C/2024/1574

5.3.2024.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Globāla piedāvājumu cīņa: no Ķīnas iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" līdz ES stratēģijai *Global Gateway*. Eiropas organizētas pilsoniskās sabiedrības redzējums"

(pašiniciatīvas atzinums)

(C/2024/1574)

Ziņotājs: ***Stefano PALMIERI***

Pilnsapulces lēmums	25.1.2023.
Juridiskais pamats	Reglamenta 52. panta 2. punkts
	Pašiniciatīvas atzinums
Atbildīgā specializētā nodaļa	Ārējo attiecību specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	16.11.2023.
Pieņemts plenārsesijā	14.12.2023.
Plenārsesija Nr.	583
Balsojuma rezultāts	
(par/pret/atturas)	187/0/3

1. **Secinājumi un ieteikumi**

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) atzinīgi vērtē Eiropas Savienības (ES) lēmumu veicināt ES atvērtas stratēģiskās autonomijas principu, lai ar veiksmīgu infrastruktūras projektu palīdzību ieguldītu līdzekļus demokrātisko vērtību, augstu standartu, labas pārvaldības un pārredzamības izplatīšanā. Šajā nolūkā EESK atzinīgi vērtē stratēģiju *Global Gateway*, kas tika uzsākta 2021. gada beigās.

1.2. EESK atzīst, ka daži dalībnieki – pirmkārt, Ķīna un Amerikas Savienotās Valstis, – ir rīkojušies ātrāk nekā ES, kas cieš daļēji no vājas centrālās koordinācijas un no tās izrietošajām grūtībām veicināt vienotu un konkurētspējīgu investīciju politiku.

1.3. EESK uzskata, ka *Global Gateway* stiprinās ekonomiskās un politiskās saiknes ar Eiropas Savienības partnervalstīm, nodrošinot demokrātisko un sociālo principu ievērošanu, vienlaikus ļaujot ES efektīvi konkurēt pasaules līmenī infrastruktūras nodrošināšanas jomā.

1.4. EESK uzsver, ka *Global Gateway* investīciju programmu pamatā jābūt ietekmes novērtējumam. Šādā novērtējumā ne tikai jāņem vērā stratēģiski ģeopolitiski svarīgie aspekti, bet arī jānodrošina demokrātiska līdzdalība attīstības iniciatīvās partnervalstīs un jāgarantē projektu ekonomiskā, sociālā un vidiskā ilgtspēja.

1.5. EESK norāda, ka *Global Gateway* iekļaujošais raksturs ļautu ES dalībvalstīm veicināt infrastruktūras un investīciju iniciatīvas trešās valstīs (uz ko attiecas *Global Gateway*), neparedzot tām iepriekšēju ietekmes novērtējumu un tiešu uzraudzību no ES iestāžu puses, ja netiek pieprasīts ES finansējums. Šajā saistībā EESK pauž nopietnas bažas par iespēju, ka stratēģijā *Global Gateway* var tikt iekļauti projekti, kas neatbilst augstiem kvalitātes standartiem, piemēram, tiem, kas noteikti ES dokumentos, kuri reglamentē sociālās un vidiskās ietekmes novērtēšanas procedūras.

1.6. EESK uzstāj, ka attiecīgajām Eiropas struktūrām ir jānodrošina detalizēta informācija un pilnīga piekļuve *Global Gateway* projektiem un iesaistītajiem dalībniekiem.

1.7. EESK ierosina ES pārstāvniecībās izveidot vienas pieturas aģentūru, lai veicinātu privātā sektora investīcijas un iesaistītu visus ekonomikas un sociālās jomas dalībniekus reģionālajā un vietējā līmenī.

1.8. EESK uzsver, ka joprojām trūkst skaidrības par iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" (*Belt and Road Initiative – BRI*) būtību un kritērijiem projektu iekļaušanai tās oficiālajā sarakstā. Tāpēc ir svarīgi, lai Ķīnas Tautas Republika (ĶTR) sniegtu precīzu un aktuālu informāciju par investīciju programmām, kas saistītas ar iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš", un tādējādi nodrošinātu lielāku pārredzamību un skaidrību attiecībā uz šo iniciatīvu.

1.9. EESK pauž nožēlu par to, ka visā iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projektu izstrādes, uzraudzības, novērtēšanas un īstenošanas procesā Eiropas Savienībā nepastāv reāla vietējo Eiropas ieinteresēto personu, piemēram, pilsoniskās sabiedrības organizāciju un sociālo partneru, līdzdalība. Tāpēc EESK vēlas uzņemties aktīvāku lomu lēmumu pieņemšanas procesa svarīgākajos posmos attiecībā uz attīstības projektiem, kas saistīti ar iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" un stratēģiju *Global Gateway*.

1.10. EESK uzskata, ka nepietiekama koordinācija starp ES un ĶTR infrastruktūras programmām ir radījusi neatbilstības savienojamības infrastruktūrā, un uzsver risku, ka iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" investīcijas var apdraudēt valstu stratēģiskās infrastruktūras īpašumtiesības Eiropas Savienībā.

1.11. EESK pauž bažas par nepietiekamu koordināciju attiecībā uz ES dalībvalstu pievienošanos iniciatīvai "Viena josla, viens ceļš", par ES konkurētspējas apdraudējumu, darba ņēmēju tiesībām, nelikumīgi iegūtu līdzekļu legalizāciju, parādsaistībām un vides jautājumiem saistībā ar Ķīnas investīcijām iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projektos.

1.12. EESK uzskata, ka ir būtiski uzlabot koordināciju starp ES iestādēm un tās dalībvalstīm saistībā ar iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš", lai novērstu ES un ĶTR attiecību sadrumstalotību, kas kopumā kaitētu visai ES. Ir ļoti svarīgi nodrošināt ES dalībvalstu kopīgu rīcību attiecībā pret Ķīnu un veicināt efektīvu saziņu starp ES iestādēm un ĶTR.

1.13. EESK uzsver, ka iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" un stratēģijas *Global Gateway* projektiem ir jāatbilst noteiktiem principiem un mērķiem, tostarp ES vērtībām, un ir jāveic detalizēts ietekmes novērtējums, lai nodrošinātu to piemērotību.

1.14. EESK uzskata, ka **attiecībā uz projektiem, ko aptver iniciatīva "Viena josla, viens ceļš"** un kurus īsteno 27 ES dalībvalstu teritorijā vai ārpus tās, bet kuros tomēr ir iesaistīti ES dalībvalstu ekonomikas dalībnieki (kā saņēmēji, piegādātāji vai līdzekļu devēji), un **attiecībā uz stratēģijas *Global Gateway* projektiem** jāveic **ekonomiskās, finansiālās, sociālās, vidiskās un juridiskās ietekmes novērtējums**, lai pierādītu to piemērotību un atbilstību ES vērtībām un 5.1.1. punktā minētajiem principiem un mērķiem.

2. **Ievads**

2.1. Pēdējos gados globālo investīciju nepietiekamība gan valstīs ar augstiem ienākumiem, gan valstīs ar vidēji zemiem ienākumiem ir palielinājusies galvenokārt "polikrīzes" dēļ, ko izraisījusi pandēmija, Krievijas iebrukums Ukrainā un nesenais Izraēlas un palestīniešu konflikts.

2.1.1. Šis finansējuma trūkums papildus negatīvai ietekmei uz globālo savienojamību dod iespēju pasaules arēnā lielākajiem globālajiem dalībniekiem paplašināt savu ģeopolitisko ietekmi, jo mūsdienās infrastruktūras politika ir šādas politikas pamats.

2.2. Pēdējo desmit gadu laikā dažas valstis ir īstenojušas stratēģiju, ar kuras palīdzību maigo varu un politisko ietekmi var īstenot, izmantojot lielas investīciju programmas ar partnervalstīm: ĶTR 2013. gadā uzsāktā iniciatīva "Viena josla, viens ceļš", ASV *Partnership for Global Infrastructure and Investment* (*PGII*), Apvienotās Karalistes *Clean Green Initiative*, Japānas *Partnership for Quality Infrastructure*, kā arī Indijas, Tuvo Austrumu un Eiropas ekonomikas koridors (*IMEC*).

2.3. Arī Eiropas Savienība 2021. gada decembrī sāka īstenot savu stratēģiju *Global Gateway*, lai atbalstītu globālo savienojamību un reaģētu uz iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš", kas pēdējo desmit gadu laikā ir vairākkārt bijusi pārbaudījums ES vienotībai.

2.3.1. Vismaz līdz 2019. gadam nebija vienotas ES 27 dalībvalstu politikas attiecībā uz iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" šādos aspektos:

— **šīs iniciatīvas kopīgais redzējums**, jo 18 ES dalībvalstis katra atsevišķi ir parakstījušas saprašanās memorandu ar Ķīnu ([1]) un 20 ES dalībvalstis ir pievienojušās iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" galvenajam finanšu instrumentam – Āzijas Infrastruktūras investīciju bankai (*AIIB*) ([2]) – bez iepriekšējas vienošanās ar ES iestādēm,

— **ietekme, ko tas varētu izraisīt gan kaimiņattiecību politikā** (piemēram, ietekme, ko radītu grupa "14 + 1", kurā ir 9 ES dalībvalstis ([3]), it īpaši attiecībā uz Balkānu reģionu), **gan attiecībā uz izveidotajām ES programmām**, piemēram, Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*).

2.4. ES stratēģija attiecībā uz iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" būtiski mainījās 2019. gadā. Kopīgajā paziņojumā "ES un Ķīna – stratēģiska perspektīva" ([4]), ko izstrādājusi Eiropas Komisija un Augstā pārstāve ārlietās un drošības politikas jautājumos, ir nostiprināta galīga pāreja no uzskata, ka Ķīna ir "**stratēģisks partneris**", uz diferencētu satvaru, kurā Ķīna tiek uztverta kā "**sadarbības partneris, sarunu partneris, ekonomikas konkurents un sistēmisks konkurents**". Šis brīdis liecina par izšķirošu pavērsienu ES un Ķīnas attiecībās, jo Ķīnu visādā ziņā sāk uztvert galvenokārt kā sistēmisku sāncensi, kas nepārprotami attālinās no savas lomas kā partneris. Ir noteikti trīs mērķi: i) padziļināt sadarbību ar Ķīnu, lai veicinātu kopīgas intereses globālā līmenī; ii) sekmēt līdzsvarotākas savstarpējās ekonomiskās attiecības; iii) stiprināt savu iekšpolitiku un rūpniecisko bāzi. Tajā ir izklāstīti arī desmit pasākumi, kas jāveic, izmantojot interesantu jauninājumu, proti, **vienotu pieeju, kura jāpieņem visām 27 ES dalībvalstīm**. Ar minēto dokumentu ES faktiski pieprasa, lai ES pieņemtajai "**vienas Ķīnas politikai**" atbilstu Ķīnas izstrādātā "**vienas Eiropas politika**" tā, lai nerastos šķelšanās ES iekšienē.

2.5. Šo ES pieejas maiņu 2020.–2022. gadā vēl vairāk pastiprināja Covid-19 pandēmijas krīzes sekas (preču un pakalpojumu piegādes ķēžu traucējumi, atkarība no stratēģisko produktu piegādēm u. c.), Krievijas gļēvulīgās agresijas pret Ukrainu sekas (enerģētiskā atkarība, inflācija, stagnācija, Ukrainas bēgļu plūsmas), kā arī vairāki citi ĶTR īstenotās politikas pasākumi (pretpasākumi ES sankcijām cilvēktiesību jomā, tirdzniecības pasākumi, kas vērsti pret vienoto tirgu, un Ķīnas pretrunīgā nostāja attiecībā uz karu Ukrainā).

2.6. Tieši šajā kontekstā ES ar 2022. gada 29. marta Padomes secinājumiem veicināja **ES atvērtas stratēģiskās autonomijas principu**, lai panāktu virzību uz Versaļas samitā 2022. gada 10. un 11. martā paustās apņemšanās īstenošanu, proti, "uzņemties lielāku atbildību par [Savienības] drošību un spert turpmākus izlēmīgus soļus ceļā uz (..) Eiropas suverenitātes veidošanu, [tās] atkarības mazināšanu un jauna izaugsmes un investīciju modeļa 2030. gadam izstrādi", panākot "ekonomisko un finansiālo autonomiju, vienlaikus saglabājot atvērtību, pasaules mēroga sadarbību ar līdzīgi domājošiem partneriem un konkurētspēju, kā arī gūstot potenciālus ieguvumus".

2.7. Padomes secinājumos teikts, ka stratēģijai *Global Gateway* būtu arī jādod ieguldījums ES atvērtā stratēģiskajā autonomijā, "**sekmējot demokrātiskās vērtības un augstus standartus, labu pārvaldību un pārredzamību**", kā arī "**euro izmantošanu ar attīstību saistītās finanšu plūsmās**".

2.8. Ņemot vērā nesenos ģeopolitiskos notikumus, EESK, būdama Eiropas pilsoniskās sabiedrības organizāciju pārstāve, uzskata, ka ir lietderīgi veikt rūpīgu gan stratēģijas *Global Gateway*, gan iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" novērtējumu.

3. **Eiropas Savienības stratēģija *Global Gateway***

3.1. Izmantojot stratēģiju *Global Gateway*, ES sola no 2021. gada līdz 2027. gadam piesaistīt līdz pat 300 miljardiem EUR investīcijām, lai uzlabotu digitālo, enerģētikas un transporta savienojamības infrastruktūru un stiprinātu veselības, izglītības un pētniecības sistēmas visā pasaulē.

3.2. ES uzskata, ka nepietiekamas investīcijas savienojamībā var kavēt atveseļošanos no pašreizējās krīzes un sagatavošanos turpmākām ārkārtas situācijām (polikrīzei). Turklāt nepietiekama infrastruktūra ierobežo savienojamības ekonomisko potenciālu starp ES, Āziju un citiem reģioniem.

([1]) Austrija, Bulgārija, Horvātija, Kipra, Čehija, Igaunija, Grieķija, Ungārija, Itālija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Malta, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija, Slovēnija.
([2]) Austrija, Beļģija, Horvātija, Dānija, Somija, Francija, Vācija, Grieķija, Ungārija, Īrija, Itālija, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Polija, Portugāle, Rumānija, Spānija, Zviedrija, Kipra.
([3]) Bulgārija, Horvātija, Čehija, Igaunija, Ungārija, Latvija, Lietuva, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija un Grieķija kopā ar Albāniju, Bosniju-Hercegovinu, Ziemeļmaķedoniju, Melnkalni, Serbiju.
([4]) JOIN/2019/5 final.

3.3. Stratēģija *Global Gateway* tika izstrādāta, paredzot vairākus mērķus:

a) nodrošināt jaunus tirgus ES precēm un pakalpojumiem;

b) piedāvāt dzīvotspējīgu alternatīvu konkurējošiem attīstības modeļiem, piemēram, iniciatīvai "Viena josla, viens ceļš";

c) veicināt to, ka pasaulē tiek sasniegti dekarbonizācijas mērķi, kas ir Eiropas zaļās stratēģijas (zaļā kursa) pamatā;

d) atbalstīt Eiropas Savienības cilvēktiesību un darba tiesību, drošības, tehnisko un tirdzniecības standartu kā globālu standartu apstiprināšanu un *de facto* paplašināšanu, tādējādi stiprinot Eiropas centienus panākt atvērtu stratēģisko autonomiju.

3.4. Virkne svarīgu reģionālo investīciju ir ļāvusi stratēģijai *Global Gateway* gūt plašāku vērienu: 2022. gada februārī klajā nākusī ierosme *Global Gateway Africa-Europa*, ar ko paredzēts piesaistīt investīcijas 150 miljardu EUR apmērā (11 stratēģiski transporta koridori, kas atvieglos mobilitāti un tirdzniecību Āfrikā, kā arī starp Āfriku un Eiropu; reģionālo un kontinentālo vērtības ķēžu attīstības un pilnveides pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot Āfrikas Kontinentālo brīvās tirdzniecības zonu; tilta celšana pāri Krosas upei pie Kamerūnas un Nigērijas robežpārejas *Mfum-Ekok*, lai uzlabotu saikni starp Rietumāfrikas valstu ekonomikas kopienu un Centrālās Āfrikas valstu ekonomikas kopienu); stratēģijas *Global Gateway* paredzētas investīcijas *ASEAN* valstīm 10 miljardu EUR apmērā, kā arī iniciatīva *Team Europe*, kas nodrošinās ilgtspējīgu savienojamību starp *ASEAN* reģionu un ES.

3.4.1. 2022. gada februārī tika paziņots arī par vēl vienu reģionālo investīciju paketi Rietumbalkānu reģionam. Eiropas Komisija ir apsolījusi investīcijas 3,2 miljardu EUR apmērā, lai atbalstītu 21 projektu transporta, digitalizācijas, vides un enerģētikas ilgtspējas jomās. Plāns palīdzēs mazināt attīstības plaisu starp ES un minēto reģionu un atbalstīs ekonomikas atveseļošanos pēc pandēmijas ([5]).

3.5. 2022. gada beigās, gadu pēc stratēģijas *Global Gateway* darbības sākuma, ES apņēmās piešķirt dotācijas vairāk nekā 9 miljardu EUR apmērā svarīgākajām investīcijām Āfrikā, Latīņamerikā, Karību jūras reģionā un Klusā okeāna reģionā. ES ir apstiprinājusi arī finanšu garantijas papildu 6,05 miljardu EUR apmērā, lai atbalstītu 40 investīciju programmas Subsahāras Āfrikā, Latīņamerikā un Āzijas un Klusā okeāna reģionā, un paredzams, ka tas radīs vairāk nekā 50 miljardus EUR investīciju svarīgākajās nozarēs. Turklāt nolīgums, ko 2022. gada maijā parakstīja Eiropas Fonds ilgtspējīgai attīstībai plus (EFIA+) un Eiropas Investīciju banka (EIB), garantēja piešķīrumu 26,7 miljardu EUR apmērā valsts aizdevumiem tādās jomās kā tīra enerģija un zaļā infrastruktūra. Šajā sakarā jau ir apstiprināti 34 projekti, kas paredz investīcijas 7,4 miljardu EUR apmērā. Turklāt attiecībā uz Rietumbalkāniem un to dienvidaustrumu kaimiņvalstīm ES un Eiropas finanšu iestādes līdz šim ir piesaistījušas 14 miljardus EUR no 77 miljardiem EUR, kas plānoti līdz 2027. gadam ([6]).

3.6. Viens no galvenajiem stratēģijas *Global Gateway* paspārnē esošajiem projektiem ([7]), kam ES dalībvalstis ir piešķīrušas augstāko prioritāti 2023. gadā un 2024. gada sākumā, ir divpusēju partnerību izveide ar resursiem bagātām valstīm, it īpaši Subsahāras Āfrikā, kā arī Latīņamerikā un Karību jūras reģionā, lai minētajiem reģioniem palīdzētu veicināt investīcijas kritiski svarīgo izejvielu vērtības ķēdēs. Pēc tam partnervalstis saņems atbalstu reģionālo vērtības ķēžu attīstībai, to ekonomikas dažādošanai un vietējās pievienotās vērtības radīšanai.

3.7. *Stratēģijas Global Gateway novērtējums*

3.7.1. EESK atzinīgi vērtē stratēģijas *Global Gateway* ieviešanu un pauž cerību, ka tā palīdzēs Eiropas Savienībai nodrošināt atvērtu stratēģisko autonomiju. EESK uzskata, ka tādējādi būs iespējams stiprināt ekonomiskās un politiskās saiknes ar partnervalstīm, nodrošinot demokrātisko un sociālo principu stiprināšanu un ļaujot ES efektīvi konkurēt, pirmkārt un galvenokārt, ar Ķīnu un ASV, globālās infrastruktūras nodrošināšanas jomā.

3.7.2. EESK uzskata, ka pašreizējā situācijā stratēģija *Global Gateway* var kļūt par instrumentu, kas ļautu stabilizēt politisko, ekonomisko un drošības situāciju valstīs, kuras robežojas ar Eiropas Savienību, un tādējādi stiprināt Eiropas ģeopolitiskās pozīcijas, lai novērstu migrācijas uz Eiropu pamatcēloņus un mazinātu politiskos, ekonomiskos, sociālos un vidiskos riskus.

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

3.7.3. EESK atzīst, ka minētā iniciatīva ir iespēja uzlabot ES investīciju un savienojamības politikas efektivitāti un saskaņotību, tomēr pauž šaubas par to, vai būs iespējams mobilizēt nepieciešamo finansējumu ([8]). Nav skaidrs, cik liela daļa no apsolītajām investīcijām patiešām tiks īstenotas. Gandrīz puse no 300 miljardiem EUR, ko Eiropas Komisija plāno mobilizēt, būtu jānodrošina privātajam sektoram. 2022. gada decembrī, vienu gadu pēc iniciatīvas oficiālās uzsākšanas, šķiet, ka privātā sektora iesaiste joprojām ir minimāla vai tikai tiek gatavota ([9]).

3.7.4. EESK uzskata, ka stratēģija *Global Gateway*, kas galvenokārt vērsta uz partnervalstu parādu radīto satricinājuma risku ierobežošanu, šķiet, piedāvā uzticamāku iespēju globālai infrastruktūras attīstībai nekā citas alternatīvas, piemēram, tādas kā iniciatīva "Viena josla, viens ceļš". ES finansēšanas modelis ir subsīdiju, aizdevumu ar atvieglotiem nosacījumiem un garantiju kombinācija, kuras mērķis ir sekmēt privātā sektora investīcijas, savukārt iniciatīva "Viena josla, viens ceļš" galvenokārt koncentrējas uz aizdevumiem. EESK uzsver: lai stratēģija *Global Gateway* spētu konkurēt ar trešo pušu investīciju iniciatīvām, ir svarīgi padarīt pieejamākas līdzekļu piešķiršanai paredzētas administratīvās procedūras un nodrošināt, ka procedūras, kas saistītas ar nepieciešamajiem ekonomiskās, sociālās un vidiskās ietekmes novērtējumiem, tiek veiktas savlaicīgi, gādājot, ka tās ir efektīvas un lietderīgas iesaistītajiem dalībniekiem.

3.7.5. EESK uzskata, ka stratēģijai *Global Gateway* būtu jānodrošina lielāka stratēģiskā koordinācija starp ES fondiem un tādiem fondiem, ko izveidojušas 27 ES dalībvalstis. Stratēģiskā koordinācija, kas līdz šim ir bijusi ļoti nepietiekama, ir jāorganizē un jākoordinē pašai Eiropas Savienībai atbilstīgi noteiktiem ES stratēģiskajiem mērķiem ([10]).

3.7.5.1. EESK pauž nožēlu, ka par 2022. gada 11. decembrī notikušo stratēģijas *Global Gateway* padomes pirmo sanāksmi netika sniegta pietiekama informācija (piemēram, par padomes sastāvu), gan raugoties no kvantitatīvā, gan kvalitatīvā skatpunkta.

3.8. EESK ir gatava regulāri organizēt stratēģijas *Global Gateway* padomes, pilsoniskās sabiedrības organizāciju un sociālo partneru sanāksmes, lai nodrošinātu pastāvīgu informācijas plūsmu vietējā līmeņa dalībniekiem, kas interesējas par šo iniciatīvu, un lai novērtētu un uzsvērtu *Global Gateway* stratēģisko raksturu.

3.8.1. EESK atkārtoti uzsver, ka *Global Gateway* investīciju programmu pamatā jābūt ietekmes novērtējumam, kurā uzsvērti ne tikai ģeopolitiski stratēģiskie apsvērumi, bet arī demokrātiska līdzdalība attīstības iniciatīvās partnervalstīs un projektu ekonomiskā, sociālā un vidiskā ilgtspēja. EESK norāda: lai gan attiecībā uz EIB finansētajiem investīciju projektiem tiek nodrošināts, ka tiem tiek veikts ekonomiskās, sociālās un vidiskās ietekmes novērtējums un attiecīga uzraudzība, saglabājas šaubas par investīciju projektiem, ko finansē no citiem ES fondiem, jo trūkst skaidrības par to, kā novērtēt katra projekta ietekmi, kā arī uzraudzīt un īstenot tā darbības.

3.8.1.1. Turklāt šaubas rada arī ļoti iekļaujošais stratēģijas *Global Gateway* raksturs, kas ļautu ES dalībvalstīm veicināt vienpusēji vai divpusēji finansētus infrastruktūras un investīciju projektus bez tiešas ES iestāžu uzraudzības, ar nosacījumu, ka netiek pieprasīti ES līdzekļi. Tādēļ EESK pauž bažas, ka iniciatīvā var tikt iekļauti arī projekti, kas neatbilst ES ekonomiskajiem, sociālajiem un vides standartiem, un tādējādi netiek veikts pienācīgs ekonomiskās, sociālās un vidiskās ietekmes novērtējums.

3.8.1.2. Tāpēc EESK uzskata, ka ir jānodrošina katra projekta ietekmes novērtējums, kurā tiktu ievērota tā demokrātiskā atbildība un finansiālā ilgtspēja gan ES, gan attiecīgajām valstīm, tādējādi nodrošinot:

— klimata pārmaiņu mazināšanu,

— vides aizsardzību,

— cilvēktiesību un darba tiesību nostiprināšanu,

— ES konkurētspēju.

3.9. EESK uzskata: lai nodrošinātu nepieciešamo stratēģijas *Global Gateway* pārredzamību, visi *Global Gateway* projekti būtu jāreģistrē attiecīgā portālā, norādot visu vajadzīgo informāciju gan par investīciju projektiem, tostarp to ekonomiskās, sociālās un vidiskās ietekmes novērtējumu, gan par projektos iesaistītajiem valsts un nevalstiskajiem dalībniekiem.

([8]) https://www.europarl.europa.eu/thinktank/lv/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. EESK atzinīgi vērtē ar stratēģiju *Global Gateway* saistītā portāla *Team Europe Partnership Portal* izveidi, tomēr uzskata, ka to varētu vēl pilnveidot.

3.10. EESK uzskata, ka ES iestādēm un dalībvalstīm būtu jāturpina darbs, lai nodrošinātu efektīvu informēšanu un komunikāciju par iespējām, ko stratēģija *Global Gateway* var sniegt reģionālajiem un vietējiem valsts un nevalstiskajiem dalībniekiem, nodrošinot, ka ES pārstāvniecībās tiek izveidota vienas pieturas aģentūra, tādējādi veicinot ES privātā sektora investīcijas un visu potenciālo ekonomikas un sociālo, publisko un privāto dalībnieku iesaistīšanos.

4. **Iniciatīva "Viena josla, viens ceļš"**

4.1. Kopš 2013. gada iniciatīva "Viena josla, viens ceļš" ļāvusi novirzīt aptuveni 962 miljardus ASV dolāru infrastruktūras būvniecībai (573 miljardi ASV dolāru) un nefinanšu investīcijām (389 miljardi ASV dolāru) visā pasaulē ([11]).

4.2. Iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" izvirzītie mērķi ir koordinēt attīstības stratēģijas un palielināt savienojumus starp iesaistītajām valstīm, veidojot infrastruktūru, piemēram, dzelzceļus, autoceļus, ostas un cauruļvadus, kā arī veicināt tirdzniecību, finanšu apriti un cilvēku savstarpējo apmaiņu. Iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" ietvaros ir parakstīti vairāk nekā 200 sadarbības dokumenti ar 151 valsti un 32 starptautiskajām organizācijām.

4.3. Veidojot infrastruktūru ārvalstīs, iniciatīva "Viena josla, viens ceļš" īsteno vairākus mērķus:

a) atbalstīt eksportu (17,1 % no IKP 2022. gadā) un nodrošināt Ķīnas ražošanas pārpalikuma noietu, ko nespēj absorbēt iekšzemes pieprasījums tādās nozarēs kā dzelzs un tērauda, alumīnija, cementa rūpniecība, ogļrūpniecība, stikla un papīra ražošana;

b) nodrošināt rietumu reģioniem (kas ir attālināti no jūras tirdzniecības ceļiem, piemēram, Juņnaņai un Sjiņdzjanai) labāku piekļuvi sakaru ceļiem un starptautiskajai tirdzniecībai, izbūvējot transporta infrastruktūru Vidusāzijā un Dienvidaustrumāzijā;

c) palielināt Ķīnas ietekmi pasaulē un, izmantojot Āzijas Infrastruktūras investīciju banku, mazināt tādu iestāžu kā Pasaules Bankas un Āzijas Attīstības bankas dominējošo lomu, lai īstenotu visaptverošu sistēmas reformu;

d) veicinot Ķīnas tirdzniecību un investīcijas ārvalstīs, iniciatīva "Viena josla, viens ceļš" var būt svarīgs instruments Ķīnas valūtas – juaņa renminbi – kā starptautiskas valūtas nozīmes palielināšanai;

e) jaunas loģistikas infrastruktūras izbūve varētu ļaut Ķīnai daļu energoresursu iegūt, izmantojot alternatīvus kanālus Malakas šauruma maršrutam, pa kuru saskaņā ar aplēsēm tiek importēti 80 % Ķīnas naftas apjoma.

4.4. Pēdējos gados iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" īstenošana ir palēninājusies gan jaunu projektu skaita, gan noslēgto līgumu vērtības ziņā. 2022. gadā Ķīna parakstīja 5 514 jaunus līgumus (par 743 mazāk nekā 2021. gadā) 130 miljardu ASV dolāru vērtībā (- 3,3 %) ([12]). Iespējams, ka šī lejupslīde ir saistīta ar tādiem faktoriem kā lielāka Ķīnas attīstītāju un investoru piesardzība attiecībā uz investīciju iespējamību un ekonomisko atdevi, kā arī mazāka partnervalstu vēlme uzņemties jaunus parādus ar iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" saistīto projektu finansēšanai.

4.4.1. Vairākās partnervalstīs tika konstatēti būvniecības defekti iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" finansētajā infrastruktūrā, un tas liek apšaubīt šīs iniciatīvas projektu kvalitāti ([13]). Tajā pašā laikā daži projekti tika apturēti vai atcelti, jo bija bažas par pārmērīgu parādsaistību, pārāk augstu cenu un korupcijas gadījumiem ([14]). Turklāt dažu projektu īstenošana ievērojami veicināja dažu partnervalstu finansiālo nestabilitāti. Melnkalnē, kur 25 % valsts parāda pieder Ķīnai, parādsaistības, kas radušās, lai finansētu ar iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" saistītos infrastruktūras projektus, bieži tiek uzskatītas par šīs valsts parāda nestabilitātes cēloni ([15]).

4.4.2. Iniciatīva tiek kritizēta par pārredzamības trūkumu attiecībā uz projektu vidiskajiem standartiem ([16]). Turklāt projektu īstenošanā iesaistītie Ķīnas uzņēmumi bieži devuši priekšroku Ķīnas darbaspēka izmantošanai (apejot valsts darba tiesības un darba drošības un veselības aizsardzības noteikumus), nevis vietējam darbaspēkam, tādējādi liedzot partnervalstīm izmantot projektu priekšrocības, lai nodarbinātu daļu sava darbaspēka un gūtu labumu no prasmju nodošanas.

([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. Trešajā forumā "Iniciatīva "Viena josla, viens ceļš" starptautiskajai sadarbībai", kas notika 2023. gada oktobrī, atkārtoti uzsvērts, ka iniciatīva, lai gan ir attīstījusies, joprojām ir būtiska ĶTR vispārējai stratēģijai. Turpmākajos gados iniciatīva "Viena josla, viens ceļš" būs koncentrēta uz astoņiem svarīgākajiem mērķiem, lai veicinātu kvalitatīvu izaugsmi ([17]). Tajā skaitā i) plašāka ātrvilcienu satiksme starp Ķīnu un Eiropu; ii) Transkaspijas koridora izmantošana; iii) iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" ietvaros jaunas tirdzniecības zonas; iv) labāka piekļuve ārvalstu investīcijām; v) novatorisku projektu finansēšana; vi) ilgtspējīga attīstība; vii) izglītība un apmaiņa kultūras un zinātnes jomā; viii) ar iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" saistīto iestāžu integritātes sekmēšana un to nostiprināšana.

4.4.3.1. Foruma laikā tika atkārtoti apstiprināta arī Ķīnas apņemšanās nodrošināt lielāku tirgus atvēršanu ārvalstu uzņēmumiem, solot jaunu finansējumu vairāk nekā 100 miljardu ASV dolāru apmērā jaunietekmes valstīm, īpašu uzmanību pievēršot Ķīnas attīstības bankām un Zīda ceļa fondam, uzsverot jaunattīstības valstu sadarbību kā līdzekli, kas ļauj stiprināt saiknes ar jaunattīstības valstīm, līdzsvarojot Rietumu ietekmi ([18]).

4.5. *Iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" novērtējums*

4.5.1. Neraugoties uz to, ka kopš iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" uzsākšanas ir pagājuši desmit gadi, EESK uzskata, ka joprojām trūkst skaidrības par iniciatīvas būtību un līdz ar to arī par kritērijiem, pēc kuriem projektu var iekļaut oficiālajā iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projektu sarakstā. Tāpēc EESK uzskata, ka pārredzamības un skaidrības labad ĶTR uzdevums būtu sniegt precīzu un aktuālu informāciju par investīciju programmām, kas saistītas ar šo iniciatīvu.

4.5.2. EESK pauž nožēlu, ka iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" uzsākšana gan ES, gan ārpus ES, t. i., tās kaimiņvalstīs, ir izraisījusi nepietiekamu koordināciju starp ES un Ķīnas infrastruktūras programmām, radot nekonsekvenci savienojamības infrastruktūras jomā. EESK uzsver arī, ka iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" investīcijas varētu vājināt valsts stratēģiskās infrastruktūras īpašumtiesības ES dalībvalstīs.

4.5.3. EESK norāda, ka ES un ĶTR ekonomiskajās attiecībās pilnīgi trūkst savstarpības, kas ir neizdevīgi ES uzņēmumiem.

4.5.4. EESK pauž nopietnas bažas par to, ka saprašanās memorandu parakstīšana atsevišķās ES dalībvalstīs bez jebkādas koordinācijas ar Eiropas iestādēm var apdraudēt ES vienotību. EESK atkārtoti uzsver arī, ka "14 + 1" sadarbības sistēma, kurā iesaistītas pat deviņas ES dalībvalstis, varētu radīt zināmus riskus ES kohēzijai.

4.5.5. EESK uzskata, ka iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projekti, ja tie netiks rūpīgi izvērtēti, var kaitēt ES konkurētspējai ilgtermiņā, jo tehnoloģijas piespiedu kārtā tiks nodotas Ķīnai.

4.5.6. EESK pauž nožēlu, ka Ķīnas uzņēmumi, kas investē iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projektos ES teritorijā, nenodrošina sociālo un darba tiesību ievērošanu.

4.5.7. EESK norāda, ka Ķīnas investēšana iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projektos, kas neatbilst ES finanšu noteikumiem, rada risku, ka organizētajai noziedzīgajai pasaulei var rasties noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizēšanas iespējas.

4.5.8. EESK norāda uz satraucošo parādību – pārmērīgām parādsaistībām valstīs, kas nav ES dalībvalstis, un no tā izrietošo stratēģisko garantiju zaudēšanu. Tas ir noticis tādās valstīs ārpus ES kā, piemēram, Pakistāna, Tadžikistāna, Kirgizstāna, Šrilanka, Maldīvija un ES kandidātvalsts Melnkalne.

4.5.9. EESK sūdzas, ka Ķīnas uzņēmumi, kas iesaistīti iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" programmās, neievēro ES vides standartus, jo minētie uzņēmumi turpina finansēt un īstenot projektus, kuri neatbilst Eiropas zaļajam kursam.

4.5.10. EESK atzīst, ka iniciatīva "Viena josla, viens ceļš" ir tikai aizpildījusi tukšo vietu, kas 2010.–2019. gada laikposmā radās tādēļ, ka ES un tās dalībvalstis bija pārāk zemu novērtējušas nepieciešamās investīcijas. Lai gan ES jau 2007. gadā, izstrādājot Vidusāzijas stratēģiju, bija noteikusi transporta un enerģētikas tīklu savienojumu stratēģiskās prioritātes, tikai ar iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" tika uzsākta ievērojama investīciju plūsma šajā un citās jomās (Balkāni, Vidusjūras un Atlantijas ostas, Āfrika, Dienvidaustrumāzija utt.). Šajā saistībā Ķīnas uzņēmumu veiktās investīcijas noteikti ir uzlabojušas šo reģionu un stratēģiski svarīgu intermodālo mezglu infrastruktūras savienojamību.

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

4.5.11. EESK norāda, ka ES ir tieši (piemēram, Peļešacas tilts Horvātijā) vai netieši (ar Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas, Eiropas Investīciju bankas un Eiropas Investīciju fonda starpniecību) finansējusi projektus iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" ietvaros, tomēr nenodrošinot nedz nepieciešamo koordināciju, nedz vismaz atbilstību vidiskajiem, sociālajiem u. c. standartiem ([19]).

4.5.12. EESK uzskata, ka attiecībā uz iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" ir vajadzīga labāka koordinācija starp ES iestādēm un 27 dalībvalstīm. Nav vēlams, lai attiecības ar Ķīnu tiktu saglabātas kā 27 valstu divpusējas attiecības vai lai tās tiktu pārvaldītas, izmantojot atsevišķus saprašanās memorandus vai sadarbības sistēmas, piemēram, "14 + 1". Šādā kontekstā pašreizējais spēku līdzsvars starp 27 ES dalībvalstīm, lai gan tas var būt izdevīgs dažām valstīm, kopumā ir labvēlīgs tikai Ķīnai un rada sistēmisku risku Eiropas Savienībai kopumā. Tāpēc ir ļoti svarīgi nodrošināt ES dalībvalstu kopīgu rīcību attiecībā pret Ķīnu un veicināt efektīvu saziņu starp ES iestādēm un ĶTR.

4.5.13. EESK pauž nopietnas bažas – gan vides, gan drošības jomā – par ĶTR nodomiem izmantot Arktikas maršrutu kā iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" ceļu Ziemeļjūrā, lai atvieglotu jūras satiksmi caur Malakas šaurumu.

4.5.14. EESK pauž nožēlu, ka iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" ietvaros vietējie dalībnieki (pilsoniskās sabiedrības organizācijas un sociālie partneri) nav īsti iesaistīti projektu izstrādē, uzraudzībā, novērtēšanā un īstenošanā, un tādējādi netiek izmantota svarīga izdevība, ka šajos projektos līdzdarbojas svarīgākie vietējie dalībnieki, kas ir projektu adresāti.

5. **Par ES stratēģijas *Global Gateway* un iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" kopīgu stratēģiju**

5.1. EESK pauž cerību, ka drīzumā tiks radīti priekšnoteikumi, lai veidotu savstarpēji papildinošas attiecības starp stratēģiju *Global Gatewa*, iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš" un partnerību globālajai infrastruktūrai un investīcijām (*PGII*), lai signalizētu par atslābumu saspringtajās pasaules valstu attiecībās.

5.1.1. EESK uzskata, ka **projektiem, uz kuriem attiecas iniciatīva "Viena josla, viens ceļš"** un **kurus īsteno 27 ES dalībvalstu teritorijā vai ārpus tās, bet kuros tomēr ir iesaistīti ES dalībvalstu ekonomikas dalībnieki** (kā saņēmēji, piegādātāji vai līdzekļu devēji), **kā arī *Global Gateway* projektiem:**

— **jāpiemēro šādi principi:**

  — miers un drošība,

  — Līgumos nostiprinātās ES vērtības,

  — cilvēktiesības, kas nostiprinātas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā cilvēktiesību deklarācijā (1948),

  — Eiropas Savienības Pamattiesību hartas ([20]) noteikumi,

  — SDO pamatkonvenciju respektēšana. ĶTR ir ratificējusi sešas no deviņām pamatkonvencijām. Vēl ir jāratificē šādi dokumenti: Biedrošanās brīvība un arodbiedrību tiesību aizsardzība, 1948. gads (Nr. 87), Tiesības apvienoties organizācijās un tiesības uz kolektīvām sarunām, 1949. gads (Nr. 98) un 2006. gada Konvencija par veselības un drošības veicināšanu darbā (Nr. 187);

— **jānodrošina šādu mērķu sasniegšana:**

  — Apvienoto Nāciju Organizācijas ilgtspējīgas attīstības mērķi (IAM),

  — divējādā – zaļā un digitālā – pārkārtošanās,

  — Eiropas sociālo tiesību pīlārs,

  — atvērta stratēģiskā autonomija Eiropas Savienībā,

  — Eiropas īpašumtiesības uz ES stratēģisko infrastruktūru un ražošanu,

  — ES konkurētspēja,

  — vienlīdzīgi konkurences apstākļi un godīga konkurence,

  — cīņa pret izvairīšanos no nodokļu maksāšanas un nelikumīgi iegūtu līdzekļu legalizāciju.

([19]) Eiropas Revīzijas palātas ziņojums (2020) "ES reakcija uz Ķīnas valsts virzīto investīciju stratēģiju", Apskats Nr. 03.
([20]) OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.

Pamatojoties uz šiem principiem un mērķiem, iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projektiem, kā arī stratēģijas *Global Gateway* projektiem būs jāveic **ekonomiskās, finansiālās, sociālās, vidiskās un juridiskās ietekmes novērtējums**, lai apliecinātu to piemērotību un saderību ar ES vērtībām un iepriekš minētajiem principiem un mērķiem, kas izklāstīti šajā punktā.

5.1.1.1. Ietekmes novērtējums būtu jāveic saprātīgā termiņā

— **attiecībā uz iniciatīvu "Viena josla, viens ceļš": Eiropas Savienībai kopā ar dalībvalstīm, kas iesaistītas iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" projektā,**

— **stratēģijas *Global Gateway* gadījumā: ES un trešām valstīm, kas iesaistītas *Global Gateway* projektā,**

pirms tiek dota atļauja šādus projektus uzsākt ES teritorijā vai ar ES ekonomikas dalībnieku iesaisti (iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" gadījumā) vai *Global Gateway* gadījumā – valstīs, kas nav ES dalībvalstis.

5.2. EESK pauž gatavību un vēlmi rīkot regulāras ES un Ķīnas apaļā galda sanāksmes iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" un stratēģijas *Global Gateway* apspriešanai ar pilsoniskās sabiedrības organizāciju pārstāvjiem un sociālajiem partneriem, lai izvērtētu abu programmu sniegtās iespējas un radītās problēmas, kā arī iespējamos risinājumus šajā sakarā.

Briselē, 2023. gada 14. decembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas priekšsēdētājs

Oliver RÖPKE