Balkanski koridor

Marta Stojić Mitrović, Jelka Zorn, Drago Župarić-Iljić

Formiranje formalizovanog migracijskog koridora krajem leta 2015. godine usledilo je kao klimaks **dugog migracijskog leta**, kada su se države na balkanskoj ruti formalno uključile u pospešivanje tranzita osoba u pokretu od Grčke do Austrije i Nemačke. To se ogledalo u raznovrsnim aktivnostima, od olakšavanja administrativne regulacije ulaska i tranzita, preko fizičkog organizovanja transporta i mesta čekanja, do intenziviranja saradnje država na ruti. Iako su pojmovi balkanska ruta i balkanski koridor višeznačni i međusobno različiti, u javnom diskursu su poistovećivani do te mere da je stvorena slika da je, kada je koridor ukinut, i **balkanska ruta** – zatvorena.

Balkanski koridor se razvijao postepeno, tako što su države i njihova administracija apsorbovale i intenzivirale prakse koje su već autonomno sprovodili najrazličitiji akteri na prostoru od Turske do centralne Evrope. Ove prakse, koje nisu inicirale države, nastajale su spontano, odozdo, kao delovanje na lokalu, kroz otpore, sukobe i pregovore, učestvujući u stvaranju neformalnog koridora koji je omogućavao brže kretanje i tako čineći prodor u represivni granični režim. Ova dešavanja su pokazala da političke, društvene i ekonomske dinamike na regionalnom planu mogu da imaju neočekivan uticaj na evropski režim migracija i granica.

U proleće 2015. godine osobe u pokretu u Srbiji pominju postojanje organizovanog autobuskog prevoza od Soluna i Atine do granice sa Severnom Makedonijom, u koju ulazi sve veći broj ljudi. Pošto Severna Makedonija sprovodi strogu politiku obračunavanja sa prevoznicima kojima u vozilu pronađu osobe bez dokumenata, ljudi u pokretu se odlučuju da idu pešice, prateći šine kao putokaz, noću, kako ne bi bili primećeni. Krajem aprila 2015., čak 14 osoba gubi život kada je na njih naleteo voz. Kao reakcija na ovu tragediju, formirana je Facebook grupa Help the refugees in Macedonia, u kojoj su državljani Severne Makedonije, ali i aktivisti iz Grčke, Srbije i drugih zemalja, kao i same osobe u pokretu, počeli da razmenjuju informacije i koordinišu pomoć, od hrane, do smeštaja i medicinske pomoći osobama u pokretu. Organizacije civilnog društva vrše pritisak na makedonske organe vlasti da se tranzit motornim vozilima za ovu grupu legalizuje, i to sa uspehom: u junu 2015. godine uvedena je 72-časovna dozvola boravka nakon registracije namere da se traži azil (Beznec et al. 2016).

U Srbiji u maju 2015. godine, omladina Preševa okupljena u neformalnu mrežu Youth for Refugees započinje sa redovnim pružanjem pomoći osobama koje pristižu iz rejona Tabanovca. Volonteri su, kako bi sprečili da taksisti, koji su prevozili osobe u pokretu od Miratovca do Preševa i dalje, naplaćuju prevoz po nerealnim, znatno višim cenama, započeli razgovore sa međunarodnim organizacijama kao što su UNHCR i Lekari bez granica, da se nekako organizuje besplatan prevoz. UNHCR je uspeo da organizuje najpre prevoz terenskim vozilima od same granice za nemoćne, decu, trudnice, stare, bolesne, a zatim, kada je Severna Makedonija nakon izmene zakona uvela dozvolu tranzita i organizovala železnički prevoz od Đevđelije do Tabanovca, a tenderom je obezbedio i autobuski prevoz za sve (Stojić Mitrović 2021). Mađarska je u proleće 2015. odlučila da započne sa izgradnjom granične **ograde** i spreči ulazak i tranzit preko svoje teritorije, a na jugu je Severna Makedonija najavljivala legalizaciju tranzita, kako bi ga olakšala. Kao odgovor, Srbija odlukom Vlade formira Radnu grupu za rešavanje problema mešovitih migracionih tokova. Ubrzava se regulacija kretanja otvaranjem novih kapaciteta, privremenih centara za registraciju, na ulaznim tačkama prema Makedoniji (Preševo, jun-jul 2015) i Bugarskoj (Dimitrovgrad, novembar 2015) i omogućava brz i nesmetan transport autobusima i taksi vozilima prema severu (koji sprovode, za razliku od ostalih država u koridoru, privatni prevoznici).

Najavljen završetak radova na mađarskoj ogradi doveo je do značajnog ubrzavanja kretanja u avgustu i septembru 2015. godine. Završetak podizanja mađarske ograde i zatvaranje te granice 16. septembra pratili su protesti. Srpski državni službenici su se zajedno sa ljudima u pokretu nalazili ispred kapija, sklanjali od suzavca i vodenih topova, i pomagali povređenima. U istom danu započinje organizovanje prevoza od mađarske granice i sa juga prema Hrvatskoj. U narednom periodu, Srbija osniva i tranzitno-prihvatne centre na tzv. izlaznim tačkama, na samoj granici s Hrvatskom (Šid-stanica, Principovac i Adaševci) za kratkotrajni prihvat, u kojima su osobe u pokretu čekale nastavak puta. To skretanje glavne rute od Mađarske prema Hrvatskoj i uvođenje organizovanog prevoza preko Hrvatske i Slovenije do Austrije, označava početak formalne međunarodne koordinacije balkanskog migracijskog koridora. Ovo je period intenziviranja pre svega policijske saradnje kroz razmenu informacija, znanja i rad na terenu (mešovite patrole iz različitih država, jukstapozicionirana kontrola, ujednačavanje administrativnih obrazaca i sl.), i bliže povezivanje zapadnobalkanskih država sa EU od koje dobiju političke i finansijske podsticaje kako bi kontrolisale migracije (Stojić Mitrović 2021).

Hrvatska je imala drugačije iskustvo formalizacije koridora (npr. npr. Župarić-Iljić i Valenta 2019; Bužinkić i Hameršak 2017). Nakon što je Mađarska počela 15. septembra 2015. da postepeno zatvara svoju granicu sa

Srbijom, ruta je skrenula prema Hrvatskoj i već idućeg dana mediji su izveštavali kako je preko „zelene granice“ od smera Šida ka Tovarniku ušlo nekoliko hiljada osoba. Za razliku od Srbije, država je u Hrvatskoj od početka imala dominantu ulogu u regulisanju kretanja. Privremena *ad hoc* rešenja od strane državnog aparata išla su u smeru organizovanja takvog operativnog i logističkog sistema koji je težio uspostavljanju potpune kontrole nad ulaskom, prelaskom i izlaskom osoba u pokretu preko teritorije Hrvatske prema idućoj stanici transfera i tranzita unutar koridora, do Slovenije i dalje do država zapadne Evrope. Već su sredinom septembra 2015., od prvih zabeleženih masovnijih dolazaka osoba u pokretu u Hrvatsku, u Tovarniku ljudi stavljani u autobuse koji su ih prevozili do mesta gde bi ih hrvatska policija stavljala u vlakove sa unapred određenim rasporedom vožnje do mađarskih i slovenačkih službi koje bi ih dalje preuzimale.

Paralelno s ovim načinom strogo kontrolisanog tranzitiranja u prvim je danima transport bio organizovan do registracijskih centara u Ježevu, Zagrebu, Čepinu, Belom Manastiru i drugde (Hameršak i Pleše 2017). Nedugo nakon prvog većeg ulaska, 20. septembra 2015. otvoren je Prihvatni centar tj. kamp Opatovac s kapacitetom do 5000 mesta i planom da se osobe koje u Hrvatsku ulaze kod Tovarnika, Bapske i na drugim neobeleženim prelazima na samoj istočnoj granici dovedu u Opatovac, registruju, u njemu borave najduže do 48 sati i onda upućuju vozovima dalje prema Mađarskoj i delom prema Sloveniji. Paralelno se okupljaju brojne manje grupe samoorganizovanih građana koji pomažu ljudima u pokretu na zagrebačkoj železničkoj stanici, u blizini zelenog graničnog prelaza kod Bapske, na mostu na Ključu Brdovečkom, a u to vreme se oformljuju i prva veća udruženja volontera i aktivista poput Inicijative Dobrodošli i Are You Syrious?. Međutim, nakon zatvaranja mađarske državne granice prema Hrvatskoj sredinom oktobra 2015. pristupilo se planiranju adaptacije i otvorenja novog kampa, pa je 3. novembra 2015. kod Slavonskog Broda otvoren **Zimski prihvatno-tranzitni centar**, čime je prestao s radom Prihvatni centar u Opatovcu. Kamp je bio u potpunosti ograđen ogradom, bez mogućnosti slobodnog kretanja, podeljen u više sektora ukupnog kapaciteta 5000 osoba (Župarić-Iljić i Valenta 2019). Stavljanjem u rad kampa u Slavonskom Brodu nastavljena je sistematska praksa sekuritizovanog, nadziranog i humanitarizovanog koridora za brzi tranzit i prolazak osoba u pokretu na prostoru od Idomenija na severu Grčke sve do Šentilja na severu Slovenije. U jednom trenutku postojao je čak dogovor šefova policija zemalja duž balkanske rute da se koristi jedinstvena potvrda, izdata u Đevđeliji, koja bi važila od granice Severne Makedonije sa Grčkom, do Austrije.

Uključivanje Slovenije u koridor pratilo je nešto drugačiju dinamiku, s tim da je kao i u Hrvatskoj kretanje bilo strogo kontrolisano te da se i na ovoj deonici puta radilo o mobilnoj detenciji ljudi u pokretu. Dana 18. septembra 2015. godine, veća grupa osoba u pokretu se zaglavila između Hrvatske i Slovenije na graničnim prelazima Rigonce - Harmica i Obrežje - Bregana. Svakih nekoliko sati pristizala je nova grupa od oko hiljadu ljudi. Policija je zadržavala ljude na samoj granici, čak i noću, tokom više dana. U početku nijedna formalna organizacija tamo nije delovala te nije bilo organizovane distribucije hrane ili odeće, a samoorganizovane aktivistkinje i aktivisti su tek povremeno dobijali pristup ovim ljudima (Lunaček Brumen i Meh 2016: 29). Mogao se, i uživo i preko medija, videti “spektakl na granici” (De Genova 2002), posebna inscenacija isključivanja. To je bio spektakl selekcije ljudi, prezentacija policijske moći, zakidanja informacija, zatvora na otvorenom. Istovremeno, granice su postale vidljive kao prostori pregovaranja, otpora i solidarnosti.

Vremenom je snabdevanje institucionalizovano, u Dobovi i Šentilju su postavljeni veliki grejani šatori, i organizovani redovna raspodela hrane i pristup lekarima (Lunaček Brumen i Meh 2016: 29). Humanitarno snabdevanje su u potpunosti preuzele humanitarne organizacije pod vodstvom Civilne zaštite, koja je za to dobila mandat od države. Volonterima je pristup bio omogućen samo preko humanitarnih organizacija i pod njihovim uslovima. Važno je istaći da je još pre uspostavljanja koridora, već avgusta 2015., u Ljubljani nastala Protirasistična fronta brez meja (Antirasistički front bez granica), neformalna mreža kolektiva, koji su u početku organizovali više "Refugees Welcome" demonstracija, potom su odlazili na granice da upoznaju nove ljude i dele humanitarnu pomoć, a ubrzo zatim su svoje prostore i kolektive otvorili izbeglicama. U nekadašnjem skvotu Avtonomne tovarne Rog su organizovali večeri upoznavanja sa izbeglicama i ponudili prostor za samoorganizovanje (Pistotnik et al. 2016: 105-6). Formirali su se migrantski kolektivAmbasada Rog i Second Home, kao i grupa pletilja No Border Craft, koje su sve delovale u nekadašnjoj Avtonomnoj tovarni Rog.

S uvođenjem **profilacije** izbjeglica duž balkanskog koridora u novembru 2015. godine, koridor je ostao otvoren samo za tzv. državljane **SIA**: Sirije, Iraka i Avganistana. Restrikcija pristupa koridoru vremenom je nastavljena, pa su iz njega isključeni Avganistanci, a zatim i drugi, pa i Sirijci koji su iz rejona Damaska, ili pak oni kojima je u ispravama izdatim u Grčkoj stajalo da su rođeni 1. januara (Beznec et al. 2016; Stojić Mitrović 2021).

Kao što nije nastao odjednom, koridor se tako nije ni ugasio odjednom. Stupanje na snagu sporazuma EU-Turska koji je donesen 18. marta 2016. se najčešće uzima kao njegov formalni kraj, međutim, od strane država organizovani tranzit obustavljen je danima ranije. Dakle, za razliku od formiranja, koje je inicirano dešavanjima odozdo, ukidanje koridora je išlo odozgo. Saobrazno tome, dok se koridor razvijao s juga ka severu i zapadu, zatvaranje koridora išlo je u kontra smeru, od Austrije, preko Slovenije, Hrvatske, Srbije, do Severne Makedonije. Potpuno zatvaranje kampa u Slavonskom Brodu nastupilo je sredinom aprila 2016., kojim je i formalno okončan balkanski koridor. I kada je koridor ukinut, osobe u pokretu su nastavile da dolaze u Zagreb i Ljubljanu, iako na dosta skuplji, sporiji i izuzetno opasniji način. Posledice koridora su se osećale mesecima pa i godinama nakon

njegovog ukidanja: zapadnoevropske države su stotine osoba, koje su do tih zemalja došle koridorom, deportovale u Hrvatsku na osnovu **Dublinske uredbe**. Ovaj masovni oblik kretanja unatrag je ubrzo nazvan obrnuta balkanska ruta, koja se još naziva i **kontrakoridorom**.

Za vreme svog formiranja i trajanja koridor je formalno udružio države koje su inače u kompleksnim međusobnim odnosima: države bivše Jugoslavije, države-članice EU, države-kandidati, članice Schengena, kandidati za ulazak u Schengen i sl. Ove razlike prestale su da budu kamen spoticanja kako bi se ostvario zajednički cilj i interes: što brži, što lakši tranzit, sa što manje zadržavanja. Iako se u medijskom diskursu često upotrebljavao izraz humanitarni koridor, represija slobode kretanja, prisilno kretanje tačno određenim putanjama i vozilima, uz onemogućavanje njegovog korišćenja za pojedine osobe, obično na osnovu rasnog profilisanja maskiranog u lingvističke testove, kroz tehnike i tehnologije **humanitarnog izuzeća**, koridor je evoluirao u sve uspešnije sekuritarno sredstvo kontrole i represije neželjenog kretanja. Kako ističu Zoppi i Puleri (2021) poredak stvari na balkanskoj ruti se nakon zatvaranja koridora dubinski i nepovratno promenio: balkanska ruta nije se vratila svom ranijem obliku relativno spontanog, kontinentalnog, umnogome manje opasnog krijumčarskog prolaska prema EU (u poređenju s drugim, morskim rutama). Kristalisala se u prostor kakav je danas - nadziran i sekuritizovan, snažno definisan graničnim kontrolama, militarizacijom i ljudskom patnjom.

20. 10. 2023.

Literatura

Beznec, Barbara, Marc Speer i Marta Stojić Mitrović. 2016. *Governing the Balkan Route. Macedonia, Serbia and the European Border Regime*. Beograd: Rosa Luxemburg Stiftung Southeast Europe.

De Genova, Nicholas. 2002. “Migrant ‘Illegality’ and Deportability in Everyday Life”. *Annual Review of Anthropology* 31: 419–447.

Hameršak, Marijana i Iva Pleše. 2017. "Zarobljeni u kretanju. O hrvatskoj dionici balkanskog koridora". U *Kamp, koridor, granica. Studije izbjeglištva u suvremenom hrvatskom kontekstu.* Emina Bužinkić i Marijana Hameršak, ur. Zagreb: Institut za etnologiju i folkloristiku, Centar za mirovne studije i Fakultet političkih znanosti – CEDIM, 9-39.

Lunaček Brumen, Sarah i Ela Meh. 2016. „'Vzpon in padec' koridorja. Nekaj refleksij o spremembah na balkanski migracijski poti od poletja 2015“. *Časopis za kritiko znanosti, domišljijo in novo antropologijo 44/*264: 21-45.

Pistotnik, Sara, Uršula Lipovec Čebron i Nina Kozinc. 2016. „'Ta prostor je postal *naš*, skupen prostor. To je zame cilj Fronte'. Intervju z aktivistkama in aktivistom Protirasistične fronte brez meja“. *Časopis za kritiko znanosti, domišljijo in novo antropologijo* 44/264: 99-118.

Zoppi, Marco i Marco Puleri. 2021. „The Balkan Route (and Its Afterlife). The New Normal in the European Politics of Migration“. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 24/3: 576-593.

Župarić-Iljić, Drago i Marko Valenta. 2019. „Opportunistic Humanitarianism and Securitization Discomfort Along the Balkan Corridor: The Croatian Experience“. U *Refugee Protection and Civil Society in Europe*. Margit Feischmidt, Ludger Pries i Celine Cantat, ur. New York: Springer International Publishing, 129-160.

Stojić Mitrović, Marta. 2021. *Evropski granični režim i eksternalizacija kontrole granica EU. Srbija na balkanskoj migracijskoj ruti*. Beograd: Etnografski institut SANU.