin Gordon in Peter Miller 169–179. Chicago: The University of Chicago Press.

Enotni evropski akt. 1986. Podpisan v Haagu 28. februarja 1986, v veljavi od 1. julija 1987. Dostopno prek: http://www.svz.gov.si/fileadmin/svz.gov.si/pageuploads/Primarna_zakonodaja/EEA.pdf (17. avgust 2014).

Erasmus. 2014. Dostopno prek: http://ec.europa.eu/education/tools/docs/erasmus-actions-2013_en.pdf (15. september 2014).

Eures. Dostopno prek: <https://ec.europa.eu/eures/page/homepage?lang=sl> (6. maj 2014).

EURES. 2008. First jobs in Europe - EURES stories. *Public Employment Services*. Dostopno prek: ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=592&langId=en (12. avgust 2014).

EUROFOUND. 2006. *Mobility in Europe. Analysis of the 2005 Eurobarometer survey on geographical and labour market mobility*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2007. *Labour mobility in a transatlantic perspective - Conference report*. Dostopno prek: <http://www.eurofound.europa.eu/publications/htmlfiles/ef0826.htm> (15. september 2014).

Europass. Dostopno prek: <http://europass.cedefop.europa.eu/sl/about> (22. avgust 2014).

European Commission. 1998. *Report of the High Level Panel on the free movement of persons chaired by Mrs Simone Veil presented to the Commission on 18 March 1997*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2002. *Commission's action plan for skills and mobility*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2006a. *Europeans and mobility: first results of an EU-wide survey: Eurobarometer survey on geographic and labour market mobility*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2006b. *Internal Market – Opinions and experiences of Citizens in EU-25. Eurobarometer*.

--- 2006c. *The History of European cooperation in education and training: Europe in the making, an example*. Luxembourg: Office for Official Publications of European Communities.

--- 2007. *Erasmus: success stories – Europe creates opportunities*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2008a. *Erasmus: mobility creates opportunities: European success stories*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2008b. *Evaluation of the European year of workers` mobility – Final report*. Vilnius: Public policy and management institute.

--- 2009. *Promoting the learning mobility of young people: Green paper*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

--- 2010. *Erasmus higher education: fostering internationalisation at European universities: European success stories*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

--- 2011. *Erasmus – Facts, Figures & Trends. The European Union support for student and staff exchanges and university cooperation in 2009/2010*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

--- 2013. *Supporting reform: the role of Erasmus in higher education*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

--- 2014a. *Erasmus – Facts, Figures & Trends. The European Union support for student and staff exchanges and university cooperation in 2012–13*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

--- 2014b. *The Erasmus Impact Study: Effects of mobility on skills and employability of students and the internationalisation of higher education institutions*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

European Council. 2000. *Lisbon European Council 23–24 March 2000: Presidency conclusions. Europe*: European Council. Dostopno prek: http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm#a (12. april 2014).

Everson, Michelle. 1995. The legacy of the market citizen. V *The New legal dynamics of European Union*, ur. Josephine Shaw in Gillian More, 73–90. New York: Oxford University Press.

Evropski parlament in Svet Evropske unije. 2004. Direktiva 2004/38/ES z dne 29. aprila 2004 o pravici državljanov Unije in njihovih družinskih članov do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju držav članic. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:158:0077:0123:en:PDF> (11. februar 2014).

Favell, Adrian. 2001. Migration, mobility and globaloney: metaphors and rhetoric in the sociology of globalization. *GLOB Global Networks* 1 (4): 389–398.

--- 2008. *Eurostars and Eurocities: free movement and mobility in an integrating Europe*. Malden: Blackwell Pub.

Feyen, Benjamin in Ewa Krzaklewska. 2013. *The ERASMUS Phenomenon - Symbol of a New European Generation?*. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Oxford in Wien: Peter Lang GmbH.

Fogde, Marinette. 2008. Self-governance in the job search: regulative guidelines in job seeking. V *Foucault and lifelong learning: governing the subject*, ur. Andreas Fejes in Katherine Nicoll. London in New York: Routledge.

Foucault, Michel. 1982. The Subject and Power. *Critical Inquiry* 8 (4): 777–795.

--- 1988. Technologies of the self. *Technologies of the self: a seminar with Michel Foucault* 12–25.

--- 1991. Governmentality. V *The Foucault effect: Studies in governmentality*, ur. Colin Gordon, Graham Burchell in Peter Miller, 87–104. Chicago: The University of Chicago Press.

--- 1993. About the Beginning of the Hermeneutics of the Self: Two Lectures at Dartmouth. *Political Theory* 21 (2): 198–227.

--- 1997. *Ethics: subjectivity and truth*. New York: The New Press.

--- 2003. *Society must be defended: lectures at the Collège de France, 1975–76*. New York: Picador.

--- 2007. *Security, Territory, Population: lectures at the Collège de France, 1977–78*. Basingstoke in New York: Palgrave Macmillan.

--- 2008. *The birth of biopolitics: lectures at the Collège de France, 1978–1979*. Basingstoke in New York: Palgrave Macmillan.

Foucault, Michel in Colin Gordon. 1980. *Power/knowledge: selected interviews and other writings, 1972–1977*. New York: Pantheon Books.

Foucault, Michel, Graham Burchell, Colin Gordon in Peter Miller. 1991. *The Foucault effect: studies in governmentality: with two lectures by and an interview with Michel Foucault*. Chicago: University of Chicago Press.

Franco Piodi European Parliament Directorate-General Presidency. 2008. *The committees of the common Assembly: Study of the main work of the committees of the common assembly of the ECSC between 1952 and 1958*. Dostopno prek: <http://bookshop.europa.eu/uri?target=EUB:NOTICE:QACA08003:EN:HTML> (28. november 2013).

Frello, Birgitta. 2008. Towards a discursive analytics of movement: On the making and unmaking of movement as an object of knowledge. *Mobilities* 3 (1): 25–50.

Gane, Nicholas. 2014. The emergence of neoliberalism: Thinking through and beyond Michel Foucault's lectures on biopolitics. *Theory, Culture & Society* 31 (4): 3–27.

Geddes, Andrew in Christina Boswell. 2011. *Migration and mobility in the European Union*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire in New York: Palgrave Macmillan.

Golder, Ben in Peter Fitzpatrick. 2009. *Foucault's law*. Abingdon, Oxon in New York: Routledge.

Gordon, Colin. 1991. Governmental rationality: an introduction. *The Foucault Effect Studies in Governmentality* 1–51.

--- 2013. Governmentality and the genealogy of politics. *Educação e Pesquisa* 39 (4): 1049–1063.

Hannam, Kevin, Mimi Sheller in John Urry. 2006. Editorial: mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1 (1): 1–22.

High Authority of European Coal and Steel Community. 1953. *The activities of the European Community: general report of the High Authority*. Luxembourg: European Coal And Steel Community.

--- 1954. *Report on the situation of the community laid before the extraordinary session of the common assembly: November 1954*. Luxembourg: European Coal and Steel Community. Dostopno prek: http://aei.pitt.edu/31739/1/67631_ECSC_Nov_54.pdf (5. junij 2014).

--- 1954a. Labor's share in the Community. Bulletin from the European Community for Coal and Steel. No. 2, November 1954. *Information service of the European Community for Coal and Steel*. Dostopno prek: <http://aei.pitt.edu/43542/1/A7385.pdf> (22. julij 2014).

--- 1954b. *Report on the situation of the community at the beginning of 1954*. Luxembourg: European Coal And Steel Community.

--- 1954c. Second General Report on the Activities of the Community (13th April 1953 to 11th April 1954). Luxembourg: European Coal And Steel Community.

--- 1955. *The Community's labour policy*. Luxembourg: High Authority Information Service.

Hunt, Alan. 1999. *Governing morals: a social history of moral regulation*. Cambridge in New York: Cambridge University Press.

Ilc, Blaž. 2012. The interrogation of e-health as a universal problem solution frame and its underlying rationality. V *Autonomous, responsible, alone: The Complexities of Patient Empowerment*, ur. Natalya Maria in Vaccarella Godbold, 25–48. Oxford: Inter-Disciplinary Press.

Information Service of High Authority of The European Community for Coal and Steel. 1956. Spaakovo poročilo. Dostopno prek: http://aei.pitt.edu/995/01/Spaak_report.pdf (2. marec 2014).

Jacobs, Francis G. 2000. Case-law of the Court on free movement of workers. V *Thirty years of free movement of workers in Europe: proceedings of the conference, Brussels, 17 to 19 December 1998*, ur. Jean-Yves Carlier in Verwilghen Michel. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Jensen, Anne. 2013. Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of boundaries. *Journal of Transport Geography* 30: 220–226.

Jensen, Anne in Tim Richardson. 2007. New Region, New Story: Imagining Mobile Subjects in Transnational Space. *Space and Polity* 11 (2): 137–150.

Jensen, Ole B. 2006. 'Facework', flow and the city: Simmel, Goffman, and mobility in the contemporary city. *Mobilities* 1 (2): 143–165.

Jensen, Ole B. in Claus Lassen. 2011. Mobility Challenges. *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management* 46 (1): 9–21.

Jensen, Ole B. in Tim Richardson. 2004. *Making European space mobility, power and territorial identity*. Dostopno prek: <http://site.ebrary.com/id/10098718> (14. julij 2014).

Kaufmann, Vincent. 2002. *Re-thinking mobility: contemporary sociology*. Aldershot, Hampshire in Burlington: Ashgate.

Klein, Naomi. 2012. *Doktrina šoka: razmah uničevalnega kapitalizma*. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Kotef, Hagar. 2012. *Movement*. New York: New School for Social Research. Dostopno prek: <http://www.politicalconcepts.org/movement-hagar-kotef/> (30. junij 2014).

Krieger, Hubert in Enrique Fernandez. 2006. Too much or too little long-distance mobility in Europe? EU policies to promote and restrict mobility. Dostopno prek: <http://www.migration-online.de/data/mobility4paper2006.pdf> (27. marec 2014).

Larner, W. 2000. Neo-liberalism: Policy, ideology, governmentality. *Studies in political economy* 63: 5–25.

Larsen, Jonas, John Urry in K. W. Axhausen. 2006. *Mobilities, networks, geographies*. Dostopno prek: <http://site.ebrary.com/id/10211438> (15. maj 2014).

Lemke, Thomas. 2001. The birth of bio-politics: Michel Foucault's lecture at the Collège de France on neo-liberal governmentality. *Economy and society* 30 (2): 190–207.

--- 2002. Foucault, governmentality, and critique. *Rethinking Marxism* 14 (3): 49–64.

Loveland, Elaina. 2008. Student Mobility in the European Union: An interview with Jan Figel, European commissioner for education, training, culture and youth. *International Educator* 22–25.

Maas, Willem. 2002. Why Were European Mobility Rights Introduced? Paper for delivery at the International Studies Association Annual Conference, New Orleans. Dostopno prek: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:fXnE3ksViDUJ:www.ibrarian.net/navon/paper/Why_Were_European_Mobility_Rights_Introduced_.pdf%3Fpaperid%3D13357393+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=si (6. avgust 2014).

--- 2005. The Genesis of European Rights. *JCMS: Journal of Common Market Studies* 43 (5): 1009–1025.

Manderscheid, Katharina, Marcel Endres in Christophe Mincke. 2013. *Discourses and Ideologies of Mobility*. Dostopno prek: <http://www.cosmobilities.net/2013/02/01/call-for-chapters-book-project-discourses-and-ideologies-of-mobility/> (11. avgust 2014).

Mason, Henry Lloyd. 1955. *The European coal and steel community, experiment in supranationalism*. The Hague: Nijhoff.

Masschelein, Jan in Maarten Simons. 2008. Our 'will to learn' and the assemblage of a learning apparatus. V *Foucault and lifelong learning: governing the subject*, ur. Andreas Fejes in Katherine Nicoll. London in New York: Routledge.

Merriman, Peter. 2009. Automobility and the geographies of the car. *Geography Compass* 3 (2): 586–599.

--- 2013. Rethinking Mobile Methods. *Mobilities* 7: 1–21.

Miller, Peter in Nikolas Rose. 1990. Governing economic life. *Economy and Society Economy and Society* 19 (1): 1–31.

--- 2008. *Governing the present: administering economic, social and personal life*. Cambridge: Polity.

Mitchell, Katharyne. 2006. Neoliberal governmentality in the European Union: education, training, and technologies of citizenship. *Environment and planning D: society and space* 24 (3): 389–407.

Monnet, Jean. 1954. *Address delivered by Jean Monnet, president of the High Authority, before the Common Assembly at the opening of the extraordinary session of January 1954*. Strasbourg: European Coal and Steel Community.

Nóvoa, António in William deJong-Lambert. 2002. Educating Europe: An analysis of EU educational policies. V *Implementing European Union education and training policy. A comparative study of issues in four Member States*, ur. David Phillips in Hubert Ertl, 41–72. New York, Boston, Dordrecht, London in Moscow: Kluwer Academic Publishers.

OECD. 2007. Removing obstacles to geographic labour mobility. *OECD Economic Surveys: European Union* 2007 (11): 212–236.

Oliver, Peter in Wulf-Henning Roth. 2004. The internal market and the four freedoms. *Common Market Law Review* 41 (2): 407–441.

Olssen, Mark. 2008. Understanding the mechanisms of neoliberal control: lifelong learning, flexibility and knowledge capitalism. V *Foucault and lifelong learning: governing the subject*, ur. Andreas Fejes in Katherine Nicoll. London in New York: Routledge.

Once Erasmus Forever Erasmus. 2014. Dostopno prek: <http://www.garagerasmus.org/once-erasmus-forever-erasmus.html> (10. september 2014).

Ong, Aihwa. 2006. *Neoliberalism as exception: mutations in citizenship and sovereignty*. Durham: Duke University Press.

Our Future Mobility Now. 2012. Video: European Commission President Barroso. Dostopno prek: <http://www.futuremobilitynow.com/2011/video-european-commission-president-barroso/> (10. maj 2014).

Parey, Matthias in Fabian Waldinger. 2011. Studying Abroad and the Effect on International Labour Market Mobility: Evidence from the Introduction of ERASMUS. *The Economic Journal* 121 (551):194–222.

Pogodba o ESPJ. Podpisana v Parizu 18. aprila 1951, v veljavi od 23. julija 1952. Dostopno prek: http://www.ab.gov.tr/files/ardb/evt/1_avrupa_birligi/1_3_antlasmalar/1_3_1_kurucu_antlasmalar/1951_treaty_establishing_eca.pdf (7. april 2014).

Pogodba o Evropski uniji. 1992. Podpisana v Maastrichtu 7. februarja 1992, v veljavi od 1. novembra 1993. Dostopno prek: http://www.svz.gov.si/fileadmin/svz.gov.si/pageuploads/Primarna_zakonodaja/PEU.pdf (22. april 2014).

Quintin, Odile. 2000. Introduction. V *Thirty years of free movement of workers in Europe: proceedings of the conference, Brussels, 17 to 19 December 1998*, ur. Jean-Yves Carlier in Verwilghen Michel, 9–13. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Read, Jason. 2009. A genealogy of homo-economicus: Neoliberalism and the production of subjectivity. *Foucault Studies* (6): 25–36.

Recchi, Ettore. 2008. Cross-state mobility in the EU: trends, puzzles and consequences. *European Societies* 10 (2): 197–224.

Recchi, Ettore in Adrian Favell. 2009. *Pioneers of European integration: citizenship and mobility in the EU*. Cheltenham in Northampton: Edward Elgar.

Rimska pogodba. 1957. Dostopno prek: http://www.svz.gov.si/fileadmin/svz.gov.si/pageuploads/Primarna_zakonodaja/Rimski_pogodbiSL.pdf (24. januar 2014).

Rose, Nikolas. 1990. *Governing the soul: the shaping of the private self*. London in New York: Routledge.

Rose, Nikolas. 1993. Government, authority and expertise in advanced liberalism. *Economy and Society* 22 (3): 283–299.

Rose, Nikolas. 1996. Governing “Advanced” Liberal Democracies. V *Foucault and Political Reason: Liberalism, Neo-Liberalism and Rationalities of Government*, ur. Andrew Barry, Thomas Osborne in Nikolas Rose, 37–64. Chicago in London: University of Chicago Press in UCL Press.

Rose, Nikolas. 2004. *Powers of freedom: Reframing political thought*. Cambridge: Cambridge University Press.

Rose, Nikolas in Mariana Valverde. 1998. Governed By Law? *Social and Legal Studies* 7 (4): 541–552.

Rose, Nikolas, Pat O'Malley in Mariana Valverde. 2006. Governmentality. *Annual Review of Law and Social Science* 2 (1): 83–104.

Rose, Nikolas in Peter Miller. 1992. Political Power beyond the State: Problematics of Government. *British Journal of Sociology* 43 (2): 173–205.

RTVSLO. 2014a. Študentski program Erasmus "zakrivil" kar milijon otrok. Dostopno prek: <http://www.rtv slo.si/zabava/novice/studentski-program-erasmus-zakrivil-kar-milijon-otrok/346983> (25. september 2014).

--- 2014b. Erasmus - program, ki zagotavlja tudi boljšo zaposljivost. Dostopno prek: <http://www.rtv slo.si/evropska-unija/erasmus-program-ki-zagotavlja-tudi-boljso-zaposljivost/347015> (25. september 2014).

Sheller, Mimi. 2011. Mobility. *Sociopedia.isa*: 1–12.

Sheller, Mimi in John Urry. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38 (2): 207–226.

Simons, Maarten in Jan Masschelein. 2008. 'It Makes Us Believe That It Is About Our Freedom': Notes on the Irony of the Learning Apparatus. V *Educational Research: the Educationalization of Social Problems*, ur. Paul Smeyers in Marc Depaepe, 191–204. Gent: Springer.

Söderström, Ola in Laurence Crot. 2010. *The mobile constitution of society: rethinking the mobility-society Nexus*. Dostopno prek: https://doc.rero.ch/record/19815/files/S_derstr_m_Ola_-_The_mobile_constitution_of_society_rethinking_the_mobility_20100630.pdf (9. November 2013).

Spinney, Justin. 2011. A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research. *Mobilities* 6 (2): 161–182.

Svet Evropskih Skupnosti. 1968. Uredba št. 1612/68 (EGS) o prostem gibanju delavcev v Skupnosti. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31968R1612&from=EN> (16. julij 2014).

--- 1968. Direktiva 68/360/EGS o odpravi omejitev gibanja in prebivanja v Skupnosti za delavce držav članic in za njihove družine. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31968L0360&from=EN> (3. junij 2014).

--- 1990. Direktiva 90/364/EGS o pravici do prebivanja. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0364&qid=1411675594847&from=EN> (17. maj 2014).

Swyngedouw, Erik. 1993. Communication, mobility and the struggle for power over space. V *Transport and Communications in the New Europe*, ur. G. Giannopoulos in A. Gillespie, 305–325. London: Belhaven Press.

Thomas, Peter. 2013. Railways. V *The Routledge Handbook of Mobilities*, ur. Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman in Mimi Sheller. London in New York: Routledge – Taylor and Francis Group.

Tietäväinen, Antti, Miikka Pyykkönen in Jani Kaisto. 2008. Globalization and Power - Governmentalization of Europe? An Interview with William Walters. *Foucault Studies* 5: 63–73.

Tuschling, Anna in Christoph Engemann. 2006. From education to lifelong learning: the emerging regime of learning in the European Union. *Educational philosophy and theory* 38 (4): 451–469.

Urry, John. 2000. *Sociology beyond societies mobilities for the twenty-first century*. London in New York: Routledge.

--- 2004a. The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society Theory, Culture & Society* 21 (4–5): 25–39.

--- 2004b. Complex Mobilities. V *The Future of Social Theory*, ur. Nicholas Gane, 109–124. London in New York: Continuum.

--- 2007. *Mobilities*. Cambridge in Malden: Polity.

Urry, John in Monika Buscher. 2009. Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory* 12 (1): 99–116.

Velikonja, Mitja. 2005. *Evroza: kritika novega evrocentrizma*. Ljubljana: Mirovni inštitut.

Walters, William. 2002. The power of inscription: beyond social construction and deconstruction in European integration studies. *Millennium: journal of international studies* 31 (1): 83–108.

--- 2004. The political rationality of European integration. V *Global governmentality: governing international spaces*, ur. Wendy Larner in William Walters, 155–173. London in New York: Routledge.

Walters, William in Jens Henrik Haahr. 2005. *Governing Europe: discourse, governmentality and European integration*. New York: Routledge.