



ВЪРХОВЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ
НА СЪЮЗА ПО ВЪПРОСИТЕ
НА ВЪНШНИТЕ РАБОТИ И
ПОЛИТИКАТА НА СИГУРНОСТ

Брюксел, 19.9.2018 г.
JOIN(2018) 31 final

**СЪВМЕСТНО СЪОБЩЕНИЕ ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ,
КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ И ЕВРОПЕЙСКАТА ИНВЕСТИЦИОННА
БАНКА**

Свързване на Европа и Азия — основни елементи за стратегия на ЕС

**СЪВМЕСТНО СЪОБЩЕНИЕ ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ,
КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ И ЕВРОПЕЙСКАТА ИНВЕСТИЦИОННА
БАНКА**

Свързване на Европа и Азия — основни елементи за стратегия на ЕС

1. Въведение

Взаимоотношенията между Европейския съюз и Азия са от световно значение, а през следващите години връзките вероятно ще се засилват. Приблизително 60 % от световното население живее в Азия, а нейният дял в износа и вноса на ЕС е съответно 35 % (618 милиарда евро) и 45 % (774 милиарда евро)¹. Както за Европа, така и за Азия нарастващата глобална взаимозависимост е възможност за засилено сътрудничество, мирно политическо сътрудничество, справедливи и по-здрави икономически отношения, всеобхватен обществен диалог и съвместни действия в областта на международната и регионалната сигурност. Заедно Европа и Азия могат да бъдат движещите сили, за да се постигне подход към световната политика, глобалната стабилност и регионалния икономически просперитет, основан на по-голямо сътрудничество.

За да постигнат радикална промяна в това сътрудничество и отключване на възможности в рамките на световната икономика, ЕС и Азия следва да осигурят ефикасна и устойчива свързаност. Свързаността² допринася за икономическия растеж и заетостта, глобалната конкурентоспособност и търговията и за движението на хора и стоки през и между Европа и Азия.

Според някои прогнозни оценки през следващите десетилетия Азия ще се нуждае от инвестиции в инфраструктура в размер над 1,3 трилиона евро годишно, за да поддържа днешните темпове на растеж и да се адаптира към изменението на климата³. За сравнение, предвижда се, че през периода 2021 — 2030 г. в ЕС ще са необходими 1,5 трилиона евро инвестиции в трансевропейската транспортна мрежа. Предизвикателствата обаче не са само свързани с инвестициите. Азия обхваща различни региони с много разнородни държави по отношение на икономическите модели и равнището на развитие. Необходими са съгласувани и хармонизирани правила, стандарти или практики, за да се насърчат достъпът до пазара и трансграничното движение на стоки, услуги, капитал и хора. Изискват се високи екологични и социални стандарти, адекватно планиране и анализ на разходите и ползите през целия жизнен цикъл, за да се гарантира устойчивостта на инвестициите в областта на свързаността в по-дългосрочен план. Трябва да се гарантират фискалната и финансовата устойчивост на инфраструктурните проекти, за да се избегне рискът от затруднено положение по отношение на дълга.

Поради тази причина Комисията предлага основните елементи за създаването на **стратегия на ЕС за свързване на Европа и Азия**, с конкретни предложения на

¹ Вж. данните от 2016, на разположение на адрес: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf

² Определение на понятието „свързаност“ е дадено в Изявлението на председателите на 13-тата среща на министрите на външните работи в рамките на срещата „Азия — Европа“ (АСЕМ), проведена в Найпидо, Мианмар, на 20 и 21 ноември.

³ Азиатска банка за развитие, Задоволяване на инфраструктурните нужди в Азия (Meeting Asia's Infrastructure Needs), 2017 г.

политиката и инициативи за подобряване на връзките между Европа и Азия, включително чрез оперативно съвместими транспортни, енергийни и цифрови мрежи⁴. Настоящото съобщение е също така част от приноса на ЕС за 12-тата среща „Азия — Европа“ (АСЕМ) през октомври 2018 г., която ще даде възможност за насърчаване на свързаността и за засилване на сътрудничеството с азиатските партньори.

Настоящото съобщение следва да се разглежда заедно с предложението на Комисията за следващата многогодишна финансова рамка⁵, с която се определят ясни приоритети, които бяха допълнително разяснени в публикувани неотдавна съобщения на Комисията⁶, като същевременно се предвиждат средства за насърчаване и подпомагане на частните инвестиции в световен мащаб.

2. Европейският начин: устойчива и всеобхватна свързаност, основана на правила

През последните десетилетия ЕС работеше за постигането на вътрешна свързаност. Със създаването на **вътрешния пазар** ЕС даде възможност за свободното движение на хора, стоки, услуги и капитал. Общите за ЕС правила, като правилата на ЕС за контрол на държавната помощ и за обществените поръчки, гарантират справедлива и прозрачна конкуренция, а политиките на Съюза гарантират също така опазване на околната среда, безопасност, сигурност, както и социални и индивидуални права⁷. ЕС насърчава също така кръгова икономика, ниски емисии на парникови газове и бъдеще, което е устойчиво на изменението на климата, с оглед постигане на целите за устойчиво развитие (ЦУР) и целите, заложи в Парижкото споразумение относно изменението на климата. Тези политики стимулираха инвестиции в трансгранична свързаност въз основа на ясна трансевропейска мрежа (TEN) с добре определени приоритети и стандарти. Гражданите в качеството им на потребители на свързаността и предприятията се възползват от възможността да разчитат на ефикасна паневропейска инфраструктура, свободна и лоялна конкуренция и общи стандарти. Вътрешният пазар на ЕС доведе до по-голяма производителност и конкурентоспособност и може да бъде източник на вдъхновение в световен мащаб.

Политиките на ЕС в областта на свързаността са насочени към насърчаване на ефикасността в рамките на единния пазар на ЕС и подобряване на свързаността в

⁴ Значението на свързаността за просперитета е признато в десетте приоритета на Европейската комисия, Глобалната стратегия за външна политика и политика на сигурност на Европейския съюз и Европейския консенсус за развитие.

⁵ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Модерен бюджет за Съюз, който закриля, предоставя възможности и защитава — Многогодишна финансова рамка за периода 2021 — 2027 г.“, COM(2018) 321 final.

⁶ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет и Съвета „Съобщение за нов алианс между Африка и Европа за устойчиви инвестиции и работни места: издигане на нашето партньорство за инвестиции и работни места на по-високо равнище“, COM(2018) 643 final и Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета и Европейската инвестиционна банка „Към по-ефективна финансова архитектура за инвестиции извън Европейския съюз“, COM(2018) 644 final.

⁷ Задължението за извършване на оценки на въздействието върху околната среда за инфраструктурни проекти беше въведено за първи път в законодателството на ЕС през 1985 г. Следва да се прилагат принципът на предпазливост, принципът на превенция, принципът на отстраняване на щетите върху околната среда при източника и принципът „замърсителят плаща“. Вж. член 174, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

световен мащаб, с акцент върху ползите за хората и техните права. Тези цели се подпомагат от политики в областта на: устойчивото развитие, декарбонизацията, цифровизацията, инвестициите, иновациите, както и водещата позиция на ЕС на световно равнище.

Благодарение на своя опит ЕС има възможност да популяризира подход към свързаност, която е устойчива, всеобхватна и основана на правила:

- **Устойчива свързаност.** Инвестициите в областта на свързаността трябва да осигурят ефективност на пазара и да бъдат жизнеспособни във фискално отношение, за да се стимулира производителността и да се създадат работни места. За да се отговори на предизвикателствата, свързани с изменението на климата и влошаването на качеството на околната среда, те трябва да насърчават декарбонизацията на икономиката и да се осъществяват съгласно високи стандарти въз основа на оценки на въздействието върху околната среда. С оглед насърчаване на социалния напредък, те трябва да отговарят на високи стандарти за прозрачност и добро управление, а чрез подходящи обществени консултации да се предостави гласност на хората, засегнати от проектите. Политиките в областта на свързаността следва да намаляват неблагоприятните вторични ефекти, като въздействие върху околната среда, задръстване, шум, замърсяване и злополуки. Накратко, в дългосрочен план свързаността трябва да бъде устойчива в икономическо, фискално, екологично и социално отношение.
- **Всеобхватна свързаност.** Свързаност се постига чрез мрежи и преминаващия през тях поток от хора, стоки, услуги и капитал. Това означава транспортни връзки по въздух, суша или море. Това означава също така цифрови мрежи, от мобилни до фиксирани, от опорни мрежи за интернет до мрежи „последна миля“, от кабели до спътници. Както и енергийни мрежи и потоци, от газопреносни мрежи, включително втечен природен газ, до електроенергийни мрежи, от възобновяеми източници на енергия до енергийна ефективност. Следва да се оптимизират полезните взаимодействия между трите сектора, което понякога води до иновативни и нови форми на свързаност. Свързаността има важно човешко измерение и в основата на всяка политика следва да бъдат интересите и правата на хората.
- **Международна свързаност, основана на правила.** За ефикасното, справедливо и безпроблемно движение на хора, стоки, услуги и капитал се изискват правила и разпоредби. Международно договорените практики, правила, конвенции и технически стандарти, които се поддържат от международни организации и институции, дават възможност за оперативна съвместимост на мрежите и трансгранична търговия. В рамките на вътрешния си пазар ЕС гарантира недискриминация и еднакви условия на конкуренция за предприятията и насърчава отворена и прозрачна среда за инвестиции, като защитава своите критични активи⁸. ЕС следва да продължи да насърчава открити и прозрачни процеси на възлагане на обществени поръчки, при които дружествата следва да се ползват от еднакви условия на конкуренция.

⁸ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за скрининг на преки чуждестранни инвестиции в Европейския съюз (COM(2017) 487) final.

Въз основа на това ЕС ще се ангажира със своите съседи и азиатски партньори по три направления:

- първо, като осигури принос за ефикасните връзки и мрежи между Европа и Азия посредством приоритетните транспортни коридори, цифрови връзки и сътрудничество в областта на енергетиката в полза на хората и съответните икономики;
- второ, като установи партньорства за целите на свързаността въз основа на общоприети правила и стандарти, които дават възможност за по-добро управление на потоците от стоки, хора, капитал и услуги;
- трето, като допринесе за преодоляване на значителния недостиг на инвестиции чрез подобряване на мобилизирането на ресурси, оползотворяване на финансовите ресурси на ЕС в по-голяма степен и засилване на международните партньорства.

3. Изграждане на ефикасни връзки между Европа и Азия

С оглед подсилване на ефикасността на съществуващите и бъдещите връзки Съюзът заедно със своите партньори следва да насочи вниманието си към транспортните, енергийните и цифровите връзки между Европа и Азия, като вземе предвид бързите технологични промени, които оказват силно въздействие върху свързаността. Що се отнася до физическите връзки между Европа и Азия, ЕС и неговите партньори следва да насърчат също така свързаността и мобилността сред студентите, представителите на академичните среди и изследователите.

3.1. Транспорт

Азиатските партньори и Съюзът са заинтересовани от развитието на ефикасни, икономически жизнеспособни и екологично устойчиви търговски маршрути и коридори между Европа и Азия. Днес 70 % от търговията, измерена по стойност, се осъществява по море, над 25 % по въздух, а железопътният транспорт се използва в относително ограничена степен. Потенциалът за растеж във всички сектори е значителен.

Заедно със своите съседи и азиатски партньори ЕС следва да подобри транспортните връзки. ЕС следва да работи за **свързване на рамката на добре развитата трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) с мрежите в Азия**. Трансевропейската транспортна мрежа се основава на ясни приоритети и стандарти за насърчаване на трансграничен и оперативен съвместим мултимодален транспорт, т.е. комбинация от железопътен, морски и вътрешноводен транспорт. За постигането на тази цел ЕС би могъл да предложи при необходимост техническа помощ, за да помогне на партньорите си да планират своите транспортни системи и да гарантират тяхната взаимосвързаност, както и да допринесе за финансирането на инфраструктура, когато това е целесъобразно (вж. част 4). С помощта на нови методи за оценяване на равнищата на свързаност, например показатели за свързаност, ще се установят пропуските и възможностите. ЕС следва да допринесе също така и за повишаване на сигурността на транспортните връзки с Азия.

Свързаност и сигурност

Светът зависи все повече от сложни мрежи за данни и трансфери на данни, енергийни връзки, перфектно синхронизирани вериги за създаване на стойност, както и от мобилността

на хората. Управлението на тези потоци означава намиране на правилния баланс между улесняването им и гарантирането на тяхната безопасност и сигурност. В епохата на хибридни заплахи и тероризъм от значение е „сигурността на потоците“. Достъпът до търговските маршрути продължава да зависи от наличието на подходяща политическа среда и среда на сигурност, както и от преодоляването на предизвикателства, като трансграничната организирана престъпност и всички видове незаконна контрабанда и трафик, киберсигурността и атаките срещу транспортната и енергийната сигурност. Тези предизвикателства не могат да бъдат разрешени единствено чрез вътрешните или външните политики на държавите или организациите. ЕС следва да се ангажира с държавите партньори, за да направи транспортните връзки с Азия по-сигурни и по-безопасни, особено в областта на киберсигурността.

- **Въздушен транспорт**

Споразуменията в областта на въздухоплаването между ЕС и трети държави разкриват нови икономически перспективи, като отварят пазари и насърчават възможности за инвестиции. За да даде възможност за растеж на въздушния транспорт в полза на гражданите и предприятията от ЕС и държавите партньори, ЕС договаря понастоящем с няколко свои съседни държави и държави в Азия споразумения в областта на въздухоплаването⁹. По този начин ЕС обхваща и въпроса с въздействието на въздухоплаването върху околната среда и климата, и по-специално проблема с емисиите от въздухоплаването. ЕС ще продължи да осигурява подкрепа в рамките на Европа, Азия и в други части на света за необходимата **дългосрочна декарбонизация** на въздушния транспорт, включително чрез насърчаване на ефективното изпълнение на международни споразумения¹⁰, както и чрез целенасочени дейности за изграждане на капацитет в държавите партньори.

- **Морски транспорт**

ЕС подпомага постигането на чисто и устойчиво корабоплаване, като разработва мерки на политиката за целия ЕС и участва в усилията по отношение на околната среда, включително тези на Международната морска организация (ИМО). Като част от стратегията си за декарбонизация на транспорта Комисията ще продължи да насърчава използването на **алтернативни горива** в пристанищата в Европа и Азия. Тя ще спомогне за регулиране и улесняване на морското корабоплаване, като продължи да си взаимодейства с трети държави в Азия чрез уместни **споразумения в областта на морския транспорт**. За да се ускорят митническите формалности, Комисията следва да популяризира своите инициативи за цифровизация и опростяване на административните формалности в пристанищата в Азия¹¹. ЕС следва също така да насърчава по-широкото приемане на ротердамските правила, които ще улеснят използването на електронни документи при превоза на товари по море¹². С оглед

⁹ Завършени са преговорите с Армения, а тези с Асоциацията на народите от Югоизточна Азия (АСЕАН), Азербайджан, Турция и Катар продължават. Комисията парафира споразумение за общо авиационно пространство с Украйна, двустранно споразумение за безопасност на въздухоплаването с Китай и договаря такова с Япония.

¹⁰ Споразумения с Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

¹¹ Съобщение на Комисията до Европейския Парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“ (СОМ(2009) 8).

¹² Конвенцията на ООН относно договорите за международен превоз на товари изцяло или частично по море (2008 г.)

подобряване на морската сигурност ЕС следва да предложи допълнителни мерки и да продължи да подпомага международните усилия, включително чрез Международната морска организация (ИМО). ЕС следва да продължи да развива свързващата роля на басейна на Черно море.

- **Сухопътен транспорт**

В сектора на **железопътния транспорт** ЕС съвместно със своите партньори следва да работи за повишаване на конкурентоспособността на железопътните връзки чрез съкращаване на времето за транзит и подобряване на коефициентите на натоварване. ЕС разшири трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), така че да обхване държавите от Западните Балкани, а наскоро договори нейното разширяване с включването на шест държави от Източното партньорство (Армения, Азербайджан, Беларус, Грузия, Молдова и Украйна). И железопътните връзки по направление **север—юг**¹³, и железопътните връзки по направление **изток—запад**¹⁴ биха могли да играят важна роля в бъдеще. По-конкретно, силен растеж се наблюдава при железопътната връзка между ЕС и Китай. Трябва да се намерят решения на предизвикателствата, свързани с дългосрочната икономическа жизнеспособност и неутралност по отношение на конкуренцията на тези железопътна връзка. ЕС подкрепя инициативата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) за единна правна уредба в областта на железопътния транспорт, която е насочена към уеднаквяване на правния режим за железопътния превоз на товари през цялата територия на евразийския континент. ЕС ще работи със съответните железопътни транспортни организации за разширяване на прилагането на рамките на ЕС за технически спецификации и управление на безопасността¹⁵. По отношение на свързаността между Европа и Азия **автомобилният транспорт** сам по себе си е обоснован обикновено при средни разстояния (например до Централна Азия) и като второстепенна транспортна мрежа в комбинация с други видове транспорт. Освен това от основно значение е осигуряването на подходящи условия за работниците в сектора и справедлива конкуренция между предприятията за автомобилни превози. При осъществяване на ангажиментите си с азиатските държави ЕС следва да насочи вниманието си към насърчаване на **безопасността по пътищата**, като споделя най-добрите практики и най-подходящите решения за намаляване на смъртните случаи и нараняванията по пътищата. ЕС ще спомогне също така за насърчаване на обмена на **митническа** информация и ще развие сътрудничеството в областта на транзита както въз основа на двустранни споразумения, така и чрез Световната митническа организация (СМО).

3.2. Цифрова свързаност

Връзките с мрежи с голям капацитет са от решаващо значение за подпомагане на цифровата икономика. Връзките на опорната мрежа с азиатските държави и други трети държави ще допринесат за създаването на изцяло решетъчна мрежа, което ще осигури изискваната ширина на честотната лента и други критерии за качество за тази все по-важна инфраструктура. Универсалният достъп до интернет на приемливи цени е доказан **фактор за социално-икономическо развитие**.

¹³ Железопътните връзки по направление север—юг свързват Средиземно море, Черно море и Персийския залив със Северно море, Балтийско море и Арктическият океан.

¹⁴ Железопътните връзки по направление изток—запад свързват ЕС с Китай и Централна Азия.

¹⁵ Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) и Организацията за сътрудничество на железниците.

В отношенията си с държавите от Азия ЕС следва да насърчава мирна, сигурна и открита среда на ИКТ, като се преодоляват заплахите за киберсигурността и се защитават правата на човека и свободите онлайн, включително защита на личните данни. Нужен е съгласуван регулаторен подход в подкрепа на частните и публичните инвестиции в областта на цифровата инфраструктура¹⁶, както и политики и стимули за преодоляване на цифровото разделение, и по-специално в отдалечените региони или държавите без излаз на море. За тази цел Съюзът ще продължи, когато е целесъобразно, своята **стратегия „цифровизация за развитие“ („Digital4Development“)**¹⁷ в Азия, като насърчава цифровите технологии и услуги, за да даде тласък на социално-икономическото развитие.

3.3. Енергийна свързаност

Либерализацията на енергийния пазар на ЕС, съчетана с целите за 2020 г. за възобновяеми енергийни източници и енергийна ефективност, както и стратегията за енергийния съюз дадоха тласък за пазарно ориентиран преход към чиста енергия. Те доведоха до по-взаимосвързана електроенергийна мрежа, с по-малко въглеродни емисии, което също е от основно значение за конкуренцията и ключов фактор, способстващ за интегрирането на енергия от различни възобновяеми източници. Въз основа на своя опит ЕС следва да популяризира регионални **платформи за енергийна свързаност**, които са насочени към пазарни принципи, насърчават модернизацията на енергийната система и приемането на екологично чисти (децентрализирани) решения, на енергийна ефективност и **подпомагат енергийната свързаност както между партньорите в Азия, така и с тях.**

3.4. Свързаност между хората

Свързаността и мобилността сред студентите, представителите на академичните среди и научните изследователи **са от ключово значение за взаимното разбирателство и икономическия растеж.** От 2014 г. насам по различни програми беше осигурено финансиране за мобилността на над 18 000 студенти, изследователи и служители. ЕС следва да засили допълнително студентския и академичния обмен с азиатските държави посредством програмата „Еразъм“, действията „Мария Склодовска-Кюри“, взаимното признаване на дипломите и регионалния обмен на изследователи и новатори. ЕС следва да насърчава сътрудничеството между градовете, включително взаимодействието между столиците на културата в ЕС и техните партньори в Азия, и да повиши мобилността на хората на изкуството и сътрудничеството в областта на спорта.

¹⁶ Вж. Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Модерен бюджет за Съюз, който закриля, предоставя възможности и защитава. Многогодишна финансова рамка за периода 2021 — 2027 г.“, COM (2018) 321 final, в което Комисията излага своето предложение да насърчи цифровата свързаност с азиатските държави и с други държави чрез Механизма за свързване на Европа за периода 2021 — 2027 г.

¹⁷ Вж. работен документ на службите на Комисията „ Digital4Development: интегриране на цифровите технологии и услуги в политиката на ЕС за развитие“ SWD (2017) 157.

Ключови действия за глава 3

Комисията:

- Ще разработи методология за оценяване на равнищата на устойчивата свързаност в Европа и Азия и нейното икономическо въздействие в рамките на ЕС и неговите региони.
- Ще насърчи обмена на данни за митническите и цифровите транспортни коридори и ще оцени рисковете.
- Ще продължи преговорите по Споразумение за въздушен транспорт с Асоциацията на народите от Югоизточна Азия (АСЕАН), Азербайджан, Турция и Катар и ще подпише двустранни споразумения за безопасност на въздухоплаването с Китайската народна република (Китай) и Япония.
- Ще популяризира на международни форуми споразуменията за декарбонизация на транспорта, и по-специално в сектора на въздухоплаването и корабоплаването.
- Ще насърчи цифровизацията и административното опростяване на морския транспорт в Азия и държавите от региона на Черно море, както и приемането на ротердамските правила.
- Ще проучи възможността за разширяване на мандата на координатора/координаторите на коридорите на трансевропейската транспорта мрежа на ЕС с включване на региона, обхванат от политиките за разширяване и съседство, в контекста на предвидения преглед на Регламента за трансевропейската транспортна мрежа, който трябва да се проведе до 2023 г.
- Ще работи по стандартите за етично използване на технологиите на бъдещето, като изкуствения интелект и ще насърчава пълното съблюдаване на отговорно поведение на държавите в интернет.
- Ще популяризира още повече програмата „Еразъм“ и действията „Мария Склодовска-Кюри“ в Азия и свързаните с тях договорености за реципрочност за повишаване на възможностите за обмен и мобилност.

4. Създаване на международни партньорства за устойчива свързаност

Налице са **широк кръг от участници** и динамични процеси, определящи параметрите за сътрудничество в областта на устойчивата свързаност¹⁸. С оглед на ефективното постигане на свързаност ЕС следва да подсили съществуващите двустранни, регионални и международни партньорства и да създаде нови партньорства, които са устойчиви, отворени, приобщаващи и ръководени от правила.

4.1. Двустранно сътрудничество

ЕС е основен партньор **при сътрудничеството за развитие и инвестиции** в Азия. При диалозите по въпросите на развитието се отделя внимание на инвестициите и устойчивата свързаност, но те следва да обхванат потенциалното сътрудничество с

¹⁸ Вж. Съвместен работен документ на службите на Комисията, SWD (2017) 436, „Проучване на свързаността между Европа и Азия — основни констатации“ за различните инициативи в областта на свързаността, провеждани от партньорите на ЕС.

трети държави. В този контекст ЕС и неговите азиатски партньори могат да работят по-добре съвместно за подобряване на регулаторната среда, управлението на публичните финанси и мобилизирането на национални ресурси. ЕС ще предложи също така своята подкрепа, включително и посредством техническа помощ, с цел укрепване на капацитета за планиране, разработване и изпълнение на устойчиви проекти, политики и регулаторни режими в областта на свързаността въз основа на международни стандарти и най-добри практики.

Двустранното сътрудничество с отделни държави следва да се адаптира към тяхното конкретно положение. Например ЕС следва да засили съществуващото сътрудничество с Китай по съответните инициативи за сътрудничество в областта на инфраструктурата и развитието и да насърчи прилагането на принципите на достъп до пазара и еднакви условия на конкуренция, както и позоваването на международни стандарти при инициативите за свързаност. Съвместно с Япония ЕС следва да координира внимателно усилията за популяризиране на международни стандарти и регионално сътрудничество в Азия, и по-специално като съживи диалога между ЕС и Япония в областта на транспорта. В Югоизточна Азия ЕС следва да продължи диалога със Сингапур в областта на транспорта, започнат през 2011 г.

Същевременно с другите партньори, включително Афганистан, Индия, Индонезия, Иран, Пакистан, Русия, Република Корея, Турция и държавите от Централна Азия, както и с Австралия и Съединените щати, ЕС следва да разшири своя диалог по въпросите на устойчивата свързаност.

Устойчивата свързаност и политиките на ЕС за разширяване и съседство

Свързаността е важен аспект на политиките на ЕС за разширяване и съседство. Устойчивата свързаност се въвежда постепенно в законодателството на държавите, обхванати от тези политики, в хода на сближаването или хармонизирането на техните подходи с тези на ЕС.

В контекста на новата политика на ЕС за Западните Балкани Комисията стартира наскоро водещи инициативи за повишаване на свързаността и за програма в областта на цифровите технологии за региона¹⁹. Освен това съгласно Декларацията от София, подписана през май 2018 г. по време на срещата на върха ЕС — Западни Балкани, се поема ангажимент за значително повишаване на свързаността във всичките ѝ измерения: в областта на транспорта, енергетиката и цифровата сфера, както и между хората²⁰. Понастоящем се изготвя план за действие за инвестиции в транспорта в държавите от Източното партньорство в допълнение към неотдавнашния ангажимент за засилване на сътрудничеството в областта на цифровата икономика.

В този контекст Комисията ще гарантира, че при политиките на ЕС за разширяване и съседство се отделя повече внимание на устойчивата свързаност, а така също ще насърчава още по-голямо сближаване на техническите и правните уредби в тази област.

¹⁹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Надеждна перспектива за разширяване и засилен ангажимент на ЕС за Западните

Балкани“, COM(2018) 65 final.

²⁰ Декларация от София (май 2018 г.) Достъпна на интернет адрес: http://www.consilium.europa.eu/media/34776/sofia-declaration_en.pdf.

Тя ще осигури също така допълнителна помощ при изпълнението на законодателството за обществените поръчки и ще насърчава прозрачността и най-добрите практики.

4.2. Регионално сътрудничество

ЕС има опит при създаването на структури за регионално сътрудничество, като тези около региона на Балтийско море. При работата си с държавите партньори, международни организации и финансови институции ЕС следва да обмисли разработването на **подходи за регионално сътрудничество в областта на свързаността** за Азия, като предостави анализ на дейностите в областта на свързаността в определени региони, пропуските в областта на свързаността и възможностите за сътрудничество в подкрепа на свързаността между ЕС и Азия.

В Азия има няколко международни организации и механизми с мандати, които имат отношение към свързаността²¹. Естеството на взаимодействието на ЕС с тези организации зависи от техните дейности и обхвата на действие. Срещата „Европа — Азия“ (АСЕМ) е важна платформа за сътрудничество с ключови азиатски партньори. ЕС следва да засили своето сътрудничество с Асоциацията на народите от Югоизточна Азия (АСЕАН), която е основен участник в областта на свързаността в Югоизточна Азия, за да подкрепи генералния план за свързаност на АСЕАН до 2025 г. и сближаването на стандартите в рамките на асоциацията, включително чрез текущия диалог за транспорта²². И накрая, ЕС следва да насърчава също така регионалното сътрудничество в областта на устойчивата свързаност като ключов аспект на своята стратегия за Централна Азия.

4.3. Международно сътрудничество

Международното сътрудничество има централна роля при определянето на правните рамки и конкретните форми на свързаност. То играе важна роля в укрепването на устойчивостта на тези рамки, както се вижда от неотдавнашната инициатива на ЕС за управление на океаните.

Управление на океаните

ЕС е поел ангажимент за постигане на свобода на корабоплаването и устойчиво управление на океаните и моретата. През ноември 2016 г. със съвместно съобщение²³ бяха предложени 50 действия за безопасни, сигурни, чисти и устойчиво управлявани океани по света и беше предвидено създаването на „океански партньорства“ с ключови участници. Заедно със Световната банка ЕС разработи „рамка за развитие на „синя“ икономика“, която ще помогне на крайбрежните държави, региони и общности да осъществят прехода към „сини“ икономики чрез създаване на механизъм за смесено финансиране за инвестициите на публично-частни партньорства в продължение на 30 години.

²¹ Включително АСЕМ, АСЕАН, инициативата за многосекторно техническо и икономическо сътрудничество в Бенгалския залив, регионалното икономическо сътрудничество в Централна Азия, Асоциацията за регионално сътрудничество в Южна Азия, икономическото сътрудничество на подрегионално равнище в Южна Азия и Шанхайската организация за сътрудничество.

²² Когато е уместно, ЕС би могъл да си взаимодейства на техническо равнище с Евразийския икономически съюз и неговите държави членки с цел постигане на по-тясно сближаване на техните технически нормативни уредби и стандарти с международните.

²³ Съвместно съобщение „Международно управление на океаните: приносът на ЕС за отговорното управление на океаните“, JOIN(2016) 49 final.

Международни организации²⁴ разработват **международни споразумения и стандарти**, чието изпълнение и признаване се изискват с цел борба с изменението на климата, влошаването на околната среда, за да се насърчат достъпът до пазара и свободната и справедлива търговия и да се гарантира **оперативната съвместимост на мрежите**²⁵. Общоприетите международни стандарти предоставят техническа хармонизация, даваща възможност за оперативна съвместимост на различните мрежи. Международните и европейските организации за стандартизация²⁶ са важни партньори на ЕС, които осигуряват техническата хармонизация в Европа и Азия, като разработват въз основа на консенсус стандарти, съобразени с промишлеността. Комисията ще работи с тези организации и съответните сектори, за да преразгледа необходимостта от стандарти в областта на свързаността. Комисията ще разшири предоставяната техническа помощ и ще си сътрудничи по-тясно със съответните международни организации и чуждестранни партньори, за да обезпечи ангажираността на ключови трети държави по отношение на тези стандарти и тяхното по-широко възприемане. Като цяло ЕС следва да засили своето взаимодействие с международни организации и да подобри своето външно представителство, участие и координация.

Ключови действия за глава 4

Комисията:

- *Ще засили сътрудничеството със съответните трети държави, включително с платформата за свързаност между ЕС и Китай, за да насърчи цифровата икономика, ефикасни транспортни връзки и интелигентна, устойчива, безопасна и сигурна мобилност въз основа на разширяването на трансевропейската транспортна мрежа, и ще насърчава еднакви условия на конкуренция в областта на инвестициите.*
- *Ще подкрепя устойчивата свързаност при диалозите с трети държави по въпроси на политиката и развитието.*
- *Ще задълбочи сътрудничеството със съответните регионални организации в Азия и ще ръководи подходи за регионално сътрудничество в областта на свързаността за Азия.*
- *Ще сътрудничи с европейски и международни организации за стандартизация и националните им членове с оглед на ефективно и*

²⁴ Включително Организацията за икономическо сътрудничество и развитие, ИКЕ на ООН и нейният Комитет по вътрешен транспорт; в областта на железопътния транспорт: Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) и Организацията за сътрудничество на железниците (OSJD); в областта на енергетиката: Международната агенция по енергетика и Международната агенция за възобновяема енергия. Други ключови организации със световен мандат са Международната морска организация (ИМО), Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), Международният съюз по далекосъобщения (МСД) и Международната организация на труда (МОТ) по отношение на социалните права.

²⁵ Включително, но не само, Конвенцията на ИКЕ на ООН за достъпа до информация, участието на обществеността в процеса на вземането на решения и достъпа до правосъдие по въпроси на околната среда и Конвенцията на ИКЕ на ООН от Еспо за оценка на въздействието върху околната среда в трансграничен контекст и Протоколът за стратегическа екологична оценка към тази конвенция.

²⁶ Международната електротехническа комисия, Международната организация по стандартизация и Международният съюз по далекосъобщения; Европейският комитет по стандартизация, Европейският комитет за стандартизация в електротехниката и Европейският институт за стандарти в далекосъобщенията.

съвместно разработване на необходимите технически стандарти, включително чрез целенасочена техническа помощ и техническо сътрудничество.

- *Ще работи съвместно с Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) за уеднаквяване на правния режим за железопътния превоз на товари през цялата територия на евразийския континент, както и с Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) и Организацията за сътрудничество на железниците (ОСЖД), за да се разшири приложението на техническите спецификации и рамките на ЕС за управление на безопасността.*

5. Повече и по-добри инвестиции в устойчива свързаност

В световен мащаб потребностите от инвестиции в областта на свързаността не се задоволяват. Съгласно проучване за Световната банка най-бедните държави пропорционално са с най-големите потребности (средно 12,5 % от БВП) и с най-голям дефицит (7,5 % от БВП) в разходите за инфраструктура. Необходим е всеобхватен подход към финансирането, за да се преодолее този значителен недостиг на инвестиции. Този подход започва с по-добро мобилизиране на национални ресурси, модели на ценообразуване за използването на инфраструктурата и регулаторни рамки. Това важи също и за Азия, където регионалните различия са големи²⁷.

5.1. Ново и иновативно финансиране от ЕС за свързаност

Настоящото съобщение няма за цел създаване на инвестиционен план, въпреки че съществуващите и бъдещите финансови инструменти на ЕС биха могли да предложат някои перспективи за подпомагането на частните инвестиции в проекти в областта на свързаността.

ЕС вече е постигнал значителни **резултати** при предоставянето на финансова помощ за свързаност²⁸. Географските механизми за инвестиции, като механизма за инвестиции по линия на добросъседството (NIF), механизма за инвестиции в Централна Азия (IFCA) и механизма за инвестиции в Азия (AIF), осигуряват финансиране и техническа помощ за инфраструктура и свързаност. В периода между 2010 г. и средата на 2018 г. чрез съчетаване на безвъзмездни средства и заеми бяха привлечени инвестиции на стойност над 4,2 милиарда евро само по линия на механизма за инвестиции в Азия и механизма за инвестиции в Централна Азия²⁹. В Плана за инвестиции за Европа също се представят конкретни възможности за съвместни инвестиции в Европа.

²⁷ Inderst, George (2018), „Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective“ („Инвестиции в инфраструктура, частни финанси и институционални инвеститори: Азия от глобална гледна точка“), Азиатска банка за развитие.

²⁸ Между 2014 г. и средата на 2018 г. чрез инвестиционния механизъм за Западните Балкани бяха привлечени около 2,4 милиарда евро за инвестиции в свързаност, а чрез механизма за инвестиции по линия на добросъседството бяха привлечени инвестиции за около 2,9 милиарда евро в свързаността в държавите от Източното партньорство.

²⁹ Например ЕИБ предостави 70 милиона евро за проекта за пренос и търговия на електроенергия между Централна Азия и Южна Азия (CASA-1000), който дава възможност за пренос на електроенергия от Киргизстан и Таджикистан за Афганистан и Пакистан.

За следващата многогодишна финансова рамка (2021 — 2027 г.) Комисията предложи няколко иновативни мерки, които биха могли да стимулират публичните и частните инвестиции в областта на свързаността. Предложението на Комисията включва основно инвестиционна рамка за външна дейност, която се основава на текущия Европейски фонд за устойчиво развитие³⁰ (който е част от плана за външни инвестиции на ЕС и се прилага за Африка и съседните на ЕС държави), с оглед предоставянето на финансиране за привличане на допълнителен публичен и частен капитал. Въпреки че тя ще бъде насочена основно към Африка и съседните на ЕС държави, част от нейните ресурси ще бъдат използвани и за други географски региони.

Освен това Комисията ще подкрепи всички усилия за повишаване дори в още по-голяма степен на ефективността и пригодността на институционалната и оперативната рамка за външните инвестиции на ЕС в отговор на нашите основни инвестиционни предизвикателства. В неотдавнашно съобщение на Комисията³¹ се подчертава необходимостта от международно сътрудничество, за да може да се разчита на комбинация от източници на финансиране, и по-специално чрез привличане на повече частни инициативи, като и необходимостта от максимално оползотворяване на съществуващите инструменти, като се започне с Европейския фонд за устойчиво развитие. Комисията призовава също така основните финансови институции и институции за развитие, които предоставят финансиране за развитие, да засилят своето сътрудничество.

Иновативно финансиране за международно сътрудничество в следващата многогодишна финансова рамка (2021 — 2027 г.)

През май 2018 г. Комисията представи своето предложение³² за следващата многогодишна финансова рамка на ЕС, която включва мерки за насърчаване на инвестициите, включително и в устойчива свързаност. Комисията предлага нова архитектура за външните инвестиции с разширено световно покритие, която включва и Азия³³. Подобно на своя предшественик, тази архитектура ще мобилизира публично и частно финансиране чрез подобрена гаранция от ЕС, която може да бъде допълнена с безвъзмездни средства и заеми. Ако бъде одобрена, новата архитектура ще насърчи допълнителни инвестиции, включително в устойчива свързаност. Предлаганото разширяване на бюджета на ЕС за научни изследвания ще спомогне за прехода към по-устойчиви форми на свързаност.

ЕС следва да засили сътрудничеството си с **публичните и частните финансови институции на държавите — членки на ЕС, включително държавните инвестиционни фондове**, и да се стреми към по-добро съгласуване на дейностите с

³⁰ Регламент (ЕС) 2017/1601 на Европейския парламент и на Съвета от 26 септември 2017 година за създаване на Европейски фонд за устойчиво развитие (ЕФУР), гаранция от ЕФУР и Гаранционен фонд на ЕФУР.

³¹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета и Европейската инвестиционна банка, „Към по-ефикасна финансова архитектура за инвестиции извън Европейския съюз“, COM(2018) 644 final.

³² Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Модерен бюджет за Съюз, който закриля, предоставя възможности и защитава. Многогодишна финансова рамка за периода 2021 — 2027 г.“, COM(2018) 321 final. Предлаганата архитектура за външни инвестиции е представена в съобщението на Комисията „Към по-ефикасна финансова архитектура за инвестиции извън Европейския съюз“, COM(2018) 644 final.

³³ Вж. съобщението, посочено по-горе в бележка под линия 30.

тях. С оглед насърчаване на финансирането за устойчиво развитие ЕС и европейските кредитни институции следва да подобрят също така и диалога с публичните и частните финансови институции на трети държави в съответствие с плана за действие за финансиране за устойчив растеж³⁴. Планът за действие представлява модел за обсъждания в международни форуми с цел насърчаване на по-устойчиво управление на финансовата система. Комисията насърчава сътрудничеството в областта на финансирането за устойчиво развитие и обмена на най-добри практики между европейските банки, включително публичните банки, и други банки на държави извън ЕС. Тя ще подпомогне също така инициативи за корпоративна социална отговорност, за да се изпълнят международните стандарти за финансирането на проекти в областта на свързаността. ЕС ще подпомага процесите в Г-7, Г-20 и ОИСР, за да се съгласуват практиките на публичните финансови институции в областта на кредитирането с принципите за устойчива свързаност.

5.2. Международни партньорства в областта на финансите

Международни финансови институции (МФИ) и многостранните банки за развитие (МБР) са основен компонент в световната архитектура за финансиране на свързаността. Както Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) в качеството си на банката на ЕС и неговия инвестиционен партньор, така и Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) разширяват своята дейност по кредитиране, с което се предоставят нови възможности за сътрудничество. МВФ и Световната банка са важни партньори за сътрудничество в областта на устойчивостта на обслужването на дълга и свързаността. ЕС следва също да задълбочи сътрудничеството си с Азиатската банка за развитие (АБР) и Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (АБИИ), като същевременно гарантира пълно зачитане на приоритетите на ЕС при тези взаимоотношения. Подкрепата от многостранните банки за развитие е важна за изпълнението на „Пътната карта за инфраструктурата като клас активи“ на Г-20, а по-широкото разпространение на платформи за управление на инфраструктурата ще спомогне за подобряване на изпълнението на проекти³⁵. Следва да се търси и подобряване на координацията на членството на ЕС в многостранните банки за развитие.

5.3. Еднакви условия на конкуренция за предприятията

Основните предпоставки, за да могат предприятията да развият и насърчават свързаността между ЕС и Азия, са задоволително еднакви условия на конкуренция при достъпа до пазара и преките чуждестранни инвестиции; справедливост и прозрачност при обществените поръчки; недискриминационни пазарни практики; и балансирана закрила на правата върху интелектуалната собственост³⁶. Поради това от съществено значение е наличието на надеждни рамки за макроикономическа и фискална стабилност, стабилни секторни политики и реформи, всеобхватни годишни и средносрочни фискални и бюджетни рамки и системи за добро управление на публичните финанси. ЕС ще продължи да подпомага инициативи, които гарантират

³⁴ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейската централна банка, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, „План за действие: финансиране за устойчив растеж“, COM(2018) 97 final.

³⁵ Например за платформата за управление SOURCE, вж. уебсайта на Фондацията за устойчива инфраструктура, <https://public.sif-source.org/>.

³⁶ Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно пречките пред търговията и инвестициите за периода 1 януари — 31 декември 2016 г.

еднакви условия на конкуренция за предприятията. По-широкото присъединяване към **Споразумението за държавните поръчки (GPA)** на СТО ще бъде конкретна крачка напред. Бързото приемане на предложението на Комисията за международен инструмент в областта на обществените поръчки³⁷ ще насърчи партньорите да се присъединят и да бъдат по-склонни да поемат ангажменти по отношение на достъпа до пазара. ЕС следва да продължи да насърчава партньорите да използват критериите за качество и разходите за целия жизнен цикъл при процедурите на възлагане на обществени поръчки. За постигането на еднакви условия на конкуренция ще се изисква също така подобряване на прозрачността на **системите за експортно кредитиране**. Дискриминационните практики следва да бъдат премахнати. Международната работна група по експортните кредити следва да установи правила за гарантиране на еднакви условия на конкуренция между износителите от различни държави.

ЕС възнамерява да активизира усилията си в областта на **икономическата дипломация**³⁸ в Азия. Той възнамерява да подпомага платформи за партньорство между европейски и азиатски предприятия, с акцент върху МСП, и предвижда създаването на консултативна бизнес група за свързаност между Европа и Азия. ЕС следва да продължи да насърчава своя Европейски портал за инвестиционни проекти (в бъдеще портал InvestEU), който позволява популяризирането на възможностите за инвестиции в ЕС сред всички заинтересовани инвеститори.

Ключови действия за глава 5

Комисията (и когато е уместно, върховният представител):

- *ще улеснят инвестициите за свързаност между Европа и Азия чрез инвестиционните механизми и гаранции, като ангажират европейските публични банки (ЕИБ, ЕБВР и националните банки и институции на държавите членки) и международните финансови институции (МФИ), в съответствие с международните стандарти и при прилагане на еднакви условия на конкуренция;*
- *ще задълбочат сътрудничество на ЕС с Азиатската банка за развитие и Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции по отношение на инвестициите;*
- *ще създадат консултативна група на стопанските дейци относно свързаността между Европа и Азия;*
- *ще се стремят към подобряване на прозрачността на възлагането на обществени поръчки в областта на евро-азиатската инфраструктура, включително чрез присъединяването на повече страни към Споразумението за държавните поръчки (GPA) на СТО и приемането на стандартите, заложиени в това споразумение, както и чрез предоставянето на подкрепа за създаването на уебсайтове, посветени на обществените поръчки.*

³⁷ Предложение на Комисията за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно достъпа на стоки и услуги от трети държави до вътрешния пазар на обществени поръчки на Съюза и за определяне на процедурите за подпомагане на преговорите относно достъпа на съюзни стоки и услуги до пазарите на обществени поръчки на трети държави, COM(2016) 34 final. Предложението се обсъжда понастоящем от Европейския парламент и Съвета.

³⁸ Европейска комисия, Документ за размисъл относно извличането на ползите от глобализацията, COM(2017) 240 final.

6. Заключение

Настоящото съвместно съобщение представлява основата за стратегия на ЕС за свързване на Европа и Азия. **В основата на тази стратегия стоят принципите на устойчива и всеобхватна свързаност, основана на международни правила**. Чрез този подход ЕС ще подобри регулаторното качество и еднаквите условия на конкуренция в областта на свързаността, като черпи вдъхновение от своя вътрешен пазар. Благодарение на своя опит в областта на трансграничната свързаност ЕС ще допринесе за развитието на транспортните, енергийните и цифровите мрежи. Той ще се стреми към засилване на партньорството си с трети държави, региони и международни организации. Съюзът ще засили сътрудничеството в областта на образованието, научните изследвания, иновациите, културата, спорта и туризма, с което ще спомогне за насърчаване на разнообразието и свободното движение на идеи. В подкрепа на различните политики и действия ЕС следва да използва всички механизми и инструменти от своята финансова рамка, за да привлече публични и частни инвестиции за устойчива свързаност. Съвместните усилия на ЕС и неговите държави членки за по-добро представяне, популяризиране и рекламиране на проектите и програмите в областта на свързаността сред азиатските партньори също ще имат решаващо значение за успеха на стратегията.

Комисията приканва съответно Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет, Комитета на регионите, Европейската инвестиционна банка и съответните заинтересовани страни да обсъдят и да подкрепят действията, представени в настоящото съвместно съобщение.