

Shvaćanje funkcionalnosti: Privatizacija željeznice u Velikoj Britaniji

MATKO KRCE-IVANČIĆ

Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu
Sociologija, 1. godina diplomskog studija
mkivanci@ffzg.hr
UDK: [656.2+338.2]:615“1948/2012“(410)

SAŽETAK

U ovom radu problematizira se shvaćanje funkcionalnosti na primjeru privatizacije željeznice u Velikoj Britaniji. Analizira se vremensko razdoblje od 1948. godine do danas, a obrađuju se tri faze kroz koje prolazi željeznica, odnosno faza “društvene željeznice”, “poslovne željeznice” te “profitabilnog poduzeća”. Posebna pažnja se obraća na dvije posljednje faze jer upravo tada dolazi do značajno drugačijeg shvaćanja funkcionalnosti. Dakle nastoji se prikazati kako se mijenja poimanje funkcionalnosti, odnosno disfunkcionalnosti određenih praksi u društvu, a

sa svrhom boljeg razumijevanja njihova značenja. Također funkcionalnost se proučava s obzirom na prijelaz željeznice iz segmentarne u fragmentarnu organizaciju, odnosno kroz proces opće fragmentacije koji karakterizira društva dvadesetog stoljeća. Ističe se potreba proučavanja funkcionalnosti kao varijable.

KLJUČNE RIJEČI

fragmentacija, funkcionalnost, privatizacija, proračunljivost, Velika Britanija, željeznica

Općenito, može se reći kako “proučavati funkciju neke društvene prakse ili institucije znači analizirati doprinos koji te prakse ili institucije imaju u životu društva” (Giddens, 2007: 16). Parsons shvaća funkciju kao “kompleks aktivnosti usmjerenih prema zadovoljavanju potrebe ili potreba sistema” (Ritzer, 1997: 91). Ukratko, funkciju se može razumijeti kao učinak, a za određenu društvenu praksu može se reći da je funkcionalna ukoliko pridonosi održavanju sustava (Haralambos i Holborn, 2002). Naprotiv, disfunkcionalne prakse, na koje Merton ukazuje, možemo shvatiti kao one koje imaju negativne konzekvence za socijalni sistem (Ritzer, 1997: 101). U ovom radu problematizira se shvaćanje funkcionalnosti na primjeru privatizacije željeznice u Velikoj Britaniji. Privatizaciju možemo definirati kao “uključivanje privatnog sektora u pružanje usluga ili sadržaja koji se obično smatraju odgovornostima javnog sektora”, odnosno kao “preusmjeravanje od javnih prema privatno proizvedenim robama i uslugama” (Higgins, 2000: 1). Analizira se vremensko razdoblje od 1948. godine do danas, a obrađuju se tri faze kroz koje je prolazila željeznica, odnosno faza “društvene željeznice”, “poslovne željeznice” te “profitabilnog poduzeća” (Parker i Tyrrell, 2001). Posebna pažnja se obraća na dvije posljednje faze jer upravo tada dolazi do značajno drugačijeg shvaćanja funkcionalnosti. Proučavanjem funkcionalnosti kroz tri faze koje karakteriziraju različiti načini razmišljanja i tehnika upravljanja društvenim životom (Anders, 2005: 38), uočava se varijabilnost shvaćanja funkcionalnosti. Naime različiti “mentaliteti vladanja”¹ (Foucault, 1978) impliciraju različito definiranje društvenih “problema” i tehnika pomoću kojih se isti mogu riješiti (Anders, 2005: 38). Također funkcionalnost se proučava s obzirom na prijelaz željeznice iz segmentarne u fragmentarnu organizaciju, odnosno kroz proces opće fragmentacije koji karakterizira društva dvadesetog stoljeća (Katunarić, 1988).

Društvena željeznica

British Railways je osnovan 1948. godine procesom nacionalizacije i spajanja četiriju velikih poduzeća koja su bila zadužena za upravljanje vlakovima u Velikoj Britaniji. Od 1965. godine *British Railways*

1 eng. *governmentality*

naziva se *British Rail*. Željeznica u Velikoj Britaniji, od 1948. godine pa sve do kasnih 1980-ih godina, izrazito je hijerarhijski strukturirana i centralizirana pri čemu sve značajnije odluke donose regionalni menadžeri. Ova faza željeznice često se naziva i “društvenom željeznicom”. Željeznica je bila organizirana na “mehanički način” (Parker i Tyrrall, 2001), a zbog njezine samodovoljnosti, polifunkcionalnosti i čvrste povezanosti predstavlja segmentarnu organizaciju (Katunarić, 1988). Primarna svrha željeznice nije bila stvaranje profita već siguran i dostupan prijevoz, a upravo je to uvjetovalo shvaćanje funkcionalnosti tijekom ove faze. Dakle funkcionalnost je prvenstveno bila određena socijalnim, a ne materijalnim potrebama. Brojne prakse koje su danas neophodne u svakoj organizaciji koja teži ostvarivanju profita bile su nepoznate. Različiti stručnjaci koji izrađuju poslovne ekspertize, marketinški stručnjaci kao i posebni zaposlenici za odnose s javnošću, nisu imali posebno mjesto u željezničkoj hijerarhiji zaposlenja. Međutim postojale su brojne prakse koje su tada bile opće prihvaćene, a koje bi danas bile proglašene potpuno disfunkcionalnima. Primjerice računovodstvo nije izazivalo osobitu pažnju već se koristilo samo kako bi se zabilježili prihodi i rashodi, odnosno kako bi se izdaci zadržali u okviru sredstava koje je Vlada odobrila. Takva praksa bila je moguća jer *British Rail* nije bio dužan podnositi godišnja izvješća o poslovanju u *Companies Act* formi kao i privatna poduzeća (Parker i Tyrrall, 2001). Izrada voznog reda uključivala je oko tisuću radnika koji su tome posvetili puno radno vrijeme, a prilikom izrade posebno se obraćala pažnja na prvenstvo putničkih linija. Komercijalne djelatnosti primjerice teretne linije bile su u strogo subordiniranom položaju i njima je bilo namijenjeno vrijeme koje nije bilo potrebno putničkim linijama. Vozni red se izrađivao za vremensko razdoblje od godinu dana, a kada je bio dovršen, veće su izmjene bile moguće jednom godišnje. Fleksibilnost voznog reda i pregovaranje o prvenstvu putničkih linija gotovo uopće nije postojalo (Watson, 2001). Tijekom cijelog procesa naglasak je bio na dostupnoj i sigurnoj usluzi, a nitko nije bio osobito zabrinut oko utrošenog vremena i broja ljudi zaposlenih na određenom zadatku. Posao je bio izvor kohezije u društvu. Naime “ako posao traži da se intenzivno radi sedam ili osam sati, ostaje relativno malo vremena i snage da se ozbiljnije posvetimo nečemu drugom izuzev svom privatnom životu, obitelji i vlastitom odmoru. Ukoliko je posao loše organiziran i u njemu ima toliko slobodnog vremena da se može igrati karte, dugo čavrljati uz kavu, možda i voditi ljubav, raditi neki drugi unosan posao: više će se kontaktirati

s ljudima i oni će biti zanimljiviji” (Katunarić, 1988: 175). Dakle posao je bio siguran, sindikati jaki, a zahtjev za fleksibilnošću radne snage zanemariv. O integrativnoj snazi unutar željeznice dovoljno govori i to da se često spominjala posebna “željeznička kultura” (Parker i Tyrrell, 2001).

Poslovna željeznica

Međutim željeznica drugom polovicom 1980-ih godina prolazi kroz brojne promjene. Odnos prema organizacijama u javnom vlasništvu počinje se mijenjati, što se najbolje može sažeti izjavom Margaret Thatcher “svaki menadžer vrijedan svoje plaće nalazio bi se u privatnom sektoru” (Parker i Tyrrell, 2001: 15). Navedeno je izrekla na ručku s vodstvom *British Raila* 1980. godine. Ipak, smatrala je kako još nije vrijeme za privatizaciju željeznica jer bi prepuštanje *British Raila* tržištu bilo disfunkcionalno. Postupno raste važnost ostvarivanja profita, a organizacije koje nisu primarno orijentirane na profit počinju se shvaćati kao disfunkcionalne. Promjenom dominantnih vrijednosti u društvu dolazi i do promjene u shvaćanju funkcionalnosti pri čemu se pogodovanje javnom vlasništvu odbacuje kao disfunkcionalno. Dakle dolazi do redefinicije shvaćanja funkcionalnosti. Značajnu promjenu u upravljanju željeznicom predstavlja uvođenje “sektorskog menadžmenta” kao načela organizacije. Naime sve linije vlakova raspoređene su u pet sektora, odnosno *London and South East*, *Freight*, *Parcels*, *Other Provincial Services* i *Inter-City* (Watson, 2001). Takva decentralizirana struktura dovodi do konflikta i slabljenja čvrste povezanosti poslova unutar *British Raila*. Naime *Inter-City* kao najvažniji putnički sektor dolazi u sukob sa sektorom *Freight* koji se bavi isključivo prijevozom roba. Dokinuto je i pravo prvenstva putničkih linija. Također Vlada postupno smanjuje sredstva namijenjena željeznici i zahtijeva da se godišnja izvješća dostavljaju u *Companies Act* formi čime je izbrisana još jedna razlika između željeznice i privatnog poduzeća. Računovodstvo više nema čisto deskriptivnu već postupno poprima preskriptivnu vrijednost. Naime sektori koji nisu profitabilni moraju iznaći način na koji će to promijeniti ili ostaju bez sredstava. Osim toga u željeznici se počinju otvarati nova radna mjesta jer u novim okolnostima njezina samodovoljnost slabi. Bitan dio *British Raila* postaju različiti marketinški stručnjaci, poslovni savjetnici i drugi stručnjaci za ostvarivanje profita. Međutim za razliku od prve faze, takva se zanimanja shvaćaju kao neophodna. Komercijalni pristup poslovanju polako zamjenjuje

socijalni te naposljetku prevladava. Ukratko, struktura željeznice priprema se za privatizaciju. Stoga je ova, po mnogočemu prijelazna faza, poznata pod nazivom “poslovne željeznice” (Parker i Tyrrall, 2001). Navedene promjene treba sagledati u kontekstu nastanka novog, neoliberalnog pojedinca. Naime “od neoliberalnih građana se očekuje da uspoređuju sebe i svoje organizacije u široj sferi odnosa” (Larner i Le Heron, 2004: 212). Željeznica tako postaje samo jedna od organizacija koju se uspoređuje sa standardima ostvarivanja profita. Postupno se povećava uloga proračunljivosti u svakodnevnom životu te ona ubrzo postaje baza društva, odnosno “umjesto da krenemo od pretpostavke kako iza društvenih odnosa postoji područje ekonomskih fenomena koji se ne mogu reducirati, perspektiva je izokrenuta. Ekonomski fenomeni i procesi shvaćaju se kao rezultat praksi proračunljivosti” (Miller, 2001: 394). Organizacije u javnom vlasništvu počinju se shvaćati kao disfunkcionalne upravo zato što previše odstupaju od kapitalističkog standarda profitabilnosti. Britansko društvo, zahvaćeno takvim “problemima”, tretira se privatizacijom telekomunikacija (1984), plina (1986), vode (1989) i struje (1989–1990) (Lodge, 2003). Nastavljajući niz, željeznica se postupno počinje operacionalizirati kao disfunkcionalna te raste pritisak za njezinom privatizacijom.

Profitabilno poduzeće

Privatizacija željeznice postaje područje političkog interesa 1990-ih godina. Vlada 1993. godine donosi *Railways Act* kojim započinje proces privatizacije *British Raila*, a glavni ciljevi su: “povećati prihod države, potaknuti veću ekonomsku efikasnost, smanjiti utjecaj države u ekonomiji, potaknuti široku raspodjelu vlasništva, potaknuti konkurenciju, prisiliti državna poduzeća na tržišnu disciplinu”, a može se reći kako su navedeni “ciljevi koje je još 80-tih godina prošlog stoljeća postavila vlada Margaret Thatcher pred Britanske privatizacijske programe postali i ostali i ciljevi svih drugih privatizacijskih projekata” (Briševac et al., 2010: 334). Željeznica je privatizirana između 1995. i 1997. godine, a završetkom procesa *British Rail* prestaje postojati. Stoga se željeznica ove faze naziva “profitabilno poduzeće” (Parker i Tyrrall, 2001). Državno upravljanje shvaća se kao neodrživo jer prevladava uvjerenje kako država ne posjeduje savršenu spoznaju svih budućih događaja neophodnu za uspješno planiranje. Međutim kao funkcionalnu alternativu predlaže se izlaganje željeznice sustavu tržišta i cijena, pretpostavljajući

da se upravo tim putem najbrže dobivaju informacije o svim relevantnim obilježjima ekonomskog kretanja. Ukratko, država se shvaća kao “epistemološki” nedostatna u odnosu na tržište (Kalanj, 2010) koje se predstavlja kao “dinamičan fenomen u nesigurnom i mijenjajućem svijetu” (Briševac et al., 2010: 337). Također privatizacija se shvaća kao forma discipline koju svaka organizacija mora usvojiti kako bi se riješila brojnih disfunkcionalnosti u poslovanju primjerice korupcije (Everett et al., 2006). Privatizacijom je potpuno izmijenjena struktura željeznice. “Ono što je prije bila integrirana mreža povezana u hijerarhijsku birokratsku strukturu s nekoliko modernih koncesija za sektorsku decentralizaciju sada je isprepleteni niz ugovora koji povezuju tvrtke odgovorne njihovim vlastitim dioničarima i nadzornim tijelima” (Brendan, 2002: 1). Procjenjuje se da samo na poslovima održavanja radi više od dvije tisuće poduzeća. Privatizacija ujedno predstavlja i fragmentaciju željeznice. *British Rail* kao polifunkcionalnu segmentarnu organizaciju zamjenjuje doslovno tisuće monofunkcionalnih fragmentarnih jedinica. Nestaje integrativna snaga željeznice po kojoj je bila glasovita. Naime međusobne veze pojedinaca unutar željeznice olabavljaju “u pogledu njihova intenziteta, uzajamne privrženosti i grupnog identiteta” (Katunarić, 1988: 14). Također moć više nije koncentrirana u malenoj grupi regionalnih menadžera već je raspršena kroz tisuće novonastalih privatnih poduzeća. “Željeznička kultura” (Parker i Tyrrall, 2001), iznikla iz niza lokalnih praksi, nestaje uslijed fragmentacije rada. “Radnici na pruzi su radili u društinama i poznavali svoj dio pruge kao vlastito dvorište. Umjesto toga, radnici postaju nomadski, seleći na sljedeći posao s malo ili nimalo lokalnog znanja i naputkom da ne pričaju s konkurentskim radnicima osim preko nadzornika koji je miljama udaljen” (Brendan, 2002: 5). Izostanak suradnje među zaposlenicima odrazio se na izvođenje brojnih zadataka. Uslijed racionalizacije pada sigurnost posla, a od radnika se traži da budu fleksibilni, što zapravo znači veće opterećenje koje rezultira površno obavljenim poslovima. Primjerice vozni red se zbog zahtjeva za fleksibilnošću počeo izrađivati za vremensko razdoblje od dva mjeseca, a mogao se promijeniti četiri puta. Takva praksa pokazala se problematičnom 1995. godine kada je vozni red objavljen u novinama, a tijekom dva tjedna čitatelji su ukazivali na njegove pogreške (Watson, 2001). Također brojna privatna poduzeća zadužena su za održavanje željezničke infrastrukture, a kako naglasak prilikom poslovanja više nije na sigurnosti već na ostvarivanju profita, dolazi do štednje na sigurnosti putnika (Parker i Tyrrall,

2001). Sigurnost prestaje biti cilj poslovanja te postaje sredstvo ostvarivanja profita. Ukinuta je i odredba po kojoj u brzim vlakovima moraju biti dva vozača kako bi se spriječila nesreća ako jedan od vozača iz bilo kojeg razloga ne može sigurno dovesti putnike na određite (Brendan, 2002). Za razliku od razdoblja prije privatizacije, kada su nesreće uslijed štednje na sigurnosti bile rijetke, dolazi do četiri velike nesreće tijekom šest godina u kojima je smrtno stradalo četrdeset i devet ljudi. Sudari kod Southalla (1997) i Ladbroke Grovea (1999) posljedica su prolaska vlaka kroz crveno svjetlo i to najvjerojatnije uslijed umora ili žurbe, a iskliznuća vlakova kod Hatfielda (2000) i Potters Bara (2002) uzrokovana su nedovoljnim održavanjem tračnica (Evans, 2007). Međutim brojne nesreće nisu rezultirale kvalitetnijim održavanjem infrastrukture, već smanjenjem brzine vlakova što je za posljedicu imalo povećan broj kašnjenja. Željeznički prijevoz postao je toliko nepredvidljiv da se čak i pošta u Velikoj Britaniji počela sve više prevoziti cestovnim prometom. Funkcija željeznice više nije služiti građanima već biti na raspolaganju kao još jedno sredstvo ostvarivanja profita (Brendan, 2002). Paradoksalno, smatralo se kako će privatizacija, “kroz uvođenje konkurencije, poboljšati efikasnost i osjetljivost na zahtjeve potrošača, uz bolju kvalitetu i asortiman roba i usluga” (Briševac et al., 2010: 337). Također dolazi do fragmentacije odgovornosti za željeznički promet što je posebice funkcionalno za nesmetano ostvarivanje profita nauštrb pružanja sigurne usluge putnicima (Watson, 2001). Promijenjenim okolnostima pokušava se prilagoditi i računovodstvo. Privatno poduzeće zaduženo za računovodstvo uvelo je nove načine upravljanja pod nazivom *Microcontrol* i *Contract Recording and Monitoring System*. Međutim, provođenje računovodstva u fragmentarnoj željeznici iznimno je složeno jer postoji više tisuća poduzeća koje je potrebno nadzirati (Parker i Tyrrall, 2001). Dakle primarna svrha željeznice ove faze jasno je određena procesom privatizacije. Naime “od privatizirane organizacije se očekuje da će se njezini zadaci i ciljevi promijeniti iz naglašenih političkih ili javnih interesa u one komercijalne” (Parker i Tyrrall, 2001: 8), a s obzirom na to mijenja se i shvaćanje efikasnosti poslovanja. Dakle “učinkovitost se prestala definirati pojmovima vezanim uz *dužnosti* poslovanja željeznice. Umjesto toga, redefinirana je kao *utržak* informacijskih sustava usredotočenih na komercijalno obračunavanje profita” (Parker i Tyrrall, 2001: 17). Ukratko, novo shvaćanje funkcionalnosti gradi se na suprotnosti poimanja funkcionalnosti prve faze. Disfunkcionalno je ono što značajnije odstupa od standarda

profitabilnosti koji se uspostavlja prvenstveno na mikro razini neprestanim proračunavanjem. Potrebe kolektiva, odnosno javnosti postaju disfunkcionalne, a kao stvarne potrebe se shvaćaju samo materijalne potrebe pojedinaca. Stvara se svojevrsna diskurzivna barijera uslijed koje više nije moguće definirati funkcionalnost drugačije od profitabilnosti (Haney, 2000).

Zaključak

Zaključno, analizom faza kroz koje je željeznica prošla od 1948. godine do danas, možemo uočiti promjene u shvaćanju funkcionalnosti. Dakle tijekom faze “društvene željeznice” (Parker i Tyrrall, 2001) prvenstvo putničkih linija bilo je neupitno, a briga o utrošenom vremenu i broju ljudi zaposlenih na određenom zadatku potpuno podređena sigurnosti prijevoza (Watson, 2001). Funkcionalno upravljanje željeznicom, kao segmentarnom organizacijom, značilo je siguran i dostupan prijevoz, a smatralo se kako upravo državno vlasništvo to uspješno osigurava. Ukratko, funkcionalnost je bila određena socijalnim potrebama. Faza “poslovne željeznice” (Parker i Tyrrall, 2001) redefinira shvaćanje funkcionalnosti kao implementiranja kapitalističkog standarda profitabilnosti, a samim time se i željeznica počinje shvaćati kao disfunkcionalna. Uvodi se “sektorski menadžment” kao načelo organizacije, željeznica postaje decentralizirana, a dokinuto je i pravo prvenstva putničkih linija (Watson, 2001). Marketinški stručnjaci, poslovni savjetnici i drugi stručnjaci za ostvarivanje profita zauzimaju važno mjesto u organizaciji željeznice. Računovodstvo poprima preskriptivnu vrijednost, a proračunljivost postupno postaje baza društva (Miller, 2001). Naime samo društvo se počinje shvaćati kao skup pojedinaca i njihovih interesa, a nikako kao superponirani oblik zajedničkog života i identiteta (Katunarić, 2003: 21). Samim time funkcionalnost se sve više svodi na racionalne, odnosno ekonomske potrebe pojedinaca. Međutim tek u fazi “profitabilnog poduzeća” privatizacija se počinje shvaćati kao funkcionalno rješenje za “problem” željeznice (Parker i Tyrrall, 2001). Željeznicu sačinjava niz isprepletenih ugovora, odnosno tisuće monofunkcionalnih fragmentarnih jedinica. Fragmentacijom željeznice potrebe postaju funkcionalne samo ako su individualne i materijalne (Katunarić, 1988). Manjak brige o sigurnosti, prouzrokovan težnjom ostvarivanja profita, dovodi do niza nesreća. Naime imperativ fleksibilne radne snage često rezultira površno obavljenim poslovima. Također se neprestano ističe

potreba afirmiranja potpune razdvojenosti pojedinca i sustava, a samim time i nestanka društva. Globalno tržište zamjenjuje društvo pri čemu se naglašava važnost desocijalizirane ekonomije, odnosno ekonomije neovisne od bilo kakvih institucionalnih ograničenja (Touraine, 1998). Naposljetku se stvara diskurzivna barijera uslijed koje je funkcionalnost moguće definirati isključivo kao profitabilnost (Haney, 2000). Iz svega navedenog možemo zaključiti da funkcionalnost ne treba shvaćati kao konstantu već kao varijablu, kako bi se uspješnije otkrilo značenje određenih praksi za neko društvo.

LITERATURA

- Anders, Gerhard (2005.) "Good Governance as Technology: Toward an Ethnography of the Bretton Woods Institutions" U: Lewis, David i Mosse, David (ur.): *The Aid Effect: Giving and Governing in International Development*. London: Pluto Press. Str. 37–60.
- Brendan, Martin (2002.), "British rail privatisation: What went wrong?" Global Union Federation Public Service International, URL: <http://www.publicworld.org/docs/britrail.pdf> (20. 6. 2012.)
- Briševac, Jelena et al. (2010.) "Privatizacija, državno vlasništvo i poslovni rezultat poduzeća". *Ekonomski vjesnik*, 3(2): 333–349.
- Evans, Andrew (2007.) "Rail safety and rail privatisation". *Significance*, 4(1): 15–18.
- Everett, Jeff et al. (2006.) "The Global Fight against Corruption: A Foucaultian, Virtues-Ethics Framing". *Journal of Business Ethics*, 65(1): 1–12.
- Foucault, Michel [1978] (1991.) "Governmentality" U: Burchell, Graham et al. (ur.): *The Foucault effect: studies in governmentality*. Chicago: University of Chicago Press. Str. 87–104.
- Giddens, Anthony (2007.) *Sociologija*. Zagreb: Nakladni zavod Globus
- Haney, Lynne (2000.) "Global Discourses of Need. Mythologizing and Pathologizing Welfare in Hungary" U: Burawoy, Michael et al. (ur.): *Global Ethnography. Forces, Connections, and Imaginations in a Postmodern World*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press. Str. 48–73.
- Haralambos, Michael i Holborn, Martin (2002.) *Sociologija: Teme i perspektive*. Zagreb: Golden marketing
- Higgins, Gordy (2000.), "A Review of Privatization Definitions, Options and Capabilities" Business, Labor, and Agriculture Interim Committee, URL: http://www.google.hr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fleg.mt.gov%2Fcontent%2Fpublications%2Fresearch%2Fpast_interim%2Fdefined.pdf&ei=8krTUIWYIKTa4QSlh4DQBA&usq=AFQjCNFK-HRVh6btPPCKrlf201r13p4nEg&bvm=bv.1355534169,d.Yms (20. 12. 2012.)
- Kalanj, Rade (2010.) "Ekonomska sociologija i problem tržišta". *Socijalna ekologija*, 19(3): 305–341.
- Katunarić, Vjeran (2003.) *Sporna zajednica. Novije teorije o naciji i nacionalizmu*. Zagreb: Jesenski i Turk
- Katunarić, Vjeran (1988.) *Dioba društva*. Zagreb: Sociološko društvo Hrvatske

- Lerner, Wendy i Le Heron, Richard (2004.) "Global benchmarking: participating 'at a distance' in the globalizing economy". U: Lerner, Wendy i Walters, William (ur.): *Global Governmentality. Governing international spaces*. London: Routledge. Str. 212-232.
- Lodge, Martin (2003.) "*Institutional Choice and Policy Transfer: Reforming British and German Railway Regulation*". *Governance*, 16(2): 159-178.
- Miller, Peter (2001.) "Governing by Numbers: Why Calculative Practices Matter". *Social Research*, 68(2): 379-396.
- Parker, David i Tyrrell, David (2001.), "The fragmentation of a railway: A study of organisational change in British Rail". Open University Business School Research Publications, URL: <http://www8.open.ac.uk/business-school/research/publications/2001/fragmentation-railway-study-organisational-change-british-rail> (15. 6. 2012.)
- Ritzer, George (1997.) *Suvremena sociologijska teorija*. Zagreb: Nakladni zavod Globus
- Touraine, Alain (1998.) "Sociology Without Society". *Current Sociology*, 46(2): 119-143.
- Watson, Robert (2001.) "The effect of railway privatization on train planning: a case study of the UK". *Transport Reviews*, 21(2): 181-193.

UNDERSTANDING FUNCTIONALITY: PRIVATIZATION OF THE RAILWAY IN GREAT BRITAIN

ABSTRACT

This paper deals with the concept of functionality using the example of privatization of the railway in Great Britain. The time period from 1948 onwards is analyzed focusing on the three phases which the railway has undergone: "social railway", "business railway" and "profitable business". Special attention is paid to the last two phases since they mark an important shift in the understanding of functionality. Therefore, this paper shows how the changes in the understanding of functionality or dysfunctionality of certain social practices came about, with the

aim of better understanding of their meaning. Functionality is also studied with regard to the transition of the railway from a segmental to a fragmentary organization, that is, by examining the process of general fragmentation which characterizes twentieth century societies. Further research should be undertaken to explore functionality as a variable.

KEY WORDS

fragmentation, functionality, privatization, calculability, Great Britain, railway