C/2024/1574

2024.3.5.

# Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Globális kínálati háború – a kínai „Egy övezet, egy út” kezdeményezéstől az uniós „Global Gateway” stratégiáig: az európai szervezett civil társadalom jövőképe

**(saját kezdeményezésű vélemény)**

(C/2024/1574)

Előadó: **Stefano PALMIERI**



| | |
|---|---|
| Közgyűlési határozat: | 2023.1.25. |
| Jogalap: | az eljárási szabályzat 52. cikkének (2) bekezdése |
| | saját kezdeményezésű vélemény |
| Illetékes szekció: | „Külkapcsolatok” szekció |
| Elfogadás a szekcióülésen: | 2023.11.16. |
| Elfogadás a plenáris ülésen: | 2023.12.14. |
| Plenáris ülés száma: | 583. |
| A szavazás eredménye: | |
| (mellette/ellene/tartózkodott) | 187/0/3 |



## 1. **Következtetések és ajánlások**

1.1. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) üdvözli az EU azon döntését, hogy elő kívánja mozdítani az Unió nyitott stratégiai autonómiájának elvét, amelynek az a célja, hogy sikeres infrastrukturális projektek révén beruházzon a demokratikus értékek, a magas szintű normák, a jó kormányzás és az átláthatóság terjesztésébe. Az EGSZB ezzel összefüggésben üdvözli, hogy 2021 végén elindult a „Global Gateway” kezdeményezés.

1.2. Az EGSZB elismeri, hogy egyes szereplők – elsősorban Kína és az Egyesült Államok – gyorsabban haladnak, mint az Európai Unió (EU), amelynek lemaradásáért részben a gyenge központi koordináció, valamint az egységes és versenyképes beruházási politika előmozdítása terén ebből fakadó nehézségek tehetők felelőssé.

1.3. Az EGSZB szerint a „Global Gateway” meg fogja erősíteni az EU partnerországaival fennálló gazdasági és politikai kapcsolatokat, és biztosítani fogja az Unió demokratikus és szociális elveinek tiszteletben tartását, ugyanakkor lehetővé teszi az EU számára a globális szintű hatékony versengést az infrastruktúra biztosítása terén.

1.4. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a „Global Gateway” beruházási programjainak hatásvizsgálaton kell alapulniuk. Ennek az értékelésnek nemcsak a stratégiai geopolitikai jelentőségű szempontokat kell figyelembe vennie, hanem biztosítania kell a partnerországokban a fejlesztési kezdeményezésekben való demokratikus részvételt és a projektek gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóságát is.

1.5. Az EGSZB megállapítja, hogy a „Global Gateway” inkluzív jellege lehetővé tenné az uniós tagállamok számára, hogy anélkül mozdítsák elő más, az EU-n kívüli államokban a „Global Gateway” hatálya alá tartozó infrastrukturális és beruházási kezdeményezéseket, hogy azokat előzetes hatásvizsgálatnak kellene alávetni, illetve hogy az európai intézményeknek közvetlenül felügyelniük kellene ezeket, ha azok nem igényeltek uniós forrásokat. Az EGSZB ebben az összefüggésben mély aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a „Global Gateway” programba olyan projektek is bevonhatók, amelyek nem felelnek meg – a társadalmi és környezeti hatások értékelési eljárásait szabályozó uniós dokumentumokban foglalt – magas szintű minőségi előírásoknak.

1.6. Az EGSZB kitart amellett, hogy az illetékes európai szerveknek részletes tájékoztatást kell nyújtaniuk a „Global Gateway” projektjeiről és az érintett szereplőkről, valamint teljeskörű hozzáférést kell biztosítaniuk ezekhez.

1.7. Az EGSZB javasolja, hogy az uniós képviseleteken hozzanak létre egyablakos ügyintézési rendszert a magánszektor beruházásainak előmozdítása, valamint az összes regionális és helyi szintű gazdasági és társadalmi szereplő bevonása érdekében.

1.8. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés (*Belt and Road Initiative* – BRI) jellege és a projektek hivatalos listájára való felvétel kritériumai még mindig nem eléggé egyértelműek. Következésképpen alapvető fontosságú, hogy a Kínai Népköztársaság pontos és naprakész információkkal szolgáljon a BRI-hez kapcsolódó beruházási programokról a kezdeményezés fokozott átláthatóságának és egyértelműségének biztosítása érdekében.

1.9. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az európai helyi szereplőket, például a civil társadalmi szervezeteket és a szociális partnereket nem vonják be ténylegesen a BRI keretében az EU-ban végrehajtott projektek kidolgozásának, nyomon követésének, értékelésének és végrehajtásának teljes folyamatába. E tekintetben az EGSZB aktívabb szerepet kíván játszani az „Egy övezet, egy út” kezdeményezéshez és a „Global Gateway”-hez kapcsolódó fejlesztési projektekkel kapcsolatos döntéshozatali folyamat kulcsfontosságú szakaszaiban.

1.10. Az EGSZB szerint az uniós és a kínai infrastrukturális programok közötti koordináció hiánya miatt következetlenségek alakultak ki az konnektivitási infrastruktúrában, és hangsúlyozza, hogy a BRI-vel kapcsolatos beruházások veszélyeztethetik az EU nemzeti stratégiai infrastruktúráinak a tulajdonjogát.

1.11. Az EGSZB aggodalmát fejezi ki az uniós tagállamoknak a BRI kezdeményezéshez való csatlakozásával kapcsolatos koordináció hiánya, valamint azon kockázatok miatt, amelyek az EU versenyképességét, a munkavállalói jogokat, a pénzmosást, az eladósodást és a BRI-projektekbe történő kínai beruházásokkal kapcsolatos környezetvédelmi kérdéseket érintik.

1.12. Az EGSZB szerint mindenképpen javítani kell az uniós intézmények és a tagállamok között a BRI-vel kapcsolatosan folytatott koordinációt, hogy elkerülhető legyen a Kínai Népköztársasággal fennálló kapcsolatok szétaprózódása, ami hátrányosan érintené az EU egészét. Létfontosságú, hogy az uniós tagállamok Kínával kapcsolatban összehangoltan lépjenek fel, valamint hogy előmozdítsuk az uniós intézmények és a Kínai Népköztársaság közötti hatékony kommunikációt.

1.13. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a BRI és a „Global Gateway” projektjeinek tiszteletben kell tartaniuk különféle elveket és célkitűzéseket, többek között az uniós értékeknek való megfelelést és azt, hogy a projektek alkalmasságát részletes hatásvizsgálatoknak kell alátámasztaniuk.

1.14. Az EGSZB számára **a BRI-hez tartozó** és a 27 uniós tagállam területén vagy azon kívül végrehajtott, de az uniós tagállamok gazdasági szereplőinek (mint kedvezményezetteknek, beszállítóknak vagy adományozóknak) a részvételével megvalósuló **projektekkel**, valamint **a „Global Gateway” projektjeivel** kapcsolatosan **gazdasági, pénzügyi, társadalmi, környezeti és jogi hatásvizsgálatot** kell végezni, amely igazolja alkalmasságukat és az 5.1.1. pontban meghatározott uniós értékekkel és célkitűzésekkel való összeegyeztethetőségüket.

## 2. **Bevezetés**

2.1. Az elmúlt években, főként a világjárvány és az Ukrajna elleni orosz invázió, illetve a legújabb, izraeli–palesztin konfliktus által kiváltott „poliválság” hatásai miatt, megnőtt a magas jövedelmű és a közepes jövedelmű országok alsó sávjába tartozó országok közötti globális beruházási szakadék.

2.1.1. A finanszírozás említett hiánya, valamint a globális összeköttetésekre gyakorolt kedvezőtlen hatás lehetőséget kínál a globális színtér főbb globális szereplői számára arra, hogy kiterjesszék geopolitikai befolyási övezetüket. Ma az infrastrukturális politika alkotja ennek a politikának a „magvát”.

2.2. Az elmúlt évtizedben egyes országok olyan stratégiát vezettek be, amelynek révén a „puha hatalom” és a politikai befolyás a partnerországokat célzó jelentős beruházási programok révén gyakorolható: ilyen a Kína által 2013-ban elindított „Egy övezet, egy út” kezdeményezés (BRI), az Egyesült Államok globális infrastrukturális és beruházási partnersége („Partnership for Global Infrastructure and Investment”, PGII), az Egyesült Királyság „Clean Green” kezdeményezése, Japánban a minőségi infrastruktúrára irányuló partnerség (Partnership for Quality Infrastructure), továbbá az India–Közel-Kelet–Európa gazdasági folyosó (IMEC).

2.3. Az Európai Unió 2021 decemberében indította el saját „Global Gateway” stratégiáját, egyfelől a globális összekapcsolhatóság támogatása, másrészt pedig a BRI-re való reagálás érdekében, amely az elmúlt évtizedben több alkalommal is kihívás elé állította az EU egységét.

2.3.1. A 27 uniós tagállam mindenesetre – legalábbis 2019-ig – nem rendelkezett egységes politikával a BRI kapcsán a következők tekintetében:

— **a szóban forgó kezdeményezés közös jövőképe**, ugyanis 18 uniós tagállam nem egyszerre írt alá Kínával egyetértési megállapodásokat ([1]), valamint 20 uniós tagállam az uniós intézményekkel való előzetes egyeztetés nélkül csatlakozott a BRI fő pénzügyi eszközéhez: az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bankhoz (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB) ([2]),

— **azok a hatások, amelyek a szomszédságpolitika** (pl. a 14 + 1 ország, köztük 9 uniós tagállam, különösen a balkáni térség csoportosulásának hatásai ([3])), valamint **a már létrehozott uniós programok**, például a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) **tekintetében felmerülhetnek**.

2.4. 2019-ben gyökeresen megváltozott a BRI-re vonatkozó uniós stratégia. Az Európai Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének „Az EU és Kína – stratégiai kilátások" című közös közleménye ([4]) a Kínára mint **„stratégiai partnerre"** vonatkozó elképzelés felől egy differenciált keret felé történő elmozdulást vázol fel, amelyben Kínát **„együttműködési partnernek, tárgyalópartnernek, gazdasági versenytársnak és rendszerszintű riválisnak"** tekintik. Ez kulcsfontosságú pillanat az EU és Kína közötti kapcsolatokban, mivel utóbbira minden szempontból egyre inkább rendszerszintű riválisként tekintenek, amely erőteljesen eltávolodik a partneri szereptől. Három célkitűzést állapítanak meg: i. a Kínával való együttműködés elmélyítése a közös érdekek globális szintű előmozdítása érdekében; ii. a kiegyensúlyozottabb és kölcsönös gazdasági kapcsolatok előmozdítása; iii. az Unió belső politikáinak és ipari bázisának a megerősítése. Tíz intézkedést is meghatároznak egy fontos új elem, a 27 uniós tagállam által alkalmazandó egységes megközelítés révén. E dokumentumban az EU voltaképpen azt követeli meg, hogy az EU által elfogadott **„egy Kína" politikának** megfelelően a kínai fél alkalmazzon **„egy Európa" politikát**, és az EU-n belül ne okozzon megosztottságot.

2.5. Ezt a megközelítésbeli változást – az EU részéről – 2020–2022 folyamán alátámasztották a Covid19-világjárvány okozta válság következményei (az áruk és szolgáltatások ellátási láncainak zavara, a stratégiai áruk szállításától való függés stb.), Oroszország Ukrajnával szembeni brutális agressziójának a hatásai (energiafüggőség, infláció, stagnálás, ukrán menekültáramlások) és a Kína által végrehajtott számos szakpolitika (az uniós emberi jogi szankciókkal szembeni ellenintézkedések, az egységes piaccal szemben alkalmazott kereskedelmi intézkedések, valamint Kína ukrajnai háborúval kapcsolatos, vitatható álláspontja).

2.6. Ebben az összefüggésben az EU – a 2022. március 29-i tanácsi következtetések révén – előmozdította **az Európai Unió nyitott stratégiai autonómiájának elvét** azzal a céllal, hogy megvalósítsa azt az elvet, amellyel megerősíti a 2022. március 10–11-i versailles-i csúcstalálkozón tett kötelezettségvállalását, miszerint *nagyobb felelősséget vállalnak az EU biztonságáért, és további határozott lépéseket tesznek az európai szuverenitás kiépítése, függőségeinek csökkentése és egy 2030-ig szóló új növekedési és beruházási modell kidolgozása érdekében, hogy az EU ki tudja alakítani gazdasági és pénzügyi autonómiáját – megőrizve a nyitottságát, a hasonlóan gondolkodó partnerekkel való globális együttműködését és a versenyképességét –, és ki tudja aknázni az abból származó potenciális előnyöket.*

2.7. A tanácsi következtetések szerint a „Global Gateway"-nek hozzá kell járulnia az EU nyitott stratégiai autonómiájának a megvalósításához is, **„többek között a demokratikus értékek és a magas szintű normák, a jó kormányzás és az átláthatóság előmozdítása révén",** valamint **„az eurónak a fejlesztéssel kapcsolatos pénzügyi forgalomban való használatához"**.

2.8. A közelmúltbeli geopolitikai fejlemények alapján az EGSZB – az európai civil társadalmi szervezetek „otthonaként" – úgy véli, hogy alaposan értékelni kell mind a „Global Gateway"-t, mind a BRI-t.

## 3. **Az Európai Unió „Global Gateway" stratégiája**

3.1. Az EU a „Global Gateway" stratégia révén arra tesz ígéretet, hogy 2021 és 2027 között 300 milliárd EUR összegű beruházást mozgósít a digitális, energetikai és közlekedési infrastruktúra javítása, valamint az egészségügyi, oktatási és kutatási rendszerek világszerte történő megerősítése érdekében.

3.2. Ha az EU elmulasztja az összekapcsoltságba való beruházásokat, az akadályozhatja a jelenlegi válságból való kilábalást és a jövőbeli veszélyhelyzetekre (poliválságok) való felkészülést. Emellett az infrastruktúra hiánya korlátozza az EU, Ázsia és más régiók közötti összeköttetésekben rejlő gazdasági potenciált.

([1]) Ausztria, Bulgária, Ciprus, Csehország, Észtország, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Magyarország, Málta, Olaszország, Portugália, Románia, Szlovákia, Szlovénia.

([2]) Ausztria, Belgium, Horvátország, Ciprus, Dánia, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Írország, Lengyelország, Luxemburg, Magyarország, Málta, Németország, Olaszország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svédország.

([3]) Bulgária, Csehország, Észtország, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia a következőkkel együtt: Albánia, Bosznia-Hercegovina, Észak-Macedónia, Montenegró, Szerbia.

([4]) JOIN/2019/5 final.

3.3. A „Global Gateway” az alábbiakban ismertetett, különféle célkitűzésekkel rendelkezik:

a) új piacok garantálása az uniós áruk és szolgáltatások számára;

b) életképes alternatíva a versengő fejlesztési modellek, például a BRI helyett;

c) az európai zöld megállapodás középpontjában álló dekarbonizációs célkitűzések elérésének elősegítése világszerte;

d) az Unió emberi és munkajogi, biztonsági, műszaki és kereskedelmi normái mint globális normák tényleges megerősítésének és kiterjesztésének a támogatása, megerősítve Európa nyitott stratégiai autonómiára irányuló törekvéseit.

3.4. 2022-ben a „Global Gateway” nagyobb lendületet vett a hozzá kapcsolódó számos fontos regionális beruházási csomagnak köszönhetően. Ezek a következők: a 2022. februári „Global Gateway Afrika–Európa”, amely akár 150 milliárd EUR összegű beruházás mozgósítására tesz ígéretet (11 stratégiai közlekedési folyosóval, amelyek célja a mobilitás és a kereskedelem elősegítése Afrikán belül, illetve Afrika és Európa között; a regionális és kontinentális értékláncok fejlesztésére és megerősítésére irányuló törekvésekkel, amelyek célja az afrikai kontinentális szabadkereskedelmi térség optimalizálása; a Cross folyón átívelő híd megépítésével a Mfum-Ekok, Kamerun és Nigéria közötti határátkelőhelyen, ami javítja majd az összeköttetést a Nyugat-afrikai Államok Gazdasági Közössége és a Közép-afrikai Államok Gazdasági Közössége között); a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének (ASEAN) régiójára irányuló, 10 milliárd EUR értékű „Global Gateway” beruházási csomag, valamint az EU-t és az ASEAN-t összekötő, fenntartható konnektivitást célzó „Európa együtt” (Team Europe) kezdeményezés.

3.4.1. 2022 februárjában jelentették be a nyugat-balkáni térségre vonatkozó regionális beruházási csomagot is. Az Európai Bizottság 3,2 milliárd EUR összegű beruházást ajánlott fel 21 projekt támogatására a közlekedési, a digitális, valamint a környezeti és energetikai fenntarthatósági ágazatban. A terv hozzá fog járulni az EU és a régió közötti fejlettségbeli szakadék megszüntetéséhez, és támogatni fogja a világjárványt követő gazdasági fellendülést ([5]).

3.5. 2022 végén, egy évvel a „Global Gateway” elindítása után az EU több mint 9 milliárd EUR összegű támogatást különített el az Afrikában, Latin-Amerikában, a karib-tengeri térségben és a csendes-óceáni térségben megvalósuló kulcsfontosságú beruházásokra. Az EU további 6,05 milliárd EUR összegű pénzügyi biztosítékot hagyott jóvá 40 beruházási program támogatására a szubszaharai Afrikában, Latin-Amerikában, valamint az ázsiai és csendes-óceáni térségben, amelyek várhatóan több mint 50 milliárd EUR összegű beruházást generálnak majd a kulcsfontosságú ágazatokban. Emellett az EFFA+ és az EBB által 2022 májusában aláírt megállapodás 26,7 milliárd EUR összegű fedezetet biztosított például a tiszta energia és a zöld infrastruktúra területén nyújtott állami hitelekre. E tekintetben már 34 projektet jóvá is hagytak 7,4 milliárd EUR összegű beruházással. Végezetül, ami a Nyugat-Balkánt és a délkeleti szomszédos országokat illeti, az EU és az európai pénzügyi intézmények a 2027-ig tervezett 77 milliárd EUR-ból eddig 14 milliárd EUR-t mozgósítottak ([6]).

3.6. A „Global Gateway” égisze alatt megvalósuló egyik fő projekt ([7]) – amelynek az uniós tagállamok 2023-ban és 2024 elején a legnagyobb prioritást biztosították – az erőforrásokban gazdag országokkal való kétoldalú partnerségek létrehozása, különösen a szubszaharai Afrikában, Latin-Amerikában és a karib-tengeri térségben, azzal a céllal, hogy segítsék ezeket a régiókat a kritikus fontosságú nyersanyagok értékláncaiban megvalósuló beruházások előmozdításában. A partnerországok támogatást kapnak majd a regionális értékláncok fejlesztéséhez, gazdaságaik diverzifikálásához és a helyi hozzáadott érték megteremtéséhez.

3.7. *A „Global Gateway” értékelése*

3.7.1. Az EGSZB üdvözli a „Global Gateway” elindítását, és reméli, hogy ez a stratégia hozzá fog járulni az EU nyitott stratégiai autonómiájának a megteremtéséhez. Az EGSZB szerint így meg lehet erősíteni a partnerországokkal fennálló gazdasági és politikai kapcsolatokat, ezzel biztosítva az EU demokratikus és szociális elveinek tiszteletben tartását, valamint azt, hogy az EU hatékonyan versenyezhessen – elsősorban Kínával és az Egyesült Államokkal – az infrastruktúra világszerte történő biztosításáért.

3.7.2. A jelenlegi helyzetben az EGSZB úgy véli, hogy a „Global Gateway” egy politikai, gazdasági és biztonsági stabilizációs eszköz szerepét töltheti be az Unióval közvetlenül határos országok számára, megerősítve Európa geopolitikai pozícióit, mind az Európába irányuló migráció kiváltó okainak kezelése, mind a politikai, gazdasági, társadalmi és környezeti kockázatok enyhítése tekintetében.

([5]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_22_1362.
([6]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_22_7656.
([7]) https://www.politico.eu/article/eu-sets-outs-projects-to-make-global-gateway-visible-on-the-ground/.

3.7.3. Az EGSZB elismeri, hogy a kezdeményezés lehetőséget kínál az uniós beruházási és összekapcsolási politikák hatékonyságának és koherenciájának a javítására, ugyanakkor kétségei vannak a szükséges finanszírozás mozgósításának tényleges lehetőségével kapcsolatban ([8]). Nem egyértelmű, hogy az ígért beruházások közül mennyi valósul meg ténylegesen. Az Európai Bizottság által mozgósítani kívánt 300 milliárd euro közel felét a magánszektornak kell katalizálnia. 2022 decemberében, egy évvel a kezdeményezés hivatalos elindítása után úgy tűnik, hogy a magánszektor részvétele még mindig marginális, vagy legalábbis csak kialakulóban van ([9]).

3.7.4. Az EGSZB szerint a „Global Gateway" kezdeményezés, amely elsősorban a partnerországok adósságterheinek a csökkentésére összpontosít, megbízhatóbb lehetőséget kínál a globális infrastruktúra fejlesztésére, mint más alternatívák, például a BRI. Az uniós finanszírozási modell támogatásokat, kedvezményes hiteleket és garanciákat kombinál a magánszektor beruházásainak ösztönzése érdekében, míg a BRI elsősorban a hitelekre összpontosít. Annak érdekében, hogy a „Global Gateway" versenyképes legyen harmadik felek beruházási kezdeményezéseivel szemben, az EGSZB hangsúlyozza, hogy a források elosztására vonatkozó adminisztratív eljárásokat hozzáférhetőbbé kell tenni, és biztosítani kell, hogy a szükséges gazdasági, társadalmi és környezeti hatásvizsgálatokhoz kapcsolódó eljárásokat időben és megfelelően elvégezzék, így biztosítva azok hatékonyságát és eredményességét az érintett szereplők számára.

3.7.5. Az EGSZB úgy véli, hogy a „Global Gateway"-nek fokozottabb stratégiai koordinációt kell biztosítania az uniós alapok és a 27 uniós tagállam által végrehajtott alapok között. Ez a stratégiai koordináció egyelőre teljesen hiányzik, és ezt az Uniónak magának kell megszerveznie és koordinálnia bizonyos uniós szakpolitikai célkitűzések tekintetében ([10]).

3.7.5.1. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a „Global Gateway" tanácsadó csoportjának 2022. december 11-i első ülésére vonatkozóan sem mennyiségi, sem minőségi szempontból nem kapott elegendő információt (pl. a csoport összetételéről).

3.8. Az EGSZB készen áll arra, hogy rendszeres találkozókat szervezzen a „Global Gateway" tanácsadó csoportja és a civil társadalmi szervezetek, valamint a szociális partnerek között annak érdekében, hogy biztosítsák az információk folyamatos áramlását a kezdeményezés iránt érdeklődő helyi érdekelt felek számára, valamint hogy értékeljék és kiemeljék a „Global Gateway" stratégiai jellegét.

3.8.1. Az EGSZB ismét hangsúlyozza, hogy a „Global Gateway" beruházási programjainak olyan hatásvizsgálaton kell alapulniuk, amely nemcsak a geopolitikai stratégiai megfontolásokra összpontosít, hanem biztosítja a partnerországok fejlesztési kezdeményezéseivel kapcsolatos demokratikus felelősségvállalást és a projektek gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóságát is. Az EGSZB rámutat arra, hogy az EBB által finanszírozott beruházási projektek esetében megvan a garancia arra, hogy azokat gazdasági, társadalmi és környezeti hatásvizsgálatnak, majd nyomon követésnek vetik alá, de a más uniós alapokból finanszírozott beruházási projektekkel kapcsolatban fenntartásai vannak, mivel nem egyértelmű, hogy hogyan kell értékelni az egyes projektek hatását, illetve nyomon követni és végrehajtani az egyes projektek intézkedéseit.

3.8.1.1. További aggodalomra ad okot, hogy a „Global Gateway" rendkívül inkluzív jellege lehetővé tenné az uniós tagállamok számára, hogy anélkül mozdítsák elő az egy- vagy kétoldalú módon finanszírozott infrastrukturális és beruházási kezdeményezéseket, hogy az európai intézményeknek közvetlenül felügyelniük kellene ezeket, ha azok nem igényeltek uniós forrásokat. Ezért az EGSZB aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a kezdeményezésbe olyan projektek is bevonhatók, amelyek nem felelnek meg az Unió gazdasági, társadalmi és környezeti előírásainak, és így elkerülik a megfelelő gazdasági, társadalmi és környezeti hatásvizsgálatot.

3.8.1.2. Az EGSZB véleménye szerint ezért minden projekt esetében hatásvizsgálatot kell végezni, amely figyelembe veszi a projektek demokratikus szerepvállalását és pénzügyi fenntarthatóságát mind az EU, mind az érintett tagállamok tekintetében, biztosítva az alábbiakhoz való hozzájárulást:

— az éghajlatváltozás mérséklése,

— a környezetvédelem,

— az emberi és a munkavállalói jogok megerősítése,

— az EU versenyképessége.

3.9. Az EGSZB szerint a „Global Gateway" kezdeményezés szükséges átláthatóságának megerősítése érdekében valamennyi projektet nyilvántartásba kell venni a „Global Gateway" portálján, a beruházási projektekre – többek között azok gazdasági, társadalmi és környezeti hatásvizsgálatára –, valamint a projektekben részt vevő állami és nem állami szereplőkre vonatkozó minden szükséges információval együtt.

([8]) https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2023)739296.
([9]) https://foreignpolicy.com/2023/01/10/europe-china-eu-global-gateway-bri-economic-development/.
([10]) https://www.bruegel.org/blog-post/global-gateway-real-step-towards-stronger-europe-world.

3.9.1. Az EGSZB üdvözli a „Global Gateway” kezdeményezéshez kapcsolódó „Európa együtt” (Team Europe) partnerségi portál létrehozását, ugyanakkor véleménye szerint annak végrehajtása fejlesztésre szorul.

3.10. Az EGSZB úgy véli, hogy az uniós intézményeknek és a tagállamoknak tényleges tájékoztatást és kommunikációt kell biztosítaniuk arról, hogy a „Global Gateway” kezdeményezés milyen lehetőségeket kínálhat a regionális és helyi állami és nem állami szereplők számára, biztosítaniuk kell az egyablakos ügyintézés elindítását az EU képviseleti fórumain, ily módon megkönnyítve az uniós magánszektor beruházásait és az összes potenciális – állami és magán – gazdasági és társadalmi szereplő bevonását.

4. **Az „Egy övezet, egy út” (BRI) kezdeményezés stratégiája**

4.1. A BRI 2013 óta világszerte mintegy 962 milliárd USD-t fordított infrastruktúraépítésre (573 milliárd) és nem pénzügyi beruházásokra (389 milliárd) ([11]).

4.2. A BRI deklarált céljai közé tartozik a fejlesztési stratégiák koordinálása és a részt vevő országok közötti összeköttetések bővítése az infrastruktúra – például vasutak, autópályák, kikötők és csővezetékek – kiépítése, valamint a kereskedelmi, pénzügyi és személyközi kapcsolatok előmozdítása révén. A BRI keretében több mint 200 együttműködési dokumentum jött létre, 151 ország és 32 nemzetközi szervezet aláírásával.

4.3. A BRI a külföldi infrastruktúra fejlesztése révén különféle célokat kíván elérni:

a) az export (2022-ben a GDP 17,1 %-a) támogatása, valamint a kínai gyáripar belföldi kereslet által fel nem használt túltermelése felvételének a biztosítása a következő ágazatokban: vas- és acélágazat, alumínium-, cement-, szén-, üveg- és papírágazat;

b) a (tengerhajózástól távol eső) nyugati régiók (például Jünnan és Hszincsiang) számára a kommunikációs lehetőségekhez és a nemzetközi kereskedelemhez való jobb hozzáférés biztosítása a közép- és délkelet-ázsiai közlekedési infrastruktúra kiépítésén keresztül;

c) Kína globális befolyásának növelése, valamint – az *Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bankon* keresztül – az olyan intézmények meghatározó szerepének a megkérdőjelezése, mint a Világbank és az *Ázsiai Fejlesztési Bank*, a rendszer átfogó reformjának a megvalósítása érdekében;

d) a kereskedelem és a Kína által külföldön megvalósított beruházások előmozdítása révén a BRI fontos eszköze lehet a kínai valuta, a renminbi mint nemzetközi valuta szerepe ösztönzésének;

e) az új logisztikai infrastruktúra kiépítése révén Kína az energiaellátásának egy részét a Malaka-szoros útvonalának alternatív csatornáin keresztül szerezheti be, és a becslések szerint a kínai olajimport 80 %-a e szoroson keresztül érkezik majd.

4.4. Az elmúlt években a BRI stratégia keretében indított új projektek száma és az aláírt szerződések értéke egyaránt visszaesett. Kína 2022-ben 5 514 új szerződést kötött (ez a szám 743-mal kevesebb, mint 2021-ben), 130 milliárd USD értékben (- 3,3 %) ([12]). Ezt a lassulást valószínűleg olyan tényezők magyarázzák, mint a kínai fejlesztők és beruházók fokozott óvatossága a beruházások megvalósíthatósága és gazdasági megtérülése tekintetében, valamint a partnerországok kisebb hajlandósága arra, hogy újabb adósságokat vegyenek fel a BRI-hez kapcsolódó projektek finanszírozása céljából.

4.4.1. Több partnerország is kivitelezési hibákkal találkozott a BRI keretében finanszírozott infrastruktúrákban, ami megkérdőjelezi a kezdeményezésben előirányzott projektek minőségét ([13]). Más projekteket pedig felfüggesztettek vagy töröltek a túlzott eladósodottsággal, a túlságosan magas árakkal és a korrupciós ügyekkel kapcsolatos aggályok miatt ([14]). Ráadásul egyes projektek végrehajtása jelentős mértékben hozzájárult néhány partnerország pénzügyi instabilitásához. Montenegró esetében – ahol az államadósság 25 %-a Kína kezében van – gyakran a BRI-hez kapcsolódó infrastrukturális projektek finanszírozása során keletkezett adósságokkal magyarázzák az ország eladósodottságának fenntarthatatlanságát ([15]).

4.4.2. A kezdeményezést a projektekre vonatkozó környezetvédelmi normák átláthatóságának hiánya miatt is bírálták ([16]). Emellett a projektek végrehajtásában részt vevő kínai vállalatok gyakran a kínai munkaerőt részesítették előnyben a helyi munkaerővel szemben (így megkerülve a munkajogra, valamint a munkahelyi egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó nemzeti jogszabályokat), ezért a partnerországok nem tudják kihasználni a projektek által saját munkaerejük foglalkoztatására kínált lehetőségeket és a készségek átadásából származó előnyöket.

([11]) https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.
([12]) http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwydyl/tjsj/202302/20230203384457.shtml.
([13]) https://www.wsj.com/amp/articles/china-global-mega-projects-infrastructure-falling-apart-11674166180.
([14]) https://www.businessinsider.com/china-spends-twice-us-but-belt-road-initiative-losing-steam-2021-9?r=US&IR=T.
([15]) https://thediplomat.com/2020/09/will-montenegros-new-government-bring-a-new-china-strategy/.
([16]) https://www.iai.it/en/pubblicazioni/how-green-chinas-belt-and-road-initiative.

4.4.3. Az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés 2023 októberében tartott, harmadik nemzetközi együttműködési fórumán megismételték, hogy a BRI – bár időközben változott – továbbra is alapvető fontosságú a Kínai Népköztársaság globális stratégiája szempontjából. Az elkövetkező években a BRI nyolc fő célkitűzésre fog összpontosítani a magas színvonalú növekedés előmozdítása érdekében ([17]). Ezek a következők: i. a *China-Europe Railway Express* bővítése; ii. részvétel a kaszpi-tengeri folyosóban; iii. új kereskedelmi területek a BRI számára; iv. a külföldi beruházásokhoz való hozzáférés javítása; v. innovatív projektek finanszírozása; vi. fenntartható fejlődés; vii. képzési, kulturális és tudományos csereprogramok; viii. a BRI integritásának előmozdítása és intézményeinek megszilárdítása.

4.4.3.1. Emellett a fórumon megerősítették Kína elkötelezettségét a külföldi vállalatok előtti nagyobb piacnyitás mellett, több mint 100 milliárd USD összegű új finanszírozást ígérve a feltörekvő gazdaságok számára, különös tekintettel a kínai fejlesztési bankokra és a Selyemút Alapra, és hangsúlyozták a Dél–Dél együttműködést mint a fejlődő világgal fennálló kapcsolatok megerősítésének eszközét, kiegyensúlyozva a nyugati befolyást ([18]).

4.5. *Az „Egy övezet, egy út” (BRI) kezdeményezés értékelése*

4.5.1. Bár a BRI elindítása óta immár tíz év eltelt, az EGSZB szerint a kezdeményezés jellege és következésképpen a projekteknek a BRI-projektek hivatalos listájára való felvételére vonatkozó kritériumok nem egyértelműek. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy az átláthatóság és az egyértelműség érdekében a Kínai Népköztársaságnak pontos és naprakész információkkal kell szolgálnia a szóban forgó kezdeményezéshez kapcsolódó beruházási programokról.

4.5.2. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a BRI elindítása – mind az EU-n belül, mind a nem uniós, ám szomszédos országokban – az EU–Kína infrastrukturális programok közötti koordináció hiányához vezetett, emiatt pedig következetlenségek alakultak ki a konnektivitási infrastruktúrában. Az EGSZB arra is rámutat, hogy a BRI-hez kapcsolódó beruházások meggyengíthetik a stratégiai nemzeti infrastruktúrák tulajdonviszonyait az uniós tagállamokban.

4.5.3. Az EGSZB rámutat arra, hogy az EU és a Kínai Népköztársaság közötti gazdasági kapcsolatok teljes mértékben nélkülözik a kölcsönösséget, az uniós vállalatok kárára.

4.5.4. Az EGSZB mély aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy az EU egységét veszélyeztetheti, ha egyes uniós tagállamok egyetértési megállapodásokat írnak alá az európai intézmények által végzett bármiféle koordináció nélkül. Az EGSZB ismét kiemeli, hogy a „14 + 1” együttműködési keret, amelynek 9 uniós tagállam a tagja, kockázatot jelenthet az uniós kohézióra nézve.

4.5.5. Az EGSZB szerint a BRI-projektek – gondos értékelés hiányában – ronthatják az EU hosszú távú versenyképességét a Kínába irányuló kikényszerített technológiatranszfer következtében.

4.5.6. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az uniós területeken a BRI-projektekbe beruházó kínai vállalatok nem garantálják a szociális és munkavállalói jogok tiszteletben tartását.

4.5.7. Az EGSZB megállapítja, hogy a BRI-projektekbe történő kínai beruházások kapcsán – mivel nem felelnek meg az uniós pénzügyi szabályoknak – felmerül a kockázata annak, hogy szervezett bűnözők pénzmosási lehetőséget látnak bennük.

4.5.8. Az EGSZB kiemeli a nem uniós országok túlzott mértékű eladósodottságának aggasztó jelenségét és a stratégiai garanciák ebből eredő elvesztését. Ez megtörtént egyes nem uniós országokban, konkrétan Pakisztánban, Tádzsikisztánban, Kirgizisztánban, Srí Lankán, a Maldív-szigeteken és egy uniós tagjelölt országban: Montenegróban.

4.5.9. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a BRI programjaiban részt vevő kínai vállalatok nem felelnek meg az uniós környezetvédelmi normáknak, és továbbra is olyan projekteket finanszíroznak és hajtanak végre, amelyek összeegyeztethetetlenek az európai zöld megállapodással.

4.5.10. Az EGSZB elismeri, hogy a BRI voltaképpen nem tett mást, mint kitöltötte azt az űrt, amely azáltal keletkezett, hogy az EU és tagállamai a 2010 és 2019 közötti évtizedben „alulértékeltek” bizonyos területeket. Bár az EU a közép-ázsiai stratégia keretében már 2007-től kezdve meghatározta a közlekedési és az energiahálózatok közötti összeköttetések stratégiai prioritásait, csak a BRI irányított erre a területre és más területekre (Balkán, földközi-tengeri és atlanti kikötők, Afrika, Délkelet-Ázsia stb.) jelentős beruházási volument. Ebben az összefüggésben a kínai vállalatok beruházásai minden bizonnyal javították az említett területek infrastrukturális összekapcsolhatóságát és a stratégiailag fontos intermodális csomópontokat.

([17]) https://www.chinadaily.com.cn/a/202310/18/WS652f416ca31090682a5e92d2.html.
([18]) http://www.beltandroadforum.org/english/.

4.5.11. Az EGSZB megállapítja, hogy az EU közvetlenül (pl. a horvátországi pelješaci híd esetében) vagy közvetve (*az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bankon, az Európai Beruházási Bankon és az Európai Beruházási Alapon* keresztül) finanszírozott már a BRI hatálya alá tartozó projekteket anélkül, hogy biztosította volna a szükséges koordinációt vagy legalább a környezetvédelmi, szociális stb. normáknak való megfelelést ([19]).

4.5.12. Az EGSZB úgy véli, hogy a BRI tekintetében olyan keretre van szükség, amely nagyobb fokú koordinációt biztosít az uniós intézmények és a 27 tagállam között. Nem kívánatos, hogy a Kínával való kapcsolatok 27 kétoldalú kapcsolatból álljanak, vagy hogy azokat egyedi egyetértési megállapodások vagy együttműködési keretek – például a 14 + 1 – keretében kezeljék. Ebben az összefüggésben a 27 uniós tagállam közötti erőviszonyok – még ha bizonyos államoknak kedveznek is – összességében továbbra is kizárólag Kínát segítik, és rendszerszintű kockázatot jelentenek az EU egészére nézve. Ezért létfontosságú, hogy az uniós tagállamok Kínával kapcsolatban összehangoltan lépjenek fel, valamint hogy előmozdítsuk az uniós intézmények és Kína közötti hatékony kommunikációt.

4.5.13. Az EGSZB – környezetvédelmi és biztonsági szempontból – komoly aggályának ad hangot a Kínai Népköztársaság azon szándéka miatt, hogy az északi-sarkvidéki útvonalat a BRI északi-tengeri útjaként kívánja használni, ezzel könnyítve a Malaka-szoroson áthaladó tengeri forgalmat.

4.5.14. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a BRI nem biztosítja a helyi szereplők (a civil társadalmi szervezetek és a szociális partnerek) tényleges bevonását a projektek megtervezésébe, nyomon követésébe, értékelésébe és végrehajtásába, és így elmulasztja azt a fontos lehetőséget, hogy megossza ezeket a projekteket a legfőbb helyi kedvezményezettekkel.

## 5. **Az EU „Global Gateway” kezdeményezése és az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés közös stratégiája felé**

5.1. Az EGSZB reméli, hogy a lehető leghamarabb létrejönnek az ahhoz szükséges feltételek, hogy a „Global Gateway”, a BRI és a PGII ki tudja egészíteni egymást, jelezvén a globális kapcsolatok enyhülését.

5.1.1. Az EGSZB véleménye szerint **a BRI-hez tartozó** és **a 27 uniós tagállam területén vagy azon kívül, de az uniós tagállamok gazdasági szereplőinek** (kedvezményezettként, beszállítóként vagy adományozóként történő) **bevonásával végrehajtott projekteknek**, **ahogyan a „Global Gateway” projektjeinek is,**

— **a következő elveket kell előmozdítaniuk:**

  — béke és biztonság,

  — a Szerződésekben foglalt uniós értékek,

  — az ENSZ Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatában (1948) rögzített emberi jogok,

  — az Európai Unió Alapjogi Chartájának rendelkezései ([20]),

  — az alapvető ILO-egyezményeknek való megfelelés. Kína a kilenc alapvető egyezményből hatot ratifikált. Egyelőre nem ratifikálta a következőket: az egyesülési szabadságról és a szervezkedési jog védelméről szóló, 1948. évi (87. sz.), a szervezkedési és a kollektív tárgyalási jogról szóló, 1949. évi (98. sz.), valamint a munkahelyi egészségvédelem és biztonság előmozdításáról szóló, 2006. évi (187. sz.) egyezmény;

— **garantálnia kell a következő célkitűzéseket:**

  — az ENSZ fenntartható fejlődési céljai,

  — a zöld és digitális átállás,

  — a szociális jogok európai pillére,

  — az EU nyitott stratégiai autonómiája,

  — az EU stratégiai infrastruktúrájával és termelésével kapcsolatos európai felelősségvállalás,

  — az EU versenyképessége,

  — egyenlő versenyfeltételek és tisztességes verseny,

  — az adókijátszás és a pénzmosás elleni küzdelem.

([19]) Európai Számvevőszék, 2020, „Az Unió válasza Kína államilag vezérelt beruházási stratégiájára”. 03. sz. elemzés.
([20]) HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

**A szóban forgó elvek és célkitűzések alapján a BRI-projekteket, valamint a „Global Gateway” projektjeit** ezért **gazdasági, pénzügyi, társadalmi, környezeti és jogi hatásvizsgálatnak** kell alávetni, hogy bizonyítsák alkalmasságukat és az uniós értékekkel, valamint az e bekezdésben meghatározott elvekkel és célkitűzésekkel való összeegyeztethetőségüket.

5.1.1.1. Észszerű határidőn belül hatásvizsgálatot kell végezni:

— **a BRI esetében: az EU-nak és a BRI-projektben részt vevő tagállamoknak közösen,**

— **a „Global Gateway” esetében: az EU-nak és a „Global Gateway” projektben részt vevő nem uniós államoknak,**

mielőtt engedélyeznék az említett projekteknek az EU területén történő elindítását vagy azokba uniós gazdasági szereplők bevonását (a BRI esetében) vagy a „Global Gateway” esetében ugyanezt a nem uniós államokban.

5.2. Az EGSZB készen áll és kéri, hogy rendszeres megbeszéléseket szervezhessen az EU–Kína kerekasztal keretében, amelyen a BRI-ről és a „Global Gateway”-ről folynának viták a civil társadalmi szervezetek és a szociális partnerek képviselőivel, hogy rávilágítsanak a két program lehetőségeire és kritikus kérdéseire, valamint a velük kapcsolatos lehetséges megoldásokra.

Kelt Brüsszelben, 2023. december 14-én.

*az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elnöke*

Oliver RÖPKE