



WYSOKI PRZEDSTAWICIEL UNII
DO SPRAW ZAGRANICZNYCH I
POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA

Bruksela, dnia 19.9.2018 r.
JOIN(2018) 31 final

**WSPÓLNY KOMUNIKAT DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO,
KOMITETU REGIONÓW I EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO**

Łącząc Europę i Azję – elementy składowe strategii UE

**WSPÓLNY KOMUNIKAT DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO,
KOMITETU REGIONÓW I EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO**

Łącząc Europę i Azję – elementy składowe strategii UE

1. Wprowadzenie

Stosunki między Unią Europejską i Azją mają ogólnoświatowe znaczenie, a więzi je łączące w najbliższych latach prawdopodobnie jeszcze bardziej się zacieśnią. Azja, której ludność stanowi w przybliżeniu 60 % światowej populacji, odpowiada za 35 % wywozu UE (618 mld EUR) oraz 45 % przywozu UE (774 mld EUR)¹. Zarówno dla Europy, jak i Azji rosnąca współzależność ogólnoświatowa stanowi szansę na pogłębioną współpracę, pokojową współpracę polityczną, sprawiedliwe i bliższe stosunki gospodarcze, kompleksowy dialog społeczny oraz współpracę w zakresie bezpieczeństwa międzynarodowego i regionalnego. Europa i Azja mogą wspólnie stanowić siłę napędową opartego na większej współpracy podejścia do światowej polityki, globalnej stabilności oraz regionalnego dobrobytu gospodarczego.

Aby dokonać dalszej znaczącej zmiany w tej współpracy oraz otworzyć nowe możliwości w ramach ogólnoświatowej gospodarki, UE i Azja powinny zapewnić skuteczną i zrównoważoną łączność. Łączność² przyczynia się do wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy, pobudza ogólnoświatową konkurencyjność i handel, a także zapewnia lepsze możliwości w zakresie przemieszczania się osób, towarów i usług w Europie i Azji oraz między tymi kontynentami.

Niektórzy szacują, że w najbliższych dekadach Azja będzie potrzebować ponad 1,3 bln EUR rocznie na inwestycje w infrastrukturę, aby utrzymać obecne stopy wzrostu oraz przystosować się do zmiany klimatu³. Dla porównania szacuje się, że w UE w latach 2021–2030 inwestycje w transeuropejską sieć transportową będą wymagać 1,5 bln EUR. Nie jest to jednak wyzwanie wyłącznie inwestycyjne. Azja obejmuje różne regiony, w których znajdują się państwa bardzo zróżnicowane pod względem modeli gospodarczych i poziomu rozwoju. Spójne i dostosowane przepisy, normy lub praktyki są konieczne, aby propagować dostęp do rynku i przepływ towarów, usług, kapitału i osób przez granice. Wysokie normy środowiskowe i społeczne, odpowiednie planowanie oraz analiza kosztów i korzyści w pełnym cyklu życia są niezbędne, aby zapewnić zrównoważony charakter inwestycji w łączność w dłuższej perspektywie. Należy zapewnić stabilność budżetową i stabilność finansowania projektów infrastrukturalnych, aby uniknąć ryzyka poważnego zadłużenia.

W związku z tym Komisja proponuje elementy składowe **strategii UE w sprawie łączenia Europy i Azji** wraz z konkretnymi wnioskami i inicjatywami politycznymi, aby usprawnić powiązania między Europą i Azją, w tym poprzez interoperacyjny transport, energię i sieci cyfrowe⁴. Niniejszy komunikat stanowi również część wkładu UE w 12. dialog Azja-Europa

¹ Zob. dane liczbowe za 2016 r., dostępne pod adresem: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf

² Łączność określono w oświadczeniu przewodniczącego z 13. posiedzenia ministrów zagranicznych w ramach dialogu ASEM w Naypyidaw, Mjanma/Birma w dniach 20–21 listopada.

³ Azjatycki Bank Rozwoju, „Zaspokajanie potrzeb infrastrukturalnych Azji” [„Meeting Asia’s Infrastructure Needs”], 2017 r.

⁴ Znaczenie łączności dla dobrobytu uznano w dziesięciu priorytetach Komisji Europejskiej, globalnej strategii na rzecz unijnej polityki zagranicznej i polityki bezpieczeństwa oraz Europejskim konsensusie w sprawie rozwoju.

(dialog ASEM), który odbędzie się w październiku 2018 r., oraz który zapewni możliwość propagowania łączności i zacieśnienia współpracy z partnerami azjatyckimi.

Niniejszy komunikat należy odczytywać w związku z wnioskiem Komisji dotyczącym kolejnych wieloletnich ram finansowych⁵, w którym określono wyraźne priorytety dokładniej doprecyzowane w najnowszych komunikatach Komisji⁶, zapewniając jednocześnie środki służące propagowaniu i wspieraniu inwestycji prywatnych na skalę ogólnosiwiatową.

2. Sposób europejski: zrównoważona, kompleksowa łączność oparta na przepisach

W ciągu ostatnich dekad UE jest czynnikiem stymulującym wewnętrzną łączność. Dzięki utworzeniu **rynku wewnętrznego** UE umożliwiła swobodny przepływ osób, towarów, usług i kapitału. Ogólnounijne przepisy, takie jak przepisy unijne w zakresie kontroli pomocy państwa i przepisy unijne dotyczące zamówień publicznych, zapewniają uczciwą i przejrzystą konkurencję, natomiast polityki unijne zapewniają także ochronę środowiska, bezpieczeństwo, jak również prawa socjalne i indywidualne⁷. Analogicznie UE propaguje również gospodarkę o obiegu zamkniętym, niski poziom emisji gazów cieplarnianych oraz przyszłość odporną na zmianę klimatu, aby zrealizować cele zrównoważonego rozwoju i cele określone w porozumieniu klimatycznym z Paryża. Polityki te zachęciły do inwestycji w transgraniczną łączność opartą na sieci transeuropejskiej (TEN) o odpowiednio określonych priorytetach i normach. Obywatele, jako użytkownicy łączności, i przedsiębiorstwa odnoszą korzyści z możliwości opierania się na efektywnej paneuropejskiej infrastrukturze, swobodnej i uczciwej konkurencji oraz wspólnych standardach. Unijny rynek wewnętrzny przyczynił się do zwiększenia produktywności i konkurencyjności oraz może stanowić źródło inspiracji na skalę ogólnosiwiatową.

Celem unijnych polityk dotyczących łączności jest propagowanie efektywności na jednolitym rynku UE oraz poprawa łączności w skali ogólnosiwiatowej z naciskiem na korzyści i prawa osób. Cele te są wspierane przez polityki dotyczące: zrównoważonego rozwoju, obniżenia emisyjności, cyfryzacji, inwestycji, innowacji i ogólnosiwiatowego przywództwa.

Doświadczenie UE umożliwia jej propagowanie podejścia do łączności, które jest zrównoważone, kompleksowe i oparte na przepisach:

- **zrównoważona łączność:** aby pobudzić produkcję i generować wzrost oraz tworzyć miejsca pracy, inwestycje w łączność muszą zapewniać efektywność rynku i muszą być wykonalne z finansowego punktu widzenia. W celu sprostania wyzwaniom związanym ze zmianą klimatu oraz degradacją środowiska łączność musi propagować obniżenie emisyjności wynikającej z gospodarki oraz musi być zgodna z wysokimi normami opartymi na ocenach oddziaływania na środowisko. Aby osiągnąć dalsze postępy społeczne, łączność musi spełniać wysokie standardy w zakresie przejrzystości i dobrego rządzenia oraz pozwalać na udzielenie głosu osobom,

⁵ Komunikat „Nowoczesny budżet dla Unii, która chroni, wspiera i broni – Wieloletnie ramy finansowe na lata 2021-2027”, COM(2018) 321.

⁶ Komunikat „Zrównoważone inwestycje i sojusze na rzecz miejsc pracy między Afryką i Europą”, COM(2018) 643 oraz komunikat „W kierunku bardziej efektywnej struktury finansowej na rzecz inwestycji poza Unią Europejską”, COM(2018) 644.

⁷ Obowiązek przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko projektów infrastrukturalnych wprowadzono po raz pierwszy do przepisów unijnych w 1985 r. Należy stosować zasadę ostrożności, zasadę zapobiegania, zasadę naprawiania szkody w pierwszym rzędzie u źródła i zasadę „zanieczyszczający płaci”. Zob. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 174 akapit 2.

których dotyczą projekty, w oparciu o odpowiednie konsultacje publiczne. Polityki dotyczące łączności powinny zmniejszać negatywne skutki zewnętrzne, takie jak wpływ na środowisko, ograniczenie, hałas, zanieczyszczenie i wypadki. Podsumowując, łączność musi być gospodarczo, finansowo, środowiskowo i społecznie zrównoważona w perspektywie długoterminowej;

- **kompleksowa łączność:** łączność opiera się na sieciach oraz przepływie przez nie osób, towarów, usług i kapitału. Oznacza to połączenia transportowe drogą lotniczą, lądową lub morską. Oznacza to sieci cyfrowe, od sieci telefonii ruchomej do stacjonarnej, od szkieletowej sieci internetowej do lokalnej pętli abonenckiej, od przewodów do satelitów. Oznacza to również sieci energetyczne i przepływy, od gazu, w tym skroplonego gazu ziemnego, do sieci elektroenergetycznej, od odnawialnych źródeł energii do efektywności energetycznej. Należy zoptymalizować synergie między tymi trzema sektorami, które to synergie czasami prowadzą do innowacyjnych i nowych form łączności. Łączność ma również kluczowy wymiar ludzki, a interesy i prawa osób powinny być głównym elementem każdej polityki;
- **międzynarodowa łączność oparta na przepisach:** przepisy i regulacje są niezbędne, aby zapewnić skuteczny, uczciwy i sprawny przepływ osób, towarów, usług i kapitału. Uzgodnione na szczeblu międzynarodowym praktyki, zasady, konwencje i normy techniczne popierane przez organizacje i instytucje międzynarodowe umożliwiają interoperacyjność sieci i handel transgraniczny. W ramach swojego rynku wewnętrznego UE gwarantuje przedsiębiorstwom niedyskryminację i równe szanse oraz propaguje otwarte i przejrzyste otoczenie inwestycyjne, jednocześnie chroniąc swoje kluczowe aktywa⁸. UE powinna nadal propagować otwarte i przejrzyste procedury udzielania zamówień, w ramach których przedsiębiorstwa powinny mieć równe szanse.

Na tej podstawie UE zaangażuje się we współpracę ze swoimi sąsiadami i partnerami azjatyckimi na trzy sposoby:

- po pierwsze, poprzez wnoszenie wkładu w skuteczne połączenia i sieci między Europą i Azją za pośrednictwem priorytetowych korytarzy transportowych, łączny cyfrowych i współpracy energetycznej służącej osobom i właściwym gospodarkom;
- po drugie, poprzez ustanowienie partnerstw dotyczących łączności opartych na wspólnie uzgodnionych przepisach i normach umożliwiających lepsze zarządzanie przepływami towarów, osób, kapitału i usług;
- po trzecie, poprzez wnoszenie wkładu w wyeliminowanie znacznych luk inwestycyjnych dzięki lepszej mobilizacji zasobów, zwiększonemu lewarowaniu unijnych zasobów finansowych oraz wzmocnionym partnerstwom międzynarodowym.

3. Tworzenie efektywnych połączeń między Europą i Azją

Aby w jeszcze większym stopniu zwiększyć efektywność istniejących i przyszłych połączeń, Unia wraz ze swoimi partnerami powinna rozwiązać kwestie transportu, energii i łączny cyfrowych między Europą i Azją, jednocześnie biorąc pod uwagę szybki postęp

⁸ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii Europejskiej (COM(2017) 487).

technologiczny, który ma duży wpływ na łączność. Zajmując się kwestią połączeń fizycznych między Europą i Azją, UE i jej partnerzy powinni zachęcać również do łączności i mobilności wśród studentów, pracowników naukowych i naukowców.

3.1. Transport

Rozwinięcie wydajnych, rentownych gospodarczo i zrównoważonych środowiskowo szlaków i korytarzy handlowych między Europą i Azją leży w interesie zarówno partnerów azjatyckich, jak i Unii. Obecnie 70 % handlu w ujęciu wartościowym odbywa się drogą morską, ponad 25 % drogą powietrzną, natomiast transport kolejowy ma nadal stosunkowo marginalny udział. Potencjał wzrostu gospodarczego jest znaczny we wszystkich sektorach.

UE wraz ze swoimi sąsiadami i partnerami azjatyckimi powinna zwiększyć łączność transportową. UE powinna pracować na rzecz **połączenia dobrze rozwiniętych ram transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) z sieciami w Azji**. TEN-T obejmuje jasne priorytety i normy mające na celu propagowanie transgranicznego i interoperacyjnego transportu multimodalnego, tj. połączenia transportu kolejowego, morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi. Aby zrealizować ten cel, UE może w stosownych przypadkach zapewnić pomoc techniczną, żeby udzielić wsparcia swoim partnerom w planowaniu systemów transportu i zapewnić ich wzajemne połączenia oraz, w stosownych przypadkach, wnieść wkład w finansowanie infrastruktury (zob. część 4). Nowe metody przeprowadzania oceny dotyczącej poziomów łączności, na przykład wskaźniki łączności, będą stanowić pomoc w identyfikowaniu luk i możliwości. UE powinna również wnieść wkład w utworzenie bezpieczniejszej łączności transportowej z Azją.

Łączność i bezpieczeństwo

Świat jest coraz bardziej zależny od zaawansowanych sieci danych i ich przesyłania, połączeń energetycznych, idealnie zsynchronizowanych czasowo łańcuchów wartości i mobilności osób. Zarządzanie tymi przepływami oznacza uzyskanie odpowiedniej równowagi między ułatwianiem tych przepływów a zapewnianiem ich bezpieczeństwa i ochrony. W dobie zagrożeń hybrydowych i terroryzmu „bezpieczeństwo przepływów” nie jest bez znaczenia. Dostęp do szlaków handlowych pozostaje zależny od właściwego otoczenia politycznego i środowiska bezpieczeństwa oraz wymaga sprostania wyzwaniom, takim jak międzynarodowa przestępczość zorganizowana i każdy rodzaj nielegalnego przemytu i handlu, cyberbezpieczeństwo oraz ataki dotyczące transportu i bezpieczeństwa energetycznego. Wyzwaniom tym nie można sprostać wyłącznie za pośrednictwem wewnętrznej lub zewnętrznej polityki państwa lub podmiotu. UE powinna zaangażować się we współpracę z krajami partnerskimi, aby zapewnić bezpieczniejszą i lepiej chronioną łączność transportową z Azją, w szczególności w obszarze cyberbezpieczeństwa.

• Transport lotniczy

Unijne **umowy** z państwami trzecimi **dotyczące lotnictwa** stwarzają nowe możliwości gospodarcze poprzez otwarcie rynków i promowanie możliwości inwestycyjnych. Aby umożliwić rozwój transportu lotniczego z korzyścią dla obywateli i przedsiębiorstw z UE i krajów partnerskich, UE negocjuje obecnie umowy dotyczące lotnictwa z kilkoma państwami sąsiadującymi z UE i z Azji⁹. Dzięki temu UE rozwiązuje również kwestię

⁹ Zakończono negocjacje z Armenią, a także trwają negocjacje z ASEAN, Azerbejdżanem, Turcją i Katarą. Komisja parafowała umowę dotyczącą wspólnego obszaru lotniczego z Ukrainą, dwustronną umowę w sprawie bezpieczeństwa lotniczego z Chinami oraz prowadzi negocjacje zmierzające do zawarcia takiej umowy z Japonią.

wpływu lotnictwa na środowisko i klimat, w szczególności kwestię emisji lotniczych. UE nadal będzie wspierać niezbędne **długoterminowe obniżenie emisyjności** z transportu lotniczego w Europie, Azji i poza nimi, w tym poprzez propagowanie skutecznego wdrażania umów międzynarodowych¹⁰ oraz poprzez ukierunkowane działania mające na celu budowanie zdolności w krajach partnerskich.

- **Transport morski**

UE wspiera ekologiczną i zrównoważoną żeglugę morską poprzez opracowywanie ogólnounijnych środków z zakresu polityki i angażowanie się w działania na rzecz środowiska, w tym działania prowadzone przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). W ramach swojej strategii na rzecz obniżenia emisyjności transportu Komisja będzie nadal propagowała wykorzystywanie **paliw alternatywnych** w portach europejskich i azjatyckich. Dzięki dalszemu angażowaniu się we współpracę z państwami trzecimi w Azji poprzez stosowne **umowy w sprawie transportu morskiego** Unia pomoże w uregulowaniu i ułatwieniu ruchu morskiego. Aby przyspieszyć formalności celne, UE powinna propagować swoje inicjatywy na rzecz cyfryzacji i uproszczenia formalności administracyjnych w portach azjatyckich¹¹. UE powinna również zachęcać do powszechniejszego przyjmowania reguł rotterdamskich, które ułatwiłyby wykorzystywanie dokumentów elektronicznych w żegludze¹². Aby wzmocnić bezpieczeństwo morskie, UE powinna zaproponować dodatkowe środki i nadal wspierać międzynarodowe wysiłki, w tym za pośrednictwem IMO. UE powinna nadal rozwijać swoją rolę łącznika w basenie Morza Czarnego.

- **Transport lądowy**

W sektorze **transportu kolejowego** UE powinna wraz ze swoimi partnerami dążyć do zwiększenia konkurencyjności połączeń kolejowych poprzez zmniejszenie czasu przejścia i udoskonalenie współczynników obciążenia. UE rozszerzyła transeuropejską sieć transportową (TEN-T) na państwa Bałkanów Zachodnich, a w ostatnim czasie wyraziła zgodę na rozszerzenie TEN-T o sześć krajów Partnerstwa Wschodniego (Armenię, Azerbejdżan, Białoruś, Gruzję, Mołdawię i Ukrainę). Zarówno połączenia kolejowe **północ-południe**¹³, jak i połączenia kolejowe **wschód-zachód**¹⁴ mogłyby w przyszłości odgrywać istotną rolę. W szczególności w przypadku połączenia kolejowego UE-Chiny obserwuje się duży rozwój. Konieczne byłoby sprostanie wyzwaniom związanym z długoterminową rentownością i neutralnością konkurencyjną tego połączenia kolejowego. UE wspiera inicjatywę na rzecz jednolitego prawa kolejowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), której celem jest ujednoczenie systemu prawnego w zakresie transportu towarowego koleją przez kontynent eurazjatycki. UE będzie współpracować z odpowiednimi organizacjami transportu kolejowego w celu rozszerzenia stosowania unijnej specyfikacji technicznej i ram zarządzania bezpieczeństwem¹⁵. Jeżeli chodzi o łączność między Europą i Azją, **transport drogowy** jest zazwyczaj odpowiednim rozwiązaniem w przypadku

¹⁰ Umowy Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

¹¹ Komunikat: „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.” (COM(2009) 8).

¹² Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską (2008 r.).

¹³ Połączenia kolejowe północ-południe łączą Morze Śródziemne, Morze Czarne i Zatokę Perską z Morzem Północnym, Morzem Bałtyckim i Arktyką.

¹⁴ Połączenia kolejowe wschód-zachód łączą UE z Chinami i Azją Środkową.

¹⁵ Międzypaństwowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) oraz Organizacja Współpracy Kolei.

średnich odległości (na przykład do Azji Środkowej) oraz jako drugorzędna sieć transportowa w połączeniu z innymi rodzajami transportu. Ponadto kluczowe znaczenie ma zapewnienie odpowiednich warunków socjalnych pracownikom w tym sektorze oraz uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami transportu drogowego. W ramach zaangażowania we współpracę z państwami azjatyckimi, UE powinna skoncentrować się na propagowaniu **bezpieczeństwa ruchu drogowego** poprzez wymianę najlepszych praktyk i najbardziej odpowiednich rozwiązań mających na celu zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i urazów na drogach. UE będzie również wspierać propagowanie wymiany informacji **celnych**, rozwijanie współpracy w zakresie tranzytu, zarówno dwustronnie, jak i za pośrednictwem Rady Współpracy Celnej.

3.2. Łączność cyfrowa

Połączenia w ramach sieci o dużej przepustowości mają kluczowe znaczenie dla wsparcia gospodarki cyfrowej. Połączenia w ramach sieci szkieletowej z Azją i innymi państwami trzecimi przyczynią się do stworzenia w pełni kratowej sieci, zapewniając wymaganą szerokość pasma i inne kryteria jakości w odniesieniu do tej infrastruktury stającej się w coraz większym stopniu infrastrukturą krytyczną. Powszechny i przystępny cenowo dostęp do internetu jest sprawdzonym **czynnikiem umożliwiającym rozwój społeczno-gospodarczy**.

W relacjach z państwami azjatyckimi UE powinna propagować pokojowe, bezpieczne i otwarte otoczenie technologii informacyjno-komunikacyjnych, jednocześnie eliminując zagrożenia dotyczące cyberbezpieczeństwa i chroniąc prawa i wolności człowieka w internecie, w tym zapewniając ochronę danych osobowych. Spójne podejście regulacyjne jest konieczne do wsparcia prywatnych i publicznych inwestycji w infrastrukturę „cyfrową”¹⁶, jak również strategii politycznych i zachęt na rzecz niwelowania przepaści cyfrowej, w szczególności w regionach oddalonych lub państwach śródlądowych. W tym celu w stosownych przypadkach Unia będzie realizować w Azji **strategię dotyczącą cyfryzacji na rzecz rozwoju**¹⁷, propagując technologie i usługi cyfrowe, aby ułatwić rozwój społeczno-gospodarczy.

3.3. Łączność energetyczna

Liberalizacja unijnego rynku energii w połączeniu z celami na 2020 r. dotyczącymi odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej oraz strategią na rzecz unii energetycznej pobudziły napędzaną przez rynek transformację w kierunku czystej energii. Doprowadziły one do powstania sieci elektrycznej charakteryzującej się obniżoną emisyjnością i lepszymi wzajemnymi połączeniami, która ma kluczowe znaczenie dla konkurencji i stanowi kluczowy czynnik umożliwiający integrację odnawialnego źródła energii o nieprzewidywalnej charakterystyce produkcji. Na podstawie swojego doświadczenia UE powinna propagować regionalne **platformy na rzecz łączności energetycznej**, które koncentrują się na zasadach rynkowych, wspierają modernizację systemu energii oraz przyjmowanie czystych (zdecentralizowanych) rozwiązań, efektywności

¹⁶ Zob. komunikat „Nowoczesny budżet dla Unii, która chroni, wspiera i broni”, COM(2018) 321, w którym Komisja zaproponowała propagowanie łączności cyfrowej z państwami azjatyckimi i innymi państwami za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027.

¹⁷ Zob. dokument roboczy służb Komisji: „Cyfryzacja na rzecz rozwoju: uwzględnianie technologii i usług cyfrowych w unijnej polityce rozwojowej”, SWD(2017) 157.

energetycznej oraz **wspierają łączność energetyczną między partnerami w Azji oraz łączność z tymi partnerami.**

3.4. Łączność międzyludzka

Łączność i mobilność wśród studentów, pracowników naukowych i naukowców **ma kluczowe znaczenie dla wzajemnego zrozumienia i wzrostu gospodarczego.** Od 2014 r. w ramach różnych programów sfinansowano mobilność ponad 18 000 studentów, naukowców i pracowników. UE powinna jeszcze bardziej zintensyfikować wymianę studentów i pracowników naukowych z państwami azjatyckimi w ramach programu Erasmus, działania „Maria Skłodowska-Curie”, wzajemnego uznawania dyplomów oraz regionalnej wymiany naukowców i innowatorów. UE powinna zachęcać do współpracy między miastami, w tym do interakcji między Europejskimi Stolicami Kultury a ich odpowiednikami w Azji, oraz zwiększyć mobilność artystów i współpracę w dziedzinie sportu.

Główne działania dotyczące rozdziału 3

Komisja zamierza:

- *opracować metodykę na potrzeby oceny poziomów zrównoważonej łączności w Europie i w Azji oraz jej wpływu na gospodarkę w UE i jej regionach;*
- *propagować wymianę danych na potrzeby celów oraz cyfrowych korytarzy transportowych i przeprowadzać ocenę ryzyka;*
- *przewodzić negocjacje w sprawie umowy o transporcie lotniczym ze Stowarzyszeniem Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN), Azerbejdżanem, Turcją i Katarom oraz podpisać dwustronną umowę o bezpieczeństwie lotniczym z Chińską Republiką Ludową (Chinami) i Japonią;*
- *propagować na forach międzynarodowych zawieranie umów dotyczących obniżenia emisyjności transportu, w szczególności w sektorze lotniczym i morskim;*
- *promować cyfryzację i uproszczenie administracyjne w zakresie transportu morskiego w Azji i w państwach regionu Morza Czarnego, jak również przyjęcie reguł rotterdamskich;*
- *z badać możliwości rozszerzenia mandatu koordynatora lub koordynatorów unijnego korytarza TEN-T na region państw objętych procedurą rozszerzenia oraz państw sąsiadujących w ramach przewidywanego przeglądu rozporządzenia w sprawie TEN-T, który należy zakończyć do 2023 r.;*
- *opracować normy w zakresie etycznego stosowania perspektywicznych technologii takich jak sztuczna inteligencja oraz propagować pełną zgodność z zasadami odpowiedzialnego zachowania państwa w internecie;*
- *nadal propagować program Erasmus i działanie „Maria Skłodowska-Curie” w Azji oraz powiązane z nimi umowy o wzajemności w celu zwiększenia szans na wymianę i mobilność.*

4. Tworzenie partnerstw międzynarodowych na rzecz zrównoważonej łączności

Istnieje **szereg różnych podmiotów**, a także dynamika wyznaczająca parametry współpracy w zakresie zrównoważonej łączności¹⁸. Aby skutecznie dążyć do łączności, UE powinna wzmocnić istniejące i tworzyć nowe partnerstwa dwustronne, regionalne i międzynarodowe, które są zrównoważone, otwarte, sprzyjają włączeniu społecznemu i są oparte na przepisach.

4.1. Współpraca dwustronna

UE jest głównym partnerem w zakresie **rozwoju i współpracy inwestycyjnej** w Azji. W ramach dialogów dotyczących rozwoju poruszane są również kwestie inwestycji i zrównoważonej łączności, a dialogi te powinny obejmować potencjalną współpracę z państwami trzecimi. W tym kontekście UE i jej partnerzy azjatyccy mogą lepiej ze sobą współpracować, aby usprawnić otoczenie regulacyjne, zarządzanie finansami publicznymi oraz mobilizację dochodów krajowych. UE zaoferuje również swoje wsparcie, m.in. za pośrednictwem pomocy technicznej, aby wzmocnić zdolności planowania, opracować i wdrożyć projekty, polityki i systemy regulacyjne dotyczące zrównoważonej łączności na podstawie norm międzynarodowych i najlepszych praktyk.

Dwustronną współpracę z poszczególnymi państwami należy dostosować do ich konkretnej sytuacji. Na przykład w przypadku Chin UE powinna wzmocnić istniejącą współpracę w zakresie właściwej infrastruktury oraz inicjatyw dotyczących współpracy na rzecz rozwoju, propagować wdrożenie zasad dostępu do rynku i równych szans, jak również opierać się na normach międzynarodowych w ramach inicjatyw w obszarze łączności. Jeżeli chodzi o Japonię, UE powinna ściśle koordynować swoje wysiłki na rzecz propagowania norm międzynarodowych i współpracy regionalnej w Azji, w szczególności poprzez ożywienie dialogu między UE i Japonią w zakresie transportu. W Azji Południowo-Wschodniej UE powinna kontynuować nawiązany w 2011 r. dialog z Singapurem na temat transportu.

Jednocześnie UE powinna rozszerzyć dialog na temat zrównoważonej łączności z innymi partnerami, w tym z Afganistanem, Indiami, Indonezją, Iranem, Pakistanem, Rosją, Republiką Korei, Turcją i państwami Azji Środkowej, jak również z Australią i Stanami Zjednoczonymi.

Zrównoważona łączność oraz unijne polityki rozszerzenia i sąsiedztwa

Łączność jest ważnym aspektem unijnych polityk rozszerzenia i sąsiedztwa. Państwa objęte tymi politykami zbliżają swoje podejścia do podejść UE lub harmonizują je z nimi, dlatego też zrównoważona łączność jest stopniowo wprowadzana do ich ustawodawstw.

W kontekście nowej polityki UE dotyczącej Bałkanów Zachodnich¹⁹ Komisja w ostatnim czasie rozpoczęła inicjatywy przewodnie na rzecz większej łączności i na rzecz agendy cyfrowej dla regionu. Ponadto w deklaracji z Sofii ze szczytu UE–Bałkany Zachodnie, który odbył się w maju 2018 r., zadeklarowano wolę istotnego wzmocnienia sieci połączeń

¹⁸ Zob. wspólny dokument roboczy służb SWD(2017) 436, „Badanie łączności między Europą i Azją – Główne ustalenia”, aby zapoznać się z szeregiem inicjatyw na rzecz łączności realizowanych przez partnerów UE.

¹⁹ Komunikat „Wiarygodna perspektywa rozszerzenia dla Bałkanów Zachodnich oraz zwiększone zaangażowanie UE w tym regionie”, COM(2018) 65.

we wszystkich jej wymiarach: transportowym, energetycznym, cyfrowym i międzyludzkim²⁰. Obecnie – oprócz zaangażowania się w ostatnim czasie w umocnienie współpracy w obszarze gospodarki cyfrowej – opracowywany jest plan działania na rzecz inwestycji w transport u partnerów wschodnich.

W tym kontekście Komisja zapewni częstsze uwzględnianie zrównoważonej łączności w unijnych politykach rozszerzenia i sąsiedztwa oraz będzie promować dalszą konwergencję techniczną i zbieżność przepisów w tej dziedzinie. Komisja będzie również zapewniać dalszą pomoc we wdrażaniu przepisów dotyczących zamówień publicznych oraz propagować przejrzystość i najlepsze praktyki.

4.2. Współpraca regionalna

UE posiada doświadczenie w zakresie tworzenia regionalnych struktur współpracy, takich jak struktury w regionie Morza Bałtyckiego. Współpracując z krajami partnerskimi, organizacjami międzynarodowymi oraz instytucjami finansowymi, UE powinna rozważyć opracowanie podejść do **regionalnej współpracy na rzecz łączności** dla Azji, przedstawiając analizę działań związanych z łącznością prowadzonych w określonych regionach, luk w zakresie łączności oraz możliwości współpracy mającej na celu wsparcie unijnej polityki dotyczącej łączności.

W Azji istnieje kilka organizacji i mechanizmów międzynarodowych, których zakres działalności obejmuje łączność²¹. Charakter zaangażowania UE w działania tych organizacji zależy od ich profilu i zakresu ich działalności. Dialog ASEM jest istotną platformą współpracy z kluczowymi partnerami azjatyckimi. UE powinna kontynuować współpracę z ASEAN, głównym podmiotem w dziedzinie łączności w Azji Południowo-Wschodniej, w celu wsparcia na rzecz centralnego planu dotyczącego łączności ASEAN do roku 2025 oraz ujednoczenia norm w ramach tego planu, w tym za pośrednictwem trwającego dialogu na temat transportu²². Ponadto UE powinna również propagować współpracę regionalną w zakresie zrównoważonej łączności jako kluczowy aspekt swojej strategii wobec Azji Środkowej.

4.3. Współpraca międzynarodowa

Współpraca międzynarodowa odgrywa główną rolę w wyznaczaniu ram prawnych oraz konkretnych form, które przyjmuje łączność. Odgrywa ona istotną rolę we wzmacnianiu zrównoważonego charakteru tych ram, co wykazano w najnowszej inicjatywie UE na rzecz zarządzania oceanami.

²⁰ Deklaracja z Sofii (maj 2018 r.). Dostępna na stronie internetowej: http://www.consilium.europa.eu/media/34797/sofia-declaration_pl.pdf

²¹ Należą do nich: dialog ASEM, ASEAN, Inicjatywa Państw z Regionu Zatoki Bengalskiej na rzecz Wielosektorowej Współpracy Technicznej i Gospodarczej, Regionalna Współpraca Gospodarcza w Azji Środkowej, Południowoazjatyckie Stowarzyszenie na rzecz Współpracy Regionalnej, Subregionalna Współpraca Gospodarcza Azji Południowej oraz Szanghajska Organizacja Współpracy.

²² W stosownych przypadkach UE może zaangażować się na poziomie technicznym w kontakty z Euroazjatycką Unią Gospodarczą i jej państwami członkowskimi w celu osiągnięcia większej spójności ich regulacji i norm technicznych z regulacjami i normami międzynarodowymi.

Zarządzanie oceanami

UE jest zaangażowana w działania na rzecz wolności żeglugi oraz zrównoważonego zarządzania oceanami i morzami. W listopadzie 2016 r. we wspólnym komunikacie²³ zaproponowała 50 działań na rzecz bezpiecznych, chronionych, czystych i zarządzanych w sposób zrównoważony oceanów na całym świecie, dążąc do zawarcia „partnerstw oceanicznych” z kluczowymi podmiotami. Wraz z Bankiem Światowym UE opracowała „ramy rozwoju niebieskiej gospodarki”, które pomogą państwom nadbrzeżnym, regionom przybrzeżnym i społecznościom nadbrzeżnym w przejściu na niebieską gospodarkę poprzez ustanowienie mechanizmu łączenia finansowania inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na przestrzeni 30 lat.

Organizacje międzynarodowe²⁴ opracowują **umowy i normy międzynarodowe**, których egzekwowanie i uznawanie jest wymagane, aby przeciwdziałać zmianie klimatu i degradacji środowiska, propagować dostęp do rynku, swobodny i uczciwy handel oraz zapewnić **interoperacyjność sieci**²⁵. W powszechnie przyjętych normach międzynarodowych przewiduje się harmonizację techniczną umożliwiającą interoperacyjność poszczególnych sieci. Międzynarodowe i europejskie organizacje normalizacyjne²⁶ są ważnymi partnerami UE, zapewniającymi harmonizację techniczną w Europie i Azji poprzez opracowywanie norm przemysłowych w drodze konsensusu. Komisja zamierza współpracować z tymi organizacjami i odpowiednimi sektorami, aby poddać przeglądowi potrzebę opracowania norm dotyczących łączności. Komisja zamierza rozszerzyć świadczenie pomocy technicznej oraz zapewnić lepszą koordynację z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i partnerami zagranicznymi, aby zagwarantować zobowiązanie kluczowych państw trzecich do stosowania tych norm oraz do ich powszechniejszego przyjęcia. Ogólnie UE powinna wzmocnić swoją współpracę z organizacjami międzynarodowymi oraz zwiększyć swoją zewnętrzną reprezentację, uczestnictwo i koordynację.

Główne działania dotyczące rozdziału 4

Komisja zamierza:

- *umocnić współpracę z właściwymi państwami trzecimi, w tym za pośrednictwem platformy na rzecz łączności UE–Chiny, aby propagować gospodarkę cyfrową, efektywną łączność transportową oraz inteligentną, zrównoważoną, bezpieczną i chronioną mobilność na podstawie rozszerzenia sieci TEN-T oraz propagować równe szanse w obszarze inwestycji;*

²³ Wspólny komunikat: „Międzynarodowe zarządzanie oceanami”, JOIN(2016) 49.

²⁴ W tym Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, Europejska Komisja Gospodarcza ONZ oraz jej Komitet Transportu Lądowego; Międzypaństwowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami oraz Organizacja Współpracy Kolei w sektorze transportu kolejowego; Międzynarodowa Agencja Energetyczna oraz Międzynarodowa Agencja Energii Odnawialnej w sektorze energii. Inne istotne organizacje posiadające mandat o światowym zasięgu to m.in. Międzynarodowa Organizacja Morska, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny oraz Międzynarodowa Organizacja Pracy ds. praw socjalnych.

²⁵ W tym m.in. Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska EKG ONZ oraz Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym EKG ONZ z Espoo i jej protokół w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

²⁶ Międzynarodowa Komisja Elektrotechniczna, Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna i Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny; Europejski Komitet Normalizacyjny, Europejski Komitet Normalizacyjny Elektrotechniki i Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych.

- *wspierać zrównoważoną łączność w zakresie dialogów merytorycznych i dotyczących rozwoju prowadzonych z państwami trzecimi;*
- *pogłębić współpracę z istotnymi organizacjami regionalnymi w Azji oraz kierować podejściami do regionalnej współpracy na rzecz łączności dla Azji;*
- *współpracować z europejskimi i międzynarodowymi organizacjami normalizującymi oraz ich przedstawicielami krajowymi w związku z efektywnym i wspólnym opracowaniem niezbędnych norm technicznych, w tym poprzez ukierunkowaną pomoc techniczną i współpracę techniczną;*
- *współpracować z Europejską Komisją Gospodarczą ONZ (EKG ONZ), aby ujednoczyć system prawny w zakresie kolejowego transportu towarowego przez kontynent euroazjatycki, i z Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) oraz Organizacją Współpracy Kolei (OSŽD) w celu rozszerzenia stosowania unijnych specyfikacji technicznych i ram zarządzania bezpieczeństwem.*

5. Lepsze i liczniejsze inwestycje w zrównoważoną łączność

W skali globalnej potrzeby inwestycyjne w zakresie łączności nie są zaspokajane. Z badania przeprowadzonego przez Bank Światowy wynika, że – w ujęciu proporcjonalnym – państwa najbiedniejsze mają największe potrzeby (średnio 12,5 % PKB) oraz największe luki (7,5 % PKB), jeżeli chodzi o wydatki na infrastrukturę. Aby wyeliminować tę znaczną lukę inwestycyjną, konieczne jest kompleksowe podejście do finansowania. Podstawy tego podejścia stanowią lepsza mobilizacja dochodów krajowych, modele wyceny za korzystanie z infrastruktury oraz ramy regulacyjne. Dotyczy to również Azji, w przypadku której dysproporcje regionalne są duże²⁷.

5.1. Nowe i innowacyjne finansowanie z UE na rzecz łączności

Celem niniejszego komunikatu nie jest ustanowienie planu inwestycyjnego, mimo że istniejące i przyszłe instrumenty finansowe UE mogłyby zapewnić pewne perspektywy wspierania inwestycji prywatnych w projekty dotyczące łączności.

UE ma już duże **osiągnięcia** w zakresie finansowego wspierania łączności²⁸. W ramach instrumentów inwestycji geograficznych – takich jak sąsiedzki fundusz inwestycyjny, Instrument Inwestycyjny dla Azji Środkowej (IFCA), Instrument Inwestycyjny dla Azji (AIF) – zapewniane jest finansowanie na rzecz infrastruktury i łączności oraz pomoc techniczna w tym zakresie. W ramach samego Instrumentu Inwestycyjnego dla Azji Środkowej oraz Instrumentu Inwestycyjnego dla Azji w okresie od 2010 r. do połowy 2018 r. pozyskano środki na inwestycje o wartości ponad 4,2 mld EUR poprzez łączenie dotacji

²⁷ G. Inderst, Instytut Azjatyckiego Banku Rozwoju „Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective”, 2018 r.

²⁸ Od 2014 r. do połowy 2018 r. fundusz inwestycyjny dla Bałkanów Zachodnich pozyskał środki na inwestycje w łączność o wartości około 2,4 mld EUR, natomiast sąsiedzki fundusz inwestycyjny pozyskał środki na inwestycje w łączność we wschodnich krajach partnerskich o wartości 2,9 mld EUR.

i pożyczek²⁹. Ponadto w planie inwestycyjnym dla Europy przedstawiono konkretne możliwości wspólnych inwestycji w Europie.

Na okres kolejnych wieloletnich ram finansowych (lata 2021–2027) Komisja zaproponowała szereg innowacyjnych środków, które mogłyby pobudzić inwestycje publiczno-prywatne w łączność. Wniosek Komisji w szczególności obejmuje ramy inwestycyjne dotyczące działań zewnętrznych, opierających się na obecnym Europejskim Funduszu na rzecz Zrównoważonego Rozwoju³⁰ (który jest częścią unijnego Planu inwestycji zewnętrznych i ma zastosowanie do Afryki i państw sąsiadujących), aby zapewnić finansowanie w celu pobudzenia dodatkowego kapitału publicznego i prywatnego. Chociaż fundusz ten dotyczy głównie Afryki i państw sąsiadujących z UE, część jego zasobów zostanie przekazana również na inne obszary geograficzne.

Ponadto Komisja wspiera wszelkie wysiłki dążące do tego, aby jeszcze bardziej zwiększyć efektywność i operacyjność ram instytucjonalnych i operacyjnych dotyczących unijnych inwestycji zewnętrznych w celu sprostania wyzwaniom inwestycyjnym. W najnowszym komunikacie Komisji³¹ zwrócono uwagę na konieczność współpracy międzynarodowej, aby możliwe było opieranie się na połączeniu źródeł finansowania, w szczególności poprzez przyciąganie większej liczby inwestycji prywatnych, kładąc szczególny nacisk na potrzebę pełnego wykorzystania istniejących instrumentów, począwszy od Europejskiego Funduszu na rzecz Zrównoważonego Rozwoju. W komunikacie wzywa się również główne instytucje finansowe i rozwojowe aktywnie zaangażowane w finansowanie rozwoju do zacieśnienia współpracy.

Innowacyjne finansowanie współpracy międzynarodowej w kolejnych wieloletnich ramach finansowych (2021–2027)

W maju 2018 r. Komisja przedstawiła swój wniosek³² dotyczący wieloletnich ram finansowych UE, który obejmuje środki mające na celu propagowanie inwestycji, w tym w zrównoważoną łączność. Komisja proponuje nową strukturę inwestycji zewnętrznych o szerszym zasięgu światowym, obejmującym Azję³³. Podobnie jak w przypadku poprzedniej struktury, nowa struktura posłuży do uruchomienia finansowania publicznego i prywatnego za pośrednictwem wzmocnionych gwarancji UE, które mogą zostać uzupełnione dotacjami i pożyczkami. Jeśli zostanie ona uzgodniona, w ramach nowej struktury propagowane będą dalsze inwestycje, w tym w zrównoważoną łączność. Proponowane rozszerzenie unijnego budżetu badawczego pomoże w przejściu na bardziej zrównoważone formy łączności.

²⁹ Na przykład EBI wnosi wkład w wysokości 70 mln EUR w projekt dotyczący przesyłania energii elektrycznej i handlu między Azją Środkową i Azją Południową (CASA-1000), który umożliwia przesyłanie energii elektrycznej między Kirgistanem, Tadżykistanem, Afganistanem i Pakistanem.

³⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1601 z dnia 26 września 2017 r. w sprawie ustanowienia Europejskiego Funduszu na rzecz Zrównoważonego Rozwoju (EFZR), gwarancji EFZR i funduszu gwarancyjnego EFZR.

³¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady i Europejskiego Banku Inwestycyjnego „W kierunku bardziej efektywnej struktury finansowej na rzecz inwestycji poza Unią Europejską”, COM(2018) 644.

³² Komunikat „Nowoczesny budżet dla Unii, która chroni, wspiera i broni – Wieloletnie ramy finansowe na lata 2021-2027”, COM(2018) 321. W komunikacie Komisji „W kierunku bardziej efektywnej struktury finansowej na rzecz inwestycji poza Unią Europejską”, COM(2018) 644 określono proponowaną strukturę inwestycji zewnętrznych.

³³ Zob. komunikat, o którym mowa powyżej, w przypisie 30.

UE powinna wzmocnić współpracę z **publicznymi i prywatnymi instytucjami finansowymi – w tym niezależnymi funduszami – państw członkowskich UE** oraz dążyć do ściślejszej koordynacji prowadzonych z nimi działań. Aby propagować zrównoważone finansowanie, UE i europejskie instytucje kredytujące powinny również pogłębić dialog z publicznymi i prywatnymi instytucjami finansowymi państw trzecich zgodnie z Planem działania: finansowanie zrównoważonego wzrostu gospodarczego³⁴. Plan działania stanowi wzorzec dla rozmów na forach międzynarodowych zmierzających do zapewnienia bardziej zrównoważonego zarządzania systemem finansowym. Komisja zachęca do współpracy w zakresie zrównoważonego finansowania oraz wymiany najlepszych praktyk między europejskimi bankami, w tym bankami publicznymi oraz innymi bankami państw niebędących członkami UE. Komisja będzie również wspierać wspólne inicjatywy na rzecz odpowiedzialności społecznej, aby wdrożyć normy międzynarodowe dotyczące finansowania projektów związanych z łącznością. UE będzie wspierać procesy w ramach grupy G-7, grupy G-20 oraz OECD, aby dostosować praktyki publicznych instytucji finansowych dotyczące udzielania pożyczek do zasad zrównoważonej łączności.

5.2. Międzynarodowe partnerstwa w obszarze finansowania

Międzynarodowe instytucje finansowe oraz wielostronne banki rozwoju stanowią główny element w światowej strukturze finansowania łączności. Zarówno Europejski Bank Inwestycyjny (EBI), jako unijny bank i partner inwestycyjny, jak i Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR) rozszerzają kredytowanie, co zapewnia nowe możliwości współpracy. Międzynarodowy Fundusz Walutowy i Bank Światowy są ważnymi partnerami we współpracy dotyczącej zdolności obsługi zadłużenia i łączności. UE powinna również pogłębić współpracę z Azjatyckim Bankiem Rozwoju (AsDB) oraz Azjatyckim Bankiem Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB), zapewniając jednocześnie, aby w tych stosunkach w pełni przestrzegano priorytetów UE. Wsparcie ze strony wielostronnych banków rozwoju jest niezbędne do realizacji „Planu działania na rzecz infrastruktury jako klasy aktywów” grupy G-20, a szersze przyjęcie platform zarządzania infrastrukturą stanowiłoby pomoc w realizacji projektów³⁵. Należy również dążyć do lepszej koordynacji członkostwa UE w wielostronnych bankach rozwoju.

5.3. Równe szanse dla przedsiębiorstw

Kluczowymi warunkami wstępnymi dla rozwoju i promowania łączności między UE a Azją przez przedsiębiorstwa są: odpowiednie równe szanse w dostępie do rynku i bezpośrednie inwestycje zagraniczne; uczciwość i przejrzystość w udzielaniu zamówień publicznych; niedyskryminujące praktyki rynkowe; a także zrównoważona ochrona praw własności intelektualnej³⁶. W związku z tym niezbędne są silne ramy makroekonomiczne i ramy stabilności finansowej, solidne polityki i reformy w tym sektorze, kompleksowe roczne i średniookresowe ramy finansowe i budżetowe oraz solidne systemy zarządzania finansami publicznymi. UE nadal będzie wspierać inicjatywy zapewniające równe szanse dla przedsiębiorstw. Konkretnym krokiem naprzód byłoby szersze przystąpienie do **Porozumienia w sprawie zamówień rządowych (GPA)** zawartego w ramach WTO.

³⁴ Komunikat „Plan Działania: Finansowanie zrównoważonego wzrostu gospodarczego” COM(2018) 97.

³⁵ Na przykład więcej informacji na temat platformy zarządzania SOURCE można znaleźć na stronie Fundacji na rzecz zrównoważonej infrastruktury: <https://public.sif-source.org/>

³⁶ Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące barier utrudniających handel i inwestycje, 1 stycznia 2016 r. – 31 grudnia 2016 r.

Szybkie przyjęcie wniosku Komisji w sprawie instrumentu dotyczącego udzielania zamówień publicznych w kontekście międzynarodowym³⁷ zachęciłoby partnerów do przystąpienia do zobowiązań dotyczących dostępu do rynku oraz do większego zaangażowania w tym obszarze. UE powinna nadal zachęcać partnerów do stosowania kryteriów pozakosztowych i kosztu cyklu życia w postępowaniach o udzielenie zamówienia. Osiągnięcie równych szans będzie również wymagać zwiększenia przejrzystości **systemów kredytów eksportowych**. Należy wyeliminować praktyki dyskryminacyjne. Międzynarodowa grupa robocza ds. kredytów eksportowych powinna ustanowić zasady pozwalające zapewnić równe szanse eksporterom z poszczególnych państw.

UE planuje zintensyfikować swoje wysiłki dotyczące **dyplomacji gospodarczej**³⁸ w Azji. UE zamierza wesprzeć platformy dopasowywania przedsiębiorstw europejskich i azjatyckich, koncentrując się na małych i średnich przedsiębiorstwach, oraz przewiduje ustanowienie biznesowej grupy doradczej ds. łączności między Europą i Azją. UE powinna nadal propagować swój Europejski portal projektów inwestycyjnych (w przyszłości portal InvestEU), który zapewnia wszystkim zainteresowanym inwestorom wgląd w możliwości inwestycyjne w UE.

Główne działania dotyczące rozdziału 5

Komisja (oraz w stosownych przypadkach Wysoki Przedstawiciel) zamierza:

- *ułatwić inwestycje na rzecz łączności między Europą i Azją za pośrednictwem instrumentów i gwarancji inwestycyjnych, angażując europejskie banki publiczne (EBI, EBOR oraz krajowe banki i instytucje państw członkowskich) oraz międzynarodowe instytucje finansowe zgodnie z normami międzynarodowymi i przy zapewnieniu równych szans;*
- *zwiększyć unijną współpracę z Azjatyckim Bankiem Rozwoju i Azjatyckim Bankiem Inwestycji Infrastrukturalnych w zakresie inwestycji;*
- *ustanowić biznesową grupę doradczą ds. łączności między Europą i Azją;*
- *naciskać na zwiększenie przejrzystości udzielania zamówień publicznych dotyczących infrastruktury euro-azjatyckiej, w tym poprzez powszechniejsze przystąpienie do Porozumienia w sprawie zamówień rządowych zawartego w ramach WTO i przyjęcia norm wynikających z tego porozumienia oraz wsparcie tworzenia stron internetowych poświęconych zamówieniom publicznym.*

6. Wnioski

W niniejszym wspólnym komunikacie przedstawiono podstawę strategii UE w sprawie łączenia Europy i Azji. **U podstaw tej strategii leżą zasady zrównoważonej, kompleksowej oraz międzynarodowej łączności opartej na przepisach.** Dzięki temu

³⁷ Wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia w sprawie dostępu towarów i usług z państw trzecich do rynku wewnętrznego Unii w zakresie zamówień publicznych oraz procedur wspierających negocjacje dotyczące dostępu unijnych towarów i usług do rynków zamówień publicznych państw trzecich, COM(2016) 34. Obecnie wniosek jest przedmiotem dyskusji na forum Parlamentu Europejskiego i Rady.

³⁸ Dokument Komisji otwierający debatę w sprawie wykorzystania możliwości płynących z globalizacji, COM(2017) 240.

podejściu UE poprawi jakość regulacyjną i równe szanse w zakresie łączności, czerpiąc inspirację ze swojego rynku wewnętrznego. UE przyczyni się do rozwoju sieci transportowych, energetycznych i cyfrowych, korzystając ze swojego doświadczenia w zakresie łączności transgranicznej. Unia będzie dążyć do wzmocnienia partnerstw z państwami trzecimi, regionami oraz organizacjami międzynarodowymi. UE zintensyfikuje współpracę w obszarze kształcenia, badań naukowych, innowacji, kultury, sportu i turystyki, pomagając w propagowaniu różnorodności i swobodnego przepływu pomysłów. Aby wesprzeć te różne polityki i działania, UE powinna wykorzystać wszystkie dźwignie i narzędzia w swoich ramach finansowych w celu mobilizacji inwestycji publiczno-prywatnych w zrównoważoną łączność. Wspólne działania UE i jej państw członkowskich na rzecz lepszego informowania o projektach i programach dotyczących łączności, budowania świadomości na temat tych projektów i programów oraz ich promowania wśród partnerów azjatyckich również będą miały istotne znaczenie dla powodzenia strategii.

W związku z tym Komisja zachęca Parlament Europejski, Radę, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, Komitet Regionów, Europejski Bank Inwestycyjny oraz właściwe zainteresowane strony do omówienia i wsparcia działań przedstawionych w niniejszym wspólnym komunikacie.