C/2024/1574

5.3.2024

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Celosvetová súťaž ponúk – od čínskej iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta po stratégiu EÚ Global Gateway: vízia európskej organizovanej občianskej spoločnosti

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(C/2024/1574)

Spravodajca: **Stefano PALMIERI**

Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	25. 1. 2023
Právny základ	článok 52 ods. 2 rokovacieho poriadku
	stanovisko z vlastnej iniciatívy
Príslušná sekcia	sekcia pre vonkajšie vzťahy
Prijaté v sekcii	16. 11. 2023
Prijaté v pléne	14. 12. 2023
Plenárne zasadnutie č.	583.
Výsledok hlasovania	
(za/proti/zdržalo sa)	187/0/3

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) víta rozhodnutie Európskej únie podporovať zásadu otvorenej strategickej autonómie EÚ so zámerom investovať do šírenia demokratických hodnôt, vysokých noriem, dobrej správy vecí verejných a transparentnosti prostredníctvom úspešných projektov v oblasti infraštruktúry. EHSV preto oceňuje, že koncom roka 2021 bola spustená iniciatíva Global Gateway.

1.2. EHSV uznáva, že niektorí aktéri – najmä Čína a Spojené štáty – začali v tomto smere konať skôr než EÚ, ktorá čiastočne dopláca na slabú koordináciu na centrálnej úrovni a z toho vyplývajúce ťažkosti pri presadzovaní jednotnej a konkurencieschopnej investičnej politiky.

1.3. EHSV sa domnieva, že iniciatíva Global Gateway pomôže posilniť hospodárske a politické vzťahy s partnerskými krajinami EÚ, zabezpečí dodržiavanie jej demokratických a sociálnych zásad a zároveň umožní EÚ účinne konkurovať svetu v poskytovaní infraštruktúry.

1.4. EHSV zdôrazňuje, že je dôležité, aby investičné programy iniciatívy Global Gateway vychádzali z posúdenia vplyvu. Toto posúdenie by malo nielen zohľadňovať aspekty strategického geopolitického významu, ale aj zabezpečiť demokratickú účasť na rozvojových iniciatívach v partnerských krajinách a zaručiť ekonomickú, sociálnu a environmentálnu udržateľnosť projektov.

1.5. EHSV konštatuje, že inkluzívna povaha stratégie Global Gateway by členským štátom EÚ umožnila podporovať infraštruktúrne a investičné iniciatívy v krajinách mimo EÚ – zahrnuté do rámca stratégie Global Gateway – bez toho, aby museli najprv prejsť posúdením vplyvu a byť pod priamym dohľadom európskych inštitúcií, ak sa pri tom nežiadalo o finančné prostriedky EÚ. V tejto súvislosti EHSV veľmi znepokojuje, že by sa do stratégie Global Gateway mohli zahrnúť projekty, ktoré nespĺňajú vysoké normy kvality, ako sú normy stanovené v dokumentoch EÚ upravujúcich postupy posudzovania sociálnych a environmentálnych vplyvov.

1.6. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné, aby príslušné európske orgány zabezpečili podrobné informácie a úplný prístup k projektom iniciatívy Global Gateway a zainteresovaným aktérom.

1.7. EHSV navrhuje, aby sa na zastúpeniach EÚ vytvorilo jednotné kontaktné miesto na podporu investícií súkromného sektora a v záujme zapojenia všetkých hospodárskych a sociálnych aktérov na regionálnej a miestnej úrovni.

1.8. EHSV zdôrazňuje, že ešte stále pretrvávajú značné nejasnosti, pokiaľ ide o povahu iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta (Belt and Road Initiative) a kritériá na zahrnutie projektov do jej oficiálneho zoznamu. Je preto nevyhnutné, aby Čínska ľudová republika (ČĽR) poskytovala presné a aktuálne informácie o investičných programoch týkajúcich sa tejto iniciatívy v záujme lepšej transparentnosti a zrozumiteľnosti.

1.9. EHSV vyjadruje poľutovanie nad nedostatočným zapojením miestnych európskych aktérov, ako sú organizácie občianskej spoločnosti a sociálni partneri, do celého procesu navrhovania, monitorovania, hodnotenia a uskutočňovania projektov realizovaných v rámci tejto iniciatívy v EÚ. Chcel by preto zohrávať aktívnejšiu úlohu v kľúčových fázach rozhodovania o rozvojových projektoch spojených s iniciatívou Jedno pásmo, jedna cesta a stratégiou Global Gateway.

1.10. EHSV sa domnieva, že nedostatočná koordinácia medzi európskymi a čínskymi programami v oblasti infraštruktúry viedla k nekonzistentnosti v infraštruktúre pripojiteľnosti, a upozorňuje na riziko, že investície do iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta môžu ohroziť vlastníctvo strategickej infraštruktúry jednotlivých štátov EÚ.

1.11. EHSV vyjadruje obavy v súvislosti s nedostatočnou koordináciou pri zapájaní členských štátov EÚ do tejto iniciatívy, ako aj pokiaľ ide o riziká pre konkurencieschopnosť EÚ, pracovné práva, pranie špinavých peňazí, zadlženosť a environmentálne otázky týkajúce sa čínskych investícií do projektov v rámci iniciatívy.

1.12. EHSV považuje za nevyhnutné zlepšiť koordináciu medzi inštitúciami EÚ a jej členskými štátmi, pokiaľ ide o túto iniciatívu, aby sa zamedzilo roztrieštenosti vzťahov s ČĽR, ktorá by poškodila EÚ ako celok. Je nevyhnutné zabezpečiť jednotný postup členských štátov EÚ vo vzťahu k Číne a podporovať účinnú komunikáciu medzi inštitúciami EÚ a ČĽR.

1.13. EHSV zdôrazňuje, že projekty iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta a stratégie Global Gateway by mali rešpektovať určitý súbor zásad a cieľov, mali by byť v súlade s hodnotami EÚ a prejsť dôkladnými posúdeniami vplyvu, aby sa zaistilo, že sú vhodné.

1.14. EHSV zastáva názor, že **projekty iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta**, ktoré sa realizujú v 27 členských štátoch EÚ alebo mimo jej územia, ale so zapojením hospodárskych subjektov z členských štátov EÚ (ako príjemcovia, dodávatelia alebo darcovia), a **projekty stratégie Global Gateway** musia prejsť **posúdením hospodárskeho, finančného, sociálneho, environmentálneho a právneho vplyvu**, ktorým sa preukáže ich vhodnosť a súlad s hodnotami EÚ a zásadami a cieľmi uvedenými v bode 5.1.1.

2. **Úvod**

2.1. V uplynulých rokoch sa prehĺbili globálne investičné rozdiely medzi krajinami s vysokým a nižším stredným príjmom, a to najmä v dôsledku účinkov viacnásobnej krízy spôsobenej pandémiou, ruskou inváziou na Ukrajinu a najnovším izraelsko-palestínskym konfliktom.

2.1.1. Tento nedostatok financií má síce negatívny vplyv na globálnu prepojenosť, ale pre hlavných globálnych aktérov na medzinárodnej scéne je to aj príležitosť rozšíriť svoju sféru geopolitického vplyvu tam, kde je politika v oblasti infraštruktúry v súčasnosti ťažiskovou politikou.

2.2. Niektoré štáty zaviedli v poslednom desaťročí stratégiu, ktorá umožňuje opatrne uplatňovať mäkkú moc a politický vplyv prostredníctvom veľkých investičných programov zameraných na partnerské krajiny: iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta, ktorú začala ČĽR v roku 2013, iniciatíva USA Partnerstvo pre globálnu infraštruktúru a investície (PGII), iniciatíva Spojeného kráľovstva Clean Green, Partnerstvo pre kvalitnú infraštruktúru iniciované Japonskom a hospodársky koridor India – Blízky východ – Európa (IMEC).

2.3. V decembri 2021 aj Európska únia spustila svoju vlastnú stratégiu Global Gateway s cieľom podporiť globálnu prepojenosť a reagovať na iniciatívu Jedno pásmo, jedna cesta, ktorá za posledné desaťročie viackrát oslabila jednotu EÚ.

2.3.1. Minimálne do roku 2019 nemalo 27 členských štátov EÚ v súvislosti s iniciatívou Jedno pásmo, jedna cesta jednotnú politiku, pokiaľ ide o:

— **spoločné chápanie tejto iniciatívy**, keďže 18 členských štátov podpísalo s Čínou memorandum o porozumení ([1]) a 20 členských štátov začalo používať hlavný finančný nástroj iniciatívy, Ázijskú banku pre investície do infraštruktúry (AIIB) ([2]), bez toho, aby sa na tom predtým dohodli s inštitúciami EÚ,

— **potenciálne účinky z hľadiska susedskej politiky** (napr. dôsledky zoskupenia 14 + 1 krajín s deviatimi členskými štátmi EÚ ([3]), najmä s balkánskou oblasťou), **ako aj v už zavedených programoch EÚ**, ako je transeurópska dopravná sieť (TEN-T).

2.4. V roku 2019 sa prístup EÚ k iniciatíve Jedno pásmo, jedna cesta radikálne zmenil. V spoločnom oznámení Európskej komisie a vysokej predstaviteľky pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku s názvom EÚ – Čína – strategická vízia ([4]) sa zakotvuje jednoznačná zmena vnímania Číny, ktorá sa už nepovažuje len za **„strategického partnera“**, ale vníma sa diferencovane ako **„partner“**, **„partner pri rokovaniach“**, **„hospodársky konkurent“** a **„systémový rival“**. Je to zlomový moment vo vzťahoch medzi EÚ a Čínou, keďže Čína začína byť vnímaná po všetkých stránkach predovšetkým ako systémový rival a rozhodne sa čoraz menej považuje za partnera. Stanovujú sa tri ciele: i) prehĺbiť spoluprácu s Čínou s cieľom presadzovať spoločné záujmy na celosvetovej úrovni; ii) podporovať vyváženejšie a recipročné hospodárske vzťahy; iii) posilniť vlastné vnútorné politiky a priemyselnú základňu. V oznámení sa ďalej stanovuje desať opatrení, pri ktorých zavádzaní by sa mal, čo je zaujímavé nóvum, uplatniť jednotný prístup, ktorý prijme všetkých 27 členských štátov EÚ. EÚ týmto dokumentom požaduje, aby „politike jednej Číny“, ktorú prijala, zodpovedala na čínskej strane „politika jednej Európy“, aby nevznikali rozdiely v rámci EÚ.

2.5. Tento zmenený prístup – zo strany EÚ – sa v rokoch 2020 – 2022 ešte viac posilnil vzhľadom na následky krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 (prerušenie dodávateľských reťazcov pre tovar a služby, závislosť od dodávok strategických výrobkov atď.), ako aj vzhľadom na dôsledky podlej agresie Ruska voči Ukrajine (energetická závislosť, inflácia, stagnácia, prílev ukrajinských utečencov) a viaceré politiky, ktoré vyvíja ČĽR (protiopatrenia k sankciám EÚ v oblasti ľudských práv, obchodné opatrenia proti jednotnému trhu, ako aj kontroverzný postoj Číny k vojne na Ukrajine).

2.6. EÚ práve v tomto kontexte – prostredníctvom záverov Rady z 29. marca 2022 – presadzovala **zásadu otvorenej strategickej autonómie Európskej únie** v snahe riadiť sa zásadou, ktorou sa opätovne potvrdzuje záväzok prijatý na samite vo Versailles 10. a 11. marca 2022 „prevziať väčšiu zodpovednosť za našu bezpečnosť a podniknúť ďalšie rozhodné kroky smerom k budovaniu našej európskej suverenity, zníženiu našej závislosti a navrhnutiu nového modelu rastu a investícií do roku 2030“. To umožní EÚ „dosiahnutie hospodárskej a finančnej autonómie, pričom je potrebné, aby si zachovala otvorenosť, konkurencieschopnosť a udržiavala globálnu spoluprácu s podobne zmýšľajúcimi partnermi, a aby využila z toho vyplývajúce potenciálne výhody“.

2.7. V záveroch Rady sa uvádza, že k dosiahnutiu otvorenej strategickej autonómie EÚ by mala prispieť aj stratégia Global Gateway, **„okrem iného presadzovaním demokratických hodnôt a prísnych noriem, dobrej správy vecí verejných a transparentnosti“**, ako aj používania **„eura vo finančných tokoch súvisiacich s rozvojom“**.

2.8. Vzhľadom na nedávny geopolitický vývoj sa EHSV ako „dom“ európskych organizácií občianskej spoločnosti domnieva, že by bolo prinajmenšom vhodné vykonať dôkladné posúdenie stratégie Global Gateway a iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta.

3. **Stratégia Európskej únie Global Gateway**

3.1. EÚ sľubuje, že prostredníctvom stratégie Global Gateway zmobilizuje v rokoch 2021 až 2027 investície vo výške až 300 miliárd EUR s cieľom zlepšiť digitálnu, energetickú a dopravnú infraštruktúru a posilniť zdravotnícke, vzdelávacie a výskumné systémy na celom svete.

3.2. Nedostatok investícií do prepojenosti môže EÚ sťažiť obnovu po súčasnej kríze a pripravenosť na budúce núdzové situácie (polykrízy). Nedostatočná infraštruktúra navyše obmedzuje hospodársky potenciál prepojenia medzi EÚ, Áziou a inými regiónmi.

([1]) Bulharsko, Cyprus, Česko, Estónsko, Grécko, Chorvátsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko a Taliansko.

([2]) Belgicko, Cyprus, Dánsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Chorvátsko, Írsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Španielsko, Švédsko a Taliansko.

([3]) Bulharsko, Česko, Estónsko, Grécko, Chorvátsko, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko spolu s Albánskom, Bosnou a Hercegovinou, Čiernou Horou, Severným Macedónskom a Srbskom.

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

3.3. Global Gateway sa vytvára s viacerými cieľmi:

a) zabezpečiť nové trhy pre tovar a služby EÚ;

b) ponúknuť životaschopnú alternatívu ku konkurenčným modelom rozvoja, ako je iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta;

c) uľahčiť dosiahnutie dekarbonizačných cieľov vo svete, čo je v centre úsilia Európskej zelenej dohody;

d) podporiť skutočné potvrdenie a rozšírenie ľudských a pracovných práv, ako aj bezpečnostných, technických a obchodných noriem Únie ako globálnych noriem a posilniť ambície Európy získať otvorenú strategickú autonómiu.

3.4. Stratégia Global Gateway získala v roku 2022 väčší impulz vďaka sérii veľkých regionálnych investičných balíkov, ktoré sa s ňou spájajú: balík Global Gateway Afrika – Európa z februára 2022 s prísľubom zmobilizovať investície do výšky až 150 miliárd EUR (11 strategických dopravných koridorov, ktoré majú uľahčiť mobilitu a obchod v Afrike a medzi Afrikou a Európou; opatrenia na rozvoj a posilnenie regionálnych a kontinentálnych hodnotových reťazcov s cieľom zlepšiť fungovanie Africkej kontinentálnej zóny voľného obchodu; a vybudovanie mostu na rieke Cross na hraničnom priechode Mfum-Ekok medzi Kamerunom a Nigériou, vďaka čomu sa posilnia spojenia medzi Hospodárskym spoločenstvom západoafrických štátov a Hospodárskym spoločenstvom stredoafrických štátov); balík investícií stratégie Global Gateway pre región Združenia národov juhovýchodnej Ázie (ASEAN) v hodnote 10 miliárd EUR a iniciatíva Tím Európa zameraná na udržateľnú prepojenosť a spájajúca EÚ a ASEAN.

3.4.1. Vo februári 2022 bol avizovaný ďalší regionálny investičný balík, pre oblasť západného Balkánu. Európska komisia prisľúbila investície vo výške 3,2 miliardy EUR na podporu 21 projektov v odvetví dopravy, digitálnych technológií, ako aj environmentálnej a energetickej udržateľnosti. Uvedený plán pomôže preklenúť rozdiely v rozvoji medzi EÚ a týmto regiónom a podporí oživenie hospodárstva po pandémii ([5]).

3.5. Na konci roka 2022, rok po spustení stratégie Global Gateway, vyčlenila EÚ viac ako 9 miliárd EUR vo forme grantov na kľúčové investície v Afrike, Latinskej Amerike, Karibiku a Tichomorí. EÚ taktiež schválila finančné záruky pre ďalších 6,05 miliardy EUR na podporu 40 investičných programov v subsaharskej Afrike, Latinskej Amerike a ázijsko-tichomorskom regióne, ktoré by mali priniesť investície vo výške viac ako 50 miliárd EUR v kľúčových odvetviach. Okrem toho dohoda podpísaná v máji 2022 medzi EFSD+ a EIB zaručuje krytie vo výške 26,7 miliardy EUR na štátne úvery v oblastiach, ako je čistá energia a zelená infraštruktúra. V tejto súvislosti už bolo schválených 34 projektov s investíciami vo výške 7,4 miliardy EUR. Napokon, pokiaľ ide o západný Balkán a juhovýchodné susedné krajiny, EÚ a európske finančné inštitúcie doteraz zabezpečili 14 miliárd EUR zo 77 miliárd EUR plánovaných do roku 2027 ([6]).

3.6. Jedným z hlavných projektov ([7]) v rámci iniciatívy Global Gateway, ktorému členské štáty EÚ prisúdili najvyššiu prioritu v roku 2023 a začiatkom roka 2024, je vytvorenie dvojstranných partnerstiev s krajinami bohatými na zdroje, najmä v subsaharskej Afrike a v Latinskej Amerike a Karibiku, s cieľom pomôcť týmto regiónom podporovať investície v celom hodnotovom reťazci kritických surovín. Partnerským krajinám sa potom poskytne podpora na rozvoj regionálnych hodnotových reťazcov, diverzifikáciu hospodárstva a vytváranie miestnej pridanej hodnoty.

3.7. *Hodnotenie stratégie Global Gateway*

3.7.1. EHSV hodnotí spustenie stratégie Global Gateway pozitívne a dúfa, že táto stratégia pomôže EÚ zabezpečiť otvorenú strategickú autonómiu. EHSV sa domnieva, že týmto spôsobom bude môcť EÚ posilniť hospodárske a politické väzby s partnerskými krajinami, potvrdiť svoje demokratické a sociálne zásady a účinne súťažiť, najmä s Čínou a USA, v poskytovaní infraštruktúry na celom svete.

3.7.2. V súčasnej situácii sa EHSV domnieva, že stratégia Global Gateway sa môže stať nástrojom politickej, hospodárskej a bezpečnostnej stabilizácie v krajinách, ktoré bezprostredne susedia s EÚ, čím sa posilní jej geopolitická pozícia, a to tak z hľadiska riešenia základných príčin migrácie do Európy, ako aj z hľadiska zmierňovania politických, hospodárskych, sociálnych a environmentálnych rizík.

([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. EHSV uznáva, že táto stratégia je príležitosťou na zlepšenie efektívnosti a súdržnosti investičných politík EÚ, ako aj jej politík v oblasti prepojenosti, má však pochybnosti o tom, či je skutočne možné zmobilizovať potrebné finančné prostriedky ([8]). Nie je jasné, koľko z prisľúbených investícií sa skutočne zrealizuje. Takmer polovica z 300 miliárd EUR, ktoré chce Európska komisia zmobilizovať, by mala pochádzať zo súkromného sektora. V decembri 2022, rok po oficiálnom spustení stratégie, sa zapojenie súkromného sektora ešte stále javilo ako okrajové alebo prinajmenšom v štádiu definovania ([9]).

3.7.4. EHSV sa domnieva, že stratégia Global Gateway, ktorá sa zameriava najmä na obmedzenie rizika dlhového stresu pre partnerské krajiny, zrejme ponúka spoľahlivejšiu príležitosť na rozvoj globálnej infraštruktúry než iné alternatívy, ako napríklad iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta. Model financovania EÚ je kombináciou grantov, zvýhodnených pôžičiek a záruk na stimuláciu investícií súkromného sektora, zatiaľ čo iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta sa zameriava najmä na úvery. EHSV zdôrazňuje, že ak má stratégia Global Gateway dokázať konkurovať investičným iniciatívam tretích strán, je dôležité zjednodušiť administratívne postupy prideľovania finančných prostriedkov a zabezpečiť, že postupy spojené s potrebnými posúdeniami hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho vplyvu prebehnú v jasne a vhodne stanovenej lehote, aby sa zaistila ich efektívnosť a účinnosť pre zapojené subjekty.

3.7.5. EHSV sa domnieva, že stratégia Global Gateway by mala zabezpečiť lepšiu strategickú koordináciu medzi fondmi EÚ a finančnými prostriedkami, ktorými disponuje 27 členských štátov EÚ. Táto strategická koordinácia doposiaľ chýbala a v súvislosti s určitými strategickými cieľmi EÚ by ju mala riadiť a zabezpečovať samotná EÚ ([10]).

3.7.5.1. EHSV s poľutovaním konštatuje, že o prvom zasadnutí rady pre stratégiu Global Gateway 11. decembra 2022 neboli poskytnuté dostatočné informácie (napr. o zložení tejto rady), a to ani z kvantitatívneho, ani z kvalitatívneho hľadiska.

3.8. EHSV je ochotný organizovať pravidelné stretnutia medzi radou pre stratégiu Global Gateway a organizáciami občianskej spoločnosti a sociálnymi partnermi, aby sa miestnym zainteresovaným stranám, ktoré sa o stratégiu zaujímajú, zaistil neustály tok informácií a aby sa mohol posúdiť a vyzdvihnúť jej strategický charakter.

3.8.1. EHSV opakuje, že investičné programy stratégie Global Gateway musia vychádzať z posúdenia vplyvu, pričom treba nielen zohľadniť strategické geopolitické aspekty, ale tiež zaručiť demokratickú zodpovednosť za rozvojové iniciatívy v partnerských krajinách a hospodárstvu, sociálnu a environmentálnu udržateľnosť projektov. EHSV zdôrazňuje, že ak ide o investičné projekty financované EIB, je zabezpečené, aby sa vykonalo posúdenie ich hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho vplyvu a následné monitorovanie. Voči investičným projektom financovaným z iných fondov EÚ, však pretrvávajú výhrady, pretože nie je jasné, akým spôsobom prebieha posudzovanie vplyvu, monitorovanie a realizácia opatrení jednotlivých projektov.

3.8.1.1. Ďalšie pochybnosti vyvoláva veľmi inkluzívna povaha stratégie Global Gateway, ktorá by členským štátom EÚ mala umožniť podporovať jednostranne alebo dvojstranne financované infraštruktúrne a investičné projekty bez priameho dohľadu európskych inštitúcií, ak sa pri tom nežiadalo o finančné prostriedky EÚ. Z tohto dôvodu sa EHSV obáva, že by do stratégie mohli byť zahrnuté aj projekty, ktoré nie sú v súlade s hospodárskymi, sociálnymi a environmentálnymi normami EÚ a ktoré sa takto vyhli primeranému posúdeniu hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho vplyvu.

3.8.1.2. EHSV sa preto domnieva, že pre každý projekt sa musí zabezpečiť posúdenie vplyvu, pričom treba rešpektovať demokratickú zodpovednosť a finančnú udržateľnosť, pre EÚ, ako aj pre príslušné členské štáty, a tak zaistiť prínos z hľadiska:

— zmierňovania zmeny klímy,

— ochrany životného prostredia,

— potvrdenia ľudských a pracovných práv,

— konkurencieschopnosti EÚ.

3.9. EHSV sa domnieva, že v záujme posilnenia potrebnej transparentnosti stratégie Global Gateway by sa všetky projekty v rámci stratégie mali zaregistrovať na jej portáli, pričom by sa mali uviesť všetky potrebné informácie o investičných projektoch (vrátane posúdenia ich hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho vplyvu), ako aj o štátnych a neštátnych subjektoch, ktoré sú do nich zapojené.

([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. EHSV víta vytvorenie portálu Team Europe Partnership Portal prepojeného so stratégiou Global Gateway, domnieva sa však, že existujú možnosti, ako zlepšiť jeho využívanie.

3.10. EHSV zastáva názor, že inštitúcie EÚ a členské štáty musia zabezpečiť účinné informovanie a komunikáciu o príležitostiach, ktoré môže stratégia Global Gateway poskytnúť regionálnym a miestnym štátnym a neštátnym subjektom, a zaručiť, že sa na zastúpeniach EÚ otvorí jednotné kontaktné miesto, čím sa uľahčia investície súkromného sektora EÚ a zapojenie všetkých potenciálnych verejných a súkromných hospodárskych a sociálnych subjektov.

4. **Iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta**

4.1. Iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta nasmerovala od roku 2013 približne 962 miliárd USD na výstavbu infraštruktúry (573 miliárd) a nefinančné investície (389 miliárd) po celom svete ([11]).

4.2. Medzi avizované ciele tejto iniciatívy patrí koordinácia rozvojových stratégií a zlepšenie prepojení medzi zainteresovanými krajinami pomocou výstavby infraštruktúry, ako sú železnice, diaľnice, prístavy a potrubia, ako aj podpora obchodných, finančných a medziľudských výmen. Iniciatíva zahŕňa viac ako 200 dokumentov o spolupráci, ktoré podpísalo 151 krajín a 32 medzinárodných organizácií.

4.3. Iniciatíva Jedno pásmom jedna cesta sleduje prostredníctvom rozvoja infraštruktúry v zahraničí niekoľko cieľov:

a) podporovať vývoz (17,1 % HDP v roku 2022) a zaručiť absorbovanie nadbytočnej čínskej produkcie, ktorú neabsorboval domáci dopyt v odvetviach, ako sú železo a oceľ, hliník, cement, uhlie, sklo a papier;

b) prostredníctvom výstavby dopravnej infraštruktúry v Strednej Ázii a juhovýchodnej Ázii zabezpečiť západným regiónom (ako sú Jün-nan a Sin-ťiang, ktoré majú ďaleko k lodnej doprave) lepší prístup ku komunikáciám a medzinárodnému obchodu;

c) zvýšiť globálny vplyv Číny a prostredníctvom Ázijskej banky pre investície do infraštruktúry spochybniť dominantnú úlohu inštitúcií, ako sú Svetová banka a Ázijská rozvojová banka, s cieľom dosiahnuť komplexnú reformu systému;

d) podporou čínskych obchodných výmen a investícií v zahraničí sa táto iniciatíva môže stať dôležitým nástrojom na posilnenie úlohy čínskej meny, jüanu, ako medzinárodnej meny;

e) výstavba novej logistickej infraštruktúry by mohla Číne umožniť zabezpečovať časť svojich dodávok energie inými cestami, než je trasa cez Melacký prieliv, ktorou prechádza podľa odhadov 80 % čínskeho dovozu ropy.

4.4. Iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta zaznamenala v posledných rokoch spomalenie z hľadiska počtu nových projektov, ako aj z hľadiska hodnoty podpísaných zmlúv. V roku 2022 uzavrela Čína 5 514 nových zmlúv (o 743 menej ako v roku 2021) v hodnote 130 miliárd USD (- 3,3 %) ([12]). Je pravdepodobné, že toto spomalenie súvisí s faktormi, ako je väčšia opatrnosť čínskych developerov a investorov, pokiaľ ide o uskutočniteľnosť a hospodársku návratnosť investícií, a menšia ochota partnerských krajín zadlžiť sa, aby mohli financovať projekty súvisiace s touto iniciatívou.

4.4.1. Viaceré partnerské krajiny zistili v infraštruktúre financovanej v rámci iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta stavebné nedostatky, čo spochybnilo kvalitu projektov plánovaných v tejto súvislosti ([13]). Zároveň boli niektoré projekty pozastavené alebo zrušené z dôvodu obáv súvisiacich s nadmernou zadlženosťou, príliš vysokými cenami a prípadmi korupcie ([14]). Okrem toho realizácia niektorých projektov značne prispela k finančnej nestabilite niektorých partnerských krajín. V prípade Čiernej Hory, ktorej 25 % verejného dlhu vlastní Čína, sa dlhy, ktoré vznikli v záujme financovania projektov v oblasti infraštruktúry spojených s iniciatívou Jedno pásmo, jedna cesta, často považujú za spúšťač neudržateľnosti dlhovej služby krajiny ([15]).

4.4.2. Iniciatíva bola kritizovaná za nedostatočnú transparentnosť, pokiaľ ide o environmentálne normy projektov ([16]). Okrem toho čínske podniky zapojené do ich realizácie často pred miestnou pracovnou silou uprednostňovali čínsku (obchádzajúc vnútroštátne právne predpisy v oblasti pracovného práva a ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci), partnerské krajiny tak nemohli tieto projekty využiť na zamestnanie časti svojej pracovnej sily ani profitovať z transferu zručností.

([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. Na treťom fóre pre medzinárodnú spoluprácu v rámci iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta, ktoré sa konalo v októbri 2023, sa opäť zdôraznilo, že hoci iniciatíva prešla zmenami, pre globálnu stratégiu ČĽR má i naďalej zásadný význam. ↕ V nadchádzajúcich rokoch sa v snahe podporiť vysokokvalitný rast zameria na osem kľúčových cieľov ([17]). Sú to: i) železničný expres Čína – Európa; ii) účasť na transkaspickom koridore; iii) nové obchodné oblasti iniciatívy; iv) väčší prístup k zahraničným investíciám; v) finančné prostriedky na inovatívne projekty; vi) udržateľný rozvoj; vii) odborná príprava, kultúrne a vedecké výmeny; viii) podpora väčšej integrity a posilnenie inštitúcií iniciatívy.

4.4.3.1. Na fóre sa opätovne potvrdil aj záväzok Číny viac otvoriť trh zahraničným podnikom a zaznel prisľúb, že sa vyše 100 miliárd USD poskytne na nové financovanie pre rozvíjajúce sa ekonomiky, pričom sa bude venovať osobitná pozornosť čínskym rozvojovým bankám a Fondu hodvábnej cesty (Silk Road Fund). V tejto súvislosti sa zdôraznila aj spolupráca juh – juh ako prostriedok na posilnenie väzieb s rozvojovým svetom a vyváženie vplyvu Západu ([18]).

4.5. *Hodnotenie iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta*

4.5.1. Hoci od spustenia iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta uplynulo desať rokov, EHSV sa domnieva, že povaha iniciatívy nie je dostatočne jasná, a teda nie sú jasné ani kritériá na základe ktorých sú projekty zaradené do oficiálneho zoznamu projektov iniciatívy. EHSV sa preto domnieva, že v záujme lepšej transparentnosti a jasnosti by ČĽR mala poskytovať presné a aktuálne informácie o investičných programoch súvisiacich s touto iniciatívou.

4.5.2. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že spustenie iniciatívy v rámci EÚ, ako aj v krajinách v jej blízkom susedstve viedlo k nedostatočnej koordinácii programov EÚ a Číny v oblasti infraštruktúry, čo spôsobilo nekonzistentnosť v infraštruktúre pripojiteľnosti. EHSV tiež upozorňuje, že investície do iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta by mohli ohroziť vlastníctvo strategickej infraštruktúry členských štátov EÚ.

4.5.3. EHSV poukazuje na to, že v hospodárskych vzťahoch medzi EÚ a ČĽR úplne chýba reciprocita na úkor podnikov EÚ.

4.5.4. EHSV má veľké obavy, že podpísanie memoranda o porozumení jednotlivými členskými štátmi EÚ bez akejkoľvek koordinácie zo strany európskych inštitúcií by mohlo narušiť jednotu EÚ. EHSV tiež opakuje, že rámec spolupráce „14 + 1“, do ktorého je zapojených 9 členských štátov EÚ, môže priniesť určité riziká pre súdržnosť EÚ.

4.5.5. EHSV sa domnieva, že ak projekty iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta, nebudú dôkladne posúdené, mohli by poškodiť dlhodobú konkurencieschopnosť EÚ v dôsledku núteného transferu technológií do Číny.

4.5.6. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že čínske podniky, ktoré investujú do projektov iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta na územiach EÚ, nezaručujú rešpektovanie sociálnych práv a práv pracovníkov.

4.5.7. EHSV konštatuje, že investície, ktoré Čína realizuje v rámci projektov iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta a ktoré nie sú v súlade s finančnými predpismi EÚ, by mohli pre organizované zločinecké skupiny predstavovať príležitosti na pranie špinavých peňazí.

4.5.8. EHSV poukazuje na znepokojujúci jav nadmerného zadlženia v krajinách mimo EÚ, ktoré vedie k strate strategických záruk. To je prípad krajín mimo EÚ, ako sú Pakistan, Tadžikistan, Kirgizsko, Srí Lanka, Maldivy, a tiež Čiernej Hory, ktorá je kandidátskou krajinou na vstup do EÚ.

4.5.9. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že čínske podniky zapojené do programov iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta nedodržiavajú environmentálne normy EÚ, keďže naďalej financujú a realizujú projekty, ktoré sú v rozpore s Európskou zelenou dohodou.

4.5.10. EHSV uznáva, že iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta len vyplnila priestor, ktorý zostal prázdny vinou EÚ a členských štátov, keďže v období rokov 2010 – 2019 podcenili situáciu. Hoci od roku 2007 pomocou stratégie pre Strednú Áziu určila EÚ strategické priority z hľadiska prepojení medzi dopravnými a energetickými sieťami, až iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta nasmerovala významný tok investícií do tejto a iných oblastí (Balkán, prístavy v Stredozemnom mori a Atlantickom oceáne, Afrika, juhovýchodná Ázia atď.). Investície čínskych podnikov by preto určite zlepšili prepojenosť infraštruktúry týchto oblastí a strategicky dôležitých intermodálnych uzlov.

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

4.5.11. EHSV konštatuje, že EÚ financovala projekty v rámci iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta, a to buď priamo (napr. most Pelješac v Chorvátsku), alebo nepriamo (prostredníctvom Európskej banky pre obnovu a rozvoj, Európskej investičnej banky a Európskeho investičného fondu), pričom sa nezabezpečila potrebná koordinácia alebo aspoň dodržiavanie environmentálnych a sociálnych noriem atď ([19]).

4.5.12. EHSV sa domnieva, že iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta potrebuje rámec na lepšiu koordináciu medzi inštitúciami EÚ a 27 členskými štátmi. Nie je žiaduce, aby vzťahy s Čínou spočívali na 27 dvojstranných vzťahoch alebo sa riadili individuálnymi memorandami o porozumení či rámcami spolupráce, ako napríklad rámec 14 + 1. V tomto kontexte môžu síce existujúce mocenské vzťahy medzi 27 členskými štátmi EÚ zvýhodňovať určité štáty, vo všeobecnosti však prevláda tendencia uprednostňovať len Čínu, čo predstavuje systémové riziko pre EÚ ako celok. Je preto nevyhnutné zabezpečiť jednotný postup členských štátov EÚ vo vzťahu k Číne a podporovať účinnú komunikáciu medzi inštitúciami EÚ a ČĽR.

4.5.13. Pokiaľ ide o zámer ČĽR využiť severomorskú trasu (*Northern Sea Route*) iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta, aby sa zjednodušila námorná doprava cez Melacký prieliv, EHSV má veľké obavy o životné prostredie a bezpečnosť.

4.5.14. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta nezabezpečuje skutočné zapojenie miestnych aktérov (organizácií občianskej spoločnosti a sociálnych partnerov) do navrhovania, monitorovania, hodnotenia a realizácie projektov, a preto chýba dôležitá možnosť podeliť sa o tieto projekty s miestnymi aktérmi, hoci sú určené najmä im.

5. **V záujme spoločnej stratégie spájajúcej stratégiu EÚ Global Gateway a iniciatívu Jedno pásmo, jedna cesta**

5.1. EHSV dúfa, že sa čo najskôr vytvoria podmienky, aby sa stratégia Global Gateway, iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta a iniciatíva Partnerstvo pre globálnu infraštruktúru a investície (PGII) mohli navzájom dopĺňať, čo by bolo prejavom uvoľnenia globálnych vzťahov.

5.1.1. EHSV zastáva názor, že **projekty v rámci iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta realizované na území 27 členských štátov EÚ alebo projekty realizované mimo územia EÚ, do ktorých sú však zapojené hospodárske subjekty z členských štátov EÚ** (ako príjemcovia, dodávatelia alebo darcovia), **aj projekty stratégie Global Gateway budú musieť**

— **podporovať tieto zásady:**

  — mier a bezpečnosť,

  — hodnoty EÚ zakotvené v zmluvách,

  — ľudské práva zakotvené vo Všeobecnej deklarácii ľudských práv Organizácie Spojených národov (1948),

  — ustanovenia Charty základných práv Európskej únie ([20]),

  — dodržiavanie základných dohovorov MOP. ČĽR ratifikovala šesť z deviatich základných dohovorov. Zostáva ratifikovať: Dohovor o slobode združovania a ochrane práva odborovo sa organizovať z roku 1948 (č. 87), Dohovor o vykonávaní zásad práva organizovať sa a kolektívne vyjednávať z roku 1949 (č. 98) a Dohovor MOP o podpornom rámci pre bezpečnosť a zdravie pri práci z roku 2006 (č. 187),

— **zabezpečovať tieto ciele:**

  — ciele OSN v oblasti udržateľného rozvoja,

  — dvojaká, ekologická a digitálna transformácia,

  — Európsky pilier sociálnych práv,

  — otvorená strategická autonómia EÚ,

  — európske vlastníctvo strategickej infraštruktúry a výroby EÚ,

  — konkurencieschopnosť EÚ,

  — rovnaké podmienky a spravodlivá hospodárska súťaž,

  — boj proti daňovým únikom a praniu špinavých peňazí.

([19]) Európsky dvor audítorov, Reakcia EÚ na štátom riadenú investičnú stratégiu Číny, Preskúmanie č. 03, 2020.
([20]) Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391.

Na základe týchto zásad a cieľov sa preto projekty iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta aj projekty stratégie Global Gateway budú musieť podrobiť **posúdeniu hospodárskeho, finančného, sociálneho, environmentálneho a právneho vplyvu**, aby sa preukázala ich vhodnosť a zlučiteľnosť s hodnotami EÚ a so zásadami a cieľmi uvedenými v tomto bode.

5.1.1.1. V primeranej lehote budú musieť posúdenie vplyvu vykonať:

— **v prípade iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta: spoločne EÚ a členské štáty zapojené do príslušného projektu iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta,**

— **v prípade stratégie Global Gateway: EÚ a štáty mimo EÚ zapojené do príslušného projektu stratégie Global Gateway,**

skôr než sa povolí realizácia týchto projektov na území EÚ alebo zapojenie hospodárskych subjektov z EÚ (v prípade iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta) alebo v štátoch mimo EÚ v prípade stratégie Global Gateway.

5.2. EHSV je ochotný a žiada, aby mohol organizovať pravidelné stretnutia v rámci okrúhleho stola EÚ – Čína s cieľom diskutovať o iniciatíve Jedno pásmo, jedna cesta a stratégii Global Gateway so zástupcami organizácií občianskej spoločnosti a sociálnymi partnermi v snahe zdôrazniť príležitosti a výzvy spojené s týmito dvoma programami, ako aj možné riešenia.

V Bruseli 14. decembra 2023

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Oliver RÖPKE