

Tomaž Pušnik

***Mobilna
Evropska unija***



TOMAŽ PUŠNIK

MOBILNA EVROPSKA UNIJA

FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE
ZALOŽBA FDV

MOBILNA EVROPSKA UNIJA
Tomaž Pušnik

Ljubljana 2016

Izdajatelj in založnik: Fakulteta za družbene vede, Založba FDV
Za založbo: Hermina Krajnc

Copyright © po delih in v celoti FDV 2016, Ljubljana.
Fotokopiranje in razmnoževanje po delih in v celoti je prepovedano.
Vse pravice pridržane.

Recenzenta: prof. dr. Mitja Velikonja in
izr. prof. dr. Žiga Vodovnik

Jezikovni pregled: dr. Marinko Banjac
Naslovnica in prelom: dr. Marinko Banjac

Ljubljana 2016

Dostopno: <http://knjigarna.fdv.si/>

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

005.966.3:061.1EU(0.034.2)

PUŠNIK, Tomaž, 1987-

Mobilna Evropska unija [Elektronski vir] / Tomaž Pušnik. - El. knjiga. -
Ljubljana : Fakulteta za družbene vede, Založba FDV, 2016

ISBN 978-961-235-807-5 (pdf)

287641344

KAZALO

PROLOG: MOBILNOST V DUHU ČASA	1
1 UVOD – MOBILNA EVROPSKA UNIJA	5
2 MOBILNOST V ZNANOSTI	12
2.1 Vzpostavljanje mobilnosti v znanosti	12
2.2 Izmuzljivost definiranja mobilnosti	14
2.3 Nova mobilna paradigma oziroma obrat mobilnosti	20
2.4 Kritika nove mobilne paradigme	23
2.5 Razkrivanje in prepoznavanje lastne mobilne pozicije raziskovanja	26
3 MOČ, OBLAST, MOBILNOST: ANALITIKA OBLASTI	30
3.1 Governmentalnost: preplet vednosti in oblasti	31
3.2 Racionalnost oblasti	36
3.3 Razumevanje (moderne) oblasti	39
3.4 Racionalnost sodobne oblasti	44
3.5 Napredni liberalizem	52
3.6 Governmentalizacija Evrope	59
4 KONSTRUKCIJA MOBILNOSTI TEKOM EVROPSKIH INTEGRACIJSKIH PROCESOV: PREPLET VEDNOSTI IN PRAKS	63
4.1 Refleksija konstrukcij (pomenov) mobilnosti prek pravnih opredelitev	65
4.2 Vzpostavljanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov kot problematizacija	68
4.3 Proces implementacije mobilnosti in vzpostavljanje prvih mobilnih praks	71
4.4 Nastajanje Evropske gospodarske skupnosti: prepleti mobilnosti in skupnega trga	78
4.5 Kritična refleksija gradualnega razumevanja razvoja	

	mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov	83
4.5.1	<i>Rimska pogodba kot začetna točka mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov</i>	84
4.5.2	<i>Revolucija mobilnosti v letu 1968</i>	85
4.5.3	<i>Evolucija mobilnosti – razširitev mobilnih pravic</i>	87
4.5.4	<i>Državljanstvo Evropske unije – končna točka razvoja mobilnosti in brezmejnost zagotavljanja svoboščine vsem državljanom Unije</i>	89
4.5.5	<i>Redukcionizem interpretacij gradualnega razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov</i>	90
5	PRAKSE MOBILNOSTI IN MOBILNE PRAKSE V EVROPSKI UNIJI	101
5.1	Akcijski načrti	103
5.1.1	<i>Lizbonska strategija in akcijski načrti – nova spodbuda za mobilnost: uveljavitev izobraževalne in krepitve delavske mobilnosti</i>	106
5.2	Evropsko leto mobilnosti delavcev	110
5.2.1	<i>Utrjevanje oblastne racionalnosti mobilnosti tekom Evropskega leta mobilnosti delavcev</i>	112
5.2.2	<i>Eurobarometer</i>	116
5.3	Evropska služba za zaposlovanje – EURES	120
5.4	Erasmus mobilna praksa: povezovanje mobilnosti in izobraževanja	127
5.4.1	<i>Politična racionalnost programa Erasmus</i>	128
5.4.2	<i>Erasmus študijska mobilnost</i>	135
5.4.3	<i>Erasmus študijska praksa</i>	141
	ZAKLJUČEK	145
	LITERATURA	157
	STVARNO KAZALO	171
	IMENSKO KAZALO	174

PREDSTAVITEV AVTORJA

Tomaž Pušnik je mladi raziskovalec na Fakulteti za družbene vede, Univerze v Ljubljani. Raziskovalna področja, ki ga zanimajo, segajo na polje politične teorije s poudarkom na konceptih mobilnosti, politične participacije, evropskih integracijskih procesov, izobraževanja, državljanske vzgoje in EU politik. Raziskovalno je sodeloval pri številnih (mednarodnih) projektih.

PROLOG: MOBILNOST V DUHU ČASA

Pisati o mobilnosti oziroma svobodi gibanja v Evropski uniji v času, ko ta na svojih mejah ravno zaradi onemogočanja taiste svobode (p)ostaja množično grobišče, se zdi na prvi pogled nesmiselno in celo neupravičeno. Predvsem s prepoznavanjem potrebe po organskih intelektualcih, ki morajo venomer delovati ter se postavljati na stran zatiranih in pozabljenih. Vendar lahko s kritično refleksijo vzpostavljanja in institucionalizacije mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov razumemo, da spodbujanje svobode gibanja za določene skupine ljudi – državljane EU, ni naravno, samoumevno in od nekdanj. To hkrati odstira pogled, da tudi postavljanje meja, zapiranje ter onemogočanje prehajanja *Drugim*, beguncem in migrantom, ni naravno, edino mogoče ali celo pravilno. Ravno obratno, tako kot je mogoče mobilnost v EU omejiti, lahko in moramo preprečiti tudi umiranje na mejah Evropske unije.

V obdobju, ko se v Evropski uniji ponovno postavljajo zidovi, žičnate ograje ter prepreke vseh vrst, ki aludirajo na drugačne čase, ter v času, ko so državljani Evropske unije zaradi *nevarnosti* in *strahu* pred *Drugimi* ponovno soočeni z nadzorom na mejah, so premisleki o mobilnosti v Evropski uniji še kako relevantni. Mobilnost je v Evropski uniji prevladujoče opredeljena kot pravica do svobode gibanja ali z velikokrat slišano, pogosto uporabljeno, a malokrat reflektirano sintagmo prostega pretoka ljudi, kapitala, storitev in blaga. Že v tej opredelitvi lahko prepoznamo, da prost pretok državljanov EU predstavlja zgolj eno, ne nujno najbolj privilegirano vrsto svoboščine, ki naj bi omogočala prosto prehajanje na območju Evropske unije.

Še posebej iz današnje perspektive je razvidno, da mobilnost »pomeni 'prvorazredno migracijo'« (Recchi 2015, 1).¹ Ravno semantična sprememba od migracij k mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov osvetljuje aktualne distinkcije in hierarhijo dostopa do *svobode gibanja* na prostoru Evropske unije. Na eni strani je mobilnost v Evropski uniji predstavljena kot največji dosežek evropskih integracijskih procesov ter dojeta kot najbolj dragocena pravica in primarna asociacija, s katero državljani EU opredeljujejo povezovanje držav v EU. Na drugi strani pa nezmožnost in omejevanje gibanja za *drugorazredne* posameznike, nedržavljanke Evropske unije, oziroma tiste, ki ne potujejo ne v ekonomskem, poslovnem ali prvem razredu, temveč peš, opredeljuje (ne)svobodo gibanja oziroma migracije.

Z razumevanjem mobilnosti lahko tako reflektiramo in beremo tudi migracije v Evropsko unijo. Lahko bi dejali, da je mobilnost vse tisto, kar migracije niso, saj je mobilnost predstavljena in dojeta kot inherentno pozitivna, največji dosežek evropskih integracijskih procesov, predpogoj vzpostavljanja EU, dobro urejen način prehajanja, ključ za prihodnost Evropske unije, zgodba o uspehu in temelj EU državljanstva. Medtem za migracije velja ravno obratno. Migracije in migranti v vseh svojih podobah in poimenovanjih namreč (p) ostajajo ključen problem Evropske unije. Migranti in begunci, predstavljeni kot največji javni sovražnik, odstirajo Evropsko unijo polno rasizma, egoizma, kriminala, nasilja, nestrpnosti in brezbriznosti. Videmšek (2016) v popisu krize Evropske unije skozi doživljanja migrantov in beguncev oziroma *Drugih* ter pozabljenih, med drugim prek izpovedi begunca Tareka Brhane, osvetli absurdnost hierarhizacije in distinkcije med mobilnostjo in migracijami ter strne begunsko in migrantsko tragedijo: »Poglej, edina razlika med nama je, da si ti lastnik evropskega potnega lista, jaz pa eritrejskega. Imel si srečo, da si se rodil v Evropi, jaz pa smolo, da sem se rodil v Afriki« (Videmšek 2016, 94). Državljanstvo Evropske unije lahko na ravni te distinkcije dojemamo kot mejo, kjer se začno privilegiji svobode gibanja za nekatere ter gradijo in ohranjajo izključevanja za druge. Že na ravni poimenovanja oziroma konceptov se vzpostavlja distinkcija med mobilnostjo in migracijami. Medtem ko imajo migracije negativno podobo gibanja, ki se vzpostavlja zaradi problemov in

1 Prvorazredno migracijo Recchi (2015, 1) razume kot potovanje brez mejnih kontrol, potrebe po identifikaciji z dokumenti na mejah ter mnogoterih tveganj, s katerimi so soočeni migranti. Lahko pa t. i. *migration 'in first class'* razumemo tudi kot metaforo, ki aludira na potovanje z letalom, kjer so potniki razvrščeni glede na ceno letalske karte oziroma njihove finančne zmožnosti v ekonomski, poslovni in prvi razred. Mobilnost je v tem kontekstu opredeljena kot svoboščina bogatih ter kot način gibanja v Evropski uniji, ki je prepuščen in omogočen zgolj *izbrancem*.

vzpostavlja nove probleme, pa je mobilnost dojeta skorajda izključno pozitivno, saj implicira napredek in razvoj. V kolikor pogledamo migracije skozi prizmo mobilnosti prepoznamo, da migranti in begunci niso »prostovoljno mobilni« (Manderscheid 2014, 605), temveč so *na beg* prisiljeni (Videmšek 2016). Kot opredeli Bauman (2000, 120-121), so ljudje, »ki se lahko gibljejo hitro« in prostovoljno tisti, »ki danes vladajo«, na drugi strani pa so ljudje, ki se jim gibanje preprečuje oziroma »tisti, ki ne morejo po lastni želji zapustiti prostora, ti, ki se jim vlada«. Na ta način se prek gibanja oziroma mobilnosti in migracij vzpostavlja in odvzema svoboda.

Vendar je potrebno tudi aktualne proklamacije mobilnosti kot sinonima Evropske unije in ključne svoboščine brati in razumevati onkraj prevladujočih dojemanj. Ravno sodobne interpretacije na ravni akademskih preučevanj ali na ravni političnega diskurza EU, ki mobilnost opredeljujejo kot brezpogojno svobodo gibanja za vse državljane EU ter kot temeljno pravico državljanov EU, je potrebno dojemati kot način naturalizacije mobilnosti. S tem se Evropska unija predstavlja in opredeljuje kot območje svobode. Ali drugače, historične interpretacije o razvoju mobilnosti ter sedanje opredelitve, ki mobilnost prevladujoče ali celo izključno dojemajo kot pozitivno, je potrebno brati iz pozicije sedanjosti. Vprašanje je torej za kakšne sedanje in prihodnje namene so takšne opredelitve mobilnosti uporabljene. Potrebno je predvsem reflektirati, kako mobilnost dejansko učinkuje, kakšne so konkretne mobilne prakse ter kakšna je percepcija pri državljanih EU, ki so mobilni ter posledično *pravi Evropejci*.

Ta knjiga potemtakem pridodaja delček kritičnega razumevanja k sicer prevladujoče inherentno pozitivnim podobam mobilnosti. Ravno iz konteksta neproblematizirane podobe mobilnosti bomo mobilnost brali kot pomemben način vzpostavljanja in delovanja oblasti v Evropski uniji. 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, premišljati, preizpraševati in problematizirati. Prav denaturalizaciji mobilnosti namenjamo ključno mesto v knjigi. Z razumevanjem, da tudi mobilnost ne predstavlja absolutne svobode gibanja, temveč da je mobilnost politična, ker spodbuja določene vrste gibanj, bomo dekonstruirali podobo mobilnosti v Evropski uniji. Tako bomo motrili predvsem političnost koncepta mobilnosti, utišane in neizpostavljene momente vzpostavljanja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter analizirali sodobne institucionalizacije mobilnih praks (ERASMUS, EURES) oziroma materializacije mobilnosti. V skladu s prepotrebno akademsko samorefleksijo je potrebno dodati, da s knjigo ne želimo ponuditi edine prave in

končne resnice o mobilnosti v Evropski uniji, temveč odstirati pogled, kako se je tekom evropskih integracijskih procesov prek mobilnosti Evropska unija vzpostavljala kot prostor svobode, kakšna je ta svoboda ter kdo si lahko to svobodo privošči. V tem pogledu je knjiga mobilna, saj želi spodbuditi nove analize ter kritične poglede in razumevanja mobilnosti.

1

UVOD – MOBILNA EVROPSKA UNIJA

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 EU ter možnost zaposlovanja državljanov Unije na skupnem trgu sta del štirih temeljnih svoboščin, in sicer prostega pretoka blaga, storitev, kapitala in ljudi. Te 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 sta mir in demokracija, ki sta dojeta kot primarna razloga za vzpostavljanje Evropske skupnosti. Mobilnost v Evropski uniji je predstavljena kot ključen 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 vidik, s katerim povezujejo življenje v EU (Recchi 2015).

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 EU ključ za tesnejše sodelovanje in povezovanje, hkrati pa je mobilnost predstavljena kot ena izmed najbolj pozitivnih posledic in največjih dosežkov evropskih integracijskih procesov. Jacques Delors,² je postavil retorično vprašanje: »[a]li niso načela mobilnosti in sodelovanja v srcu evropskega etosa?« (v Barry 1993, 314). S tem je nakazal po

2 Delors je bil predsednik Evropske komisije v dveh mandatih, od leta 1985 do leta 1995.

njegovem mnenju intrinzičnost mobilnosti pri delovanju evropske skupnosti. Poudarjanje pomena mobilnosti v Evropski uniji je tudi v sodobnih kontekstih izjemno izpostavljeno, saj ga lahko zasledimo v številnih izjavah in ključnih dokumentih EU. Nekdanji predsednik Evropske komisije Jose Manuel Barroso je za aktualni okvirni program raziskav in inovacij 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 vidik evropske integracije, definiran kot prost pretok ljudi, storitev in kapitala, je kot tak venomer uporaben in uporabljen v diskurzu Evropske unije, njenih ciljih, preteklih dogodkih in bodočih perspektivah.

Mobilnost, definirana kot prost pretok ljudi, storitev, kapitala ter blaga, predstavlja vseobsegajoč koncept, ki nam sam po sebi ne pove prav dosti. 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, premišljati, preizpraševati in problematizirati.

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 fizičnega (ljudje, dobrine, stvari), imaginarnega (vednost, ideje, podobe) in virtualnega (denar, informacije, podatki) pretoka, pa koncept mobilnosti ni mogel ostati trivialen (Söderström 2010, 10). Postavljanje mobilnosti v središče družbenega preučevanja se označuje kot '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. Ravno ta razmerja pa predstavljajo kontekst in določajo ter napolnjujejo koncept mobilnosti. Ali kot je izpostavil Söderström (2010, 15), »mobilnost ni samo družbeno oblikovana temveč tudi oblikuje družbeno«. Posledično pa je »mobilnost ena izmed osrednjih aren borbe za nadzor in prevlado« (Swyngedouw 1993, 324).

Mobilnost se prevladujoče povezuje s koncepti, kot so svoboščina, prost pretok in fluidnost. Vendar jo moramo razumeti tudi oziroma predvsem v okviru moči in oblasti (Bærenholdt 2013, 20). Najširši namen knjige sledi tej poziciji in posledično tendira k drugačnemu branju mobilnosti v EU, ki želi prispevati k denaturalizaciji ter kritičnemu razumevanju vloge mobilnosti v Uniji. Bolj specifično želimo v pričujočem delu razkrivati, kako se tekom evropskih integracijskih procesov in delovanja mobilnosti danes vzpostavlja oblast v EU. Pri tem se bomo oprli na Foucaultovo razumevanje delovanja oblasti (Foucault in drugi 1991; Foucault 2007) v obdobju, ki ga označujemo kot napredni liberalizem (Rose 2004) ali neoliberalizem (Dean 2010). V obdobju naprednega liberalizma oblasti namreč ne moremo razumeti več kot represivno silo, ki se vzpostavlja in deluje enosmerno, ampak jo razumemo kot razmerje moči, multipliciteto razmerij moči, ki ni nikoli dokončno, temveč se venomer udejanja (Dean 2010; Bærenholdt 2013). Potemtakem moderne oblike oblasti ne dojemamo zgolj kot (negativne) sile, ki deluje enosmerno s strani suverena (države, EU) 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.

Mobilnost v Evropski uniji bomo tako brali in analizirali kot način vzpostavljanja oblasti, prostora in populacije Unije in njihove konkretizacije prek mobilnih praks kot načinov delovanja oblasti oziroma oblastnih tehnologij (Barry 1993; Jensen in Richardson 2004 in 2007; Urry 2007; Jensen in Lassen 2011). V tem kontekstu bomo interpretirali, kako se prek številnih mehanizmov, politik in programov tekom evropskih integracijskih procesov vzpostavljajo ter institucionalizirajo pomeni mobilnost in mobilne prakse. Natančneje rečeno,

osvetljevali bomo, kako se tekom evropskih integracijskih procesov vzpostavlja specifično razumevanje mobilnosti, kako se koncept mobilnosti napolnjuje z vsebino ter kakšni načini delovanja in »aktivnosti, ki oblikujejo, vodijo, regulirajo in vplivajo na delovanje posameznika ali posameznikov« (Gordon 1991, 2) se predpostavljajo in udejanjajo z mobilnostjo ter prek mobilnih praks. 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 EU, ki je v najpomembnejših dokumentih, pogodbah, smernicah, strategijah ter v diskurzu visokih predstavnikov Unije dojeta kot ključna za prihodnost EU.

Procese delovanja mobilnosti lahko označimo in dojemamo kot governmentalizacijo Evrope, ki »zamejuje, vzpostavlja ter določa okolje, prostor in populacijo Unije« (Walters in Haahr 2005). Governmentalizacija Evrope na eni strani predstavlja koncept, ki zaobjame raznolike načine vzpostavljanja in delovanja oblasti tekom evropskih integracijskih procesov in na ravni EU, oziroma naslavlja in osvetluje »processe oblikovanja Evrope kot praktične« (Tietäväinen in drugi 2008, 67). Na drugi strani pa governmentalizacija Evrope služi kot analitsko orodje, ki je odprto za razkrivanje zamišljanj, idej, logike in vednosti upravljanja kot tudi partikularnih, pogosto neprepznanih praks in načinov udejanjanja oblasti. 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 tej nameri bo monografijo sestavljalo pet prepletenih delov oziroma poglavij. V uvodnem poglavju smo predstavili relevantnost tematike ter razkrili vzroke preučevanje mobilnosti v EU. Temeljni razlog, ki nas je pritegnil k razmisleku in preizpraševanju o mobilnosti predstavlja inherentno pozitivna podoba mobilnosti pri državljanih EU. Dojemanje mobilnosti kot najpomembnejšega dosežka evropskih integracijskih procesov ter percipiranje mobilnosti kot primarne asociacije, s katero državljani Unije povezujejo EU, 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 do preučevanja mobilnosti oziroma tendenco po kritični analizi in denaturalizaciji mobilnosti na ravni EU.

Izhajajoč iz te predpostavke bomo v drugem poglavju reflektirali teoretske pristope k mobilnosti ter izpostavili relevantnost 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. Z razkrivanjem razumevanja mobilnosti kot ontološko absolutne, kjer na eni strani mobilnost konstituira družbena razmerja oziroma politično, na drugi strani pa politična razmerja izgrajujejo in vzpostavljajo pomena mobilnosti in mobilne prakse bomo argumentirali, da je potrebno mobilnost razumeti kot političen koncept. Posledično mora preučevanje mobilnosti venomer vključevati analize, ki so kritične ter senzibilne za raznolike historične kontekste izgrajevanja pomenov mobilnosti in načinov delovanja mobilnih praks.

Ravno preplet političnosti mobilnosti s teoretskim aparatom analitike oblasti omogoča tovrstno analizo oziroma razumevanje mobilnosti kot načina vzpostavljanja in delovanja oblasti. 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. Razumevanje moči in oblasti bo služilo kot okvir analitike oblasti, prek katere bomo osvetlili, kako se prek mobilnosti vzpostavlja specifična oblast in skupnost v EU. Analitika oblasti namreč predstavlja kritični instrument analiziranja oblastnih režimov ali režimov praks ter omogoča vpogled, kako se prek raznolikih oblastnih tehnologij in praks ter tehnologij sestva (Rose in Miller 1992; Rose 1993; Foucault 2003 in 2008) vzpostavlja prek mobilnosti oblast v EU.

Četrto poglavje bo tako namenjeno historični analizi vzpostavljanja pomenov mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov. Za namene razumevanja, kako se vzpostavljajo podobe in prakse mobilnosti ter kako je prišlo do sedanjega dojemanja mobilnosti bomo uporabili historični pristop analitike oblasti, ki dojema vzpostavljanje oblasti kot odgovore na partikularne problematike. V tej smeri bo historično senzibilno branje predstavljalo zgodovino sedanjosti, ki preizprašuje in problematizira kar je podano in razumljeno

kot dano, naravno, nevtralnno ali nujno. Problematizacije mobilnosti tako ne razumemo kot zbira omejitev, temveč kot prikaz vzpostavljanja sprememb in osvetljevanja 'zakritih' dogodkov, ki so se v specifičnih zgodovinskih obdobjih vzpostavili v najširšem kontekstu kot odgovor na problematiko tesnejšega povezovanja držav tekom evropskih integracijskih procesov. Pristop analitike oblasti tako odpre prostor za kritiko in predstavlja odprtost ter multiplost, ki je imanentna temu analitičnemu aparatu, saj ne sega po želji odkrivanja končne resnice (Dean 2010, 52-74). S tem bomo prispevali k odgovorom, v kakšnem družbeno-političnem kontekstu se je vzpostavila mobilnost, odgovor na katere dogodke je predstavljala, kako se je mobilnost institucionalizirala, kakšno pozicijo je imela ter kako je bila mobilnost zamišljena v začetkih vzpostavljanja Evropske skupnosti. Hkrati bomo naslavljali tudi, kako se je mobilnost spreminjala do današnjega pojmovanja in razumevanja, oziroma kako so se politike mobilnosti v svoji institucionalizirani podobi (prek pogodb, direktiv, pravnih aktov oziroma pravnega okvira) vzpostavljale in delovale kot oblastne tehnologije ter kakšne pogoje možnosti delovanja so vzpostavljale. Pri tem bomo analizirali mobilnost ne zgolj kot zbir pravic, ki se nadgrajuje in udejanja prek pogodb, politik in programov ter se predstavlja kot naravno stanje razvoja Evropske skupnosti, temveč kot način delovanja oblastnih praks, ki določajo, vodijo in urejajo možnosti delovanja EU državljanov in populacije.

Zadnje poglavje bo namenjeno analizi sodobnih mobilnih praks, 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, kako se prek mobilnih praks in praks mobilnosti, ki jih razumemo kot oblastne tehnologije, vzpostavljajo specifični načini upravljanja delovanja posameznikov, oziroma kakšna oblast se konstituira prek teh praks. Osvetljevali bomo, kakšna je politična racionalnost mobilnih praks, kakšnega posameznika predpostavljajo in vzpostavljajo. Posebej bomo naslovili tudi kako državljani Unije, kot mobilni subjekti, ki so vključeni v te programe dojemajo lasten položaj in kako delujejo kot mobilni subjekti.

Pričujoča monografija želi s svojim kritičnim analitičnim pogledom na oblikovanje pomenov mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov kontekstualizirati prevladujoče pozitivno dojetje in insitucionalizacijo mobilnosti ter prispevati k refleksiji kakšno EU imamo v mislih, ko jo opisujemo s termini mobilnosti. Monografija na eni strani razširja teoretsko metodološke premisleke in pridodaja politološki vidik k analizam mobilnosti, hkrati pa na drugi strani prispeva h kontekstualizaciji vloge mobilnosti tekom

evropskih integracijskih procesov in denaturalizaciji označevalca mobilnosti v EU. Posledično je monografija namenjena raziskovalcem, ki jim mobilnost kot analitična kategorija in konceptualno polje predstavlja oporo za nadaljnje teoretizacije mobilnosti in analiziranje mobilnih praks. Hkrati je monografija priporočljivo branje tistim, ki jih zanima, kako se mobilnost v Evropski uniji prevladujoče razume, kako se je vzpostavljala ter institucionalizirala tekom evropskih integracijskih procesov in kako danes deluje preko številnih mobilnih praks, med drugim prek programov Erasmus in EURES. Nenazadnje pa je monografija namenjena tudi t. i. Erasmus generaciji, oziroma vsem posameznicam in posameznikom, ki želijo reflektirati čas, ki (so) ga ali ga še bodo preživeli v drugih državah EU v času študija, dela ali s katerim koli drugim namenom kot EU državljani.

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 in drugi 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 dojemanju mobilnosti kot političnega koncepta, inherentno povezanega z vzpostavljanjem in delovanjem oblasti, kar bomo naslovili v naslednjem poglavju.

Eno izmed prvih del, ki izpostavljanja mobilnosti kot osrednji 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; 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, poudarek dodan), oziroma »da je *cel svet v gibanju*« (Sheller in Urry 2006; Cresswell 2006a, 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, kolezarji, tekači, plesalci itd., ki uporabljajo različne tehnologije, ki omogočajo mobilne prakse, 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 podkrepljen 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 2010, 1–2). Vzpostavljajo se historične primerjave med mobilnostjo v preteklosti in sedanjosti 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 »leta 1800 ljudje v Združenih državah Amerike potovali v

povprečju petdeset metrov dnevno, danes pa potujejo 50 kilometrov na dan«. S projekcijami 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. 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 (2010, 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 vidikih družbenega življenja, poudarjanje še pomembnejše vloge in pomena proučevanja mobilnosti v prihodnosti, postavitve 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 vidike družbenega življenja. Kakšno analitično vrednost lahko ima koncept mobilnosti, če predstavlja tako raznolike družbene fenomene? Ali ne postaja kot tak impotenten oziroma prazen označevalec, ki ga je mogoče interpretirati na številne načine oziroma v skladu s svojimi pričakovanji in koristmi. Ali kot se vpraša Adey (2006) »[č]e je mobilnost vse, mar ni potem nič«?. Ravno zaobjemanje tako raznolikih, vseobsegajočih (mobilnih) praks ter fenomenov se preliva tudi v težavnost definiranja koncepta, v izmuzljivost oziroma paradoksalno v mobilnost konceptualnega polja mobilnosti.

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 vsakodnevnem 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 oziroma koncept, ki (pri) dobiva pomen v raznolikih historičnih kontekstih ter kot prakse mobilnosti ter mobilne prakse, ki s svojim delovanjem določajo in spreminjajo družbeno oziroma politično. V tem kontekstu razločujemo prakse mobilnosti in mobilne prakse. Prakse mobilnosti razumemo kot načine konstrukcije koncepta oziroma pomenov mobilnosti. Mobilne prakse pa predstavljajo materializacijo mobilnosti, torej kako se prek specifičnih mehanizmov posameznikom omogoča partikularna svoboda gibanja ter kako posamezniki dojemajo mobilnost. 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 dojemanje, da je mobilnost vseprisotna tudi v akademskem okolju oziroma v raziskovanju mobilnosti. Mobilnosti se namenja osrednja vloga v proučevanju družbe (Urry 2000; Sheller in Urry 2006; Cresswell 2001, 2006a in 2010; Hannam in drugi 2006), pri čemer družbeno ni več dojeto 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 dojeto 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 pomen, pri čemer se največkrat navezuje na napredek, svobodo, priložnosti ter tudi na odklonskost oziroma upor. Hkrati pa ostaja nedorečeno oziroma nedoločeno kaj mobilnost pomeni, predstavlja in zaobsega. 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 dojemanje mobilnosti kot naravnega in samoumevnega fenomena. Pojasnjevanje mobilnosti se osredotoča na osvetljevanje, kako se je mobilnost vzpostavila kot objekt vednosti prek multiplih 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 mobilne prakse 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 prakse mobilnosti (Jensen in Lassen 2011, 10). V tem kontekstu je pozicija mobilnosti dvojna, na eni strani mobilnost konstituira oziroma izgraja 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 posledično 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 oziroma načinov subjektivacije 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 in obratno, kako družbeno in politično konstituira partikularne mobilne prakse. 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 ali naravne. 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 mobilnih praks se nahaja problematičnost postavljanja in definiranja polja mobilnosti. Z namenom analitične jasnosti na eni strani ter prepoznavanja partikularnosti določenih dojemanj mobilnosti na drugi, 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, ki je iz pozicije kritične analize nepojasnjeno oziroma neproblematizirano. Ključen 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 gibanj, saj gibanje nosi in vzpostavlja številne pomene in je predvsem produkt razmerij moči. Hkrati mobilnost oziroma natančneje 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 dojetanje premika med lokacijama oziroma mobilnost brez konteksta in upoštevanja moči.³ »Gibanje je splošen opis premika pred upoštevanjem načinov, strategij in

3 Kritiko dojetanja gibanja (*movement*) zgolj kot opisa premikov med dvema lokacija brez kontekstov moči lahko zasledimo v Kotef (2012), ki vzpostavi lucidno argumentacijo političnosti koncepta gibanja. Zagovarja namreč tezo, da se v liberalni tradiciji, v kateri prevladujejo živimo še danes, koncepta gibanja in svobode prekrivata ter identificirata eden z drugim. Ali drugače, gibanje predstavlja materialno substanco koncepta svobode. Pri tem razume politične režime v številnih elementih tudi kot režime gibanja, ki nadzirajo in upravljajo populacije ravno prek gibanja. To se eksplicitno odraža prek številnih praks, med drugim na primerih vzpostavljanja meja med nacionalnimi državami in uporabi potnega lista v kontekstu moderne države. V študiji primera pa se osredotoča predvsem na razkrivanje režimov upravljanja gibanja na okupiranem ozemlju Palestine (Kotef 2012). Takšno razumevanje gibanja je tesno prepleteno in prekrivajoče z mobilnostjo. Vendar je na ravni evropskih integracijskih procesov potrebno režime gibanja dojemati v okviru mobilnosti, saj je ta, še posebej v zadnjih letih, postala pomemben označevalec sodobne Evrope.

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.⁴ Mobilnost tako pridobiva pomene v času in prostoru, posledično pa lahko govorimo o »prostorskosti časa in časovnosti prostora« (Cresswell 2006a, 4). V okviru definiranja mobilnosti je potrebno poudariti, da mobilnost kot družbeni ter predvsem politični konstrukt ne obstaja v abstraktnem prostoru in času, temveč je prežeta z družbenim prostorom in časom, ki predstavlja ta kontekst, hkrati pa mobilnost vzpostavlja in določa prostor in čas.

»[D]efiniranje mobilnosti pogosto umanjka« (Canzler in drugi 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), sistemov ali mobilne infrastrukture: letališč (Adey 2004), pristanišč (Hannam in drugi 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 in drugi 2013). 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).

Definiranje mobilnosti prek poskusov zaobjemanja neposrednih mobilnih praks in oblik mobilnosti zapadejo v še večje partikularnosti, saj ne zmorejo zaobjeti množstva vseh oblik mobilnosti. Opredelitve se nanašajo na fizična

4 Primerjalno lahko distinkcijo med gibanjem in mobilnostjo pojasnimo prek primera razlikovanja med prostorom (*space*) in krajem (*place*). Koncept prostora namreč predstavlja abstrakcijo, prostorskost pa je dojeta kot naravna, brez konteksta, historičnosti, ideologij in pomenov. Na drugi strani pa kraj sporoča pomenskost prostora, prostorskost lokacije prepletene s pomeni in razmerij moči (Cresswell 2006a). Gibanje tako predstavlja ekvivalent prostora medtem ko mobilnost zaobjema pomene prostora, saj premiki prek razmerji moči vzpostavljajo mobilnost.

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 in drugi 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 različni poskusi definiranja mobilnosti in zaobseganja *vseh* mobilnih praks 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 prakse mobilnosti delujejo, spreminjajo in producirajo pomene, vzpostavljajo načine in pogoje možnosti delovanja družbe in posameznikov. Pri tem sledimo Cresswellovi tezi, da je potrebno naslavljati 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 in drugi 2006) oziroma 'nova mobilna paradigma' (Sheller in Urry 2006).

2.3 NOVA MOBILNA PARADIGMA OZIROMA OBRAT MOBILNOSTI

Osnovna umeščenenost obrata mobilnosti oziroma nove mobilne paradigme izpostavlja predhodno nereflektiranost in ignoriranje pomena mobilnosti oziroma nasprotuje dojetanju, kjer je pozicija mobilnosti enačena kot »črna skrinjica v družboslovju, splošno dojeta kot nevtralen zbir procesov, ki omogočajo oblike ekonomskega, družbenega in političnega življenja in ki jih 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 dojetanja in izpostavljanja partikularnih vidikov, ki nam omogočajo razumevanje mobilnosti.

Prepoznavanje pomena ter pomembnosti mobilnosti ter predvsem intenca refleksije in razkrivanja 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 vidiki oziroma lastnosti nove paradigme mobilnosti tako poleg prepoznavanja pomena mobilnosti in mobilnih praks, poudarjajo tudi potrebo po razvijanju polja, interdisciplinarnosti in različnih teoretskih pristopih, multiplih metodah raziskovanja ter prepoznavanju in povezovanju novih mobilnih praks.

Teoretske podlage nove mobilne paradigme in tudi argumentacijo in *novuma* ontološke pozicije, ki mobilnost tretira kot absolutno, je potrebno 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, predvsem s svojim prepoznavanjem pomembnosti infrastrukture, ki omogoča mobilnost,

poudarjanjem pomena človeške aktivnosti med dvema prostoroma ter razlikovanjem med številnimi družbeno-prostorskimi vzorci mobilnost, na primer nomadizma, premikov diaspor, migracij in potovanja zaradi užitka. Nova mobilna paradigma izgrajuje svojo pozicijo kot nasprotovanje in problematiziranje sedentarnega pristopa, ki dojema 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 deteritorializacije kot novega velikega narativa postmodernosti in globalizacije prek terminov, fluidnost, pretočnosti ter tudi mobilnosti (Hannam in drugi 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. Namesto tega se novo v mobilni paradigmi veže na novost pristopa, prepoznavanje 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 interdi-

sciplinarnost 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 in drugi 2013; Urry 2007; Sheller in Urry 2006; Hannam in drugi 2006) prepoznavaajo proučevanje mobilnosti v novi mobilni paradigmi v prepletu sociologije, geografije, antropologije, zgodovine, komunikologije, kulturologije ter globalizacijskih študij, migracij in proučevanjem meja, turizma, študij transporta itd., medtem ko prepoznavanje pomena političnosti koncepta mobilnosti umanjka. Politologija znotraj nove mobilne paradigme ni prepoznana 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 vzpostavljane raziskovalnih centrov in raziskovalnih mrež ter znanstvenih revij, ki se osredotočajo samo na proučevanje mobilnosti.⁵

Pri izgrajevanju *novuma* nove mobilne paradigme pomembno mesto zaseda alternativen metodološki pristop oziroma t. i. mobilne metode (Büscher in drugi 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 videti, spremljati in zaznavati, kaj se dogaja z mobilnim subjektom med samim procesom mobilne prakse. Glavna tendenca je torej zaobjeti in prepoznavati kompleksne in dinamične procese mobilnih praks

5 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.

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; Urry in Büscher 2009; Spinney 2011). V zadnjih letih so mobilne metode predstavljene kot »naraven ali neizogiben del vzpona nove mobilne paradigme« (Bærenholdt in Kirsten 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 dojemanju o 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 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.

Sodelovanje, delovanje in gibanje s proučevanimi objekti v mobilnih procesih so razumljeni 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, kako delujejo oziroma kaj razkrivajo. Merriman (2013, 8–17) analizira in izpostavlja štiri problematične vidike 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 pogosto ne reflektirajo pozicije, da je to enkratno dejanje, ki lahko predstavi delovanje zgolj v specifičnih okoljih in kontekstih. Prevladujoče 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 razkrijajo številne lastnosti mobilnih praks, tako ne sme temeljiti na predpostavki o boljšem, bolj natančnem vedenju o praksah, kontekstih in mobilnih procesih, temveč mora 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 ko 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 participativnimi mobilnimi metodami in konvencionalnimi metodami proučevanja, oziroma raziskovanju na terenu na eni in sekundarni interpretaciji in analizi na drugi strani. Z argumentiranjem ekskluzivnosti mobilnih metod znotraj mobilne paradigme so te dojete 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 niti uporaba novih tehnologij niti sodelovanje v procesih gibanja prek mobilnih metod »ne prinašata nekakšnega bolj avtentičnega ali singularnega način razumevanja, dojetanja ali spoznavanja subjekta, stvari ali dogodka. Prinaša specifično dojetanje, 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 sedanjost, vzpostavlja pozicijo bližje dejanskim dogodkom oziroma »vzpostavlja nekakšno 'božjo' pozicijo z prek katere lahko raziskovalci pridobivajo bolj natančne in avtentične vednosti dogajanj« (Merriman 2013, 17) ter producirajo znanost, ki je bližje 'realnosti' mobilnih praks. Mobilne metode so tako pogosto osredotočene na aktivne mobilne subjekte, zanemarjajo pa diskurzivne kontekste in zgodovinsko vzpostavljene pomene, obenem pa tudi 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 dojetanje in pogled, kjer mobilnost postaja osrednji objekt proučevanja in zamenja predhodno dojetanje družbenega in političnega prek 'statičnih' konceptov.

Termin paradigme tako lahko vzpostavlja dojetanje, 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 mobilne prakse in načini njihovega delovanja (Hannam in drugi 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 prepoznavajo številne discipline, med drugim migracije, transport, turizem, geografijo, antropologijo, sociologijo, medicino itd. (Sheller 2011), različne mobilne subjekte (Adey in drugi 2013) ter zgodovinske transformacije dožemanja 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 prepoznati in še enkrat izpostaviti doprinos premislekov na polju mobilnosti, ki determinirajo našo pozicijo proučevanja mobilnosti. Vzpostavljane polja mobilnih študij združuje različne oblike gibanj (od mikro premikov roke, do mobilnih sistemov ter premikov blaga, dobrin, ljudi itd.) ter izpostavlja predhodno spregledane konstrukcije mobilnosti in nereflektirane mobilne prakse ter se v tem loči od predhodnih premislekov o gibanjih. Hkrati pa ravno z intenzifikacijo teoretiziranja ter naslavljanja raznolikih mobilnih praks postavlja mobilnost v središče proučevanja. 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 v ospredje koncept mobilnosti, ki je v znanstvenem diskurzu in splošni rabi uporabljen nereflektirano, oziroma tendira k napolnjevanju koncepta z vsebino, osvetljevanju vzpostavljanja in izgradnji 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).⁶ Kljub prepoznani vseobsežnosti in izmuzljivosti koncepta mobilnosti »je jasno, da za mnoge perspektiva mobilnosti vzpostavlja in kliče po globlji teoretski in metodološki transformaciji, ki označuje odmik od ontološke, epistemološke in metodološke ustebrenosti« (Cresswell 2014, 8). Preučevanje mobilnosti mora tako vključevati analize, ki so kritične, senzibilne za raznolike historične kontekste izgrajevanja pomenov mobilnosti in načinov delovanja mobilnih praks.

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 globljim uvidom v mobilne prakse, pri čemer ne zaznava pozicije o nezmožnosti *dokončnega* in *objektivnega* vedenja o partikularnih praksah. S sodelovanjem v singularnih oziroma partikularnih mobilnih procesih v analizah umanjkata širši kontekst in historična dimenzija vzpostavljanja pomenov mobilnosti ter raznolikih načinov njihovega delovanja, ki so odvisni od širših družbeno političnih momentov in procesov. Hkrati je pozicija metodološkega redukcionalizma nevarna, saj ne prepozna pomena preostalih *konvencionalnih*⁷ metod, ki lahko med drugim osvetljujejo 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, ne-predstavniških epistemologij in ontologij – ne

6 Cresswell (2010) 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.

7 Merriman (2013) poudari, da konvencionalne ali tradicionalne metode prevečkrat aludirajo na pejorativne pomene in sodbe, saj so dojete kot enostavne, neefektivne, zastarele in konzervativne. 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.

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 dojetanje subjektov in razmerij kot mobilnih, predstavlja podstat nove mobilne paradigme ter okvir našega proučevanja mobilnosti in mobilnih praks na ravni EU. Takšna ontološka pozicija se sklada s Foucaultovo raziskovalno pozicijo oziroma dojetanju bivanja, saj poudari, da ne smemo »sprejemati ničesar kot dokončnega, nedotakljivega, očitnega 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 prepoznavanja znanstvenih disciplin (sociologije, geografije, antropologije, zgodovine, komunikologije, kulturologije), politologija ni prepoznana kot polje, ki lahko prispeva k razumevanju vzpostavljanja in delovanja mobilnosti.

V okviru obrata mobilnosti in nove mobilne paradigme je področje governmentalizacije mobilnosti ali drugače, na kakšen način se prek mobilnosti vzpostavlja in deluje oblast, spregledano (Dufty-Jones 2015, 76). Poudarjanje političnosti mobilnosti je ključno, saj se tako subjekti kot oblast izgrajujejo prek gibanja oziroma mobilnosti, hkrati pa gibanje predstavlja temeljni element političnosti subjekta in vzpostavljanja političnega (Kotef 2015). Pripisovanje pomenov mobilnosti, spodbujanje določenih oblik gibanja na eni strani ter omejevanje specifičnih oblik mobilnosti na drugi, predstavljajo eno izmed pomembnejših področij izgrajevanja političnega. Politično tako razumemo kot gibanje oziroma mobilnost, pri čemer je potrebno spregledane, utišane in izpuščene konstrukcije mobilnosti, ki izgrajujejo politično, izpostaviti in osvetliti, predvsem pa je potrebno nereflektirane mobilne prakse brati kot konstrukcijo in delovanje oblasti (Kotef 2015, 4). V tem kontekstu naš prispevek razširja razumevanje nove mobilne paradigme s poudarjanjem pomena

političnosti mobilnosti, oziroma osvetljevanja mobilnosti kot objekta vednosti in razkrivanja mobilnih praks kot vzpostavljanja in delovanja oblasti.

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 načina izgrajevanja in delovanja družbenega oziroma političnega. Za razkrivanje vzpostavljanja mobilnosti in delovanja mobilnih praks moramo, kot smo argumentirali v prejšnjem poglavju, mobilnost dojemati kot političen koncept oziroma kot enega od načinov vzpostavljanja in delovanja oblasti. Kljub poudarjanju pomena refleksije oblasti pri preučevanju mobilnostim 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 in drugi 2013). Ključno je, da dojetje mobilnosti kot prepleta razmerij moči, ki določajo in vzpostavljajo pomen mobilnosti, omogoča razumevanje delovanja mobilnih praks. S tem nadgrajujemo dojetje mobilnosti, saj kot poudarja že Bærenholdt (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 razmerij moči in posledično njeno imanentnost 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 (2006), »[č]e je mobilnost vse, potem ni nič«. Iz tega lahko izpeljemo, da tudi prepoznavanje vseh razmerij kot političnih ne zadostuje. Prepoznavanje, da so vsa mobilna razmerja tudi politična, izpostavlja pomembnost dojemanja mobilnosti predvsem kot političnega koncepta, vendar to samo po sebi ne razkriva, kako mobilnost intervenira v polje političnega, kako mobilne prakse vzpostavljajo in (so)določajo politično ter kako se pomeni mobilnosti izgrajujejo in spreminjajo.

Tendenca nove mobilne paradigme o prepoznavanju pomenov mobilnosti ter osvetljevanju delovanja mnogoterih mobilnih praks se prekriva s Foucaultovim namenom pojasnjevanja in razkrivanja konstituiranja političnega. Izhajajoč iz predpostavke, da je mobilnost predvsem političen koncept ter želje po nadaljnji izgradnji analitičnega aparata, ki nam bo omogočal denaturalizacijo mobilnosti v EU, pa je potrebno predhodno razumevanje konceptov delovanja oblasti v obdobju novega ali (neo)liberalizma (Foucault 2008; Gane 2014) oziroma naprednega liberalizma (Rose 2004), kar bomo naslovili prek Foucaultovega aparata *gouvernementalité* (Foucault 2007 in 2008) oziroma analitike oblasti (Dean 2010). Za našo raziskovalno pozicijo osvetljevanja (historičnih) vzpostavljanj pomenov mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter reflektiranju praks mobilnosti in mobilnih praks kot načinov izgradnje oblasti je namreč ključno, da naslovimo, kako se vzpostavlja politično oziroma kako razmerja moči delujejo, postajajo vidna ter intervenirajo v polje političnega in ga določajo.

3.1 GOVERNMENTALNOST: PREPLET VEDNOSTI IN OBLASTI

Gouvernementalité (ang. *Governmentality*, za naše namene ga slovenimo kot governmentálnost) je Foucault kot teoretski koncept oziroma analitični okvir uvedel v (poznejšem) obdobju v okviru predavanj na *Collège de France* naslovljenih *Security, territory, population* leta 1977–78 (Foucault 2007) in *The Birth of Biopolitics* leta 1978–79 (Foucault 2008) ter z neologizmom vzpostavil semantično povezavo med oblastjo (*gouverner – government*) in vednostjo (*mentalité – modes of thought*) (Lemke 2002, 50). Pomemben vidiki razumevanja oblasti je v prepoznavanju vzajemnosti oziroma prepletu vzpostavljanja oblasti in vednosti. Tako governmentálnost ne ločuje politike in vednosti, temveč

artikulira »političnost vednosti« (Foucault 2007, 471). Fokus preučevanja oblasti oziroma governmentalnosti tako sledi razkrivanju vednosti, politične racionalnosti in delovanja oblasti oziroma analize historičnega vzpostavljanja oblasti.⁸ Foucault je v svoji analizi reflektiral štiri modalnosti oblasti oziroma governmentalnosti, v katerih prepoznava različne načine upravljanja delovanja populacije, ki izhajajo iz in temeljijo na specifičnih vednostih.

Zametke sodobnih oblik oblasti prepoznava že v pozni antiki, krščanstvu in srednjeveškem obdobju. Prvo oblastno modalnost poimenuje kot pastoralno oblast, ki izhaja iz vednosti grške filozofije oziroma antike ter zgodnjega krščanstva. Ključno lastnost pastoralne oblasti 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 z vsakim individuumom, kaj počne, kaj razmišlja oziroma kaj se dogaja z vsakim posameznikom oziroma njegovo 'dušo' (Foucault 2007).

Oblast razuma države (*raison d'état*), v tesnem prepletu z znanostjo o policiji (*Polizeiwissenschaft*), predstavlja drugo obliko governmentalnosti oziroma oblastno modalnost, ki jo Foucault (2007 in 2008) postavlja v obdobje zgodnje moderne v Evropi. 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« (Foucault 2007, 303). Ali drugače, Foucault izpostavlja prehod od religiozne in kozmološke koncepcije vladanja, kjer je vladar vladal kakor del »kontinuumu, ki se razteza od Boga, do očeta družine kot dela 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 15. in še posebej 16. stoletju ter jih dojema kot »upore proti načinom urejanja delovanja« (Foucault 2007, 303).

8 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 in drugi 1991) nakazuje širino in heterogenost preučevanja, presega omejitve (časovne in prostorske) našega prispevka. Vendar je potrebno izpostaviti, da je v izogib redukcionističnega razumevanja delovanja sodobnih oblik oblasti nujna historična refleksija. Foucault postavlja političnost vednosti oziroma governmentalnost v širše konceptualno polje razmerij moči, pojasnjevanja suverenosti, bio-politike in raznolikih modalnosti.

Preplet vednosti in oblasti ter oblikovanje oblastne racionalnost države razuma prepoznava v tekstih italijanskih in nemških avtorjev poznega 16. stoletja, po tridesetletni vojni, ko se vzpostavi 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 vidike in procese dogajanja v državi, na podlagi katerih posledično deluje, upravlja, vlada ter vzpostavlja realnost v skladu z lastnimi interesi države (Burchell 1993).

Foucault tako prepoznava racionalnost oblasti razuma države v »vednosti o policiji«, razumljene 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).⁹ Znanost policije se nanaša na interese vedenja o posameznikovih aktivnostih in njihovem delovanju ter zagotavljanju številčnosti populacije, zdravja posameznikov in populacije ter zagotavljanje pogojev možnosti izmenjevanja dobrin (npr. hrane) in omogočanje ter nadzorovanje premikov (Foucault 2007, Foucault 2008).

Tretjo obliko governmentalnosti oziroma oblastne modalnosti prepoznava Foucault v liberalizmu, opredeljenemu kot umetnost vladanja. Enega ključnih načinov upravljanja življenjskih procesov posameznikov in populacije v času liberalizma zaobsega koncept biooblasti oziroma biopolitike, ki naslavlja populacijo »kot zbir sobivajočih človeških bitij s partikularnimi biološkimi in patološkimi lastnostmi, ki naslavlja specifične oblike vednosti in partikularne tehnike« (Foucault 2007, 474). Biopolitika, izhajajoč iz razvoja upravljanja države v 17. stoletju, predstavlja delovanje oblasti na človeško telo oziroma »prek in skozi procese ter evolucijo življenja« (Dean 2010, 119) in hkrati vzpostavlja objekte delovanja oblasti na populacijo. Bolj specifično, Foucault razume biopolitiko kot »poskuse, od 18. 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 18. stoletja. Biooblast tako naslavlja urejanje delovanja »družin, pogojev bivanja, preživetja, dela, pogojev, ki ji lahko označimo kot 'življenjski stil', vzpostavljanje javnega

9 Potrebno je poudariti, da označevalec policije poseduje drugačne pomene od sodobnih pojmovanj policije.

zdravja, migracijskih tokov, kazalnikov ekonomske rasti in življenjskih pogojev« (Dean 2010, 119).

Biopolitika predstavlja 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 prepozna liberalizem kot vzpostavljaajočega se 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 poznavanja in vedenja vseh vidikov realnosti in o 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 vednosti oziroma prek heterogenosti vzpostavljanja (politične) ekonomije, prava oziroma zakonov ter varnosti (Gordon 1991; Dean 2010). S kritiko zmožnosti totalnosti delovanja države razuma in zagotavljanja ekonomske suverenosti, anglo-škotska šola zgodnjega liberalizma vzpostavi ključno razumevanje (politične) ekonomije, ki opredeljuje vednost in racionalnost liberalne oblasti. V kritiki vedenja države razuma postavi trg in tržna razmerja kot 'kvazi-naravno' sfero oziroma področje delovanja, ki poseduje možnost samoregulacije (Burchell 1993). Foucault prepozna knjigo Adama Smitha Bogastvo narodov kot vir ideje vzpostavljanja nevidne roke kot principa delovanja trga ter zavedanja o nezmožnosti prepoznavanja vseh (tržnih) razmerij v družbi, ki ni samo »transformacija v političnem in ekonomskem razmišljanju, temveč tudi v razmerju med vednostjo in oblastjo« (v Gordon 1991, 14). Vzpostavi se namreč 'rojstvo' politične ekonomije, ki prvič nastopi kot avtonomna racionalnost.

Pomemben vidik 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).

Poleg politične ekonomije in vladavine zakonov in svoboščin pa pomemben vidik racionalnosti liberalne oblasti predstavlja tudi varnost. Benthamova zakonodajna znanost izpostavlja, da je za zagotavljanje eksistence, izobilja in izvrševanja enakosti nujna svoboda. Foucault pa obrne Benthamovo tezo in pridoda, da je lastnost liberalne oblasti tudi, da svoboda zagotavlja predpogoj varnosti (Gordon 1991). Zagotavljanje varnosti je tako temeljni cilj racionalnosti liberalne oblasti, oziroma kot izpostavlja Foucault (2008, 65–66), »igra svobode in varnosti je v osrčju nove racionalnosti oblasti [...] [l]iberalizem predstavlja mehanizem nenehnega urejanja med svobodo in varnostjo posameznikov ob upoštevanju percepiranja nevarnosti«. ¹⁰

Četrto obliko oziroma modalnost oblasti 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. (Gordon 1991).¹¹ Pomembno je poudariti, da se neoliberalna modalnost oziroma governmentalnost ter (predhodna) modalnost liberalizma prepletata in sta pogosto prekrivajoči. Foucault namreč vzpostavljanje moderne oblasti prepoznava na temeljih liberalizma in (intelektualnih) transformacijah, ki so se dogajale kot odgovor na partikularne dogodke vzpostavljanja države blaginje in kritike prekomernih intervencij države. 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 (Burchell 1993). Sočasno pa Foucault prepoznava v odgovorih, napadih in kritikah politične oblasti relativno koherentno vednost nove lastnosti delovanja oblasti, kritike in razlikovanje dojemanja družbe ter trga od klasičnega liberalizma, kar poimenuje kot neoliberalizem oziroma neoliberalno racionalnost (Foucault 2008, 75–325).

Analiza governmentalnosti razkriva, da je »delovanje oziroma aktivnost oblasti neločljivo prepleteno z vplivom vednosti. Tako je oboje možno in zamejeno s pogojenostjo kaj je in česa ni mogoče misliti in vedeti v določenem zgodovinskem trenutku« (Rose 2004, 8). Posledično governmentalnost ne

10 Za bolj poglobljeno razumevanje biopolitike in racionalnosti liberalne oblasti ter razkrivanje heterogenosti vzpostavljanja in delovanja oblastnih tehnologij liberalizma glej (Foucault 2008).

11 Za natančnejšo razumevanje vzpostavljanje racionalnosti neoliberalne oblasti glej Foucault (2008, predavanja 4–12), Lemke (2001 in 2002), Foucault in drugi (1991), Gane (2014), Rose in drugi (2006).

predstavlja enopomenskega koncepta, temveč ga je potrebno razumeti na eni strani kot tendenco in proces historičnih sprememb v delovanju in vzpostavljanju oblasti, na drugi strani pa kot (sodobno) delovanje oblasti. Iz perspektive governmentalnosti moramo tako reflektirati zgodovinske in družbene pogoje, ki predstavljajo »določeno zgodovinsko vednost v družbi kot 'realno' ter upoštevati teoretske in neteoretske posledice teh 'resnic'« (Lemke 2002, 61).

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 specifičnih oblik oblasti. Governmentalnost tako zaobjema fokus Foucaultovega preučevanja »političnosti oblasti« (Rose in drugi 2006) oziroma »umetnosti vladanja« (*art of governing*) (Foucault 2007), hkrati pa omogoča tudi premišljanja in analize (historičnih) vzpostavljanj oblasti in prepoznavanja ter razkrivanja (modernih) oblik delovanja oblasti.

Governmentalnost, ki se nanaša na delovanje modernih (neo)liberalnih oblik oblasti, zaobjetih tudi s terminom »upravljanje delovanj« (*'conduct of conduct'*) (Foucault 2007, 389), bolj analitično opredeli 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 dojetanje politične ekonomije kot primarne oblike vednosti prepoznavamo lastnosti moderne oblasti in posledično razumemo Foucaultovo opredelitev governmentalnosti kot načinov razkrivanja delovanja governmentalnosti.

Governmentalnost lahko tako opredelimo kot analitično orodje, prek katerega bomo analizirali historične momente izgrajevanja pomenov mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter vzpostavljanja in delovanja oblasti prek konkretnih mobilnih praks. V ta namen moramo predhodno opredeliti koncepte oziroma analitične kategorije, oblastne racionalnosti, moderne oblasti, naprednega liberalizma in governmentalizacije Evrope, ki tvorijo naš analitski aparat, s katerim bomo denaturalizirali mobilnost v EU ter analizirali mobilne prakse ter prakse mobilnosti.

3.2 RACIONALNOST OBLASTI

Foucault je governmentalnost pogosto zamenjeval ali uporabljal sočasno s

konceptom 'racionalnost oblasti' oziroma oblastna racionalnost (*governmental rationality*) (Gordon 1991), ker predstavlja pomembno lastnost *governmentalnosti* oziroma ključen vidik 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 oblastno vednostjo (Rose in drugi 2006).

Razumevanje oblastne racionalnosti predstavlja pomemben vidik kako sploh misliti in posledično analizirati 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 morali urejati. V tem kontekstu oblastno racionalnost dobro opredeli besedna zveza logike oblasti, ki nadalje pojasni pomene racionalnosti oblasti ter aludira na načrte ali strategije, kako urejati določen vidik 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 in drugi 2006), ki se nenehno spreminja zaradi novih problemov oziroma vidikov 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 vidik 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 in načel, pa tudi v sledenju določenim idejam in ciljem, ki bi jih oblast morala udejanjati. Epistemološke značilnosti pa se nanašajo na zamišljanje delovanja politične oziroma oblastne racionalnosti prek intrinzičnosti določenih predstav, ki jih poseduje, na primer o objektih,

12 Sodobne ločnice 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 vzpostavijo v času liberalne modalnosti oziroma liberalne oblasti kot protiutež totalnosti države in urejanja vseh vidikov 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 v namen udejanjanja racionalnosti svobodnih in 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.

ki jih je potrebno upravljati in urejati (nacije, populacija, ekonomija, družba, skupnosti) ter o subjektih, prek katerih se vlada (državljeni, posamezniki). S tem predstavlja določen način možnosti premišljanja, predstavljanja oziroma razumevanja, kjer se prek jezika (konceptov, označevalcev) upodablja realnost kot praktično, takšno, ki jo lahko razumemo, s čimer pa tudi zamejuje doje-manje področij, ki jih lahko premišljamo ter spreminjamo in področij, ki niso vidna oziroma ostajajo nepreizpraševana in neproblematizirana (Rose 1996).

Pomemben vidik razumevanja racionalnosti temelji tudi na prepoznavanju, da se racionalnost in strategije nikoli ne udejanjijo v 'realnosti' kot preslikave idej in logike racionalnosti. Tako ne moremo govoriti o 'čisti' preslikavi racionalnosti, temveč jo razumemo kot razmerje med racionalnostjo in udejanjanjem idej v oblastnih praksah kompleksnejše, na eni strani zaradi raznolikih in nasprotujočih si idej in strategij ter predvsem zaradi raznolikih vplivov, sil, razmerij, 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 vidik delovanja oblasti, oziroma drugače, delovanja oblasti ni mogoče premišljati brez razkri-vanja okvira, 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, ki omogoča refleksijo in analizo mobilnosti in delovanja mobilnih praks tekom evropskih integracijskih procesov, zahteva predhodno pojasnitev enega ključ-nih konceptov, in sicer oblasti. Pri tem izhajamo iz Foucaultovega dojema-nja 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 pa oblast deluje tudi prek posameznih subjektov (družine, skupnosti, posameznikov), ki upravljajo 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 osredotočal in dojemal moč in oblast skoncentrirano samo v državi, Foucault sledil »mikrofiziki oblasti in anonimnim strategijam« (Lemke 2002, 51). V tem se odraža njegovo širše dojemanje oblasti in fokus na tendenco po ustvarjanju analitskega okvirja, ki omogoča vidnost delovanja oblasti (Gordon 1991).

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 temeljijo na prepletu obeh, torej na razkrivanju 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 in 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 (izključno) kot 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 'suverenosti', 'fevdalstvu', 'lordstvu', '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 izvajanja in dominacije ljudi 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

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

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 ključno analitično orodje, da oblast sploh lahko mislimo ter posledično tudi analiziramo (Foucault 1988; Foucault in drugi 1991). 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 njeno analizo.

Tehnologije dominacije predstavlja 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 oziroma populacijo. Rose (1996, 42) prepozna 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«. Prepoznavanje tehnologij dominacije in njihovega delovanja pa se vedno prekriva z razkrivanjem politične oziroma oblastne racionalnosti kot logike, idej, premislekov, načrtov delovanja oblasti.

14 Tehnologije dominacije označujejo skrajno oziroma ultimativno pozicijo, oziroma idealno tipsko razmerje, kjer določen subjekt popolnoma dominira oziroma podreja drugega. Na drugi strani je skrajna meja idealno tipskega razmerja popolna svoboda razmerij moči. Foucault umesti delovanje oblasti v kontinuum med tema 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 oziroma dominacije.

»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 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 EU) 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. »Seznam je heterogen in 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 poudarja pomen razumevanja in razkrivanja oblastnih tehnologij.

Za razumevanje delovanja oblasti pa je potrebno prepoznavati hkrati tudi tehnologije subjektivacije oziroma prakse sebstva. Kot je izpostavil Foucault, »je populacija tista, na katero deluje oblast, bodisi neposredno prek izpostavljenih,

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« (Rose 1996, 42-43).

institucionaliziranih politik in kampanj, ali pa posredno prek tehnik, ki omogočajo delovanje oblasti brez popolnega zavedanja ljudi« (Foucault 1991, 100). Pomemben vidik prepoznavanja delovanja oblasti potemtakem ni samo razumevanje, 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 in drugi 2006). Pri tem etiko razume v terminih »tehnologij sebstva, torej načinih, 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 in drugi 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 predstavljajo, kako posameznik 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 samega sebe za namene doseganja sreče, čistosti, modrosti, popolnosti ali nesmrtnosti« (Foucault 1988, 18). V tem kontekstu moramo v analizi oblasti izpostaviti delovanje subjekta in razkrivati posledice posameznikove 'avtonomne' kapacitete in praks samo-regulacije, ki prav tako sooblikujejo oblastna razmerja. Tehnologije sebstva se vzpostavljajo vzporedno s tehnologijami dominacije, kar nakazuje, da posamezniki niso samo pokorni, podrejeni subjekti, temveč jih moramo dojemati kot »svobodne na specifičen način« (Rose in drugi 2006, 89). Konkretizacija načinov delovanj prek oblastnih tehnologij, intervencij, dejanj, aktivnosti in praks, ki presega zgolj analitični okvir vedenja o oblasti, pa je mogoča šele prek reflektiranja politične racionalnosti, na katerem temelji neoliberalizem oziroma napredni liberalizem.

3.4 RACIONALNOST SODOBNE OBLASTI

Foucault vzpostavljanje moderne oblasti prepoznava na temeljih liberalizma in

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

(intelektualnih) transformacijah, ki so se dogajale kot odgovor na partikularne dogodke vzpostavljanja države blaginje, oziroma v najširšem kontekstu kot kritike 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, onipotentnosti in 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 (2008) dojema kot ponoven vzpon in aktivacijo skepse do politične oblasti, kot se je zgodila na prehodu med modalnostjo razuma države in zgodnjega liberalizma. To Rose (1996, 53) opredeli kot »povezovanje različnih elementov 'retorike reakcije' s številnimi tehnikami – nobena izmed njih ni posebej nova ali izpostavljena –, ki so vzpostavljale kritiko oblasti«. 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 v odgovorih, napadih in kritikah politične oblasti Foucault (2008, 75–325) prepozna relativno koherentno vednost, nove lastnosti delovanja oblasti in razlikovanje dojemanja družbe in trga od klasičnega liberalizma, kar poimenuje kot neoliberalizem oziroma neoliberalno racionalnost.

Liberalizem in neoliberalizem Foucault razume ne kot ideologijo in politike (*policy*),¹⁷ temveč kot politično racionalnost (Larner 2000). 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)

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).

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« (Lemke 2001, 192), izhajajo iz prizadevanj po redefiniranju ekonomske (kapitalistične) racionalnosti, ki bi preprečila družbeno iracionalnost, ki se je med drugim odražala v nacistični Nemčiji. Vzpon nacizma in delovanje tretjega rajha ordoliberalci dojemajo ne kot posledice liberalnih politik, temveč kot rezultat pomanjkanja liberalizma oziroma nedelovanja ter manka tržne ekonomije.¹⁹

Ideje ordoliberalcev tako temeljijo na definiranju delovanja trga in tržne ekonomije, ki mora biti vzpostavljena (in ne načrtovana) 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 dojetanja 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 namen zagotavljanja 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

18 Ideje ordoliberalcev ne moremo ločiti od specifičnega zgodovinskega konteksta predvojnih politik Weimarske republike, medvojne obdobja, vzpona in izkušnje z nacizmom ter predvsem povojne obnove Nemčije (Foucault 2008, 78–79; glej tudi Lemke 2001; Foucault 1997).

19 Gane (2014) prepoznava pomembne teoretske premisleke neoliberalne racionalnosti v delih Ludwiga von Misesa in Friedricha von Hayeka že v obdobju od 1920 do 1940, ki mu Foucault v iskanju neoliberalne racionalnosti prek ordoliberalizma in čikaške šole ni namenjal prevleke 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 prepoznava 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 in praksah (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 ter temeljne ideje za vzpostavitev neoliberalnega možganskega trusta *Mont Pèlerin Society* in podstat idejam neoliberalne racionalnosti (Gane 2014).

posameznikov na trgu za zagotavljanje doseganja določenih ciljev (Foucault 2008, 168–174). Konstruktivistična tendenca dojemanja trga pa predstavlja idejo delovanja družbe na temeljih tržnih procesov, ekonomizacijo vseh vidikov 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 in širšem 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 državnih intervencij v obliki vzpostavljanja pravnih okvirov, katerih namen je zagotoviti 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). Ali z besedami 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 v določenih vidikih popolnoma nasprotujoče idejam ordoliberalcev v dojetanju trga in družbe. Kljub temu 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 predstavlja vzpostavljanje podjetniške družbe ter 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. Racionalnost trga predstavlja 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 vidik, 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

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*, kot je poimenovano gospodarsko načrtovanje, oziroma Rooseveltov gospodarski programa federalnega intervencionizma ter ekonomske in socialne politike pretežno demokratskih programov (Foucault 1997, 78; Foucault 2008, 78–79).

21 Delovanje neoliberalne racionalnosti oziroma tržne logike v vseh vidikih družbenega življenja Foucault oriše s primerom dojetanja delovanja družine. Razmerje staršev in otrok tako predstavlja tržni odnosi saj starši otroku posvečajo čas, skrb in izobraževanje, kar predstavlja investicijo staršev ter rezultira v otrokovi plači, ko odraste ter zadovoljstvu staršev, da je otrok uspešen (Foucault 2008, 243–44).

ideje neoliberalizma čikaške šole temeljijo na poskusih redefiniranja družbene sfere in dojemanja 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 dojemanje 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 država oziroma družba, menjavo kot način delovanja subjektov pa zamenja tekmovalnost kot osrednji princip delovanja posameznikov (Read 2009, 25–28; Banjac 2009, 677–678).

Obrat od menjave, ki je bila razumljena kot naravni princip delovanja posameznikov, k tekmovalnosti in konkurenčnosti kot umetno vzpostavljenem 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 sestva. 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 dojemanja delovanja posameznikov oziroma človekove narave. Ključno vlogo za takšno dojetje posameznika ima vzpon in delovanje ekonomije, ki postane temeljna znanost oziroma vednost, ki preučuje človekovo delovanje. Von Misses (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« na trgu kot začetni točki skupnosti, saj predstavlja »trg družbeno telo oziroma družbo«. Foucault tako izpostavlja, da se družba in družbeno preučuje kot ekonomijo oziroma trg, pri čemer je »ekonomija znanost preučevanja človekove obnašanja kot razmerij med cilji in omejenimi sredstvi« (Becker v Foucault 2008, 222). Ekonomija tako postane vednost oziroma celovit pristop, ki je zmožen preučevati in naslavlja vse vidike 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 na vzpostavljanju družbenih pogojev konkurenčnosti, dojetanju 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 neoliberalne racionalnosti. Foucault (2008, 215–233) reflektira zamišljanje delovanja trga v vseh vidikih 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 (z nenehnim izobraževanjem in usposabljanjem). Prek človeškega kapitala, posedovanih lastnosti in pridobljenih veščin ter sposobnosti z lastnimi odločitvami, 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). Posledica je 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 ter 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 ponotrani svojo aktivno pozicijo, kjer mora izkoristiti možnosti in priložnosti, ki se mu ponujajo, oziroma ki si jih izbiri 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 v prepletu raznolikih teoretskih premislov prepoznavamo koherentno vednost oziroma logiko načinov delovanja. Raznolikost delovanja neoliberalne racionalnosti pa se odraža v praksah oziroma delovanju neoliberalizma. Ne obstaja namreč en tip neoliberalizma, temveč več načinov uveljavljanja 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 nači-

nov 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 zajel. Read (2009, 29–30) prepoznava, da je Foucault, za razliko od predhodnih analiz, kjer je izpostavljал 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 nadgradnjo oziroma dodaten uvid v analitični aparat governmentalnosti (Miller in Rose 1990 in 2008; Rose 1996 in 2004). 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 prepoznava 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. (Rose 1996, 39–48). Z vzponom znanstvenih disciplin (ekonomije, statistike, sociologije, psihologije in psihiatrije), znanstvenikov, javnih uslužbencev ter birokracije,

22 Pojavljanje izraza »država blaginja« Donzelot (1991) prepoznava 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 prepoznavajo 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).

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 tako upravljane prek družbe. To pomeni, da so upravljane prek vplivanja na delovanje posameznikov 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 oblikovali in potekali na podlagi delovanja ekspertov (prek podajanja informacij, oblikovanja teorij in odgovorov na družbene problematike), njihovo delovanje pa je bilo dojet kot objektivno, nevtrarno, vsevedno in pravilno. Udejstvovanje ekspertov in njihovo produciranje vednosti se je prevajalo v politike in delovanje državnih institucij. Izvajanje 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 na 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 (vzpostavljane) 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 (Burchell 1993; Ilc 2012).

Oblastna racionalnost, strategije ter 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 (bile) 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 neokonservativnih 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.

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 družbenimi šoki (naravnimi katastrofami, vojnama, državnimi udari ipd.), ki jim sledi privatizacija oziroma tendenca po vpeljavi tržne logike v vse sfere družbenega.

24 Vzpostavljanje neokonservativnih režimov Rose razume kot raznolike spopade, ki so se našali na problematiko delovanja države blaginje, zmanjševanja stroškov, argumentacijah o previsoki 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 političnih strank (Rose 1996).

Lastnosti delovanja modernih oblasti je tako potrebno »identificirati prek bolj postopnih, a obstojnih transformacij racionalnosti in tehnologij oblasti«, ki jih Rose poimenuje napredni liberalizem (1996, 53). Koncept naprednega liberalizma razumemo kot nadgradnjo oziroma nove uvide, na podlagi razkrievanja transformacij 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 ter osvetlujejo karakteristike neoliberalne racionalnosti.

Novo razmerje med ekspertnostjo in politiko se razlikuje od predhodne vloge ekspertov v racionalnosti države blaginje. Vloga ekspertov in vednosti znotraj racionalnosti države blaginje, 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, ki 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 vidikih 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 ter tekmovalnosti. Tveganja niso več v (izključni) domeni države, temveč so na podlagi tehnik nadzora, preračunavanj in evalvacije, prerezporejena 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 posrednih oblastnih tehnologij, ki oblikujejo in regulirajo delovanje, vzpostavljajo želje ter obnašanje 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 kot so zagotavljanje integritete, socialne enakosti ter 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 ter življenjskih priložnosti (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 konstituirajo novega subjekta, neoliberalnega aktivnega državljana. Posameznika, ki deluje v družbi ter je opredeljen s terminom socialni državljan zamenja posameznik, ki deluje na trgu. Aktivnosti delovanja 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 trgov vzpostavlja posameznika kot stranko oziroma potrošnika, kot aktivnega *podjetnika samega sebe*, ki lahko vpliva na

25 Pluralizacija oblastnih tehnologij se nanaša na prenos različnih dejavnosti, ki so bile 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, opredeljene kot zagotavljanje javnih storitev. Delovanje nedržavnih entitet lahko prepoznavamo med drugim v izobraževanju posameznikov, ki niso vpeti v formalni izobraževalni proces, upravljanju 'javni' dobrin kot so voda, elektrika, plin, privatizaciji javnih služb, zaporov, policije ipd. Ti mehanizmi kot navidezno apolitični temeljijo na principih preračunavanj, konkurenčnosti ter zagotavljanju dobička in so-oblikujejo oziroma vzpostavljajo partikularno delovanje oblasti, vplivajo na delovanje posameznikov ter na ta način omogočajo vladanje na daljavo (Rose 1996, 56-57).

kvaliteto življenja na podlagi lastnih odločitev in izbir. Posameznikovo delovanje je tako mogoče racionalizirati kot rezultat izbir, tehtanja med stroški in prihodnjimi koristi za namene lastne dobrobiti ter 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 samozpolnitev. 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 njegova delovanja potrebno razumeti v razmerju s številnimi posrednimi tehnologijami, ki vzpostavljajo in vplivajo na 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 vidik delovanja sodobnih družb. To ne

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

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 in 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) prepoznava prek specifičnih oblastnih tehnologij. Ravno empirično preučevanje, kako konkretne prakse konstituirajo delovanje oblasti in vzpostavljajo subjekte oziroma vplivajo na delovanje posameznikov, predstavlja temelj Foucaultovega preučevanja governmentalnosti (Foucault 1997, XI). S preučevanjem delovanja države prek governmentalnosti Foucault (2008, 77) problematizira prevladujoče dojetje države kot naravnega izvora oblasti ter avtonomnega vira moči, dominacije in prostora kjer se vzpostavlja oblast. Nasprotno, državo razume v funkciji sprememb delovanja oblastnih praks ter kot zbir raznolikih praks in tehnologij delovanja oblasti oziroma kot »mobilni učinek režimov različnih governmentalnosti«. Foucault (1991, 103) tako govori o »governmentalizaciji države« ne kot oblasti, ki jo poseduje država, temveč kot dinamični obliki vzpostavljanja in delovanja različnih tehnologij in praks, ki so v določenem zgodovinskem trenutku vzpostavile stabilizacijo družbenih razmerij moči. 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 EU, 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 ter združevanja držav, politik, subjektov oziroma EU državljanov. Evropska unija pa je opredeljena kot prostor svoboščin, prostega pretoka oziroma mobilnosti ljudi, kapitala, storitev in dobrin ter transnacionalnih ekonomskih aktivnosti, ki zahtevajo nove načine političnega urejanja. Posledično se EU dojema 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 EU 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 ter 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 EU pomembna? Ta pogled hkrati zasleduje tudi vprašanja, na kakšen način določene politike dosegaajo zadane cilje, na kakšen način se implementirajo, ali dosegaajo postavljene kriterije, med drugim stopnjo mobilnosti na ravni EU? Analitični aparat governmentalnosti 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

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 EU verjetno ni zadnji projekt političnega povezovanja, s čimer želita denaturalizirati dojetje EU kot dane in naravne entitete. Z izrazom governmentalnost oziroma governmentalizacija Evrope želita pokazati, da moramo Evropo misliti izven zgodovinsko zamejenih terminov vzpostavljanja evropskih integracijskih procesov. Governmentalizacijo Evrope dojemata prek političnih racionalnosti in praks, ki večinoma niso unikum EU, 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 EU, temveč so se za namene delovanja oblasti vzpostavljale že pred tem in delujejo tudi sočasno v drugih kontekstih. Tako governmentalizacija Evrope hkrati predstavlja tudi governmentalizacijo evropskih integracijskih procesov, pri čemer za namene našega dela, z izpostavljanjem Evropske unije velikokrat namerno poudarjamo, da velja to tudi oziroma predvsem za EU.

načini, tehnologije in prakse, ki predpostavljajo, da ima Evropa potrebe, želje in cilje? V tej smeri gre tudi preizpraševanje kako se je Evropa vzpostavila kot prostor mobilnosti, kot prostor svoboščin prostega pretoka ljudi ter kako je Evropa postala zamišljena kot skupni trg (Walters in Haahr 2005)?

Perspektiva governmentalizacije Evrope, ki jo opredelita Walters in Haahr, tako ne predstavlja teleološkega dojetanja, ne predpostavlja, da Evropa in EU zasledujeta določen končni cilj, niti ne predstavlja vseobsežne razlage oziroma teorije, ki bi *dokončno* pojasnjevala vzpostavljanje evropskih integracijskih procesov in delovanja EU. 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 stremi k totalnosti pojasnjevanja, temveč k nenehni refleksiji in naslavljanju spreminjajoče se oblasti oziroma neprestanemu 'delanju' governmentálnosti. Premišljanje o Evropski uniji prek governmentálnosti omogoča kritično analizo ter denaturalizacijo dojetanja EU in njenega delovanja kot danega, naravnega in nevtralnega. Sočasno pa prek problematizacije, procesa, kjer določeno stanje v specifičnem zgodovinskem trenutku postane problematično in s tem objekt razreševanja s specifičnimi rešitvami (Foucault 1997, 114), naslavlja načine delovanja oziroma večkrat spregledane prakse, ki omogočajo zamišljanje in osvetljevanje delovanja EU (Walters 2002).

Ravno vzpostavljanje in delovanje oblastnih tehnologij in praks predstavlja najpomembnejši vidik 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 in drugi 2008, 66–67).

Namesto preučevanja razvoja institucij ter analiziranja, na kakšen način se udejanjajo politike v EU, je fokus preučevanja governmentalizacije Evrope usmerjen na naslavljanje raznolikih praks in tehnologij, ki imajo konkretne učinke na delovanje ljudi in vzpostavljanje oblasti. V tej smeri 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.

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 EU postajata »domena statistik, kalkulacij, projekcij – objekta in subjekta cele vrste politike. Governmentalizacija Evrope tako predstavlja proces oblikovanja Evrope kot praktične« (Tietäväinen in drugi 2008, 67).

Prek analize oblastnih tehnologij lahko prikažemo, da oblast ni nevtralna, samoumevna in 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 EU samo prek naslavljanja in razkrivanja delovanja heterogenih praks.

Pomembno je izpostaviti, da governmentalizacija Evrope ni enovit proces in ne predstavlja evolucije oblasti, ki je tekom evropskih integracijskih procesov pripeljala do Evropske unije. Obratno, prepozna raznolike načine vzpostavljanja oblasti, velikokrat prekrivajoče, spreminjajoče ter nasprotujoče ideje, koncepte in načine zamišljanj urejanj specifičnih področij delovanja. Denaturalizacija evropskih integracijskih procesov in delovanja EU je tako mogoča, v kolikor jih premišljamo 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 vidike 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 EU, lahko pa politično racionalnost evropskih integracijskih procesov prepoznavamo tudi širše, v vednostih, ki niso bile primarno premišljane 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 (do)končne politične racionalnosti. Posledično pušča analitično orodje governmentalizacije Evrope odprto. Slika politične racionalnosti EU 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 Walters primer oblastne racionalnosti v 50-ih in 60-ih letih evropskih integracijskih procesov reflektira na podlagi dela Ernsta B. Haasa. 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, ki ima podlago v idejah modernizma oziroma modernizacije. 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, prilaganja jezika iz sorodnih političnih področji. V našem primeru jezik modernizacije [...] služi kot predpogoj za zamišljanje (teleološke) združene Evrope« (Walters 2004, 159).

4

KONSTRUKCIJA MOBILNOSTI TEKOM EVROPSKIH INTEGRACIJSKIH PROCESOV: PREPLET VEDNOSTI IN PRAKS

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 omejitev, nezamejenega pretoka ljudi, kapitala, storitev in blaga, s čimer je v Evropski uniji zagotovljena svoboda in so vzpostavljene *neomejene* možnosti in priložnosti. Takšnemu (raziskovalnemu) dojemanju je imanentna pozicija, da ima Evropska skupnost prek mobilnosti določene potrebe, želje in cilje. Z odgovarjanjem na vprašanje, zakaj je mobilnost na ravni Evropske unije pomembna, pa se poudari (prevladujočo) interpretacijo in dobro utrjeno ugotovitev, da je prost pretok, oziroma »[š]e posebej svoboda gibanja, 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 v EU historične transformacije največkrat predstavljene kot evolucija, postopen, linearen in nenehen razvoj ter razširitev pravic (glej Baldoni 2003; Recchi in Favell 2009; Recchi 2015). Implementacije mobilnosti so

tako dojete 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 transformacij 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 transformacije mobilnosti in implementacije politik mobilnost še niso dosegle čisto končnega cilja, saj naj bi predstavljale tudi ključni vidik prihodnosti EU in njenih državljanov oziroma, kot pravi Favell (2008, X), »mobilnost bi lahko – in bi verjetno morala biti – ključen del njihovih prihodnjih življenj«.

Preučevanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov prevladujoče temelji na prepoznavanju korenin oziroma začetkov (*origins*) vzpostavljanja mobilnosti ter analiziranju evolucije implementacije prek pogodb, direktiv in odločitev Sodišča Evropske unije (glej Baldoni 2003; Geddes in Boswell 2011). Največkrat se *rojstvo* mobilnosti pripisuje Rimski pogodbi iz leta 1957 s katero je bila vzpostavljena Evropska gospodarska skupnost (glej Favell 2008, 240–241) ali pa začetke išče in postavlja v okvir Pariške pogodbe iz leta 1951, ki je vzpostavila Evropsko skupnost za premog in jeklo (glej Maas 2005). Analiziranje in reflektiranje geneze 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. S tem je mobilnost prek analiz in 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 iz pozicije governmentálnosti pa omogoča drugačen pogled in posledično kritično refleksijo, problematizacijo ter denaturalizacijo mobilnosti. Prepoznava namreč, da so različne oblike in tehnologije upravljanja gibanja oziroma mobilnosti, ki napolnjujejo koncept mobilnosti z vsebino oziroma opredeljujejo kaj mobilnost je ter katere oblike gibanja so omogočene ter katere zamejene, venomer v središču vzpostavljanja in delovanja političnih

ureditev (Kotef 2015, 6).²⁹ Zato je potrebno brati, kako zamišljanje mobilnosti v evropskih integracijskih procesih ter oblikovanje partikularnih politik mobilnosti določa, kaj je mobilnost ter kako vpliva na gibanje in posledično delovanje ljudi, ali drugače, »venomer 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).

V tej nameri bomo razkrivali, kako se prek opredelitev mobilnosti v pogodbah in konkretnih mobilnih praksah vzpostavlja oblast, kakšnim ciljem služi takšno pojmovanje mobilnosti ter kakšne oblike gibanja oziroma pogoje možnosti delovanja posameznikov o(ne)mogoča. Potemtakem bomo reflektirali, kako se prek pravnih opredelitev oziroma diskurza o mobilnosti, ki vzpostavlja mobilnost kot objekt vednosti ter pripisuje gibanju specifične pomene in vrednote (Manderscheid 2014, 607), 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 se konstituira. Razumevanje zgodovine vzpostavljanja in upravljanja gibanja oziroma mobilnosti, delovanja praks mobilnosti in izgrajevanja podobe mobilnosti je ključno za razumevanje družbenih in političnih hierarhij, praks vladanja in izgradnje identitet (Kotef 2015, 3). Ravno skozi prizmo zgodovinskega izgrajevanja pomenov mobilnosti lahko pridobivamo vpogled, kako je mobilnost postala, ne samo v javnem političnem diskurzu predstavnikov EU in politikah ter dokumentih EU, ključen vidik povezovanja in temeljna vrednota EU državljanom ter kakšne oblike gibanja spodbuja in katere zamejuje.

4.1 REFLEKSIJA KONSTRUKCIJ (POMENOV) MOBILNOSTI PREK PRAVNIH OPREDELITEV

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

29 Verjetno enega izmed najbolj izpostavljenih primerov upravljanja delovanja gibanja predstavlja vzpostavitev moderne države in upravljanje, nadzorovanje ter o(ne)mogočanje specifičnih oblik gibanj, med drugim z boji za določitev državnih meja in invencijo potnih listov (Kotef 2015).

pravnih praks, pravnih institucij, statutih, 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 na eni strani omogoča osvetljevanje, kako so se določene oblike gibanja in mobilnosti vzpostavljale in dobivale pomen ter zakaj in kako so se vpeljevale specifične mobilne prakse, ki so omogočale gibanje oziroma mobilnost zgolj nekaterim posameznikom. Na drugi strani pa naslavljanje pravnih konstrukcij mobilnosti omogoča tudi spoznanje kako ta definiranja delajo 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 takšna 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). Se pa mobilnost prek pravnega kompleksa institucionalizira, pri čemer ravno vseprisotnost mobilnosti omogoča, da so »partikularne mobilnosti predstavljene kot več kot partikularne – kot temeljne in naravne« (Cresswell 2006a, 22).

Denaturalizacija mobilnosti in praks mobilnosti 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, 175–176) 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 pravo³⁰ je prepleten z njegovim razumevanjem delovanja oblasti, kar 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).³¹ Pozicijo prava do oblasti razumemo kot razmerje, pri čemer na vzpostavljanje in delovanje prava vedno vplivajo raznolike vednosti in delovanje oblasti, sočasno pa pravo oziroma pravni kompleks so-konstituira delovanje oblasti. »[P]ravo je povezano z izvajanjem politične suverenosti, ki zaradi tega omogoča so-konstituiranje, izvajanje in delovanje različnih oblastnih modalnosti« (Brännström 2014, 177).

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 medij, kako postanejo oblastne intervencije uporabne in izvedljive, na drugi strani pa predstavlja jezik, v katerega so zajete 'naravne' omejitve oblasti« (Brännström 2014, 182). V kolikor prava ne dojemamo esencialistično in statično, temveč kot spreminjajočo obliko načinov zamišljanj, definiranja 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«.

30 Golder in Fitzpatrick (2009, 3) izpostavita, da »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«

31 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 postavitava 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. Foucault naj bi argumentiral delovanje prava zgolj v kontekstih delovanja suverene oblasti, torej razumevanja prava kot instrumenta represije, izraza podrejanja ter negativne sile delovanja moči, medtem ko naj bi v modernih oblasti suverenost in delovanje prava nadomestila modalnosti discipliniranja in biooblasti (Golder in Fitzpatrick 2009, 12–15). Na drugi strani pa se Foucaultovo dojetje in delovanje prava in zakonov predstavlja 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, 182).

Pogodbe, direktive in odločitve Sodišča EU tekom evropskih integracijskih procesov lahko tako dojemamo »kot metodo doseganja ciljev oblasti« (Brännström 2014, 182), oziroma kot oblastno tehnologijo. Vendar »vloga prava, sodišč in transformacije prava s strani neoliberalne governmentalnosti, niti načini v katerem pravice delujejo kot tehnologija neoliberalne oblasti, niso prejele veliko pozornosti« (Brännström 2014, 187). 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 ter kakšno oblastno racionalnost lahko prepoznamo v opredelitvah mobilnosti. V tem analitičnem procesu bomo zasledovali dva cilja. Na eni strani želimo denaturalizirati mobilnost, kritično nasloviti dojetje 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.

4.2 VZPOSTAVLJANJE MOBILNOSTI TEKOM EVROPSKIH INTEGRACIJSKIH PROCESOV KOT PROBLEMATIZACIJA

Teleološki pogled v okvirih preučevanj vzpostavljanja in transformacij mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter dojetje razvoja mobilnosti kot evolucije oziroma geneze predpostavljata iskanje začetne točke, iz katere je izšla mobilnost. Veliki narativi, kjer je mobilnost iz današnje perspektive dojeta kot največji dosežek, predpogoj evropskih integracijskih procesov, temeljna pravica in primarna svoboda (glej Oliver in Roth 2004), ki omogoča neomejene možnosti državljanom Unije, namreč potrebujejo začetno točko. To največkrat iščejo v institucionalnih okvirih oziroma pogodbah, ki so dojete kot temelj evropskega povezovanja. 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 mobilnost dojemamo singularno prek opredelitev v pogodbah, se pojavi kot *naravna* posledica širših ciljev ekonomske integracije, skupnega trga, tesnejšega sodelovanja, harmonizacije in institucionalnega povezovanja. V nameri po kritični refleksiji velikih narativov in denaturalizaciji, mobilnost prek governmentalnosti razumemo in reflektiramo kot proces problematizacije, kot odgovor na specifične probleme ter kot način iskanja pogojev možnosti

razreševanja teh problemov. Izhajajoč iz partikularnih opredelitev mobilnosti pa bomo analizirali tudi delovanje konkretnih mobilnih praks, ki predstavljajo konkretizacijo načinov zamišljanja mobilnosti in konstituirajo specifične mobilne subjekte ter njihovo delovanje.

Maas (2005, 1009) ugotavlja, da 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 governmentalnosti 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. Šlo je primarno za urejanje statusa številnim delavcem, ki so bili na začasnem delu v tujini ter brezposelnim, ki so živeli blizu meja drugih držav in bi se lahko zaposlili izven Italije (Mason 1955). 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.³²

Problematika urejanja statusa italijanskim delavcem, ki so na delu v tujini in zaposlovanja presežne delovne sile kot vzvoda za vključevanje mobilnosti v evropske integracijske procese se je udeležila že v pogajanjih o oblikovanju Evropske skupnosti za premog in jeklo (ESPJ)³³ (Mason 1955, 100–102). Pri tem je bila Italija »edina za katero je bila ta problematika izjemno pomembna; obljuba o prostem pretoku delavcev pa je bila glavni razlog za italijansko

32 Podoba gradualnega razvoja mobilnosti, prek katerega se je vzpostavil prost pretok gibanja kot najpomembnejši dosežek evropskih integracijskih procesov, se je utrjevala tudi s pomočjo raziskovalnih projektov, financiranih s strani Evropske komisije, med drugim projektov Pioneer (2002–2006), Moveact (2011–2013) in Eucross (2012–2014) (glej Recchi 2015).

33 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).

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 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 (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954b, 3).

Z vključitvijo mobilnosti v pogodbo o ESPJ bi tako omogočili delavcem, ki živijo blizu meja, da se zaposlijo v tujini, hkrati pa bi uredili status tistim, 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 (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954c, 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 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 2002 in 2005). 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. Z razkrivanjem pogojev in razlogov za vzpostavljanje mobilnosti v začetkih evropskih integracijskih procesov, vezanih 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 mobilnost predstavljala predpogoj povezovanja evropskih držav, da je bila vzpostavljena prek pravnih okvirov, dojetih kot *rojstvo* mobilnosti, ter da je bila venomer v *osrčju* evropskega povezovanja.

4.3 PROCES IMPLEMENTACIJE MOBILNOSTI IN VZPOSTAVLJANJE PRVIH MOBILNIH PRAKS

Kljub temu, da je urejanje prostega pretoka delavcev predstavljalo izjemno pomembno vprašanje za Italijo, pa je bila mobilnost, zreducirana na prost pretok delavcev v premogovništvu in jeklarstvu, v *začetkih* in *nastajanju* ESPJ nepomembna in spregledana tematika. Maas (2005, 1012) argumentira, da je mobilnost oziroma »prost pretok delavcev igral poleti in jeseni 1950 minorno vlogo v pogajanjih med potencialnimi državami članicami«, saj so se ta 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 naj se prost pretok delavcev udejanji (Maas 2005, 1014). Položaj mobilnosti oziroma prostega pretoka delavcev v ESPJ osvetljuje 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). Omejena vloga mobilnosti v t. i. začetkih evropskih integracijskih procesov ter relativizacija pomena mobilnosti nasprotuje interpretacijam in pogledu, kjer je mobilnost dojeta kot *temelj* in *predpogoj* evropskega povezovanja, kot *primarna* svoboščina in *osnovna, naravna* oziroma *temeljna* pravica, kar so danes glavne opredelitve mobilnosti in ključne točke velikih narativov o pomenu mobilnosti v EU.

Kljub minornemu pomenu urejanja mobilnosti na ravni skupnosti pa je bila problematika prostega pretoka delavcev izjemno pomembna za Italijo, kar se odraža tudi v njihovih prizadevanjih o vključitvi prostega pretoka v pogodbo o ESPJ in zahtevah po dejanski implementaciji. V petnajstih letih po drugi svetovni vojni je bil tako 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). 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« (High Authority of the 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. Mason (1955, 100) prepozna, da »se je večina relativno redkih govorov italijanskih predstavnikov Skupščine nanašala na problematiko migracij – še posebej zamude pri zagotavljanju izvajanja 69. člena«.

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 ta z dikcijo v 69. členu 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 omejitvev« (Maas 2005, 1014), saj so lahko države omejile in preprečile mobilnost na podlagi potencialnih težav za zdravstvene in javne politike, ki bi lahko nastale z zaposlovanjem delavcev iz tujine. Hkrati pomembno omejitev predstavlja tudi določilo, da je mobilnost oziroma prost pretok omogočen samo specifičnim kategorijam delavcev, ki so zaposleni v premogovništvu ter jeklarstvu in še to samo tistim, ki imajo potrebne kvalifikacije. S to opredelitvijo se je v začetkih evropskih integracijskih procesov

vzpostavljaj partikularen pomen mobilnosti, hkrati pa tudi specifičen in zamejen mobilni subjekt, delavec, ki ima ustrezne veščine. Za implementacijo tovrstne mobilnosti pa bi morale »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 ESPJ, 69. čl.), kar je predstavljalo dodatno oviro.

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, definiranj ter določanj 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, zato je v ta namen vzpostavila »delovno skupino« (High Authority of the 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). Natančneje opredeljene naloge odbora ekspertov so vsebovale:

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 (High Authority of the European Coal and Steel Community 1953, 103–104).

Odbor ekspertov je bil tako odgovoren za določitev ukrepov, ki so bili potrebni za implementacijo 69. člena o pretoku delavcev v industrijah jekla in premogovništvu, pri čemer je v novembru 1953 zaključil z delom in svoje predloge urejanja podal Visoki oblasti.

Že v pravnem definiranju mobilnosti v pogodbi ESPJ kot gibanju delavcev, dodatno zamejenim s številnimi kriteriji poklicnih disciplin in veščin, ki jih potrebujejo delavci, lahko prepoznavamo partikularno zamišljanje mobilnosti ter posledično vzpostavljanje oblasti prek mobilnosti s tem, da se določenim subjektom omogoči, da so mobilni, drugi pa ne izpolnjujejo kriterije. Nadalje pa prepoznavamo, da se je oblast na področju mobilnosti vzpostavljala tudi prek ekspertnosti. Konstituiranje odbora ekspertov z namenom definiranja in

določanja kvalifikacij ter kriterijev za mobilnost namreč vzpostavlja meritve in primerjavo ter posledično določa, kateri subjekti so lahko mobilni in kateri na podlagi meritev ne izpolnjujejo kriterijev in so izključeni, oziroma jim mobilnost ni omogočena. Posledično prek delovanja ekspertov in tehnik določanja kriterijev postaja mobilnost vidna. Delovanje ekspertne skupine tako 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 element zamišljanja mobilnosti oziroma prispeva k temu, da so specifične oblike mobilnosti določene, vidne in s tem omogočene. Prek takšnega definiranja mobilnosti se posledično oblikuje upravljanje delovanja posameznikov in skupnosti oziroma vzpostavlja oblast prek mobilnosti. Delovanje ekspertov oziroma njihovo definiranje in določanje kvalifikacij ter pogojev za mobilnost namreč izhaja »iz avtoritete vednosti, nevtralnosti in učinkovitosti« (Rose 1996, 39). Ali drugače, iz svoje *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 za izvedbo 69. člena pogodbe ESPJ, kjer so prepoznali, »da so se tehnični eksperti zavzemali za branjenje nacionalnih interesov bolj kot politiki, kljub temu, da bi morala biti njihova vloga usmerjena na določitev tehničnih podrobnosti« (v Piodi 2008, 51). Ne samo, da je vsakršno definiranje in vzpostavljanje kriterijev, ki določajo oziroma zamejujejo kaj mobilnost je, venomer subjektivno, hkrati predpostavljeno objektivnost in nevtralnost ekspertov relativizira tudi njihovo delovanje v smeri 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, določajo kaj mobilnost predstavlja, kdo so mobilni subjekti, hkrati pa potrjujejo, 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 strokovnjakov 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 (*planning*)³⁴ 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.

Predstavljene rešitve s strani ekspertov so namreč predstavljale 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 (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954d, 169–170). Na podlagi predloga ekspertov je bil dosežen dogovor, ki vključuje »devetindvajset področij obrti v premogovništvu in sedemindvajset v jeklarstvu« (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954a, 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 potnega lista, ki bi bil izdan »delavcem s prepoznanimi kvalifikacijami v premogovništvu in jeklarstvu« (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954a, 139–140). Dogovor je zajemal tudi vzpostavitev tehničnega odbora v okviru Visoke oblasti, sestavljenega iz enega eksperta na področju zaposlovanja

34 Walters in Haahr (2005, 22) prepoznava v t. i. začetkih evropskih integracijskih procesov specifično politično racionalnost in governmentalnost Evropske skupnosti, ki jo poimenujeta 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 izboljšavah 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 je vzpostavljen na podlagi vednosti oziroma idej in zamišljanj, kako urejati družbo ter delovanja specifičnih ekspertov: načrtovalcev, tehnokratov, inženirjev ipd. (Walters in Haahr 2005, 21–41).

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« (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954a, 140). Na ta način prepoznavamo, da delovanje ekspertov ni bilo pomembno samo za 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.

Delovanje ekspertov je namreč predstavljalo podlago za udejanjanje partikularne mobilnosti v praksi. Partikularne ravno zaradi točno določenih kriterijev oziroma pogojev, ki so determinirali, kdaj je mobilnost mogoča, oziroma drugače, katera mobilnost je *prava* ter kateri subjekti so lahko mobilni. Te subjekte je neposredno določal »delavski potni list«, oziroma »dovoljenje za prost pretok« (*free movement permit*) (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954d, 171), ki predstavlja prvo mobilno prakso tekom evropskih integracijskih procesov.³⁵ Delavski potni list je bil podeljen delavcem, ki so imeli potrebne kvalifikacije oziroma so spadali v 56 kategorij ali področij obrti, hkrati pa so morali od svojih predhodnih delodajalcev pridobiti potrdilo »da so zaposleni oziroma, da so bili zaposleni na področjih kategorij obrti« (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954a, 139–140). Z delavskim potnim listom so bili določeni tudi specifični pogoji, saj je bil »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« (High Authority of the European Coal and Steel Community 1954a, 140). Hkrati pa je bil delavski potni list izdan samo tistim, ki so imeli »najmanj dve leti delovnih izkušenj« (High Authority of the European Coal and Steel Community 1955, 7).

Na ta način je bil vzpostavljen specifičen mobilni subjekt, delavec v industrijah premogovništva in jeklarstva, ki je imel izkušnje ter posedoval specifične veščine oziroma je zadostoval prepoznanim kvalifikacijam. Te zamejitve so omogočile mobilnost »eni šestini delavcev« (High Authority of the European

35 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 naslavljal vprašanje socialne varnosti ter določale pogoje zaposlovanja zgolj v razmerjih med posameznima državama (High Authority of the European Coal and Steel Community 1955, 7).

Coal and Steel Community 1954b, 2), oziroma po nekaterih podatki do »350.000 kvalificiranih delavcev od 1.400.000 celotne delovne sile v skupnosti« (High Authority of the European Coal and Steel Community 1955, 7). Ti podatki zajemajo zgolj delavce v jeklarstvu in premogovništvu. Delavski potni list potemtakem predstavljal 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 procesov tako velja samo za ozko skupino ljudi, ki so morali zadostovati specifičnim pogojem, vezanih na zaposlitev, s čimer je bil 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 omejujoče oziroma, da bi morale biti kvalifikacije delavcev opredeljene čim širše in zajemati čim večje število delavcev, pa so kriteriji izključevali 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 ratifikacije vse do junija 1957 preložil izvajanje mobilnosti. »Dogovor o prostem pretoku delavcev je končno začel veljati septembra 1957, štiri leta in pol po začetku procesa« (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«. Vendar lahko ravno proces problematizacije oziroma osvetljevanje partikularnih rešitev in vztrajanje Italije pri reševanju statusa delavcev v tujini in brezposelnih, 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 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). Sočasno pa je prek governmentalnosti pogled na *novo* pravno opredelitev mobilnosti drugačen, saj jo dojemamo kot oblastno prakso, ki je ponovno determinirala, kakšna mobilnost je bila v tistem obdobju evropskih integracijskih procesov omogočena, posledično pa tudi, kako se je prek mobilnosti vzpostavljala in delovala oblast, kakšne subjekte je predpostavljala in na kakšne načine je vplivala na njihovo delovanje.

4.4 NASTAJANJE EVROPSKE GOSPODARSKE SKUPNOSTI: PREPLETI MOBILNOSTI IN SKUPNEGA TRGA

Kljub temu, da je na eni strani vzpostavljanje mobilnih pravic v Rimski pogodbi dojeno »preprosto kot razširitev že vzpostavljenega okvira politično izpogajanih določb« tekom ESPJ, »ki so zagotavljale pravice prostega pretoka delavcev« (Maas 2005, 1011), ter da je na drugi strani prost pretok oseb percipiran kot »revolucionarno načelo, ki obstaja v evropski zakonodaji od Rimske pogodbe iz leta 1957« (Recchi in Favell 2009, 1), s čimer se Rimska pogodba dojema kot temelj in začetek vzpostavljanja mobilnosti, pa mora biti pogled na mobilnost prek governmentalnosti širši, temeljno vprašanje pa fokusirano na razkrivanje načinov zamišljanja mobilnosti ter njenega 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 možno prepoznati vzpostavljanje enotne gospodarske skupnosti oziroma skupnega trga kot ključne ideje evropskega povezovanja. Pri tem cilj gospodarskega povezovanja 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, prinaša širši pogled na mobilnost in konstituiranje oblasti. Vzpostavljanja Evropske gospodarske skupnosti prek Rimske pogodbe tako ne dojemamo zamejeno kot področja gospodarskega povezovanja, transformacij mobilnosti pa ne zgolj kot razširitev pravic na ostale kategorije delavcev. Razumeti jo je namreč potrebno tudi kot konsti-

tuiranje družbenega oziroma skupnosti kot trga ter implementacijo mobilnih pravic kot mehanizma, prek katerega se konstituira oblast v evropskih integracijskih procesih.

Izhodišče za Rimsko pogodbo in način zamišljanja vzpostavitve Evropske gospodarske skupnosti je predstavljalo t. i. Spaakovo poročilo,³⁶ naslovljeno kot 'Bruseljsko poročilo o splošnem skupnem trgu' (Spaakovo poročilo 1956). Poročilo, temelječe na pogajanjih med državami članicami, ki so potekala od leta 1954, je predstavljalo predlog bolj poglobljenega povezovanja oziroma nove gospodarske pobude, ki bi nadgradila Evropsko skupnost za premog in jeklo.³⁷ Že sam naslov poročila osvetljuje osnovno idejo vzpostavitve skupnosti kot skupnega trga (*common market*), ki temelji na konkurenčnosti in tekmovalnosti. V primeru kršitev teh dveh temeljnih načel pa bi morala Evropska komisija morala posredovati in zagotoviti delovanje trga (Spaakovo poročilo 1956, 14). Osnovni 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 mehanizem 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. Poudarja pa potrebo povečevanja mobilnosti, odprave diskriminatornih ureditev, ki na podlagi nacionalnosti preferirajo domače delavce in vzpostavitev ukrepov zaščite, v kolikor bi pritok delavcev ogrozil življenjskih standard že zaposlenih delavcev v določeni industriji (Spaakovo poročilo 1956, 19). V poročilu je mobilnost ločena na prost pretok delavcev in svobodo gibanja kapitala, vendar pa svoboščina kapitala za razliko od gibanja ljudi predstavlja »nezamejeno pravico prebivalcem držav članic, da pridobijo, premaknejo in uporabijo pridobljen kapital v Skupnosti kjerkoli na skupnem

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

37 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, vključitev transporta ter drugih oblik energetske industrije, predvsem jedrske energije (Maas 2002, 11–12).

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:³⁸

Naloga Skupnosti je, da se 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 način zagotavljanja stabilnosti in višanja življenjskega standarda. Trg tako predstavlja imaginarij zamišljanja skupnosti saj družbeno oziroma politično skupnost zamenjuje trg kot temeljni princip urejanja skupnosti ter način delovanja oblasti, kar se posledično odraža tudi v konstrukciji vloge in pomenov 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 predstavlja mobilnost v Rimski pogodbi oblastno tehnologijo, ki omogoča delovanje skupnosti zamišljene kot skupni trg. Prepoznavanje idej vpelje trga v vse pore družbenega prek Rimske pogodbe pa se sklada z liberalno racionalnostjo oziroma logiko delovanja oblasti.

38 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.

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 ter širše, za »doseganje ravnotežja med ponudbo in povpraševanjem na trgu delovne sile« (Rimska pogodba, 49. čl.). Oziroma še drugače, za delovanje trga. Posledično je definiranje mobilnosti izključujoče saj zajema samo posameznike, ki so delovno aktivni ali pa 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 aktivno vključevanje na trg. Mobilni subjekti tako postajajo ekonomski subjekti, saj so mobilni lahko šele v kolikor delujejo na trgu. Rimska pogodba namreč 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 se »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 gospodarski proces. Hkrati samo za ekonomske mobilne subjekt 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 vpeljuje 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, kjer igra mobilnost ključno vlogo.

Mobilni subjekt je tako zamišljen kot tržni državljan oziroma *homo economicus*, kot aktiven, 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. 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 kot »agresiven potrošnik« (Everson 1995, 87), tekmovalen v razmerju do drugih mobilnih subjektov, kjer vzpostavljena konkurenčnost in tekmovalnost kot temeljna principa delovanja posameznikov prinašata »razpršitev podjetništva kot prevladujočega načina delovanja v družbi« (Gordon 1991, 42).

Rimsko pogodbo lahko na ta način 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. 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, 177). Pravne opredelitve tako pomembno determinirajo pomene mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov in vzpostavljajo pogoje, da mobilnost postaja mehanizem delovanja oblasti.

4.5 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 tako v političnih dokumentih kot (prevladujoče) tudi preučevanjih mobilnosti, predstavljen prek časovnih obdobji oziroma 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 sedanjosti, pri čemer je »svoboda gibanja sedaj postala realnost, vendar pa je njene dosežke potrebno poudariti« (Carlier in Michel 2000, 239). V prvem delu bomo tako 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 EU. Pri tem bomo naslovili, kakšna oblast se vzpostavlja prek pravnih opredelitev mobilnosti, oziroma kako se prek mobilnosti zamišlja specifično delovanje EU.

4.5.1 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), iz katere je »v Evropi svoboda gibanja za delavce postala realnost« (Quintin 2000, 10). Raziskovalci (glej Carlier in Michel 2000; Recchi in Favell 2009), ki preučujejo mobilnost na ravni Evropske unije razkrivajo, kateri so ključni dogodki, oziroma kakšna je bila pot k uresničitvi in vzpostavitvi EU kot prostora svobode oziroma prostega pretoka ljudi, storitev, blaga in kapitala. Pri tem prepoznavajo, 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 iz južne Evrope. Njihov ključen argument je predstavljala domnevna konkurenčna prednost italijanskih delavcev in Italije, ki je bila članica EGS, v primerjavi z delavci ostalih držav južne Evrope, ki niso bile članice Skupnosti, v kolikor bi prost pretok delavcev bil uveljavljen.

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 za delo v tujini 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 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« (CEC 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, ki obravnavajo Rimsko pogodbo, je spoznanje, da so bili postavljeni pravni okviri, udejanjanje mobilnosti se ni implementiralo, mobilnost poimenovana kot migracije pa je ostala v pristojnosti nacionalnih držav.

4.5.2 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. Ti označujeta konec prehodnega obdobja, določenega v Rimski pogodbi, 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). To 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 dojeto in predstavljeno tudi »kot tiha revolucija, ki se je zgodila v Evropski skupnosti« (Quintin 2000, 10).

Interpretacije in analize (glej Carlier in Michel 2000; Recchi in Favell 2009; Recchi 2015) doprinoso 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 državljan te države« (Svet Evropskih Skupnosti 1968a, 1. čl.).

Uredba tako veliko pozornost namenja preprečevanju diskriminacije delavcev, oziroma kot je opredeljeno: »Kadrovanje, posredovanje in zaposlovanje državljana države članice ne sme biti pogojeno z zdravstvenimi, poklicnimi ali drugimi merili, ki ga na temelju državljanstva diskriminirajo v primerjavi z državljanji drugih držav članic, ki želijo opravljati enako delo« (Svet Evropskih Skupnosti 1968a, 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« (Svet Evropskih Skupnosti 1968a, 7. čl.). Hkrati vsebinske interpretacije doprinoso Uredbe izpostavljajo še področje urejanja statusa družinskih članov, ki jim je omogočeno prebivanje, izobraževanje in dostop do dela (Baldoni 2003, 6–9).

Sočasna z uredbo pa je bila sprejeta tudi direktiva Sveta o odpravi omejitev gibanja in prebivanja v Skupnosti za delavce držav članic in za njihove družine, ki 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 (Svet Evropskih Skupnosti 1968b, 3. čl.). Hkrati so morale države članice delavcu ob predložitvi veljavnega osebnega dokumenta ter potrdila delodajalca izdati »[d]ovoljenje za prebivanje državljana države članice Evropske gospodarske skupnosti«, da je oziroma bo zaposlil delavca (Svet Evropskih Skupnosti 1968b, 4. čl.). Dovoljenje za prebivanje je bilo izdano za dobo petih let in se je avtomatsko podaljšalo (Svet Evropskih Skupnosti 1968b, 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« (Svet Evropskih Skupnosti 1968b, 7. čl.). Recchi in Favell (2009, 6) to določilo interpretirata kot »zagotovitev stalnega dovoljenja za prebivanje v državi gostiteljici«.

4.5.3 *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 vidike integracije delavcev in njihovih družin (glej Jacobs 2000, 33–39; 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, podobno 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« (Svet Evropskih Skupnosti 1968b, 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 eko-

nomsko aktivnost, razširitev pravic prek interpretacije Sodišča pa predstavlja dojemanje tistih mobilnih subjektov, ki izpolnjujejo pogoje in njihovih družinskih 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, 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 so 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 EU, 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, upokojene 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 za-

varovanje, 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 (Svet Evropskih Skupnosti 1990, 1. čl.).

Enaki pogoji veljajo z direktivo 90/364/EGS za upokojece 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 (Svet Evropskih Skupnosti 1990, 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« (Svet Evropskih Skupnosti 1990, 1.čl.) ter ima urejeno zdravstveno zavarovanje za vsa tveganja v državi članici.

4.5.4 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

predstavništvu 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 EU prek mobilnosti kot območje svobode, oziroma natančneje kot območje prostega pretoka ljudi, storitev, blaga in kapitala, posledično pa EU omogoča neomejene priložnosti in možnosti.

Končno pozicijo mobilnosti odraža tudi nespremenjena dikcija mobilnosti v sledečih pogodbah, ki so spreminjale in dopolnjevale institucionalno ureditev EU, 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. leta 1985 zasnovani schengenski sistem, vključen v Amsterdamsko pogodbo iz leta 1997, ki 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.

4.5.5 Redukcionizem interpretacij gradualnega razvoja mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov

V dojemljanju 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 EU 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, in sicer na eni strani, da se prek pravnih okvirov izgrajujejo pomeni mobilnosti in na drugi, da te specifične oblike mobilnosti hkrati tudi delujejo ter vplivajo na vzpostavljanje političnega in izgrajujejo oblast na ravni EU.

Preučevanje in dojetanje mobilnosti kot gradualnega razvoja pravic, ki je vzpostavilo EU 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 dojetanje, da je EU 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, EU prostor svobode, mobilnost pa ključna lastnost državljanov EU (glej Recchi in Favell 2009). Oziroma, kot je izpostavljeno v zadnji pravni oprede-

litvi 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« (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004). Takšno opredeljevanje poudarja, da je prek mobilnosti EU 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.³⁹ Ravno takšno podobo in lastnosti kot se pripisujejo mobilnosti pri izgradnji prostora EU, 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 EU 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

39 Manderscheid (2014, 609), ugotavlja, da je pozitivno vrednotenje mobilnosti zgodovinska lastnost moderne, saj mobilnost implicira napredek in razvoj v prihodnje.

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 dojeno 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; 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 oblasti 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 EU. 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 EU 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 (CEC 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«. 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 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 (CEC 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 EU. Leta 2006 je stopnja mobilnosti v EU 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 EU in še posebej ključna praksa državljanov Unije kot individuumov.

Kljub temu, da je stopnja mobilnost v EU nizka, oziroma da velika večina, 98,5 odstotka državljanov 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 prepoznavna 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 pomenu mobilnosti le-ta utrjuje kot pomembna oblastna praksa vzpostavljanja Skupnosti. Podobo mobilnosti kot največjega dosežka evropskih integracijskih procesov, ki prinaša možnosti in priložnosti so ponotranjili tudi državljani EU. 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 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 EU zagotavlja mobilnost v kolikor si to sami želijo. Politično urejanje mobilnosti tako nikoli ni enostavno zgolj nadziranje in spodbujanje specifičnih oblik gibanj, temveč je vedno integralno formiranju različnih načinov biti, prepričanj in načinov delovanja (Kotef 2015, 15).

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. Posledično osvetljevanje politične racionalnosti oziroma logike oblasti, kot je predstavljena v pravnih dokumentih o mobilnosti, izpostavlja kakšen način upravljanja delovanja posameznikov in populacije je zamišljen, hkrati pa reflektira tudi so-konstituiranje posameznika oziroma EU državljana prek mobilnosti. Moderna oblast v obdobju naprednega liberalizma deluje »kot določen način urejanja populacije, ki temelji na *svobodnih* posameznikih« (Rose 2004, 64, poudarek dodan), pri čemer 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 redukcijem gradualnih interpretacij mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov prepoznavamo ravno v zakrivanju učinkov opredeljevanja mobilnosti, kakšna oblast se zamišlja prek mobilnosti oziroma kakšno svobodo vzpostavljajo pravni okviri mobilnosti. Ta pogled potemtakem ne pokaže, kako mobilnost konstituira oblast v EU, kakšna je racionalnost in logika vzpostavljanja ter 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 EU. 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 governmentalnosti 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 predstavljal instrument za uveljavljanje skupnega trga. Zamišljanje Skupnosti kot trga je izpostavljeno 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« (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004). 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. Zamenjevanje in zamišljanje prostora države, družbenega oziroma skupnosti s prostorom trga pa prepoznavamo kot temeljno lastnost neoliberalne racionalnosti. Tako se tudi prek opredelitev mobilnosti vzpostavlja EU kot trg, ali drugače, s političnim urejanjem mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov poteka governmentalizacija 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 in »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 EU, 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« (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004).

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 EU. V gradualnih pogledih na mobilnost je ta korak interpretiran kot končni odmik od izključno ekonomskih subjektov, k zagotavljanju mobilnosti za vse državljane EU. Vendar pa v analizi mobilnosti prek governmentálnosti ni dovolj splošno prepoznanje in ugotovitev, da je mobilnost zagotovljena vsem državljanom Unije. Potrebno je premisliti, 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 EU. To osvetljuje tudi logiko zamišljanja oblasti prek mobilnosti oziroma politično racionalnost.

Ključ za osvetlitev teh vprašanj se nahaja v opredelitvi, da EU »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« (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004, poudarek dodan). Mobilnost kot svoboščina je tako vzpostavljena šele ob upoštevanju določenih kriterijev, ki omogočajo mobilnost. Sočasno je potrebno prepoznavati te kriterije tudi kot produkcijo in izgrajevanje pomenov mobilnosti, oziroma kot temelj razumevanja, kakšne oblike mobilnosti so zaželene 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« (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004, 1. čl.). Državljanom EU in njihovim družinskim članom je brez kakršnikoli omejitev omogočena mobilnost in prebivanje v drugih državah članicah do treh mesecev (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004, 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« (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004, 7. čl.). Vsi ti kriteriji so ekonomsko oziroma finančno pogojeni, mobilnost pa posledično ne predstavlja *brezmejne*, temveč skrbno pogojeno svoboščino.

Mobilnost je namreč omogočena državljanom EU zgolj tri mesece, za daljše časovno obdobje pa morajo poskrbeti sami zase in za svojo družino – biti ekonomsko aktivni ali dovolj *bogati*, da ne postanejo *breme* socialne države oziroma zdravstvenega sistema. S tem se zamišlja, omogoča in preferira zgolj specifične oblike mobilnosti, ki so opredeljene kot univerzalne in predstavljene kot edine mogoče, a so dejansko namenjene delovanju Skupnosti kot trga. Hkrati pa se prek mobilnosti vzpostavlja partikularna svoboščina, ne univerzalna in temeljna kot je (prevladujoče) predstavljena mobilnost, temveč pogojena za tiste, ki si lahko privoščijo, da so mobilni oziroma svobodni.

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 h gospodarskemu razvoju, predvsem pa je vzpostavljen kot *svoboden in autonomen* partner v delovanju oblasti (Rose 1996). Zaradi kriterijev, ki določajo kakšna mobilnost je mogoča, so lahko svobodni in mobilni samo ekonomsko dejavni 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, torej 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 EU 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 državljan 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« (Evropski parlament in Svet Evropske unije 2004, 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 EU, 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 državljana EU, vendar so pogoji, da državljani 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.

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 EU, posledično pa se EU 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 opredelitev 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 governmentalnosti (Foucault 1997, XI; Dean 2010). Pri tem bomo v analizi naslovili najbolj izpostavljene prakse mobilnosti in mobilne prakse: akcijske načrte mobilnosti, ki predstavljajo strategije za udejanjenje mobilnosti v praksi, Evropsko leto mobilnosti delavcev, delovanje evropske službe za zaposlovanje EURES ter program študentske mobilnosti Erasmus.

5

PRAKSE MOBILNOSTI IN MOBILNE PRAKSE V EVROPSKI UNIJI

Skozi leče governmentalnosti, kjer smo pravne opredelitve mobilnosti v pogodbah, sekundarni zakonodaji in odločitvah Sodišča dojemali in analizirali kot pomemben okvir zamišljanja mobilnosti, smo prepoznavali neoliberalno racionalnost, saj je mobilnost opredeljena kot predpogoj za delovanje skupnega in enotnega trga ter proces gibanja na in za namene trga. Trg tako predstavlja 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 danes namreč predstavljena kot primarna svoboščina in temeljna pravica, ki je tekom evropskih integracijskih procesov zajemala vedno več ljudi, danes pa zagotavlja možnost svobode gibanja vsem državljanom EU. Tako se prek mobilnosti dojema Evropsko unijo kot območje svobode ter prostor možnosti in priložnosti. Vendar pa je iz analize pravnih opredelitev mobilnosti razvidno, da pravni okviri, dojeti kot oblastne tehnologije s specifičnimi 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. Proces vzpostavljanja mobilnosti in mobilnega subjekta je v veliki meri »projekt 'normalizacije' gibanj« (Kotef 2015, 14), kar pomeni da se prek spodbujanja, formalizacije in institucionalizacije gibanja tekom evropskih integracijskih procesov, opredeljene kot mobilnost, zamišlja in vzpostavlja *zaželeno oblike gibanj* oziroma delovanje posameznikov, ki bodo delovali v okvirih mobilnosti. Mobilni subjekt je tako zamišljen kot ekonomsko aktiven, kot subjekt, ki bo s svojim delom in ekonomsko aktivnostjo

prispeval k ekonomski prosperiteti EU, 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 eksistenco, imeti na voljo dovolj sredstev in biti ekonomsko aktivni, da prispevajo k večji ekonomski prosperiteti EU.

Vendar je še bolj pomembno, da ne reflektiramo samo, kako je zamišljena mobilnost ter kakšno logiko in politično racionalnost prepoznavamo v pravnih opredelitvah mobilnosti, temveč da analiziramo, kako mobilnost deluje prek konkretnih programov in konkretnih (mikro) praks, oziroma kako prakse mobilnosti vplivajo na zamišljanje mobilnosti in urejanje delovanja posameznikov in populacije. Mobilnost oziroma svoboda gibanja je bila namreč tekom evropskih integracijskih procesov in še posebej v obdobju EU močno spodbujena s strani evropskih institucij prek številnih politik in programov (Recchi 2015, 43). Ravno te politike in programi mobilnosti, ki jih razumemo kot prakse mobilnosti in mobilne prakse, namreč predstavljajo ključen prostor izgradnje pomenov mobilnosti.

Pri tem razločujemo prakse mobilnosti in mobilne prakse. Prakse mobilnosti razumemo kot načine konstrukcije koncepta oziroma pomenov mobilnosti. To pomeni vsa definiranja in vzpostavljanja pomenov mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov, predvsem prek pravnih okvirov (pravnega kompleksa), akcijskih načrtov in tudi aktivnosti, kot so Evropsko leto mobilnosti delavcev ter raziskave Eurobarometra. Mobilne prakse pa predstavljajo materializacijo mobilnosti, torej kako se mobilnost prek programov kot sta EURES in Erasmus, udejanja v praksi, torej prek kakšnih mehanizmov se posameznikom omogoča svoboda gibanja v EU ter kako subjekti dojemajo mobilnost. Konkretizacija mobilnosti prek programov in praks namreč najbolj neposredno vpliva na dojetanje posameznikov, kaj jim mobilnost pomeni, kako si zamišljajo mobilnost ter kakšni načini gibanja in delovanja so jim omogočeni, s čimer se posledično so-konstituira njihova obnašanja. Pri tem moramo reflektirati, kakšno politično racionalnost lahko prepoznavamo v teh praksah in kakšni so načini subjektivacije državljanov EU. Osvetljevanje načinov subjektivacije, poimenovanih kot prakse sebstva, ki osvetljujejo, kako posamezniki razumejo mobilnosti in kako dojemajo lastna delovanja in obnašanja, pa hkrati razkriva pozicijo, kjer posamezniki postanejo pomembni akterji pri so-konstituiranju in delovanju oblasti oziroma EU.

5.1 AKCIJSKI NAČRTI

Okvir za implementacijo konkretnih mobilnih praks, specifičnih programov in akcij ter operacionalizacijo pravnih okvirov predstavljajo akcijski načrti za mobilnost, ki jih dojemamo kot prakse mobilnosti. 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 veščine 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 orodij za konkretizacijo mobilnosti. Struktura je pri vseh akcijskih načrtih mobilnosti enaka: v prvem delu so predstavljeni problematika, politični kontekst in izzivi, drugi je namenjen predstavitvi ciljev, ki naslavljajo problematiko in odgovarjajo na izzive, v tretjem 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 tej strukturi prepoznavamo obliko akcijskega načrta kot oblastno tehnologijo oziroma tehnologijo dominacije, vsebujoč 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 ter uporabi statističnih podatkov in grafov. Hkrati izpostavljanje ciljev, kriterijev in ukrepov, ki so v akcijskih načrtih zasnovani 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) prepozna 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).

To izpostavlja pomen razkrivanja mobilnih praks, kot so zamišljene v akcijskih načrtih, saj prek njih mobilnost postaja praktična. Akcijske načrte tako prepoznavamo kot način udejanjanja in implementacije mobilnosti v praksi, s čimer lahko reflektiramo, kako se prek mobilnosti in praks mobilnosti vzpostavlja oblast v EU. Tako lahko dojemamo mobilnost kot način governmentalizacije Evrope, ki jo Walters prepozna kot »proces oblikovanja Evrope kot praktične« (v Tietäväinen in drugi 2008, 67).

Proces za vzpostavitev prvega akcijskega načrta za mobilnost v letu 1997, ki je pripeljal do predlogov konkretnih mobilnih praks na ravni EU, 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. Identifikacija problematike (ne)mobilitnosti predstavlja pomemben korak za izvedbo akcijskega načrta ter posledično za urejanje področja oziroma vzpostavljanja oblasti prek mobilnosti v EU. Izhajajoč iz prepoznane problematike, da je stopnja mobilnosti v EU nizka in da državljani Unije ne uveljavljajo svojih mobilnih pravic oziroma niso mobilni, je bila s strani Evropske komisije leta 1996 imenovana Projektna skupina 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 predstavlja temeljno podlago identifikacije ovir za udejanjanje mobilnosti ter konkretnih rešitev, ki so rezultirale v *Akcijskem načrtu za prost pretok delavcev* (CEC 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 (CEC 1997, 5–6), hkrati pa predstavlja mehanizem oziroma strategijo uveljavitve mobilnosti v praksi ter skozi leče governmentalnosti način vzpostavljanja oblasti prek mobilnosti.

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 EU nizka. Pri tem ključno referenco predstavljajo statistični podatki:

[O]koli 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 (CEC 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 delavcev* obravnava kot mobilne subjekte samo delavce in ne splošne populacije oziroma vse državljane Unije. Hkrati je tudi iz statističnih podatkov razvidno, da je posebej izpostavljena delovno aktivna populacija kot subjekt in vzrok, zaradi katere se implementira mobilnost v EU. 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« (CEC 1997, 19). V tej nameri ne gre za zagotavljanje individualne pravice in svoboščine mobilnosti vsem državljanom EU, temveč za krepitev pravic, ki bodo omogočale prost pretok delovno aktivnih državljanov Unije.

V smeri zagotavljanja prostega pretoka delavcev in uveljavljanja enotnega trga so bili v akcijskem načrtu identificirani konkretni ukrepi in mobilne prakse, razdeljeni v pet sklopov. V prvem sklopu, poimenovanem kot *Izboljšave in prilagoditev zakonodaje*, je bilo določeno, da morata Komisija in Svet do konca leta 1998 prilagoditi, prenoviti in poenostaviti obstoječo zakonodajo za prost pretok delavcev (CEC 1997, 13). V drugem sklopu, naslovljenem kot *Vzpostavitev bolj preglednega trga dela*, je bilo poudarjeno, da »informacije o priložnostih za delo in iskalcih zaposlitve predstavljajo ključno zahtevo za spodbujanje prostega pretoka dela« (CEC 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 tretjem sklopu, *Okrepitev 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. V okviru četrtega, *Izboljšanje vednosti in vidnosti pravice do prostega pretoka*, so bili zaobjeti ukrepi 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. Peti sklop, poimenovan kot *Razvoj inovativnih projektov*, pa se je nanašal na zagotovitev financiranja razpisov za projekte Evropskega socialnega sklada (CEC 1997, 15–19). Identifikacija konkretnih ukrepov in praks predstavlja konkretizacijo zamišljanj in vzpostavljanj pomenov mobilnosti ter nadaljnji korak implementacije mobilnosti ter posledično vzpostavljanju oblasti prek mobilnosti v EU.

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

V zadnjih letih je eno od najvplivnejših smernic, ki so spodbujale implementacijo politik in programov mobilnosti ter prepoznavale pomen mobilnosti, predstavljala Lizbonska strategija. Predstavniki vlad in držav so leta 2000 namreč sprejeli strateške usmeritve za naslednje desetletje, s ključnim ciljem, 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 od osrednjih politik 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, sprejetih po letu 2000. Z opredelitvami v akcijskih načrtih se je mobilnosti pripisovalo specifične pomene, saj je to področje postalo eden izmed ključnih mehanizmov doseganja ciljev opredeljenih v strategiji.

V *Akcijskem načrtu za mobilnost* iz leta 2000 je tako opredeljeno, da Lizbonska strategija »prepoznava nujnost odstranitve ovir in spodbujanja mobilnosti« (Council of the European Union 2000, 4), pri čemer je za uveljavitev ciljev še posebej pomembna 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 Commission 2002, 4). Hkrati je v akcijskem načrtu prepoznano, da je za doseganje lizbonskih ciljev o več in boljših službah ter za zagotavljanje 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 Commission 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« (CEC 2007, 2). S temi cilji in usmeritvami se v središče postavlja 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 ozavešanja 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 akcijskih 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 večšin, 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 večšine, ki posledično omogočajo tudi večjo mobilnost (European Commission 2002).

V okviru cilja izboljšanja in krepitve 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 Commission 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« (Council of the 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 mobilna praksa 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 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« (CEC 1997, 14). 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 Commission 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« (CEC 2007, 3). Prek specifičnih akcij naj bi se Evropska služba za zaposlovanje krepila in zagotavljala boljše informacije o načelih enake obravnave mobilnih delavcev, spodbujala mobilnost posebnih kategorij delavcev, med drugim mladih delavcev, dolgotrajno brezposelnih, raziskovalcev, podpirala, da si posamezniki pripravijo celovit načrt kariere ter podajal informacije za državljane tretjih držav, ki želijo vstopati na trg dela v EU (CEC 2007, 8–9).

Pod ciljem ozaveščanja in informiranja o prednostih mobilnosti pa je v akcijskih načrtih najbolj izpostavljena kampanja o mobilnosti kot eden izmed ključnih ukrepov in praks, ki bi poudaril pomen ter utrjeval podobo mobilnosti. V akcijskem načrtu iz leta 2000 je prepoznano, da mora Komisija izvesti informacijsko kampanjo s praktičnimi nasveti o tem, kam se lahko ljudje obrnejo, če želijo biti mobilni, ter kakšno dokumentacijo morajo urediti pred in med bivanjem v drugi državi članici (Council of the European Union 2000, 8). Še bolj je pomen kampanje o mobilnosti izpostavljen v akcijskem načrtu iz leta 2002, v okviru katerega 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 Commission 2002, 20). V akcijskem načrtu za mobilnost leta 2002 je bilo tako predlagano, da se leto 2006 poimenujejo 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 (CEC 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 mobilne prakse. Akcijski načrti namreč predstavljajo orodje oziroma organizacijsko strategijo udejanjanja mobilnosti v praksi. Pri tem je pomembno prepoznavati in reflektirati strukturo mobilnih načrtov kot načinov urejanja implementacije mobilnosti. V prvem delu je tako v vseh akcijskih načrtih identificirana problematika nizke stopnje mobilnosti v EU. V drugem delu so opredeljeni cilji, ki naslavljajo problematiko in odgovarjajo na izzive, med tem ko so v tretjem delu izpostavljeni konkretne mobilne prakse, 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 specifičnega načina, kako se implementira oblast v EU. Prek akcijskih načrtov se namreč vzpostavlja zamišljanje mobilnih praks, ki vplivajo na urejanje delovanj posameznikov in populacije, ali drugače, na ta način se udejanja delovanje oblasti prek mobilnosti v EU.

Že v poimenovanih akcijskih načrtov, kot na primer *Akcijski načrt za prost pretok delavcev*, *Akcijski načrt Komisije za večšine 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 mobilne prakse perpetuirajo, s čimer se poudarja njihov pomen. Pri izobraževalni mobilnosti so bili konkretni ukrepi usmerjeni k spodbujanju in nadgradnji programov izobraževalne mobilnosti, pri čemer je program študentske izmenjave Erasmus prepoznan kot najuspešnejši program mobilnosti v EU oziroma najuspešnejša praksa študentske mobilnosti na svetu. V okviru mobilnosti za delavce najbolj izpostavljeno mobilno prakso, ki se pojavlja v vseh akcijskih načrtih predstavlja Evropska služba za zaposlovanje – EURES. Večkrat izpostavljen ukrep na ravni delavske mobilnosti pa je predstavljala tudi kampanja informiranja in ozaveščanja o pomenih in prednostih mobilnosti, ki je rezultirala v Evropske letu mobilnosti delavcev 2006.

5.2 EVROPSKO LETO MOBILNOSTI DELAVCEV

Od leta 1980 Evropska komisija redno imenuje in posveča evropsko leto določeni tematiki, ki jo prepozna kot izjemno pomembno in relevantno. Evropsko leto tako predstavlja mehanizem, prakso oziroma politično orodje, katerega cilj je odpiranje razprave o določeni problematiki. Tekom evropskega leta se želi z aktivnostmi ozaveščanja informirati državljane ter poudariti pomen tematike, ki je bila predhodno 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 ter mobilnosti ostalih subjektov

podrejene mobilnosti delavcev, temveč le-ta (p)ostaja ključna ter se v uporabi pogosto zamenjuje oziroma enači s krovnim označevalcem mobilnosti.

Evropsko leto mobilnosti delavcev je predstavljalo odgovor na problematiko razdrobljenosti informacij o mobilnosti, ki je bila dojeta kot ena izmed pomembnejših ovir za višanje sicer nizke stopnje mobilnosti v EU. 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. Eno od ključnih sporočil s strani Evropske komisije je bilo, da poklicna mobilnost prinaša »boljšo kariero in možnost večjega zaslužka delavcev« (Krieger in Fernandez 2006, 2). 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 državljani EU naj nebi izkoriščali 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 državljani niso bolj mobilni in identificiranju potrebnih ukrepov za dvig stopnje mobilnosti, pa naj bi opravljene analize in javnomnenjske raziskave, opravljene v okviru evropskega leta predstavljale vednost za deležnike, na podlagi katere bi lahko oblikovali 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 obstoječe mehanizme kot je EURES, izmenjavi 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 dodeljenih ravno izvedbi študij in javnomnenjskih raziskav z namenom »pridobiti ključne statistične podatke in izboljšati razumevanje vprašanj, povezanih s poklicno in geografsko mobilnostjo« (European Commission 2008b, 63). Izvedenih je bilo osem študij, med drugim raziskava OECD o odpravi ovir za geografsko mobilnost delavcev (glej OECD 2007; CEC 2007), javnomnenjska raziskava Eurobarometra o geografski in poklicni mobilnosti (glej EUROFOUND 2006) z namenom pridobivanja statističnih podatkov 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). Študije, analize in javnomnenjske raziskave, ki so bile predstavljene kot način pridobivanja informacij in vednosti o mobilnosti, moramo prek governmentalnosti dojemati in reflektirati kot pomemben vir izgrajevanja politične oziroma oblastne racionalnosti. Argumentacije o pomembnosti mobilnosti za EU namreč predstavljajo prostor zamišljanja mobilnosti ter možnost identifikacije logike mobilnosti. Natančneje, potrebno je prepoznavati, katere oblike gibanja so predstavljene kot mobilnost, čemu služi mobilnost ter kakšne načine delovanja mobilnih subjektov se 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 EU.

5.2.1 Utrjevanje oblastne racionalnosti mobilnosti tekom Evropskega leta mobilnosti delavcev

Študije in raziskave, opravljene tekom Evropskega leta mobilnosti delavcev, predstavljajo okvir za razpravo, izhodišča za nadaljnje ukrepanje in posledično izgrajujejo oziroma vzpostavljajo način zamišljanja mobilnosti v EU. 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« (CEC 2007, 3) državljanov Unije. Skozi leče governmentalnosti pa je pomembno 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«. Argumentacija o pomenu mobilnosti je tako podprta s štirimi ekonomskimi razlogi o prednostih mobilnosti: 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 in mobilnih praks. To je razvidno že iz Lizbonske strategije, ki z desetletnim načrtom spodbujanja in usmeritve EU, da postane najbolj konkurenčno in na znanju temelječe gospodarstvo, predstavlja ekonomski cilj oziroma zamišljanje EU 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«. 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. 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 mobil-

nosti 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«. V tretjem poglavju smo naslovlili, da 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 EU.

Izhajajoč iz ekonomske argumentacije, ki predstavlja najpomembnejšo podstat vpeljevanja in spodbujanja geografske in poklicne mobilnosti, je glavna racionalnost⁴⁰ »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 sile in nezaposlenosti) in s tem povečuje splošno blaginjo« (European Commission 2008b, 49).

Dojemanje mobilnosti kot razporejanja človeškega kapitala odraža epistemološko pozicijo čikaške šole neoliberalizma ter vzpostavlja »metodo analize in načine usmerjanja (*programming*) posameznikovih delovanj«, ki omogoča na eni strani »razširitev ekonomskih analiz na predhodno neraziskana področja«, na podlagi katerih je na drugi strani »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 tako zamišljen kot nosilec sredstev oziroma kapitala, genetskih predispozicij na eni ter lastnih izbir, odlo-

40 Poleg primarne racionalnosti so v evalvacijskem poročilu poudarjeni tudi drugi (ekonomski) 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. S strani delodajalcev jim mobilnost predstavlja možnost, da dobijo najboljšo delovno silo, medtem ko EU mobilnost predstavlja (tudi) mehanizem izgrajevanja evropske identitete in EU državljanstva (European Commission 2008b, 49). Dojemanje mobilnosti s stališča delavcev in delodajalcev prav tako predstavlja ekonomske razloge in vzpostavlja dojemanje mobilnega subjekta kot človeški kapital. Medtem ko izgradnja evropske identitete in EU državljanstva prek mobilnosti predstavlja politično racionalnost mobilnosti, je ta hkrati podrejena ekonomskim argumentacijam in zamišljanjem mobilnosti (glej OECD 2007).

čitev oziroma investicij, kamor se v takšnem dojemanju uvršča tudi mobilnost, na drugi.

Na tej podlagi Foucault (2008, 222) prepoznava, da neoliberalne ekonomske analize, za razliko od klasičnega liberalizma, v fokus raziskovanja postavljajo posameznikova obnašanja, pri čemer je začetna točka preučevanja usmerjena v analiziranje »načinov, v katerih posamezniki razporejajo omejena sredstva za doseganje različnih ciljev«. 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 človeški kapital, večine, ki jih na podlagi lastnih odločitev in izbir investira ter namenja za doseganje ciljev – pridobivanje prihodkov in lastnega zadovoljstva ter 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 ter sam predstavlja vir lastnega zaslužka.

Zamišljanje mobilnost skozi prizmo človeškega kapitala predstavlja dvojno pozicijo posameznikovega obnašanja. Na eni strani s tem, ko posamezniki postanejo mobilni, pridobivajo nove večine 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. 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, analiziranju posameznikovih razlogov, zakaj so mobilni, ter identificiranju ovir, ki preprečujejo mobilnost. Javnomenjsko raziskavo Eurobarometra tako prepoznavamo kot mehanizem preučevanja obnašanj in ravnanj, dojetih kot posameznikovih izbir in investicij človeškega kapitala za zagotavljanje najbolj konkurenčnega in na znanju temelječega gospodarstva na svetu, kot so opredeljeni strateški cilji EU v Lizbonski strategiji. Ta cilj pa naj bi bil dosežen tudi oziroma predvsem s spodbujanjem in upravljanjem posameznikovih obnašanj kot investicij, kakor je dojeta mobilnost. Tako Eurobarometer dojemamo kot oblastno tehnologijo, ki prek mobilnosti utrjuje ekonomizacijo posameznikovih obnašanj, s pridobivanjem podatkov in identifikacijo ovir za mobilnost pa omogoča oblikovanje rešitev, politik, programov oziroma mobilnih praks, ki bi spodbujale in zagotavljale višjo stopnjo mobilnosti. Hkrati takšen način preučevanja mobilnosti spodbuja usmerjanje obnašanj in delovanj posameznikov, ki, v kolikor ponotranjijo oblastno racionalnost, postajajo in delujejo kot podjetniki samega sebe, saj investirajo svoj človeški kapital v namen pridobivanja (višjega) prihodka in lastnega zadovoljstva.

5.2.2 Eurobarometer

Poseben modul Eurobarometra o geografski in poklicni mobilnosti (European Commission 2006b), ki je bil izveden v sklopu Evropskega leta mobilnosti delavcev, predstavlja eno bolj izpostavljenih praks mobilnosti oziroma, skozi leče governmentalnosti, oblastnih tehnologij na ravni Evropske unije. Raziskave javnega mnenja predstavljajo eno ključnih aktivnosti vsakega Evropskega leta, s čimer želi EU 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 ter prednostih in slabostih selitve v drugo regijo ali državo EU. Povprašani so bili tudi o njihovih prihodnjih načrtih, torej ali imajo namen postati mobilni, kateri so glavni razlogi za potencialno selitev in kje prepoznavajo ključne probleme, v kolikor bi se odločili, da bi bili mobilni. Vprašanja

so se nanašal tudi na zadovoljstvo s sedanjo in preteklimi službami, njihovem statusu na delovnem mestu in razlogih za menjavo službe (EUROFOUND 2006). Cilj modula je potem takem bilo pridobivanje podatkov o odnosu državljanov EU do mobilnosti, pri čemer je bila geografska mobilnost zreducirana na poklicno mobilnost oziroma mobilnost delavcev.

Ključno v Eurobarometri raziskavi o geografski in poklicni mobilnosti je bilo identificirati obnašanja ljudi oziroma razloge, zakaj se ljudje odločajo za mobilnost, ter ključne vzroke in argumente, ki jih državljani Unije navajajo kot prepreke, da niso mobilni. Eurobarometer je s pridobivanjem podatkov o odnosu državljanov do mobilnosti tako zagotavljal ključne informacije, kdaj so ljudje mobilni, katere družbene skupine so najbolj mobilne, kaj so vzroki za njihovo mobilnost in 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). Na podlagi rezultatov naj bi se vzpostavili ukrepi za povečanje mobilnosti delavcev, kar je osnovni cilj in ključna ideja zamišljanja mobilnosti. Rezultati Eurobarometra 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. Ali drugače, načrtovalci in oblikovalci politik uporabljajo analitična orodja in statistične podatke za pripravo poročil ter načrtovanje prihodnjih aktivnosti, ki bi krepile mobilnost na ravni EU in omogočale državljanom Unije, da postanejo mobilni subjekti.

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 dojetanja 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 identificiranjem profila mobilnih subjektov je bilo ugotovljeno, da trg dela ne deluje pravilno, pri čemer sta ključni maksimi in cilja vzpostavljanje in delovanje »popolnega prehodnega trga« (*perfect transitional market*) (EUROFOUND 2006, 73). Popolni prehodni trg opredeljuje mobilnost zamišljeno kot ekonomska aktivnosti, kjer so »stroški zamenjave službe (in v širšem smislu spremembe prebivališča) povezani z

enakimi profiti, v nameri, da bo ljudem zagotovljena bolj ali manj enako kvaliteta zaposlitev; ljudje tako ne bi oklevali pri sprejetju tveganja, da zapustijo službo (ali prebivališče) in poiščejo novo; poklicna mobilnost bi bila pogostejša in ljudje bi se lahko od časa do časa odločali za spremembe ne glede na njihov družbeno-ekonomski položaj« (EUROFOUND 2006, 73).

Iz analize rezultatov Eurobarometra je razvidno zamišljanje mobilnosti kot predpogoja za vzpostavljanje popolnega trga, kot mehanizma udejanjanja človeškega kapitala, kot ekonomizacijo posameznikov, državljanov EU in posledično Skupnosti. Raziskava Eurobarometra tako dejansko predstavlja metodo preučevanja posameznikovih načinov obnašanj, identifikacijo morebitnih sprememb v njihovem delovanju ter 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 EU po najbolj konkurenčnem trgu na svetu. Takšen način zamišljanja mobilnosti predpostavlja delovanje posameznika kot aktivnega mobilnega subjekta na trgu oziroma aktivnega subjekta pri delovanju oblasti, saj na podlagi izbir oziroma investicij lastnega človeškega kapitala tehta med stroški, ki jih prinaša mobilnost, in koristmi, v kolikor postane mobilni. V primeru vzpostavitve maksime – popolnega mobilnega trga, kar je ultimativna pozicija politik mobilnosti na ravni EU, bi bilo delovanje mobilnih subjektov kot podjetnih posameznikov edini način udejanjanja mobilnosti oziroma delovanja Skupnosti in so-konstituiranja oblasti v EU. 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.

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 EU 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; Our Future Mobility Now 2012; Loveland 2008), analizah in javnomnenjskih raziskavah (glej EUROFOUND 2006; OECD 2007; Krieger in Fernandez 2006).

Kljub prevladujoči pozitivni percepciji mobilnosti, ki je okarakterizirana z označevalci temeljne pravice, primarne svoboščine in s strani državljanov Unije z asociacijo najpomembnejšega dosežka evropskih integracijskih procesov ter kljub številnim pobudam, programom in praksam mobilnosti, ki poudarjajo možnosti in priložnosti ter pomen povečevanja mobilnosti za doseganje prosperitete, pa ostaja stopnja mobilnost v EU nizka. Rezultati Eurobarometra kažejo, da velika večina, kar 70 odstotkov državljanov Unije, nima namena biti mobilnih 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 EU ne udejanja v velikem obsegu. V analizi rezultatov Eurobarometra je poudarjeno, da glavnih razlogov za nizko stopnjo mobilnosti ne predstavljajo toliko institucionalne ovire, temveč so primarni razlogi v socialnem okolju. Državljanji EU se tako ne odločajo za mobilnost zaradi družinskih in prijateljskih vezi, lastništva nepremičnin, 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 mobilnih praksah). V okviru mobilnosti posamezniki tako niso nujno *popolnoma* disciplinirani ter podrejeni logiki ekonomizacije lastnih dejanj ter delovanju po načelih podjetnega posameznika, ki jih mobilne prakse in prakse mobilnosti predpostavljajo in vzpostavljajo. Institucionalizirane mobilne prakse ter neoliberalna racionalnost, ki jo prepoznavamo v zamišljanju mobilnosti tako ni omnipotentna, 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 tehta-nje 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 lahko podrobneje reflektiramo prek analize najbolj izpostavljenih in prepoz-nanih mobilnih praks na ravni EU, Evropske službe za zaposlovanje EURES in programa študentske mobilnosti Erasmus.

5.3 EVROPSKA SLUŽBA ZA ZAPOSLOVANJE – EURES

Eno najstarejših institucionaliziranih in najbolj izpostavljenih mobilnih praks na ravni Evropske unije zagotovo predstavlja evropska mreža storitev, poimenovana EURES – Evropska služba za zaposlovanje. Mreža EURES je bila vzpostavljena leta 1993 za namene pomoči in spodbujanja zaposlovanja delavcev v drugih državah Skupnosti, ter predstavlja pomemben instrument in mehanizem za zagotavljanje povečevanja mobilnosti delavcev (CEC 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« (CEC 2007, 3) izpostavljena kot eden ključnih ukrepov in ciljev na področju spodbujanja mobilnosti v EU. 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 pa so usmerjeni v spodbujanje in razvoj odprtega in dostopnega evropskega trga delovne sile, pridobivanje in izmenjavo informacij o prostih delovnih mestih, ovirah ter pogojih za zaposlitev in mobilnost v državah članicah ter v razvoj metodologij in kazalcev (CEC 2003). Že v samem poimenovanju in formi EURES-a lahko prepoznavamo, da se usmerja v specifične oblike mobilnosti saj spodbuja mobilnost delavcev v državah EU ter širše v Evropskem gospodarskem prostoru kamor so vključene tudi Islandija, Lihtenštajn, Norveška in Švica.

Ključno aktivnost oziroma dejavnost mreže EURES predstavlja posredovanje dela in individualna pomoč posameznikom, ki želijo postati mobilni in poiskati zaposlitev v drugi državi članici ter svetovanje delodajalcem, ki iščejo delavce. V letu 2008 je bilo na portalu EURES objavljenih več kot 1,25 milijona prostih

delovnih mest, registriranih 15 tisoč delodajalcev, v spletni bazi pa je bilo 300 tisoč življenjepisov, ali drugače, najmanj 300 tisoč državljanov EU je bilo aktivno vključenih v iskanje zaposlitve v tujini in 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 najnovjših podatkov o prostih delovnih mestih, kjer je pod kategorijo 'Raziščite svoje evropske možnosti' predstavljeno, da je v EU na voljo skoraj 1,2 milijona delovnih mest, 260 tisoč življenjepisov oziroma iskalcev zaposlitve⁴¹ in 6800 delodajalcev, ki iščejo delavce iz drugih držav EU (EURES 2016).⁴² Kot tak je postal EURES vsakodnevno orodje za nacionalne zavode za zaposlovanje, delodajalce ter predvsem iskalce zaposlitve. Delovanje mreže EURES zagotavlja več kot 1000 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 EURES-ovem 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 EU EURES-ovi svetovalci med drugim pomagajo pri administrativnih postopkih, dokumentaciji, ki je potrebna, da so lahko mobilni in da lahko pridobijo delo v drugi državi ter pri kontaktiranju delodajalcev in izdelavi njihovega kariernega načrta. Pomen EURES-a izpostavljajo tudi izjave in osebne zgodbe državljanov Unije, ki so s pomočjo 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

41 Na spletnem portal EURES sta zasnovana dva modula, *iskalec zaposlitve* in *zaposlovalec*, pri čemer se pod iskalcem zaposlitve tretira tudi osebe, ki so brezposelne in iščejo službo v drugih državah EU. Sprememba v poimenovanju brezposelnih z iskalci zaposlitve ni samo terminološki, temveč tudi konceptualni obrat, ki ima vsaj dve posledici. Na ravni politik prihaja do vpeljave tržne logike, saj se pogojuje socialne transferje z aktivno udeležbo na trgu dela. To predstavlja negativno koncepcijo moči, saj se posameznike disciplinira z nadzorom in pritiskom, da sprejmejo kakršno koli delo. Hkrati pa ima konceptualni obrat posledice tudi na dojemanje posameznikov, saj se konstituirajo kot aktivni iskalci zaposlitve, ki sami skrbijo za predstavitev svojih veščin in sposobnosti. Te predstavijo prek CV-ja, potnega lista veščina, hkrati pa se morajo izkazati tudi na razgovorih za službo. V tem kontekstu pa lahko govorimo o pozitivni ali produktivni obliki moči, ki spodbuja posameznike, da predstavijo same sebe kot najprimernejše kandidate. Prek tega se vzpostavljajo načini subjektivacije oziroma tehnologije sebstva, ki jih lahko označimo tudi z označevalcem podjetnega posameznika (glej Boland 2016, 335–336).

42 Spletni portal EURES mesečno obiše 3,6 milijona uporabnikov, vsako leto pa posreduje pri 150 tisoč zaposlitvah v druge države članice (v Recchi 2015, 39).

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 prepozna 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 posamezniki, ki želijo postati mobilni in poiskati delo v tujini, oblikujejo svoj EUROPASS⁴³ – 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 v Evropi vaša znanja, spretnosti in kvalifikacije jasno in lahko razumljiva« (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 posameznik oceni svoja jezikovna znanja in kvalifikacije, *EUROPASS mobilnost*, ki predstavlja potrdila 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). Z vpeljavo EUROPASS-a želi Evropska komisija narediti korak k vzpostavitvi enotnega okvira kvalifikacij in veščin, ki bi omogočal prevajanje znanj in veščin med različnimi državami in hkrati vzpostavljala nadzor in zagotavljala transparentnost (Simons in Masschelein

43 EUROPASS je bil 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. 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.

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 vpeljuje mehanizme primerjave ter merjenja in kvantifikacije posameznikovih lastnosti in vednosti kot veščin. Na ta način se vzpostavlja pogoje možnosti delovanja posameznikov in determinira zamišljanje mobilnosti. Posamezniki, če želijo biti mobilni v okviru institucionaliziranih oblik mobilnosti kot je EURES, morajo v najširšem smislu biti aktivni iskalci zaposlitve, na mikro ravni pa morajo upoštevati pogoje delovanja, med drugim oblikovanja svojega EUROPASS-a. Pri izpolnjevanju EUROPASS-a pa se soočijo z vnaprej določeno formo, zasnovo dokumentov, navodili in primeri, ki jih usmerjajo in določajo kako naj predstavijo sami sebe oziroma drugače, *silijo* posameznika, da se predstavi na način, da bo čim bolj *konkurenčen*, da bo *izstopal* ter pokazal *prave, specifične* in *univerzalne* veščine, ki bodo *primerne* skorajda za katerokoli službo. Mitchell tako prepozna, da EUROPASS predstavlja mehanizem in način vzpostavljanja ter vpeljevanja delovanja posameznikov »v skladu z diktatom tržne logike« (Mitchell 2006, 400).

Na drugi strani pa posamezniki 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). Z uporabo EUROPASS-ovega življenjepisa in EUROPASS-ove jezikovne izkaznice mora posameznik namreč opredeliti in izpostaviti svoje osebne veščine (*personal skills*), ki zaobsegajo 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 ter sposobnosti (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 državah 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.⁴⁴ 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 EU na posameznika predstavlja eno izmed najpomembnejših lastnosti naprednega liberalizma. 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. V kontekstu mobilnosti pa ima pre-

44 Koncept zaposljivosti predpostavlja, da je posameznik bodisi zaposljiv ali nezaposljiv, pri čemer pa mora sam, z *ustreznim* izobraževanjem, doizobraževanjem in usposabljanjem poskrbeti, da pridobi ustrezno znanje oziroma natančneje, ustrezne veščine. Sprememba od brezposelnosti k nezaposljivosti oziroma od zaposlovanja k zaposljivosti namreč predstavlja premik od problematike družbe k problemu posameznika, pri čemer mora posameznik, in ne družbene ter politične institucije, poskrbeti za svojo zaposlitev (glej tudi Vrečko Ilc in drugi 2016, 72-73).

nos odgovornosti iz Skupnosti na posameznika še eno lastnost. Posameznik je namreč sam odgovoren za svoj neuspeh, brezposelnost ali slabše plačano delo, v kolikor ni mobilni oziroma ne išče aktivno dela na skupnem trgu EU. Nezmožnost ali nepripravljenost na mobilnost se tako šteje kot krivda in napaka posameznikov, ki se niso pripravljene prilagoditi spremembam na trgu. Na takšne načine »postaja mobilnost governmentalizirana« (Dufty-Jones 2015, 72), saj se prek mobilnosti vzpostavlja partikularno upravljanje delovanj posamezniko, in sicer kot odgovornih za svoj uspeh in aktivno iščočih zaposlitev, hkrati pa posamezniki ponotranjijo lastno vlogo in obnašanja aktivnih mobilnih subjektov, kjer aktivna pozicija enačena s podjetniškim delovanjem.

Ilustrativne, v nameri razkrivanja posameznikovih lastnih pozicij in prepričanj ter načinov obnašanja, razlogov ter vzrokov zakaj so postali mobilni, pa so zgodbe oziroma izjave državljanov EU, ki so se prek mobilne prakse EURES-a odločili, da postanejo mobilni, oziroma da poiščejo službo v drugi državi članici. Te zgodbe in izjave lahko dojemamo kot prakse sebstva, ki osvetljujejo dožemanje mobilnosti s strani posameznih državljanov Unije ter posledično upravljanje lastnih delovanj in obnašanj. Kristina Orzekauskaite, 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 pridobivanja 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). Svojo izkušnjo odhoda v tujino prek EURES-a pa je Indre Sabaitè 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. Reflektiramo lahko, da določeni posamezniki ponotranjijo način delovanja, ki je spodbujan in spodbujen s strani EURESa kot mobilne prakse. Delujejo namreč 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 mobilnost primarno kot ekonomsko aktivnost, same sebe pa kot ekonomske subjekte in človeški kapital. Ključne razloge, da postajajo mobilni, namreč predstavljajo nova znanja in veščine, ki jih pridobivajo s tem, ko so mobilni, kar jim predstavlja investicijo za prihodnje zaposlitve ali za samo-izpolnitev. Hkrati 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, pridobivanja novih veščin in novih izkušenj.

Ključno mesto pri izgradnji posameznikov ter enega najbolj neposrednih vplivov na njihovo dojetje, delovanje in obnašanje predstavlja izobraževanje (glej Ball 2013; Mitchell 2006). Preplet izobraževanja in mobilnosti pa tekom evropskih integracijskih procesov predstavlja enega izmed najpomembnejših in najbolj izpostavljenih mehanizmov sodelovanja med državami (European Commission 2006c). V nadaljevanju bomo analizirali mobilno prakso programa Erasmus, ki je v diskurzu in dokumentih EU predstavljen in dojet kot zgodba o uspehu (European Commission 2008a) ter označen kot »najbolj uspešen program študentske mobilnosti na svetu« (European Commission 2011, 4). V tem pogledu dojemamo izobraževalno mobilnost prek programa Erasmus kot pomembno mesto zamišljanja in izgradnje mobilnosti v EU. Posledično je pomembno reflektirati kakšna je racionalnost in logika institucionalizacije izobraževalne mobilnosti prek programa Erasmus ter kakšnega mobilnega subjekta se predpostavlja in vzpostavlja. Hkrati je relevantno nasloviti tudi kako se konstituirajo študenti, ki se udeležujejo Erasmus izmenjave, kako dojemajo sami sebe ter svoja obnašanja in ravnanja. Na ta način lahko osvetlimo, kako se prek mobilne prakse študentske izmenjave Erasmus so-konstituirata oblast v EU.

5.4 ERASMUS MOBILNA PRAKSA: POVEZOVANJE MOBILNOSTI IN IZOBRAŽEVANJA

Izobraževanje v Evropski uniji, še posebej v povezavi z mobilnostjo, je eno izmed področij izgrajevanja posameznikov, ki pomembno determinira njihova delovanja, pri čemer najbolj prepoznano in izpostavljeno prakso izobraževalne mobilnosti predstavlja program študentske izmenjave Erasmus. 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 dovzetni 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 EU (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 EU. Erasmus študentje so dojeti kot prihodnost Evrope, kot subjekti, ki dajejo Evropi pomen ter kot ključni akterji, ki bodo izgrajevali EU tudi v prihodnost.

Pomen programa Erasmus ter njegov vpliv na delovanje mladih šolajočih se državljanov 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:

Program Erasmus predstavlja orodje za doseg ciljev: študij in usposabljanje v tujini pomaga mladim 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 (European Commission 2010, 5).

Nekdanji komisar za izobraževanje, usposabljanje, kulturo in mlade Ján Figel' 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 (European Commission 2007, 1).

Erasmus je predstavljen tudi kot »paradni program mobilnosti« (European Commission 2013) v EU, ki prispeva k »osebnem razvoju posameznikov ter podpira rast evropskih gospodarstev in družb. Preživljanje časa v tujini širi obzorja mladih in jim pomaga pridobiti 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). S temi izjavami se izpostavlja pomen mobilnosti ter poudarja vlogo izobraževalne mobilnosti prek programa Erasmus.

5.4.1 *Politična racionalnost programa Erasmus*

V izjavah političnih predstavnikov in uradnih dokumentih EU lahko prepoznavamo tudi splošne usmeritve programa Erasmus, »izboljšanja kvalitete visokošolskega izobraževanja ter krepiteve 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, pomaga študentom, da se prilagodijo zahtevam trga dela na območju EU (European Commission 2010, 6).

Tako v izjavah političnih predstavnikov Unije kot v ciljnih programa prepoznavamo dve temeljni usmeritvi oziroma racionalnosti delovanja študentske mobilnosti programa Erasmus: družbeno⁴⁵ kot idejo vpeljavanja evropske dimenzije v izobraževanje in posledično izgradnje evropske identitete in državljanstva EU, ter ekonomsko, kjer naj bi se prek programa Erasmus

45 Družbeno racionalnost Favell in Recchi (2009, 10–11) opredelita kot politično, s čimer 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.

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 bil namreč 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«. V tem cilju se odraža ekonomska racionalnost oziroma logika zamišljanja programa Erasmus kot mehanizma za usposabljanje in kreiranje *primerne* delovne sile, oziroma načina krejitve človeškega kapitala za namene enotnega trga v Skupnosti. Erasmus študentje so tako dojeti kot ekonomski subjekti ter potencialna delovna sila, ki bo na izmenjavi pridobila primerne lastnosti in veščine, kar odraža tudi orientiranost programa Erasmus v prihodnost.

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 Evropa⁴⁶ ljudi (*People's Europe*)« (Council of the European Communities 1987, 22). Dikcija Evrope ljudi v ustanovnem dokumentu o sprejetju programa Erasmus pa aludira na Adonninovo poročilo, ki je predstavljal ključno podlago ter temeljni dokument družbene racionalnosti programa Erasmus. Že od začetkov institucionalizacije programa Erasmus se tako poudarja njegov pomen za delovanje Skupnosti kot trga ter izgradnje evropske identitete med mladimi.⁴⁷ 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 ter podobo Skupnosti tako za svoje državljane kot preostali svet« (Adonnino 1985, 4). Že v samem poimenovanju *Odbora o Evropi ljudi* se odraža usmeritev Evropske

46 Na tem mestu prihaja do zamenjevanja Evropske skupnosti z Evropo, kar Velikonja (2005, 15) prepozna 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 apropiira in podaja Evropi svoj pomen, saj govori iz pozicije *Evrope*.

47 Recchi (2015, 42) ugotavlja, da je bil v začetkih primarni namen programa Erasmus usposabljanje evropske elite – mladih Evropejcev, ki bi bili sposobni delovati onkraj nacionalnih in kulturnih meja. Evropska komisija namreč ni imela pristojnosti na področju izobraževanja, ravno študentska mobilnost pa je bila dojeta kot močno orodje, ki bi krepilo enotni trg dela in omogočalo mobilnost visoko usposobljenim.

skupnosti, ki naj bi poleg gospodarskega sodelovanja poskušala poglobiti politično integracijo, približati Skupnost svojim državljanom ter izgrajevati evropsko identiteto. Adonninovo poročilo tako dojemamo kot odgovor na vprašanje, kako poudariti pomen Skupnosti onkraj ekonomskega sodelovanja, kako približati Skupnost njenim državljanom ter kako ukrepati, da bodo ljudje prepoznali vpliv Skupnosti na njihova vsakdanja življenja. S tem 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 nameri je pristop poročila usmerjen v opredeljevanje dolgoročnih ciljev in vizije Skupnosti ter konkretnih ukrepov, ki bi morali biti udejanjeni nemudoma (Adonnino 1985, 7). Posebno pozornost poročilo namenja področjem politične participacije, kulture, izobraževanja in izmenjave oziroma mobilnosti ter izgradnji podobe Skupnosti in vzpostavljanju evropske identitete. Ta področja so prepoznana kot »pomembna za državljane v različnih vidikih 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 tesnejšega povezovanja med ljudmi v Evropi, saj je »sodelovanje med univerzami ter mobilnost v visokošolskem izobraževanju izjemnega pomena« (Adonnino 1985, 24). Zagotavljanju udejanjanja izobraževalne mobilnosti sta bil namenjena dva ključna ukrepa: implementacija vseevropskega, med-univerzitetnega programa študijske izmenjave, ki bi ponudil priložnost številnim študentom v skupnosti, da postanejo mobilni ter preučitev možnosti uveljavitve enotnega sistema prenosa in zbiranje kreditnih točk ECTS (*European Academic Credit Transfer System*), ki bi omogočal prepoznavanje pridobljenih znanj kjerkoli v Skupnosti (Adonnino 1985, 25). Kot je poudarjeno v poročilu, bi vzpostavitev programa 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, 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 izobraževalne mobilnosti, kar se neposredno odraža tudi v dokumentu o sprejetju programa Erasmus (Council of the European Communities 1987). Ta se namreč neposredno referira na

poročilo z dikcijo, da je »Evropski svet na zasedanju 28. in 29. junija 1986 odobril poročilo ad hoc odbora o Evropi ljudi ter pooblastil Svet in Komisijo, da v okviru svojih pristojnosti zagotovita izvajanje predlogov, ki jih vsebuje« (Council of the European Communities 1987, 21). Idejo, da izobraževalna mobilnost in specifično program študentske izmenjave Erasmus predstavljata pomemben mehanizem vzpostavljanja in krepitev evropske identitete, tako lahko razumemo kot eno izmed najpomembnejših oblastnih racionalnosti programa Erasmus. Vpeljevanje evropske dimenzije prek programa Erasmus tako predstavlja enega od 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 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). 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 omogočanjem 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 namreč 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 zavržena 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 bili opredeljeni kot proces pridobivanja veščin in 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.⁴⁸ Erasmus program, namenjen študentski izmenjavi, je tako opredeljen in zamišljen kot program poklicnega usposabljanja (Corbett 2003, 325), kar pomembno determinira vlogo ter poudarja ekonomsko racionalnost vzpostavljanja in 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, z opredelitvijo, 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

48 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 2006c, 111–116).

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 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.⁴⁹

Ekonomska racionalnost je poudarjena tudi v razlogih in argumentacijah o vzpostavitvi programa Erasmus. V dokumentu o vzpostavitvi programa Erasmus je namreč poudarjeno, da se program vzpostavlja, »[k]er 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 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 bazen 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

49 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 uresničitvijo 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 neposredno referenco na pogodbo, je tako omogočala, da odločevalci dojemajo Erasmus program kot priložnost za usposabljanje« (Corbett 2003, 328).

tem prispeval k prosperiteti v Evropski skupnosti.

V obdobju pred institucionalizacijo programa Erasmus leta 1987 tako prepoznavamo dva dogodka oziroma dva sklopa argumentacij, ki sta pomembno vplivali na vzpostavitev programa Erasmus in zamišljanje njegove vloge. Prvo predstavlja Adonninovo poročilo, ki izobraževanju in izobraževalni mobilnosti pripisuje ključno vlogo, da se Evropo približa državljanom Skupnosti, oziroma da državljani prepoznajo vpliv Skupnosti na njihova življenja. Ukrep iz 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 zgolj reflektiramo, kakšna je oblastna racionalnost ter logika zamišljanja delovanja programa Erasmus, pri čemer pri razkrivanju oblastne racionalnosti venomer naslavljamo družbeno-zgodovinske kontekste. Pomembno je namreč prepoznati, da oblastna racionalnost predstavlja tudi usmeritve za oblastne prakse, v našem primeru mobilne prakse, ki so vpejlane med državljane skozi »oblike vednosti in tehnike, ki postajajo prepletene z vsakodnevnim delovanjem državljanom« (Jensen 2011, 259). V ta namen je potrebno nasloviti, kako študentska mobilnost prek programa Erasmus deluje na mikro ravni, oziroma kako konkretno 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

vplovala tako na položaj izobraževanja (glej Corbett 2003) kot tudi mobilnosti v EU (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 je bil dosežen »mejniki, 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 stipendijo, ki je leta 2013 znašala povprečno 272€. ⁵⁰ Študentje se morajo tako eno leto pred pričetkom študijskega leta prijaviti na zeleno univerzo, s katero ima domača univerza sklenjen medinstitucionalni sporazum, pred odhodom pa morajo s skrbnikoma 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 EU. 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 prepoznan s strani državljanov Unije ter pogosto predstavlja sinonim za (izobraževalno) mobilnost v EU. ⁵¹

Uradni diskurz in statistične podatke, ki poudarjajo pomen in uspeh programa Erasmus pa je prek governmentalnosti potrebno analizirati kot pomembno

50 Leta 2007 je bilo 80 odstotkov proračuna v okviru programa Vseživljenjskega učenja (Lifelong learning programme) dodeljenega študentski mobilnosti Erasmus, kar odraža pomen, ki ga EU namenja izobraževalni mobilnosti (Recchi 2015, 42).

51 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+.

oblastno prakso, ki vpliva na vzpostavljanje oblasti v EU in upravljanje delovanja posameznikov. Eno ključnih spodbud za nenehno rast in povečevanja števila Erasmus študentov ter razvoj izobraževalne mobilnosti prepoznavamo v sprejetju Lizbonske strategije leta 2000. Predvsem cilj vzpostaviti 'Evropo znanja' oziroma »na znanju temelječe gospodarstvo« (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 večšin postal ključni mehanizem za zagotavljanje in doseganje cilja najbolj konkurenčnega gospodarstva na svetu oziroma doseganja ekonomske prosperitete na ravni EU.

Na eni strani je z Lizbonsko strategijo prišlo do obrata v dojemanju vloge izobraževanja, katerega namen in ključna usmerjenost (p)ostaja usposabljanje za večšine 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 EU »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 izobraževanje oziroma usposabljanje ter mobilnost, s čimer postaja mehanizem tako 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. V drugo državo se je preselilo namreč 40 odstotkov nekdanjih Erasmus študentov, 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, saj izgrajuje subjekte, ki so bolj mobilni, hkrati pa naj bi bili tudi kompetentni, fleksibilni in

prilagodljivi. Temeljna usmeritev in racionalnost programa Erasmus tako (p) ostaja razvoj veščin in izgradnja človeškega kapitala oziroma v dikciji uradnega diskurza EU:

Študentska mobilnost prispeva k posameznikovem osebnem razvoju ter ga opremi s široko paleto kompetenc in veščin, ki so s strani delodajalcev vse bolj cenjene. 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).

Evropska komisija tako predstavlja program Erasmus 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 izkušnje 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 pri odločanju 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 EU 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 večine, ki mu bodo omogočile, 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 reflektirajo, 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 večine 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). Samorefleksijo izkušnje Erasmus študijske izmenjave je predstavil tudi Bruno Fernandes iz Portugalske: »Ko 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 Marrinaa, ki je bil leta 2010 na izmenjavi v Kopru pa je o svoji Erasmus izkušnji razmišljal:

Od samega začetka, ko sem vstopil v državo gostiteljico, sem imel poseben občutek. Na izmenjavi boste neizmerno uživali, vsak trenutek 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).

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

Na podlagi teh in številnih drugih izjav (glej European Commission 2007; Once Erasmus Forever Erasmus 2014; Erasmus life 2015) 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. V izjavah je mogoče zaslediti željo ter idejo kaj Erasmus je in predhodno pozitivno podobo, kar poudarja tudi Emilia Poutinen: »Od nekdanj sem si želela na Erasmus. Vedno sem želela študirati v tujini« (Erasmus life 2015). Erasmus izkušnjo študentje predstavljajo kot nekaj mističnega, saj ji pripisujejo nekaj kar je težko opisati. Peppe D'Andrea je tako izpostavil: »Ko stopiš iz letala, nisi več sam. Erasmus je kot čarobna beseda, ki pomeni 'dobrodošel'« (Erasmus life 2015). Flavia Folta pa je reflektirala: »Po mojem mnenju je Erasmus način življenja, je stanje duha« (Erasmus life 2015). Pri tem vidimo, da se Erasmus konstituira kot skupnost, Ambra in Martika Marucci sta generalizirali: »Erasmus študenti so bogatejši ljudje, so odprti, želijo ti pomagati, so zelo topli« (Erasmus life 2015).

Hkrati študentje prepoznavajo heterogenost vpliva Erasmusa ter izražajo, da jim je Erasmus omogočil neposredno izkušnjo spoznavanja novih kultur, zabave, 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, krepitve vedno tesnejšega povezovanja med državljani

ter izražanje državljanstva EU, ki ga dojemamo kot način izgradnje Skupnosti oziroma oblasti v EU. V praksah sebstva se tako neposredno odraža družbena racionalnost izgradnje 'Evrope ljudi', kot je bila zamišljena v Adonninovem poročilu ter opredeljena ob vzpostavitvi programa Erasmus.

Hkrati prepoznavamo tudi, da se posamezniki ne dojemajo samo kot državljani EU, 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). Ruairi Edwards je poudaril, da mu je izkušnja študentske izmenjave pomagala odrasti in okrepiti samozavest, »[z]gradila je moje organizacijske sposobnosti in veščine, ki bi 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 razloge zakaj so se posamezniki odločili za mobilnost prek programa Erasmus, kako je študijska izmenjava vplivala nanje ter nenazadnje kako se podoba programa Erasmus ter politična racionalnost kodira in izraža v dojemanih ter obnašanih Erasmus študentov. Poudarjeno je bilo, da so odšli na Erasmus zaradi osebne rasti in izboljšave veščin, v enaki meri pa izpostavljajo, da je Erasmus prispeval k njihovem lastnemu razvoju in izboljšavi raznolikih veščin, komunikacije, organizacije, poznavanja tujega jezika ter da se po izmenjavi počutijo bolj prilagodljive in samozavestne. Eno od ključnih posledic programa Erasmus prepoznavajo v koristi pri pridobivanju zaposlitve oziroma njihove boljše zaposljivosti zaradi odločitve, da se udeležijo študentske izmenjave. Takšno samopercepcijo študentov lahko reflektiramo kot dojetanje samih sebe kot aktivnih, odgovornih in racionalnih ekonomskih subjektov. Proces študijske izmenjave percipirajo na eni strani kot lastnost oziroma izkušnjo, ki jo predstavijo kot človeški kapital ter izpostavijo v svojem življenjepisu, na drugi strani pa jim Erasmus predstavlja način pridobivanja veščin, ki so jim oziroma jim bodo koristile za iskanje dela. Mobilni študentje 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). **H**krati 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 identificirano, da glavne razloge za študentsko mobilnost predstavljajo priložnosti za spoznavanje novih ljudi, izboljšanje znanja tujega jezika, razvijanje veščin in izboljšanje možnosti za zaposlitev. Tako je razvidno, da študentje že imajo predhodne predstave, določeno vednost in percepcijo ter določena pričakovanja o študijski izmenjavi. Iz 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 predstavo 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 dožemanja o izmenjavi na katera vpliva tudi predhodna podoba in način zamišljanja, kaj jim bo izkušnja programa Erasmus prinesla. Posledično lahko reflektiramo, da se tako družbena kot ekonomska racionalnost programa Erasmus odražata v dožemanjih 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, na katero se vsako leto 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 in 2014). Tako moramo program študijske prakse Erasmus prepoznati kot pomembno oblastno prakso, ki neposredno povezuje izobraževanje in gospodarstvo, oziroma študentsko mobilnost kot mehanizem usposabljanja delovne sile. Ta usmeritev je razvidna iz glavnih ciljev študijske prakse: pomagati študentom, da se prilagodijo zahtevam evropskega trga dela, omogočiti študentom, da razvijajo posebne veščine, vključujoč znanje jezika in izboljšanje 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 prek governmentálnosti dojemamo kot oblastno prakso oziroma neposredno institucionalizacijo usposabljanja študentov za trg dela. Mobilnost pa kot mehanizem, prek katerega se izobraževanje prilagaja trgu dela oziroma postaja način usposabljanja delovne sile. S tem postaja Erasmus program, opredeljen v dokumentu o vzpostavitvi programa Erasmus (Council of the European Communities 1987) kot programa usposabljanja, neposredno udejanjen. Hkrati Erasmus študijska praksa predstavlja neposreden ukrep za doseganje ciljev Lizbonske strategije na znanju temelječega ter najbolj konkurenčnega gospodarstva na svetu. Mobilnost tako predstavlja odgovor na identificirano potrebo po visokokvalificirani delovni sili (Recchi in Favell 2009, 10). Hkrati pa postaja z institucionalizacijo programa študijske prakse ekonomska racionalnost prevladujoča oblika zamišljanja vloge programa Erasmus. V dikciji ciljev programa študijske prakse Erasmus so študentje, ki se udeležujejo prakse, na ta način zamišljeni kot ekonomski subjekti, bazen delovne sile ter posamezniki, ki si morajo pridobivati veščine in izkušnje ter 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.

Zamišljanje in zamenjevanje študentov z ekonomskimi subjekti je razvidno tudi iz (ekonomskih) analiz in preučevanj vpliva programa Erasmus na posameznikova delovanja. Parey in Waldinger (2011, 196) v analizi programa Erasmus tako izpostavita, da je spodbujanje študentske mobilnosti »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) je ena od ključnih ugotovitev, da eden od treh Erasmus študentov, ki se udeležijo študijske prakse, kasneje pridobi zaposlitev v podjetju, kjer je opravljal prakso. Izpostavljeno je tudi, da eden

od desetih mobilnih študentov, ki so opravljali prakso, ustanovi podjetje, trije od štirih pa nameravajo to 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 nižjo brezposelnost, večjo možnost zaposlitve in bolj podjetno razmišljanje in delovanje. S tem se zamišlja trg kot edini relevanten prostor za Erasmus študenta, kot prostor, v katerem deluje v času izobraževanja in mobilnosti ter kot prostor, v katerem bo deloval v prihodnje v času svoje zaposlitve. Trg tako postaja prevladujoč način zamišljanja družbenega in hkrati zamenjuje Skupnost kot prostor delovanja posameznikov in družbenih skupin.

Pomembno mesto zamišljanja in formiranja študentov kot ekonomskih subjektov pa prepoznavamo v mehanizmu delovanja Erasmus študentske prakse. V prvem koraku, pred odhodom na študijsko prakso, lahko študentje 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 v drugem koraku študentje ne samo, da niso plačani za opravljeno delo, temveč 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 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 prepoznajo 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 odločitve o usposabljanju in posledično za zaposlitev. Študenti tako postajajo »podjetniki svojega lastnega razvoja« (Olssen 2008, 42).

Prenos odgovornosti od družbe, države oziroma EU 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 sredstvo 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 veččin 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 veččin.

6

ZAKLJUČEK

Mobilnost na ravni Evropske unije je opredeljena kot svoboda, *svoboda* gibanja ljudi, storitev, blaga in kapitala. S to opredelitvijo se utrjuje dojemanje mobilnosti kot ključne za izgradnjo Evropske unije ter hkrati neposredno naveže mobilnost na svobodo s čimer pridobiva izključno pozitivno podobo. 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 EU, ne da bi se ustavljali na mejah, kdo ne pozna najuspešnejšega programa mobilnosti Erasmus in priložnosti ter možnosti študija v tujini, ki ga EU ponuja študentom?⁵² Vloga in pomen mobilnosti sta izpostavljeni v številnih izjavah predstavnikov EU, v uradnih dokumentih, brošurah o EU ter številnih analizah, kjer je mobilnost uporabljena za opredeljevanje preteklih uspehov in prihodnjih ciljev ter kot takšna predstavlja dominanten in vseprisoten diskurz.

(Izključno) pozitivno podobo mobilnosti lahko prepoznavamo tudi v medijskih objavah. Med prispevki o mobilnosti izstopa poudarjanje pomena in celo *banalnih* učinkov najuspešnejšega programa mobilnosti na ravni EU – 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 takšnimi in podobni izjavami ter izpostavljanjem najbolj prepoznanega programa mobilnosti Erasmus se namreč poudarja pomen mobilnosti ter perpetuira moč in dominantnost diskurza mobilnosti na ravni EU.

52 V obdobju begunske krize, ki jo lahko dojemamo tudi kot krizo EU, zagotavljanje svobode gibanja in mobilnosti za državljane EU ni več samoumevno, tako v idejah in premislekih kot tudi v praksi. Ravno pri vprašanju zagotavljanja svobode gibanja se vzpostavlja ločnica med državljani EU in *Drugimi*, pri čemer pa je omejevanje mobilnosti in ponovno vzpostavljanje mejnega nadzora v Evropski uniji posledica zapiranja meja EU za taiste *Druge* oziroma begunce.

Institucionalizacija mobilnosti na ravni EU naj bi namreč imela velik vpliv na naša življenja te izgranjo (EU) Skupnosti. Tako naj bi bil Erasmus odgovoren za številna razmerja med študenti in posledično milijon otrok rojenih med pari, ki so se spoznali na študijski izmenjavi. Hkrati pa naj bi znanja in veščine pridobljene na Erasmus izmenjavi pomembno vplivale in pripomogle k boljši zaposljivosti študentov.

Pozitivna podoba mobilnosti pa je ponotranjena tudi s strani državljanov Unije. Ti dojemajo mobilnost oziroma svobodo gibanja kot najpomembnejši dosežek evropskih integracijskih procesov. Ravno takšna percepcija mobilnosti s strani državljanov EU ter njena močno utrjena ter inherentno pozitivna podoba je predstavljala ključni motiv za osvetljevanje, analiziranje in reflektiranje mobilnosti ter njenih učinkov v pričujoči monografiji. Izhajajoč iz raziskovalne pozicije, da je potrebno navidezno nevtralne ali celo pozitivno okarakterizirane družbeno-politične fenomene, kot je mobilnost, preizpraševati, denaturalizirati in kritično naslavljati, pa smo morali primarno osvetliti prevladujoče teoretizacije mobilnosti ter predstaviti analitično vrednost koncepta oziroma 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 odgovarjati na vprašanje, kaj mobilnost *dejansko je*. Mobilnost namreč predstavljajo vsa dejanja, vse aktivnosti in vsi procesi, pri čemer smo se soočili s ključno analitično dilemo, da v kolikor mobilnost predstavlja in zaobjema vsa dejanja, potem ne predstavlja ničesar. Ravno dojetanje mobilnosti kot ontološko absolutne, kjer so vsa družbena in politična razmerja mobilna, nam je osvetlila, da moramo dojemati mobilnost kot partikularen koncept, prek katerega delujejo in s katerim se vzpostavljajo razmerja 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 pomen mobilnosti ter specifične mobilne prakse. Mobilnost tako razumemo kot političen koncept, analiziranje mobilnosti pa kot proces razkrivanja izgradnje pomenov in osvetljevanja učinkov delovanja mobilnosti ter mobilnih praks. Mobilne prakse namreč predstavljajo konkretizacijo mobilnosti in vplivajo na delovanja posameznikov ter na ta način vzpostavljajo in so-konstituira oblast. Prek metodološkega aparata analitike oblasti, kot načina analiziranja oblasti, smo opredelili politično racionalnost oziroma logiko zamišljanja delovanja oblasti ter oblastne tehnologije, prek katerih postaja oblast vidna. S tem smo zgradili analitični aparat za preučevanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov ter tako pridodali, kako

se prek mobilnosti vzpostavlja in deluje oblast na ravni EU, oziroma osvetlili governmentalizacijo EU tudi skozi prizmo mobilnosti.

Opredelitev mobilnosti na ravni EU kot primarne svoboščine in temeljne pravice, rezultira v dojemanju prostora EU kot območja svobode ter možnosti in priložnosti neomejenega gibanja za vse državljane Unije. S takšnim pogledom se anticipira, da je mobilnost naravna posledica evropskih integracijskih procesov in inherentna EU. Posledično se iz današnje pozicije mobilnost predstavlja kot *najodličnejši* in *najbolj priljubljen* dosežek ter proces, ki je v *osrčju* delovanja EU. V intenci po denaturalizaciji ter osvetljevanju, kako je mobilnost postala ključni označevalec EU, smo naslavljali kontekste pojavnosti ter razkrivali pomen in vlogo izgrajevanja mobilnosti v začetkih evropskih integracijskih procesov. Prepoznali smo, da za razliko od sodobnih velikih narativov, mobilnost pri vzpostavljanju Evropske skupnosti ni predstavljala pomembnejše tematike temveč je bila, v želji po vključitvi Italije v ESPJ, označena in dojeta kot politični kompromis. Vzpostavila se je namreč kot odgovor oziroma rešitev za specifično problematiko brezposelnih delavcev, s katero se je Italija spopadala od leta 1948, zaradi racionalizacije oziroma odpuščanja delavcev v metalurški industriji, presežne delovne sile ter reševanja in urejanja statusa delavcev, ki so že bili na delu v tujini.

Historično pojavnost mobilnosti smo tako dojemali kot problematizacijo – proces, ki se formira zaradi razreševanja konkretne problematike v določenem zgodovinskem trenutku, v okviru katerega se vzpostavijo določene rešitve oziroma prakse. Mobilnost tako v začetkih evropskih integracijskih procesov vsekako ni predstavljala *temelja in predpogoja* evropskega povezovanja, *primarne svoboščine* in *osnovne, naravne oziroma temeljne pravice*, kar so danes glavne opredelitve in ključne interpretacije velikih narativov o pomenu mobilnosti v EU. Razkrivanje političnega konteksta pojavnosti in formiranja mobilnosti kot odgovora na partikularno problematiko urejanja statusa (italijanskih) delavcev tako neposredno odgovarja na raziskovalno vprašanje, kdaj in zakaj se je mobilnost pojavila na ravni Evropske skupnosti.

Ti uvidi so pomembni za dekonstrukcijo prevladujočih interpretacij, ki vzpostavljane mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov prepoznava v pravnih opredelitvah mobilnosti, natančneje, v Pariški in Rimski pogodbi, ki sta dojeti kot *rojstvo* mobilnosti. Implementacijo in udejanjanje mobilnosti tekom evropskih integracijskih procesov se tako v znanstveni literaturi ter tudi v političnih dokumentih prevladujoče opredeljuje kot gradualen razvoj mobilnih pravic ter kot nenehen napredek in linearen proces razširitve

svoboščin. Pravni okviri so v interpretacijah gradualnega razvoja mobilnosti predstavljeni in dojeti kot mejniki in prelomni dogodki, ki so omogočali vedno večjemu krogu posameznikov, da postanejo mobilni. Vsak od mejnikov pa je prepoznan kot dogodek, prek katerega je mobilnost zaživela in postala realnost. Ključne ugotovitve gradualnih interpretacij mobilnosti sporočajo, 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. S tem se perpetuira in utrjuje dojemanje, da je EU postala območje svobode ter da je mobilnost primarna svoboščina, ki je zagotovljena vsem državljanom Unije. V gradualnih interpretacijah mobilnosti prepoznavamo preplet vednosti in oblasti, oziroma pomembno vlogo vednosti in preučevanj mobilnosti pri konstituiranju mobilnosti kot svoboščine ter EU kot prostora svobode.

V interpretacijah gradualnega razvoja je proces implementacije mobilnosti namreč dojet kot evolucija, uveljavitev mobilnosti kot svoboščine za vse državljanke EU pa kot končna točka. Takšna dojemanja se osredotočajo zgolj na pojasnjevanje, kako se je mobilnost prek pravnih opredelitev spreminjala in razvijala, ne prepoznavajo pa, da s tem predstavljajo specifične oblike mobilnosti kot naravne in edine mogoče. V tem pogledu se hkrati odraža nezmožnost premišljanja alternativ mobilnosti, saj naj bi bila Evropska unija že območje svobode, mobilnost pa zagotovljena vsem državljanom EU. Hkrati redukcionizem gradualnega razumevanja mobilnosti prepoznavamo tudi v nekritičnem dojemanju kakšna mobilnost oziroma kakšna svoboda se vpeljuje prek pravnih okvirov na ravni Evropske skupnosti.

V analizi vzpostavljanja mobilnosti smo, za razliko od gradualnega pogleda na mobilnost, pravne opredelitve dojemali kot oblastne tehnologije, ki predpostavljajo specifično zamišljanje mobilnosti in institucionalizirajo partikularne oblike svobode. Rimska pogodba, ki je dojeta kot *začetna točka* in *rojstvo mobilnosti* v Evropski skupnosti, opredeljuje mobilnost kot prost pretok delavcev ter kot proces delovanja na skupnem trgu. Mobilnost kot svoboščino oziroma svobodo gibanja se tako degradira na namensko pravico, saj so lahko mobilni samo ekonomsko aktivni subjekti. S tem prihaja tudi do zamišljanja Skupnosti kot trga, saj družbeno oziroma Skupnost zamenja trg kot temeljni način urejanja delovanja posameznikov in populacije. Mobilni subjekt je tako zamišljen kot tržni državljan, saj je pogoj za mobilnost aktivno delovanje na trgu. S takšnimi opredelitvami Rimsko pogodbo razumemo kot partikularno produkcijo mobilnosti, kjer je mobilni posameznik vzpostavljen kot tržni državljan, kot potrošnik, tekmovalen v razmerju z drugimi subjekti, predvsem pa

kot svoboden in avtonomen subjekti pri delovanju oblasti, saj se sam odloča ali bo *izkoristil priložnost* in postal mobilien.

V analizi pravnih opredelitev mobilnosti smo tako naslavljali transformacije mobilnosti ter odgovarjali na raziskovalno vprašanje, kako so se politike mobilnosti (prek pogodb, direktiv, pravnih aktov oziroma pravnega okvira) institucionalizirale in delovale kot oblastne tehnologije ter posledično kakšne pogoje možnosti, da je posameznik mobilien, so vpeljevale. Prepoznavali smo, da gradualna razširitev mobilnih pravic, od delavcev v začetkih evropskih integracijskih procesov do državljanov Unije, na prvi pogled zakriva neoliberalno racionalnost ter vzpostavlja EU državljana, ki se lahko prosto giblje in prebiva na območju EU, s čimer se EU vzpostavlja kot prostor svobode. Vendar pa smo skozi prizmo analitike oblasti osvetlili, da se mobilnost venomer opredeljuje v razmerju do trga. Notranji trg namreč predstavlja prostor, kjer poteka prost pretok ljudi, ekonomski in finančni kriteriji trga pa so tisti, ki determinirajo in dovoljujejo specifične oblike mobilnosti. Z omogočanjem mobilnosti vedno večjemu številu subjektov se je prek pravnih opredelitev neoliberalna racionalnost, katere ključna lastnost je, da družbeno zamenjuje trg, razširjala prek delavske mobilnosti, do mobilnosti EU državljanov v vse pore družbe.

Hkrati mobilnost kot svoboščina ne predstavlja zgolj predpogoja za delovanje trga in posledično zamišljanja Skupnosti oziroma EU kot trga, temveč predstavlja tudi instrument za delovanje oblasti prek svobode. Z instrumentalizacijo mobilnosti se namreč vzpostavljajo specifične priložnosti, da posamezniki pod določenimi pogoji postanejo mobilni. Vzpostavljanje in delovanje oblasti prek *svobodnih* odločitev posameznikov, ki se odločajo ali bodo mobilni ali ne, pa predstavlja eno ključnih lastnosti neoliberalne racionalnosti. Zamišljanja mobilnosti prek pravnih okvirov, vključujoč finančne kriterije, kdaj so EU državljanji lahko mobilni oziroma svobodni, determinira specifično obliko *svobode*, ki se nanaša na svobodo delovanja na trgu. Tako delovanj in obnašanj mobilnih subjektov ne moremo dojemati niti kot absolutnih in enosmernih *svobodnih* odločitev posameznikov, saj sta svoboda in mobilnost pogojeni, niti kot čiste dominacije, da posameznik mora postati mobilien. Pri tem ugotovljamo, da se prek pravnih opredelitev mobilnosti, s spodbujanjem nadzorovanih in omejenih izbir ter možnosti za mobilnost v EU, vzpostavlja vladanje prek *svobode* ter vladanje na daljavo.

Poleg formiranja mobilnosti prek pravnih opredelitev ter reflektiranja oblastne racionalnosti, pa nam je bilo še pomembneje razkrivati, kako mobilnost deluje prek konkretnih programov, konkretnih (mikro) praks.

Natančneje, kako mobilne prakse vplivajo na urejanje delovanja posameznikov ter kako mobilni subjekti percipirajo mobilnost. Analizirali smo štiri najpomembnejše in najbolj izpostavljene prakse: akcijske načrte kot orodja za udejanjanje mobilnosti v praksi, Evropsko leto mobilnosti delavcev, ki predstavlja mehanizem ozaveščanja državljanov Unije o pomenu mobilnosti, Evropsko službo za zaposlovanje – EURES kot eno najbolj populariziranih in izpostavljenih mobilnih praks 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 se prek praks mobilnosti vzpostavlja oblast v EU, kakšna je politična racionalnost mobilnih praks, kakšnega posameznika vzpostavljajo ter kako posamezniki razumejo svojo pozicijo in kako delujejo kot mobilni subjekti.

Akcijski načrti kot organizacijske strategije za implementacijo mobilnosti v praksi predstavljajo pomembno mesto konstrukcije mobilnosti in v tem pogledu relevantno prakso mobilnosti. Prepoznavali smo, da že sama struktura akcijskih načrtov predstavlja mehanizem governmentalizacije Evrope prek mobilnosti, oziroma oblikovanja Evrope kot praktične. V prvem delu akcijskih načrtov je namreč prepoznana problematika, na katero morajo odgovarjati politike mobilnosti, v drugem delu so opredeljeni cilji, ki naslavlajo problematiko in odgovarjajo na izzive, medtem ko so v tretjem delu izpostavljeni konkretni ukrepi, konkretne mobilne prakse, časovni okvir njihovega udejanjanja ter odgovornost za njihovo izvedbo. Na vsebinski ravni pa smo ugotovili, da akcijski načrti venomer odgovarjajo na problematiko nizke stopnje mobilnosti v EU, hkrati pa institucionalizirajo partikularne oblike mobilnosti, saj so ključni cilji in ukrepi za udejanjanje mobilnosti namreč izključno usmerjeni na mobilnost delavcev ter izobraževalno mobilnost.

Praksa evropskega leta mobilnosti delavcev je predstavljala odgovor na problematiko razdrobljenosti informacij o mobilnosti, ki je bila dojeta kot ena izmed pomembnejših ovir za višanje sicer nizke stopnje mobilnosti v EU. Glavna ideja evropskega leta je bila predstaviti mobilnost kot priložnost in možnost za državljane 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, je bila ena izmed ključnih aktivnosti v okviru Evropskega leta. V študijah, analizah in javnomnenjskih raziskavah, opravljenih tekom Evropskega leta mobilnosti, smo prepoznavali politično

oziroma oblastno racionalnost. Ugotovili smo, da je (bila) mobilnost utemeljena na ekonomski argumentaciji oziroma tehtanju stroškov in koristi glede mobilnosti za posameznika. Posameznik je tako dojet kot človeški kapital, posameznikova obnašanja in odločitve pa kot investicije lastnega človeškega kapitala. Zamišljanje in materializiranje mobilnosti skozi prizmo človeškega kapitala ima pri tem dvojno vlogo. 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 prepoznavamo tudi v Evropski službi za zaposlovanje EURES, ki predstavlja enega ključnih mehanizmov za spodbujanje in krepitev mobilnosti delavcev. Temeljno 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 točka 'vse na enem mestu' o zaposlitvah in mobilnosti v EU, na katerem so objavljena prosta delovna mesta ter življenjepisi iskalcev zaposlitve. Ravno v orodju enotnega in standardizirane življenjepisa EUROPASS, ki ga morajo iskalci zaposlitve izpolniti in naložiti na spletno stran prepoznavamo mehanizem ekonomizacije posameznika. Ti morajo v EUROPASS-u, ki predstavlja univerzalni potni list veščin, namreč opredeliti svoje lastnosti, veščine oziroma predstaviti svoj človeški 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 delovanja 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 prevzemajo odgovornost za svojo zaposlitev.

Prek zgodb in izjav posameznikov smo razkrivali prakse sebstva oziroma načine konstruiranja subjektivitete – delovanj in obnašanj posameznikov – in s tem odkrivali, kakšno je njihovo dojetje mobilnosti ter posledično upravljanje lastnih delovanj in obnašanj. Prepoznavali smo, 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 predstavljajo namreč nova znanja in veščine, ki jih pridobivajo tekom mobilnosti, kar jim predstavlja investicijo za prihodnje zaposlitve ali za samo-izpolnitev. Hkrati 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, pa smo analizirali kot oblastno prakso, ki povezuje izobraževanje in mobilnost ter s tem pomembno vpliva na izgrajevanje posameznikov kot mobilnih subjektov na ravni EU. V razkrivanju konteksta nastanka in institucionalizacije programa Erasmus smo prepoznavali dve temeljni usmeritvi oziroma racionalnosti delovanja študentske mobilnosti programa Erasmus: družbeno racionalnost kot idejo vpeljavanja evropske dimenzije v izobraževanje ter posledično izgradnje evropske identitete in državljanstva EU, ter ekonomsko, kjer naj bi se prek programa Erasmus vzpostavljala visokokvalificirana, usposobljena in prilagodljiva delovna sila. Zgodbe, izjave in pričevanja študentov, ki so se udeležili Erasmus izmenjave, v katerih ti 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 na njihovo dojetje in obnašanje. V teh izjavah je mogoče prepoznati, da študentje pripisujejo programu Erasmus velik vpliv na njihova življenja, pri čemer primarno izpostavljajo pomen spoznavanja novih ljudi ter izgradnje novih prijateljstev. Hkrati smo analizirali številne izjave študentov, v katerih izražajo občutek, da se po izmenjavi počutijo državljane EU, 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. Erasmus prakso tako 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 namreč prepoznavamo vzpostavljanje zamišljanja Erasmus študenta kot podjetnega posameznika, ki deluje tudi na principu svobodnih, odgovornih in racionalnih odločitev. 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 odločitev 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, ki predstavlja vrednost v življenjepisu posameznika, 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 dojetanja mobilnosti izhajajo oblikovalci politik ter strokovnjaki v odborih, ki določajo konkretne mobilne prakse, kakšen je vpliv financiranja preučevanja mobilnosti v EU na dojetanje vloge

in pomena mobilnosti⁵³ ter tudi kakšne so uporne prakse ter drugačni načini mobilnosti, ki v uradnih programih, statistikah in politikah niso prepoznani kot mobilne prakse.

Hkrati pa je ena glavnih prednosti analitike oblasti, teoretskega aparata, ki smo ga uporabili tekom monografije ta, da na eni strani osvetli tisto, kar se dojemata kot naravno, inheretno pozitivno in edino mogoče – v našem primeru prevladujoča dojemanja mobilnosti v EU – kot izraz historičnih odločitev zamišljanj in idej, kako razreševati specifično problematiko. Takšen analitičen aparat posledično omogoča korak naprej, saj razkriva, kakšna je logika urejanja mobilnosti ter na kakšen način se te ideje dejansko implementirajo v konkretnih mobilnih praksah (npr. potni list veččin, programi Erasmus in EURES). Na drugi strani pa analitika oblasti in pogled na mobilnost skozi to optiko omogoča kritiko obstoječih idej ter praks, hkrati pa ponuja prostor za premislek in implementacijo drugačnih zamišljanj mobilnosti ter vzpostavljanje alternativ obstoječim praksam mobilnosti.

Kritičen pogled na institucionalizirano (ne)svobodo gibanja v Evropski uniji razkriva tudi ambivalentnost in absurdnost situacij, kjer je na eni strani mobilnost študentov dojeta kot najboljša priložnost, zabava ter izkušnja, ki ti spremeni življenje, na drugi strani pa potovanje migrantov in beguncev na istem prostoru predstavlja spopad z izključevanji, nasiljem in izgubo dostojanstva. Romunska študentka Diana Filip je izkušnjo študijske mobilnosti opisala sledeče: »Od zunaj izgleda, da je Erasmus samo zabava, vendar pa je Erasmus mnogo več, poleg študija in zabave je tudi potovanje ter spoznavanje novih ljudi ter njihovih izkušenj« (Erasmus life 2015). Svoj pogled na soočenje s *svobodo gibanja* v Evropski uniji pa je Obaida, bankir iz Damaska, na begu iz Sirije predstavil takole: »Jasno mi je, da v Evropi nismo dobrodošli. To vidim na obrazih ljudi. Ne le policistov. V Grčiji je bilo grozno. Če bi nam kdo resnično hotel pomagati, bi iz Turčije organizirali ladijske prevoze. Tako pa otroci umirajo v morju, mi pa moramo ves denar izročiti tihotapcem. Morda bi bilo bolje, da bi ostal v Siriji. Na tej poti sem izgubil svoje dostojanstvo« (Videmšek 2015, 301). Odstiranje takšnega pogleda zavrača tako proklamacije EU kot tudi samo-percepcije pri državljanih, da je EU prostor in politična ureditev prostega pretoka ljudi, ki omogoča možnosti in priložnosti svobodnega gibanja, hkrati pa grobo in neposredno denaturalizira mobilnost v EU.

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

Skozi prizmo analitike oblasti je omogčen kritičen pogled tudi na ravni obstoječih institucionalizacij mobilnosti v Evropski uniji. Kolikokrat preispražujemo podobo programov Erasmus ali EURES? Verjetno bi se marsikomu zdelo kontroveržno izpostaviti, da program Erasmus morda ni najboljša oblika mobilnosti. Kolikokrat slišimo glasove študentov, ki niso bili zadovoljni s študijsko mobilnostjo, kolikokrat slišimo posameznike, ki si niso mogli privoščiti študija v tujini prek programa Erasmus? Vsekakor takšni posamezniki in glasovi obstajajo, morebiti jih je celo veliko več kot tistih, ki so t. i. Erasmus generacija. Vendar so ti glasovi utišani oziroma se ne skladajo s konstrukcijo in podobo mobilnosti v EU. Hkrati se odpira tudi vprašanje, zakaj je možnost študija v EU zamejena samo na kriterije programa Erasmus? V kolikor je izobraževanje tisti ideal, h kateremu stremimo državljani Evropske unije, zakaj ni izobraževanje na vseh, tudi najelitnejših univerzah, ki ne sodelujejo v programu Erasmus, prosto dostopno? Potrebno je torej prepoznavati, da (vse) mobilne prakse predstavljajo kriterije, ki niso samoumevni in od nekdanj. Hkrati tudi niso nujni in nespremenljivi. Ravno takšna refleksija pa omogoča, da razumemo mislimo in delujemo v smeri odpravljanja izključevanj.

V kolikor razmišljamo izven okvirov institucionaliziranih praks mobilnosti, lahko postavimo mnogo vprašanj, ki odpirajo polja sprememb, rušijo miselne prepreke ter naslavlajo nekatere najbolj pereče meje izključevanj. Zakaj nikoli ne govorimo o možnosti prostega pretoka vseh državljanov EU, ne samo tistih, ki izpolnjujejo finančne kriterije in kriterije gospodarskega razvoja? V kolikor izhajamo iz izkušnje Erasmus študentov, ki govorijo o odprti družbi, pozitivnih vidikih spoznavanja novih ljudi ter novih kultur, zakaj ne govorimo o odpiranju meja EU, vzpostavljanju programov mobilnosti za begunce in brezposelne? Koliko pozitivnih zgodb mobilnosti *Drugih* poznamo? Ali drugače, ali poznamo koga od milijonov beguncev, ki so v zadnjih letih prečkali meje EU? Najverjetneje vsak od nas pozna kakšnega od Erasmus študentov, ali pa je celo sam bil na študijski izmenjavi. Zakaj je nekaterim omogočeno, da so mobilni in drugim ne? Kolikokrat premišljamo in prepoznavamo izključevanja na mikro ali širši družbeni ravni, kolikokrat delujemo proti njim? Vsekakor v določenih situacijah tudi sami spadamo v kategorijo izključenih, tudi mi smo za nekoga *Drugi*. Kljub temu, da se venomer vzpostavljamo v razmerju do *Drugih*, to razlikovanje ne sme biti izključevalno in nevarno. Venomer moramo najprej prepoznavati in samo-reflektirati bodisi zakrita, še bolj pa neposredna izključevanja ter jih v medsebojnih razmerjih odpravljati, hkrati pa moramo prepoznavati tudi širša in historično vzpostavljena izključevanja ter iskati načine, kako se proti njim boriti.

Pričujočo monografijo tako dojemamo kot prispevek h kritičnem branju in denaturalizaciji mobilnosti v EU, 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 EU in populacije.

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.

--- 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.

Bærenholdt, 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, Emiliana. 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).

Ball, Stephen J. 2013. *Foucault, power, and education*. New York: Routledge.

Banjac, Marinko. 2009. Pojavnost in delovanje policije na protestih kot neo-

liberalne 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.

Bauman, Zygmunt. 2000. *Liquid modernity*. Cambridge in Malden: Polity Press.

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

Boland, Tom. 2016. Seeking a role: disciplining jobseekers as actors in the labour market. *Work, Employment & Society* 30 (2): 334–351.

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* (18): 173–194.

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 (CEC). 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.

Dufty-Jones, Rae. 2015. Governmentalities of mobility: The role of housing in the governance of Australian rural mobilities. *Journal of Rural Studies* 42: 63–78.

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).

Erasmus life. 2015. Dostopno prek: <http://studentmundialblog.com/blog/erasmus-life-documentary/> (15. november 2016).

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

EURES. 2016. Dostopno prek: <https://ec.europa.eu/eures/page/homepage?lang=sl> (23. junij 2016).

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. 2014. 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. *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, Brussels, 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*. Chicago: The University of Chicago Press.

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. V *The Foucault effect: Studies in governmentality*, ur. Colin Gordon, Graham Burchell in Peter Miller, 1–51. Chicago: The University of Chicago Press.

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

--- 1954a. *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).

--- 1954b. 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).

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

--- 1954d. 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.

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. 2011. Mobility, Space and Power: On the Multiplicities of Seeing Mobility. *Mobilities* 6 (2): 255–271.

--- 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).

--- 2015. *Movement and the ordering of freedom: on liberal governances of mobility*. Durham in London: Duke University Press.

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, Wendy. 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%3F_paperid%_3D13357393+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=si (6. avgust 2014).

--- 2005. The Genesis of European Rights. *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).

Manderscheid, Katharina. 2014. The movement problem, the car and future mobility regimes: automobility as dispositif and mode of regulation. *Mobilities* 9: 604–626.

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* 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.

Piodi, Franco. 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=E-UB:NOTICE:QACA08003:EN:HTML> (28. november 2013).

Pogodba o ESPJ. 1951. 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_ceca.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/file-admin/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.

--- 2015. *Mobile Europe: the theory and practice of free movement in the EU*. Basingstoke in New York: Palgrave Macmillan.

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.

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

--- 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.

--- 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.rtvsl.si/zabava/novice/studentski-program-erasmus-zakrivil-kar-milijonotrok/> 346983 (25. september 2014).

--- 2014b. Erasmus – program, ki zagotavlja tudi boljšo zaposljivost. Dostopno prek: <http://www.rtvsl.si/evropska-unija/erasmus-program-ki-zagotavlja-tudi-boljszo-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).

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

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

Svet Evropskih Skupnosti. 1968a. 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).

--- 1968b. 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* 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 Büscher. 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.

Videmšek, Boštjan. 2016. *Na begu : moderni eksodus (2005-2016) : z begunci in migranti na poti proti obljubljenim deželam*. Ljubljana: UMco.

Vrečko Ilc, Blaž, Tomaž Pušnik in Marinko Banjac. 2016. Vloga (priznavanja) neformalnega izobraževanja v evropskih integracijskih procesih. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Založba FDV.

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.

STVARNO KAZALO

A

adonninovo poročilo 129-130, 134, 139
akcijski načrt 100, 102, 103-110, 112,
119-120, 149-150
za prost pretok delavcev 103-105,
110
komisije za večine in mobilnost
103, 106, 110
mobilnost, instrument za nova in
boljša delovna mesta 103, 110
Afrika 2, 54

B

Belgija 70, 77, 79, 132
bio
politika 31-35, 41, 46
oblast 33, 67

Č

čikaška šola 35, 46, 48-49, 114

D

delovna sila 69-71, 77-78, 81-82, 85, 88,
107, 113-114, 118-120, 129,
132-133, 136, 141-142, 147,
152
direktiva
68/360/EGS 87
90/364/EGS 89
2004/39 90
2004/38/ES 96-97, 108
družboslovje 6, 13, 20, 26, 44, 55
državljanstvo
aktivno 56, 58, 105

EU 1-3, 5, 8, 10-11, 59, 63-65, 68,
89-102, 104-105, 108, 111-
112, 114, 116-121, 125-128,
135, 138-139, 141, 145-146,
148-150, 152, 154

Tržno / tržni državljan 82-83, 148
država blaginje 35, 45, 52-56

E

ECTS 130, 135
EGS – Evropska gospodarska skupnost
64, 78-80, 84-91, 93-94
ekspertnost 55, 58, 62, 67, 74
eksperti 38, 53-55, 57-58, 62, 73-77,
103, 153
Enotni evropski akt 88
epistemologija/epistemološko 24, 27,
38, 45, 48, 50, 114-115
ESPJ 64, 69-79, 147
EURES 3, 5, 10-11, 100, 102, 105-106,
108-111, 119-126, 149, 151
EUROPASS 122-124, 151
Eurobarometer 102, 109, 112, 116-119
evolucija 33, 61, 63-64, 68, 83, 87, 91,
148
Evropa 59-62, 75-76, 85, 89, 96, 104,
108, 110, 114, 118-119, 127,
129-131, 134, 136, 138-139,
150
evropska dimenzija 128, 131, 152
evropsko leto 100, 102, 109-112, 149

F

Francija 77, 140

freiburška šola 46

G

genealogija 32, 36, 41, 44, 46

globalizacija 14, 21-22

H

harmonizacija (harmonizacije) 68, 131

homo economicus 49-50, 82, 115

I

ideologija 16, 18, 34, 45, 58

identiteta

evropska 5, 52, 114, 128-131, 134,
138-139, 152

Italija 69-72, 77, 85, 147

izobraževanje

poklicno 89, 132-133

K

kapital

človeški 50, 113-118, 123-124, 126,
129, 133-134, 136-138, 140,
142-144, 150-153

komisija

evropska 5-6, 69, 70, 82, 84-86,
103-106, 108-111, 120, 122,
127, 129, 131, 133, 135-137

kompetence 107, 123, 137

konkurenčnost 6, 47-50, 55-56, 58, 79-
80, 83, 85, 106, 113, 116,
118, 123, 132-133, 135-137,
142-143

L

liberalizem

napredni 7, 31, 36, 38, 44, 52-54,
57-58, 92, 95, 118, 124, 144

neo 7, 31, 35-39, 41, 44-46, 48-52,
54-56, 58, 68, 96, 99-101,
114-115, 119, 136, 138, 144,
149, 149

logika 8, 37-40, 42, 48, 50-51, 54, 60, 78,
81, 83, 91, 95-97, 100, 102,
112, 114, 119, 121, 123, 126,
129, 134, 146, 152

Luksemburg 77, 138

M

migracije 2-3, 6, 14, 19-22, 26-27, 34,
70, 72, 85, 94

migrant 1-3, 13, 85, 87-88, 94, 106, 113,
124, 131

meje (meja, mejah) 1-2, 15-17, 22, 25,
27, 42, 63, 65, 69-70, 88, 90-
91, 96, 122, 129, 145

N

nacizem 45-46, 59

Nemčija 22, 46, 48, 59, 77, 125, 139

Nizozemska 77, 79

O

OECD 112-114, 119

ontološko/ontologija 9, 16, 19-20, 25,
27-28, 146

P

paradigma 6, 19-28, 30-31

mobilna

pogodba

Amsterdamska 90

Maastrichtska (pogodba o Evrop-
ski uniji) 89-90, 93, 96-97, 99

Pariška 64, 69-74, 77, 147

Rimska 62, 64, 77-85, 87-88, 93,
96, 99, 131-133, 147-148

pravni kompleks 66-67, 102

program

Comett 132

Erasmus 3, 10-11, 100, 102, 103,
110, 120, 126-145, 149, 152-
153

Erasmus+ 135

Leonardo da Vinci 108
Mladina 108 6, 153
Obzorje 2020
Socrates 108
Vseživljenjskega učenja 135
podjetje 38, 49, 56, 81-82, 108, 132, 141-142, 144, 153
podjetništvo 47-50, 56, 58, 83, 115-116, 118, 121, 124, 125, 137-138, 140, 143-144, 151, 153

R

racionalnost
neoliberalna 35, 45-52, 55-56, 58, 96, 99, 101, 119, 149
revolucija 25, 78, 85-86, 93

S

strategija
Lizbonska 6, 106-107, 113, 116, 118, 134, 136, 138, 142
Sodišče EU 64-66, 68, 87-88, 90, 92-93, 101, 131-134
Spaakovo poročilo 79-80

T

tehnologije
oblastne 7-10, 35, 38-39, 41-44, 53, 55-56, 58-61, 64, 67-68, 74, 80, 92, 94-95, 100-101, 103, 116, 119, 122-123, 141, 146, 148, 150
sebstva 9, 38, 41-44, 49, 51, 57, 95, 121, 138-139, 141

U

učenje
vseživljenjsko 135
uredba
1612/68 85-88
usposabljanje 42-43, 50, 86, 89, 107, 124-125, 127, 129, 131-138, 141-142, 144, 152-153

V

vednost 6, 8, 15-16, 19, 21, 24, 25, 29, 30-37, 43-45, 50-55, 58, 60-61, 63, 65, 67, 74-75, 106, 111-115, 123, 134, 140, 148, 150, 153
veščine 50, 72-73, 77, 103, 106-108, 110, 114-115, 118, 121-129, 132-134, 136-153
Velika Britanija 22, 54
vojna 33, 35, 45-46, 54, 62, 72, 75

Z

zakon 7, 34-35, 66-68
zakonodaja 35, 52, 78, 84-90, 92-94, 96, 101, 105, 107-108
zaposljivost 107, 124, 138, 140, 145, 151
zaposlovanje 5, 10, 69, 71-73, 76, 82, 86, 100, 106, 108-111, 113, 120-121, 124, 128, 149, 151
Združene države Amerike 13, 54
znanost 12, 19-20, 22, 25, 32-35, 50, 115, 146

IMENSKO KAZALO

A

Adey, Peter 6, 13-14, 16, 18, 22, 26-28, 31
Adonnino, Pietro 129-130, 134, 139

B

Barroso, Jose Manuel 6

C

Cresswell, Tim 6, 13-22, 26-27, 30, 66,
81, 94

D

Dean, Mitchell 7, 10, 31, 33-34, 43, 49,
52, 58, 100, 119

Delors, Jacques 5

F

Figel, Ján 127, 135

Foucault, Michel 7, 9, 27-28, 30-36, 39-
48, 50-52, 58, 60, 66-67, 70,
81, 92, 99-100, 103, 114-115,
119, 128

G

Gordon, Colin 7-8, 30-32, 34-35, 37, 40,
42, 47, 49-50, 58, 83, 128

Gravier, Françoise 132-133

H

Haas, Ernst B. 62

Hayek, Friedrich 46

Hillery, Patrick John 85

K

Kotef, Hagar 17, 28, 65, 95, 101

L

Lippmann, Walter 47

M

Maas, Willem 64, 69-73, 77-79, 89-90,
93, 96-97, 99

Monnet, Jean 62, 71, 79

Mises, Ludwig Von 46

Mill, John Stuart 49

Mundell, Robert 113

R

Recchi, Ettore 2, 5, 63-64, 69, 78, 84-87,
89-96, 102, 113, 121, 128-
129, 135-136, 142

Roosevelt, Franklin Delano 48

Rose, Nikolas 7, 9, 31, 35-40, 42-45, 52-
58, 66-68, 74, 83, 92, 95-96,
98, 100, 103, 114, 118, 124,
144

Rüstov, Alexander Von 47

S

Schuman, Robert 69

Smith, Adam 34

Spaak, Paul-Henri 79-80

Š

Špidla, Vladimír 118

T

Trabucchi, Alberto 88

U

Urry, John 6-7, 12-15, 18-20, 22-26, 28

V

Vassiliou, Androulla 127

Videmšek, Boštjan 2-3

W

Walters, William 8, 58-62, 74-76, 80-82, 104, 110