Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2024/1574

2024 3 5

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Pasaulinė kova dėl pasiūlymų: nuo Kinijos Sausumos ir jūros kelių iniciatyvos iki ES strategijos „Global Gateway“. Europos organizuotos pilietinės visuomenės vizija“

(nuomonė savo iniciatyva)

(C/2024/1574)

Pranešėjas **Stefano PALMIERI**

Plenarinės asamblėjos sprendimas	2023 1 25
Teisinis pagrindas	Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnio 2 dalis
	Nuomonė savo iniciatyva
Atsakingas skyrius	Išorės santykių skyrius
Priimta skyriuje	2023 11 16
Priimta plenarinėje sesijoje	2023 12 14
Plenarinė sesija Nr.	583
Balsavimo rezultatai	
(už / prieš / susilaikė)	187 / 0 / 3

1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) pritaria ES sprendimui propaguoti Sąjungos atviro strateginio savarankiškumo principą, kuriuo siekiama sėkmingai vykdant infrastruktūros projektus investuoti į demokratinių vertybių, aukštų standartų, gero valdymo ir skaidrumo sklaidą. Todėl EESRK palankiai vertina tai, kad 2021 m. pabaigoje pradėta įgyvendinti strategija „Global Gateway“.

1.2. EESRK pripažįsta, kad kai kurie subjektai, visų pirma Kinija ir Jungtinės Amerikos Valstijos, ėmėsi veiksmų greičiau nei Europos Sąjunga (ES), kuriai iš dalies tenka atsakomybė už silpną koordinavimą centriniu lygmeniu ir dėl to kylančius sunkumus skatinti vieningą ir konkurencingą investicijų politiką.

1.3. EESRK teigia, kad strategija „Global Gateway“ bus sustiprinti ekonominiai ir politiniai ryšiai su ES šalimis partnerėmis, užtikrinant pagarbą jos demokratiniams ir socialiniams principams, kartu sudarant sąlygas ES veiksmingai konkuruoti pasauliniu mastu infrastruktūros kūrimo srityje.

1.4. EESRK pabrėžia, kad svarbu strategijos „Global Gateway“ investicijų programas grįsti poveikio vertinimu. Atliekant vertinimus reikėtų ne tik atsižvelgti į strateginės geopolitinės svarbos aspektus, bet ir užtikrinti demokratinį dalyvavimą šalių partnerių vystymosi iniciatyvose ir projektų ekonominį, socialinį ir aplinkosauginį tvarumą.

1.5. EESRK pažymi, kad įtraukus strategijos „Global Gateway“ pobūdis leistų ES valstybėms narėms skatinti infrastruktūros ir investicijų iniciatyvas kitose ES nepriklausančiose šalyse, kurias apima strategijos „Global Gateway“ taikymo sritis, nereikalaujant, kad būtų atliktas išankstinis poveikio vertinimas ir kad iniciatyvas tiesiogiai prižiūrėtų Europos institucijos, jei neprašoma ES lėšų. Šiomis aplinkybėmis EESRK yra labai susirūpinęs dėl to, kad į strategiją „Global Gateway“ gali būti įtraukti projektai, neatitinkantys aukštos kokybės standartų, pavyzdžiui, nustatytų Sąjungos dokumentuose, kuriais reglamentuojamos socialinio poveikio ir poveikio aplinkai vertinimo procedūros.

1.6. EESRK primygtinai pabrėžia, kad kompetetingos Europos institucijos turi užtikrinti išsamią informaciją ir visapusišką galimybę susipažinti su strategijos „Global Gateway“ projektais ir juose dalyvaujančiais subjektais.

1.7. EESRK siūlo ES atstovybėse sukurti vieno langelio principu veikiančią sistemą, per kurią būtų skatinamos privačiojo sektoriaus investicijos ir įtraukiami visi ekonominiai ir socialiniai subjektai regionų ir vietos lygmeniu.

1.8. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad vis dar labai trūksta aiškumo dėl Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos (angl. *Belt and Road Initiative*) pobūdžio ir kriterijų, pagal kuriuos projektai įtraukiami į oficialų sąrašą. Todėl itin svarbu, kad Kinijos Liaudies Respublika (KLR) pateiktų tikslią ir naujausią informaciją apie investicijų programas, susijusias su Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva, kad būtų užtikrintas didesnis šios iniciatyvos skaidrumas ir aiškumas.

1.9. EESRK apgailestauja, kad Europos vietos subjektai, pavyzdžiui, pilietinės visuomenės organizacijos ir socialiniai partneriai, realiai nedalyvauja visame pagal Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą ES įgyvendinamų projektų rengimo, stebėsenos, vertinimo ir įgyvendinimo procese. EESRK norėtų aktyviau dalyvauti svarbiausiuose sprendimų priėmimo proceso etapuose dėl vystymosi projektų, įgyvendinamų pagal Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą ir strategiją „Global Gateway“.

1.10. EESRK mano, kad dėl nepakankamo ES ir KLR infrastruktūros programų koordinavimo atsirado nenuoseklumų sąsajumo infrastruktūros srityje, ir pabrėžia, kad investicijos pagal Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą gali kelti riziką prarasti nuosavybės teises į ES nacionalinę strateginę infrastruktūrą.

1.11. EESRK reiškia susirūpinimą dėl nepakankamo ES valstybių narių prisijungimo prie Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos koordinavimo, taip pat dėl Kinijos investicijų į šios iniciatyvos projektų keliamos rizikos ES konkurencingumo, darbuotojų teisių, pinigų plovimo, įsiskolinimo ir aplinkosaugos klausimų požiūriu.

1.12. EESRK nuomone, Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos srityje būtina gerinti ES institucijų ir jos valstybių narių veiksmų koordinavimą, kad būtų išvengta santykių su KLR suskaidymo, kuris pakenktų visai ES. Nepaprastai svarbu užtikrinti bendrus ES valstybių narių veiksmus Kinijos atžvilgiu ir skatinti veiksmingą ES institucijų ir KLR komunikaciją.

1.13. EESRK pabrėžia, kad įgyvendinant Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos ir strategijos „Global Gateway“ projektus turi būti laikomasi tam tikrų principų ir tikslų, įskaitant ES vertybių laikymąsi ir išsamaus poveikio vertinimo atlikimą, kad būtų užtikrintas projektų tinkamumas.

1.14. EESRK nuomone, **projektams, kurie priskiriami Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvai** ir vykdomi 27 valstybių narių ES teritorijoje arba už jos ribų, tačiau dalyvaujant ES valstybių narių ekonominiams subjektams (kaip lėšų gavėjams, tiekėjams ar lėšų teikėjams), ir **strategijos „Global Gateway“ projektams** turi būti taikomas **ekonominio, finansinio, socialinio, aplinkosauginio ir teisinio** poveikio vertinimas, kad būtų įrodytas jų tinkamumas ir suderinamumas su ES vertybėmis ir 5.1.1 dalyje išdėstytais principais bei tikslais.

2. **Įžanga**

2.1. Pastaraisiais metais padidėjo pasaulinis investicijų atotrūkis tarp didelių pajamų šalių ir mažesnių vidutinių pajamų šalių, daugiausia dėl to, kad pandemija, Rusijos invazija į Ukrainą ir neseniai prasidėjęs Izraelio ir Palestinos konfliktas sukėlė daugialypę krizę – „polikrizę“.

2.1.1. Šis finansavimo trūkumas daro neigiamą poveikį pasauliniam sąsajumui, tačiau kartu sukuria galimybę pagrindiniams pasaulinio masto veikėjams pasaulinėje arenoje išplėsti savo geopolitinės įtakos sferą ten, kur infrastruktūros politika šiandien yra politikos pagrindas.

2.2. Pastarąjį dešimtmetį kai kurios šalys taiko strategiją, pagal kurią įgyvendinant dideles investicijų programas, skirtas šalims partnerėms, sutelkiama švelnioji galia ir politinė įtaka: 2013 m. KLR pradėta Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva, JAV pasaulinės infrastruktūros ir investicijų partnerystė (angl. *Partnership for Global Infrastructure and Investment* (PGII)), Jungtinės Karalystės iniciatyva *Clean Green Initiative*, Japonijos kokybiškos infrastruktūros partnerystė (angl. *Partnership for Quality Infrastructure*) ir Indijos, Artimųjų Rytų ir Europos ekonominis koridorius (IMEC).

2.3. 2021 m. gruodžio mėn. Europos Sąjunga (ES) taip pat pradėjo įgyvendinti savo strategiją „Global Gateway“, kurios tikslas – remti pasaulinį sąsajumą ir kartu reaguoti į Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą, kuri per pastarąjį dešimtmetį keletą kartų sutrikdė ES vienybę.

2.3.1. Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos atžvilgiu bent jau iki 2019 m. trūko vieningos 27 ES valstybių narių politikos:

— **bendros vizijos dėl šios iniciatyvos**, nes 18 ES valstybių narių pasirašė susitarimo memorandumus su Kinija ([1]) be jokios konkrečios tvarkos ir 20 ES valstybių narių prisijungė prie iniciatyvos pagrindinės finansinės priemonės – Azijos infrastruktūros investicijų banko (AIIB) ([2]), prieš tai tokio prisijungimo nesuderinusios su ES institucijomis,

— **poveikio, kuris galėtų būti daromas tiek kaimynystės politikai** (omenyje turimas 14 + 1 šalių grupės, kurioje 9 yra ES valstybės narės ([3]), grupinis poveikis, ypač Balkanų regione), **tiek jau sukurtoms ES programoms**, pavyzdžiui, transeuropiniam transporto tinklui (TEN-T).

2.4. 2019 m. ES strategija dėl Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos pasikeitė iš esmės. Bendrame Europos Komisijos ir Sąjungos vyriausiojo įgaliotinio užsienio reikalams ir saugumo politikai komunikate „ES ir Kinija. Strateginė perspektyva“ ([4]) išdėstytas galutinis perėjimas nuo Kinijos, kaip „**strateginės partnerės**“, vizijos prie diferencijuotos sistemos, pagal kurią Kinija laikoma „**bendradarbiavimo partnere, derybų partnere, ekonomine konkurente ir sistemine varžove**“. Šis momentas yra esminis ES ir Kinijos santykių lūžio taškas, nes pradedama šią šalį visais aspektais suvokti daugiausia kaip sisteminę konkurentę, ryžtingai atsisakant jai vertinti kaip partnerę. Nustatyti trys tikslai: i) stiprinti bendradarbiavimą su Kinija siekiant propaguoti bendrus interesus pasauliniu lygmeniu; ii) skatinti labiau subalansuotus ir abipusius ekonominius santykius; iii) stiprinti savo vidaus politiką ir pramoninę bazę. Be to, nustatyta dešimt veiksmų, kurių reikia imtis taikant įdomų naują elementą – vienodą požiūrį, kurio turi laikytis visos 27 ES valstybės narės. Šiuo dokumentu ES reikalauja, kad ES priimta **„vienos Kinijos“ politika** būtų suderinta su Kinijos **„vienos Europos“ politika**, nesukuriant susiskaldymo ES viduje.

2.5. Šį ES požiūrio pasikeitimą per dvejų metų laikotarpį 2020–2022 m. sustiprino COVID-19 pandemijos krizės padariniai (prekių ir paslaugų tiekimo grandinių susilpnėjimas, priklausomybė nuo strateginių prekių tiekimo ir kt.), didelio masto Rusijos agresijos prieš Ukrainą poveikis (energetinė priklausomybė, infliacija, stagnacija, Ukrainos pabėgėlių srautai) ir įvairios KLR įgyvendinamos politikos priemonės (kovos su ES žmogaus teisių sankcijomis priemonės, prekybos priemonės, nukreiptos prieš bendrąją rinką ir prieštaringa Kinijos pozicija dėl karo Ukrainoje).

2.6. Būtent šiomis aplinkybėmis 2022 m. kovo 29 d. Tarybos išvadose ES iškėlė **atviro strateginio Europos Sąjungos savarankiškumo principą**, siekdama dar kartą patvirtinti 2022 m. kovo 10–11 d. Versalio aukščiausiojo lygio susitikime prisiimtą įsipareigojimą „prisiimti didesnę atsakomybę už [ES] saugumą ir imtis tolesnių ryžtingų veiksmų, kad būtų didinamas mūsų europinis suverenumas, mažinama mūsų priklausomybė ir kuriamas naujas 2030 m. ekonomikos augimo ir investicijų modelis“, užtikrindama „savo ekonominį ir finansinį savarankiškumą, kartu išlaikydama savo atvirumą, pasaulinį bendradarbiavimą su panašiai mąstančiais partneriais ir jos pačios konkurencingumą, ir iš naujo pasinaudoti jo teikiama nauda“.

2.7. Tarybos išvadose teigiama, kad strategija „Global Gateway“ taip pat turėtų padėti siekti ES atviro strateginio savarankiškumo „**skatinant demokratines vertybes, aukštus standartus, gerą valdymą ir skaidrumą**“, taip pat „**euro naudojimą su vystymusi susijusiuose finansiniuose srautuose**“.

2.8. Atsižvelgdamas į naujausius geopolitinius įvykius, EESRK, kaip Europos pilietinės visuomenės organizacijas jungiantis organas, mano, kad turėtų būti atliktas kruopštus tiek strategijos „Global Gateway“, tiek Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos vertinimas.

3. **Europos Sąjungos strategija „Global Gateway“**

3.1. Įgyvendindama strategiją „Global Gateway“, ES įsipareigoja 2021–2027 m. sutelkti iki 300 mlrd. EUR investicijų skaitmeninei, energetikos ir transporto infrastruktūrai gerinti ir sveikatos, švietimo ir mokslinių tyrimų sistemoms visame pasaulyje stiprinti.

3.2. ES investicijų į sąsajumą trūkumas gali trukdyti atsigauti po dabartinės krizės ir pasirengti būsimoms ekstremaliosioms situacijoms (polikrizei). Be to, infrastruktūros trūkumas riboja sąsajumo tarp ES, Azijos ir kitų regionų ekonominį potencialą.

([1]) Austrija, Bulgarija, Kroatija, Kipras, Čekija, Estija, Graikija, Vengrija, Italija, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Malta, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija.

([2]) Austrija, Belgija, Kroatija, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Vengrija, Airija, Italija, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Ispanija, Švedija, Kipras.

([3]) Bulgarija, Kroatija, Čekija, Estija, Vengrija, Latvija, Lietuva, Lenkija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija ir Graikija, kartu su Albanija, Bosnija ir Hercegovina, Šiaurės Makedonija, Juodkalnija, Serbija.

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

3.3. Strategija „Global Gateway“ sukurta siekiant įvairių tikslų:

a) užtikrinti naujas rinkas ES prekėms ir paslaugoms;

b) pasiūlyti perspektyvią alternatyvą konkuruojantiems vystymosi modeliams, pavyzdžiui, Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvai;

c) padėti pasaulyje pasiekti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslus, remiantis Europos žaliojo kurso strategija;

d) remti Sąjungos žmogaus ir darbo teisių, saugumo, techninių ir prekybos standartų kaip pasaulinio standarto *de facto* patvirtinimą ir išplėtimą, stiprinant Europos atviro strateginio savarankiškumo siekius.

3.4. 2022 m. strategija „Global Gateway“ įgavo didesnį pagreitį patvirtinus su ja susietus didelio masto regioninius investicinių priemonių rinkinius: 2022 m. vasario mėn. patvirtintas strategijos „Global Gateway“ Afrikos ir ES investicinių priemonių rinkinys, pagal kurį žadama sutelkti iki 150 mlrd. EUR investicijų (numatant 11 strateginių transporto koridorių, kuriais siekiama palengvinti judumą ir prekybą Afrikoje bei tarp Afrikos ir Europos); veiksmai, skirti plėtoti ir stiprinti regionines ir žemynines vertės grandines, siekiant optimizuoti Afrikos žemyninę laisvosios prekybos zoną; naujas tiltas per Kroso upę Mfum-Ekok sienos perėjimo punkte tarp Kamerūno ir Nigerijos, kuris sustiprins sąsajumą tarp Vakarų Afrikos valstybių ekonominės bendrijos ir centrinės Afrikos valstybių ekonominės bendrijos; 10 mlrd. EUR vertės strategijos „Global Gateway“ strateginių priemonių rinkinys, skirtas ASEAN regionui, ir Europos komandos iniciatyva dėl tvaraus sąsajumo tarp ES ir ASEAN.

3.4.1. 2022 m. vasario mėn. buvo paskelbtas dar vienas Vakarų Balkanų regionui skirtas regioninių investicinių priemonių rinkinys. Europos Komisija įsipareigojo skirti 3,2 mlrd. EUR investicijų 21 projektui transporto, skaitmeniniame, aplinkos ir energetikos tvarumo sektoriuose remti. Planas padės sumažinti ES ir šio regiono vystymosi atotrūkį ir remti ekonomikos atsigavimą po pandemijos ([5]).

3.5. 2022 m. pabaigoje, praėjus metams nuo strategijos „Global Gateway“ paskelbimo, ES įsipareigojo skirti daugiau kaip 9 mlrd. EUR dotacijų esminėms investicijoms Afrikoje, Lotynų Amerikoje, Karibų jūros ir Ramiojo vandenyno šalyse. ES taip pat patvirtino finansines garantijas papildomai 6,05 mlrd. EUR sumai, skirtai paremti 40 investicinių programų Užsacharo Afrikoje, Lotynų Amerikoje bei Azijos ir Ramiojo vandenyno regione, numatant, kad ši suma sugeneruos virš 50 mlrd. EUR investicijų į pagrindinius sektorius. Be to, 2022 m. gegužės mėn. EDVF+ ir EIB pasirašytu susitarimu buvo užtikrinta 26,7 mlrd. EUR garantija valstybės paskoloms tokiuose sektoriuose kaip švari energija ir žalioji infrastruktūra. Šiuo atžvilgiu jau patvirtinti 34 projektai, kuriems skiriama 7,4 mlrd. EUR investicijų. Galiausiai, kalbant apie Vakarų Balkanus ir pietryčių kaimynines šalis, ES ir Europos finansų įstaigos šiuo metu jau sutelkė 14 mlrd. EUR iš 77 mlrd. EUR sumos, kurią planuojama skirti iki 2027 m. ([6])

3.6. Vienas iš pagrindinių projektų ([7]) pagal strategiją „Global Gateway“, kuriam 2023 m. ir 2024 m. pradžioje ES valstybės narės skyrė didžiausią prioritetą, yra dvišalių partneryščių kūrimas su daug išteklių turinčiomis šalimis, ypač Užsacharo Afrikoje, Lotynų Amerikoje ir Karibų jūros regione, siekiant padėti šiems regionams skatinti investicijas į svarbiausiųjų žaliavų vertės grandines. Šalims partnerėms bus padedama plėtoti regionines vertės grandines, įvairinti savo ekonomiką ir kurti vietos pridėtinę vertę.

3.7. *Strategijos „Global Gateway“ vertinimas*

3.7.1. EESRK palankiai vertina tai, kad pradėta įgyvendinti strategija „Global Gateway“, ir tikisi, kad ši strategija padės užtikrinti atvirą strateginį ES savarankiškumą. EESRK mano, kad tokiu būdu bus galima stiprinti ekonominius ir politinius ryšius su šalimis partnerėmis, užtikrinant, kad būtų laikomasi demokratinių ir socialinių principų ir kad ES galėtų veiksmingai konkuruoti, visų pirma su Kinija ir JAV dėl infrastruktūros kūrimo visame pasaulyje.

3.7.2. Atsižvelgdamas į dabartines aplinkybes, EESRK mano, kad strategija „Global Gateway“ gali tapti su Sąjunga besiribojančių šalių politinio, ekonominio ir saugumo stabilizavimo priemonė ir sustiprinti Europos geopolitinę poziciją tiek šalinant pagrindines migracijos į Europą priežastis, tiek mažinant politinę, ekonominę ir socialinę riziką ir grėsmę aplinkai.

([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. EESRK pripažįsta, kad iniciatyva suteikia galimybę pagerinti ES investicijų ir sąsajumo politikos veiksmingumą ir nuoseklumą, tačiau abejoja dėl realios galimybės sutelkti reikiamą finansavimą ([8]). Neaišku, kiek pažadėtų investicijų iš tikrųjų bus įvykdyta. Beveik pusę iš 300 mlrd. EUR, kuriuos Europos Komisija siekia sutelkti, turėtų sugeneruoti privatusis sektorius. 2022 m. gruodžio mėn., praėjus metams nuo oficialios iniciatyvos pradžios, atrodo, kad privačiojo sektoriaus dalyvavimas vis dar yra nedidelis arba bent jau neapibrėžtas ([9]).

3.7.4. EESRK mano, kad iniciatyva „Global Gateway“, kuria daugiausia dėmesio skiriama šalių partnerių skolinių sunkumų rizikos mažinimui, kaip atrodo, suteikia patikimesnę galimybę plėtoti pasaulinę infrastruktūrą, palyginti su kitomis alternatyvomis, pavyzdžiui, Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva. ES finansavimo modelis – tai dotacijų, lengvatinių paskolų ir garantijų derinys, kuriuo skatinamos privačiojo sektoriaus investicijos, o Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva daugiausia grindžiama paskolomis. Kad strategija „Global Gateway“ galėtų konkuruoti su trečiųjų šalių investicijų iniciatyvomis, EESRK nuomone, svarbu padidinti administracinių lėšų skyrimo procedūrų prieinamumą ir būtinas ekonominio, socialinio ir aplinkosauginio poveikio vertinimo procedūras atlikti per aiškiai apibrėžtus ir tinkamus terminus, kad susijusiems subjektams būtų užtikrintas procedūrų veiksmingumas ir efektyvumas.

3.7.5. EESRK mano, kad strategija „Global Gateway“ turėtų užtikrinti geresnį strateginį ES lėšų ir 27 ES valstybių narių skiriamų lėšų koordinavimą. Tai būtų strateginis koordinavimas, kurio iki šiol akivaizdžiai trūko ir kurį turi organizuoti ir koordinuoti pati Sąjunga, siekdama apibrėžtų ES politikos tikslų ([10]).

3.7.5.1. EESRK apgailestauja, kad 2022 m. gruodžio 11 d. pirmajam strategijos „Global Gateway“ valdybos posėdžiui nebuvo pateikta pakankamai informacijos (pvz., apie valdybos sudėtį) tiek kiekybiniu, tiek kokybiniu požiūriu.

3.8. EESRK yra pasirengęs reguliariai rengti strategijos „Global Gateway“ valdybos ir pilietinės visuomenės organizacijų bei socialinių partnerių susitikimus, kad būtų užtikrintas nuolatinis informacijos srautas iniciatyva besidomintiems vietos suinteresuotiesiems subjektams, taip pat įvertinti bei akcentuoti strateginį strategijos „Global Gateway“ pobūdį.

3.8.1. EESRK pakartoja, kad strategijos „Global Gateway“ investicijų programos turi būti grindžiamos poveikio vertinimu, atkreipiant dėmesį ne tik į geopolitinius strateginius aspektus, bet ir užtikrinant demokratinę atsakomybę už vystymosi iniciatyvas šalyse partnerėse ir projektų ekonominį, socialinį ir aplinkosauginį tvarumą. EESRK pabrėžia, kad nors EIB finansuojamų investicijų projektų atveju užtikrinama, kad būtų atliekamas jų ekonominio, socialinio ir aplinkosauginio poveikio vertinimas ir stebėsena, kyla abejonių dėl iš kitų ES fondų finansuojamų investicijų projektų, nes trūksta aiškumo dėl to, kaip vertinti kiekvieno projekto poveikį, stebėti ir įgyvendinti jo veiksmus.

3.8.1.1. Abejonių kelia ir labai įtraukus strategijos „Global Gateway“ pobūdis, kuris leistų ES valstybėms narėms skatinti vienašališkai arba dvišaliu pagrindu finansuojamus infrastruktūros ir investicijų projektus be tiesioginės Europos institucijų priežiūros, jei neprašoma ES lėšų. Dėl šios priežasties EESRK išreiškia susirūpinimą, kad į iniciatyvą taip pat gali būti įtraukti ES ekonominių, socialinių ir aplinkosaugos standartų neatitinkantys projektai, taigi gali būti neatliktas tinkamas ekonominio, socialinio ir aplinkosauginio poveikio vertinimas.

3.8.1.2. Todėl, EESRK nuomone, turi būti atliktas kiekvieno projekto poveikio vertinimas, kuriame atsižvelgiama į projekto demokratinę atsakomybę ir finansinį tvarumą tiek ES, tiek atitinkamų valstybių narių, užtikrinant indėlį į:

— klimato kaitos švelninimą,

— aplinkos apsaugą,

— žmogaus ir darbuotojų teisių įtvirtinimą,

— ES konkurencingumą.

3.9. EESRK mano, kad, siekiant įtvirtinti būtiną iniciatyvos „Global Gateway“ skaidrumą, visi „Global Gateway“ ženklu pažymėti projektai turėtų būti registruojami portale „Global Gateway“, pateikiant visą būtiną informaciją tiek apie investicinius projektus, įskaitant jų ekonominio, socialinio ir aplinkosauginio poveikio vertinimą, tiek apie projektuose dalyvaujančius valstybinius ir nevalstybinius subjektus.

([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. EESRK palankiai vertina tai, kad sukurtas portalas „Team Europe Partnership“, susietas su iniciatyva „Global Gateway“, tačiau mano, kad yra galimybių pagerinti jo veikimą.

3.10. EESRK mano, kad ES institucijos ir valstybės narės turi užtikrinti veiksmingą informavimą ir komunikaciją apie galimybes, kurias iniciatyva „Global Gateway“ gali suteikti valstybiniams ir nevalstybiniams regionų ir vietos subjektams, užtikrinant vieno langelio principo taikymą ES atstovybėse ir taip sudarant palankesnes sąlygas ES privačiojo sektoriaus investicijoms ir visų galimų ekonominių ir socialinių subjektų – viešųjų ir privačiųjų – dalyvavimui.

4. **Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos strategija**

4.1. Nuo 2013 m. pagal Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą jau skirta apie 962 mlrd. USD infrastruktūros statybai (573 mlrd. USD) ir nefinansinėms investicijoms (389 mlrd. USD) visame pasaulyje ([11]).

4.2. Nurodyti Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos tikslai apima vystymosi strategijų koordinavimą ir jungčių tarp dalyvaujančių šalių didinimą statant infrastruktūrą, pavyzdžiui, geležinkelius, greitkelius, uostus ir vamzdynus, taip pat skatinant komercinius, finansinius ir žmonių tarpusavio mainus. Vykdant Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą pasirašyta daugiau kaip 200 bendradarbiavimo dokumentų su 151 šalimi ir 32 tarptautinėmis organizacijomis.

4.3. Plečiant infrastruktūrą užsienyje, Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva siekiama keleto tikslų:

a) remti eksportą (17,1 % BVP 2022 m.) ir užtikrinti, kad būtų absorbuojama Kinijos gamybos perteklinė gamyba, kurios neabsorbuoja vidaus paklausa geležies ir plieno, aliuminio, cemento, anglies, stiklo, popieriaus ir pan. sektoriuose;

b) sudaryti sąlygas Vakarų regionams (esantiems toli nuo laivybos kelių, pvz., Junanui ir Sindziangui) kuriant transporto infrastruktūrą Vidurinėje Azijoje ir Pietryčių Azijoje, gerinant prieigą prie susisiekimo kelių ir tarptautinės prekybos;

c) padidinti Kinijos įtaką pasauliniu mastu ir, pasitelkus Azijos infrastruktūros investicijų banką, mesti iššūkį dominuojančiam tokių institucijų kaip Pasaulio bankas ir Azijos plėtros bankas vaidmeniui, siekiant visapusiškos sistemos reformos;

d) stimuliuojant Kinijos prekybą ir investicijas užsienyje, tapti svarbia priemone, skatinančia Kinijos valiutos (ženminbi juanio), kaip tarptautinės valiutos, vaidmenį;

e) statant naują logistikos infrastruktūrą, suteikti Kinijai alternatyvius energijos tiekimo maršrutus, pakeičiant maršrutą, einantį per Malakos sąsiaurį, per kurį, remiantis skaičiavimais, gaunama 80 % Kinijos importuojamos naftos.

4.4. Pastaraisiais metais konstatuojamas Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos įgyvendinimo sulėtėjimas tiek kalbant apie naujų projektų skaičių, tiek pasirašytų sutarčių vertę. 2022 m. Kinija sudarė 5 514 naujų sutarčių (743 mažiau nei 2021 m.), kurių vertė – 130 mlrd. USD (mažiau 3,3 %) ([12]). Tikėtina, kad šis sulėtėjimas susijęs su tokiais veiksniais kaip didesnis Kinijos vystytojų ir investuotojų atsargumas investicijų įgyvendinamumo ir ekonominės grąžos atžvilgiu ir mažesnis šalių partnerių noras prisiimti naujų skolų su Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva susijusiems projektams finansuoti.

4.4.1. Kelios šalys partnerės nustatė pagal Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą finansuotos infrastruktūros statybos trūkumų, todėl kilo abejonių dėl iniciatyvoje numatytų projektų kokybės ([13]). Tuo pat metu kai kurie projektai buvo sustabdyti arba atšaukti, nes susirūpinimą sukėlė pernelyg dideli įsiskolinimai, pernelyg didelės kainos ir korupcijos atvejai ([14]). Be to, dėl tam tikrų projektų įgyvendinimo smarkiai padidėjo atitinkamų šalių partnerių finansinis nestabilumas. Juodkalnijos atveju (joje 25 % valstybės skolos priklauso Kinijai) įsiskolinimas finansuojant infrastruktūros projektus pagal Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą dažnai laikomas šalies skolos netvarumo veiksniu ([15]).

4.4.2. Ši iniciatyva kritikuojama dėl nepakankamo projektų aplinkosaugos standartų skaidrumo ([16]). Be to, iniciatyvos projektus įgyvendinančios Kinijos bendrovės dažnai teikė pirmenybę ne vietinei, o Kinijos darbo jėgai (apeidamos nacionalinės teisės aktus dėl darbo teisės ir darbuotojų sveikatos bei saugos), taip užkirsdamos kelią šalims partnerėms pasinaudoti projektais, kad įdarbintų dalį savo darbo jėgos ir gautų naudos iš įgūdžių perdavimo.

([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. 2023 m. spalio mėn. įvykusiame *trečiajame Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos tarptautinio bendradarbiavimo forume* buvo pakartota, kad nors ši iniciatyva laikui bėgant kito, ji tebėra labai svarbi pasaulinei KLR strategijai. Artimiausiais metais įgyvendinant Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą daugiausia dėmesio bus skiriama aštuoniems pagrindiniams tikslams, kuriais siekiama skatinti aukštos kokybės augimą ([17]). Tai: i) geležinkelio *China-Europe Railway Express* plėtra; ii) dalyvavimas Trans–Kaspijos koridoriuje; iii) naujos Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvs verslo zonos; iv) didesnės galimybės gauti užsienio investicijų; v) novatoriškų projektų finansavimas; vi) darnus vystymasis; vii) mokymai, kultūriniai ir moksliniai mainus; viii) Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos institucijų integralumo skatinimas ir stiprinimas.

4.4.3.1. Be to, forume buvo dar kartą patvirtintas Kinijos įsipareigojimas labiau atverti rinką užsienio bendrovėms, suteikiant naują virš 100 mlrd. USD finansavimą besiformuojančios rinkos ekonomikos šalims, ypatingą dėmesį skiriant Kinijos plėtros bankams ir Šilko kelio fondui, pabrėžiant Pietų šalių bendradarbiavimą kaip priemonę ryšiams su besivystančiu pasauliu stiprinti ir Vakarų įtakai subalansuoti ([18]).

4.5. *Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos vertinimas*

4.5.1. Nors nuo Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos pradžios praėjo dešimt metų, EESRK mano, kad labai trūksta aiškumo dėl šios iniciatyvos pobūdžio, taigi ir dėl kriterijų, pagal kuriuos projektas gali būti įtrauktas į oficialų Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos projektų sąrašą. Todėl EESRK mano, kad skaidrumo ir aiškumo sumetimais KLR turėtų pateikti tikslią ir naujausią informaciją apie su šia iniciatyva susietas investicijų programas.

4.5.2. EESRK apgailestauja, kad, pradėjus taikyti Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą, nei ES viduje, nei kaimyninėse ES nepriklausančiose šalyse, nebuvo pakankamai koordinuojamos ES ir Kinijos infrastruktūros programos, o tai lėmė sąsajumo infrastruktūros nenuoseklumą. EESRK taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad investicijos į Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą gali susilpninti ES valstybių narių nuosavybės teises į nacionalinę strateginę infrastruktūrą.

4.5.3. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad ES ir KLR ekonominiams santykiams visiškai trūksta abipusiškumo, o tai kenkia ES bendrovėms.

4.5.4. EESRK yra labai susirūpinęs dėl to, kad atskiroms ES valstybėms narėms pasirašant susitarimo memorandumus be jokio Europos institucijų koordinavimo gali būti pakenkta ES vienybei. EESRK taip pat pakartoja, kad bendradarbiavimo sistema „14 + 1“, kurios narės yra net 9 ES valstybės narės, gali kelti tam tikrą pavojų ES sanglaudai.

4.5.5. EESRK nuomone, jei Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos projektai nebus kruopščiai įvertinti, jie gali pakenkti ilgalaikiam ES konkurencingumui dėl priverstinio technologijų perdavimo Kinijai.

4.5.6. EESRK apgailestauja, kad Kinijos įmonės, investuojančios į Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos projektus ES teritorijose, neužtikrina socialinių ir darbuotojų teisių laikymosi.

4.5.7. EESRK pažymi, kad dėl ES finansinių reglamentų neatitinkančių Kinijos investicijų į Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos projektus gali kilti organizuoto nusikalstamumo vykdomo pinigų plovimo pavojus.

4.5.8. EESRK atkreipia dėmesį į nerimą keliantį pernelyg didelio įsiskolinimo ES nepriklausančiose šalyse reiškinį ir į dėl to prarandamas strategines garantijas. Tai taikytina tokioms ne ES šalims kaip Pakistanas, Tadžikistanas, Kirgizija, Šri Lanka, Maldyvai ir ES šaliai kandidatei Juodkalnijai.

4.5.9. EESRK apgailestauja, kad Kinijos įmonės, dalyvaujančios Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos programose, nesilaiko ES aplinkosaugos standartų, nes toliau finansuoja ir įgyvendina projektus, kurie nesuderinami su Europos žaliuoju kursu.

4.5.10. EESRK pripažįsta, kad Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva būtent užpildė tą erdvę, kuri neatsargiai buvo palikta tuščia per 2010–2019 m. laikotarpio ES ir jos valstybių narių „nepakankamus vertinimus“. Nors ES dar 2007 m., įgyvendindama Vidurinės Azijos strategiją, nustatė transporto ir energetikos tinklų jungčių strateginius prioritetus, tik įgyvendinat Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą į šią teritoriją ir kitas sritis (Balkanus, Vidužemio jūros ir Atlanto uostus, Afriką, Pietryčių Aziją ir kt.) buvo nukreiptas didelis investicijų srautas. Atsižvelgiant į tai, Kinijos bendrovių investicijos neabejotinai pagerino šių sričių infrastruktūros jungtis ir strategiškai svarbius įvairiarūšio transporto mazgus.

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

4.5.11. EESRK pažymi, kad ES finansavo projektus, patenkančius į Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos aprėptį, tiesiogiai (pvz., Pelješaco tiltas Kroatijoje) arba netiesiogiai (per Europos rekonstrukcijos ir plėtros banką, Europos investicijų banką ir Europos investicijų fondą), neužtikrindama būtino koordinavimo arba bent jau aplinkos apsaugos ir socialinių standartų laikymosi ir pan ([19]).

4.5.12. EESRK mano, kad Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvai reikia sistemos, skirtos geresniam ES institucijų ir 27 ES valstybių narių veiksmų koordinavimui. Nepageidautina, kad santykiai su Kinija būtų patikėti 27 ES valstybių narių dvišaliams santykiams arba kad jie būtų valdomi pagal atskirus susitarimo memorandumus ar bendradarbiavimo sistemas, pavyzdžiui, 14 + 1. Tokiomis aplinkybėmis jėgų pusiausvyra tarp 27 ES valstybių narių, nors ir gali būti palanki kai kurioms valstybėms, apskritai yra naudinga tik Kinijai ir kelia sisteminę riziką visai ES. Todėl nepaprastai svarbu užtikrinti bendrus ES valstybių narių veiksmus Kinijos atžvilgiu ir skatinti veiksmingą ES institucijų ir KLR komunikaciją.

4.5.13. Aplinkosaugos ir saugumo požiūriu EESRK yra labai susirūpinęs dėl KLR ketinimų Arkties maršrutą naudoti kaip Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos Šiaurės jūros kelią ir taip sumažinti jūrų srautus per Malakos sąsiaurį.

4.5.14. EESRK apgailestauja, kad Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvoje nenumatytas realus vietos subjektų (pilietinės visuomenės organizacijų ir socialinių partnerių) dalyvavimas rengiant, stebint, vertinant ir įgyvendinant projektus, todėl praleidžiamas svarbus aspektas, skirtas į šiuos projektus įtraukti pagrindinius tikslinius vietos subjektus.

5. **Sukurti bendrą ES strategijos „Global Gateway“ ir Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos strategiją**

5.1. EESRK tikisi, kad kuo greičiau bus sudarytos sąlygos, kad strategija „Global Gateway“, Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva ir Pasaulinė infrastruktūros ir investicijų partnerystė (PGII) galėtų viena kitą papildyti, o tai būtų ženklas, kad pasauliniai santykiai šiltėja.

5.1.1. EESRK mano, kad **projektais, priskiriamais Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvai** ir **vykdomais 27 ES valstybių narių teritorijoje arba už jos ribų, tačiau dalyvaujant ES valstybių narių ekonominiams subjektams** (kaip lėšų gavėjams, tiekėjams ar lėšų teikėjai), **kaip ir strategijos „Global Gateway“ projektais, privalo būti:**

— **propaguojami šie principai:**

  — taika ir saugumas,

  — sutartyse įtvirtintos ES vertybės,

  — žmogaus teisės, įtvirtintos Jungtinių Tautų visuotinėje žmogaus teisių deklaracijoje (1948 m.),

  — Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos ([20]) nuostatos,

  — pagrindinių TDO konvencijų laikymasis; KLR ratifikavo šešias iš devynių pagrindinių konvencijų. Liko ratifikuoti šiuos dokumentus: Asociacijų laisvė ir teisės jungtis į organizacijas apsauga, 1948 m. (Nr. 87), Teisė organizuoti ir vesti kolektyvines derybas, 1949 m. (Nr. 98) ir Konvencija dėl sveikatos ir saugos darbe skatinimo sistemos, 2006 m. (Nr. 187);

— **užtikrinami šie tikslai:**

  — Jungtinių Tautų darnaus vystymosi tikslai (DVT),

  — dvejopa žalioji ir skaitmeninė pertvarka,

  — Europos socialinių teisių ramstis,

  — ES atviras strateginis savarankiškumas,

  — Europos nuosavybės teisės į ES strateginę infrastruktūrą ir gamybą,

  — ES konkurencingumas,

  — vienodos sąlygos ir sąžininga konkurencija,

  — kova su mokesčių slėpimu ir pinigų plovimu.

([19]) Europos Audito Rūmai. 2020 m. „ES atsakas į Kinijos valstybės valdomą investavimo strategiją“. Apžvalga Nr. 03.
([20]) OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

Todėl, remiantis šiais principais ir tikslais, reikės atlikti tiek Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos projektų, tiek ir strategijos „Global Gateway“ projektų ekonominio, finansinio ir socialinio poveikio, poveikio aplinkai ir teisinio poveikio vertinimą, kad būtų įrodytas jų tinkamumas ir suderinamumas su ES vertybėmis ir pirmiau šioje dalyje išdėstytais principais ir tikslais.

5.1.1.1. Poveikio vertinimą per pagrįstą laikotarpį turėtų atlikti:

— **Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos atveju – ES ir valstybės narės, dalyvaujančios Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos projekte**,

— **strategijos „Global Gateway“ atveju – ES ir ne ES valstybės, dalyvaujančios strategijos „Global Gateway“ projekte**,

prieš leidžiant pradėti vykdyti tokius projektus ES teritorijoje arba prieš įtraukiant ES ekonominius subjektus (Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvos atveju) arba ES nepriklausančiose valstybėse (strategijos „Global Gateway“ atveju).

5.2. EESRK yra pasirengęs ir prašo leidimo rengti reguliarius ES ir Kinijos apskritojo stalo susitikimus, kuriuose su pilietinės visuomenės organizacijų atstovais ir socialiniais partneriais būtų aptariama Sausumos ir jūrų kelių iniciatyva ir strategija „Global Gateway“, siekiant atkreipti dėmesį į šių dviejų programų teikiamas galimybes ir keliamus iššūkius bei galimus sprendimus.

Briuselis, 2023 m. gruodžio 14 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas

Oliver RÖPKE