



SAVIENĪBAS AUGSTĀ  
PĀRSTĀVE ĀRLIETĀS UN  
DROŠĪBAS POLITIKAS  
JAUTĀJUMOS

Briselē, 19.9.2018.  
JOIN(2018) 31 final

**KOPĪGS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,  
PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI,  
REĢIONU KOMITEJAI UN EIROPAS INVESTĪCIJU BANKAI**

**Eiropas un Āzijas savienojamība — ES stratēģijas pamatelementi**

**KOPIĢS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,  
PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI,  
REĢIONU KOMITEJAI UN EIROPAS INVESTĪCIJU BANKAI**

**Eiropas un Āzijas savienojamība — ES stratēģijas pamatelementi**

## 1. Ievads

Eiropas Savienības (ES) un Āzijas attiecības ir globāli svarīgas, un turpmākajos gados to saiknes varētu kļūt ciešākas. Āzija ar aptuveni 60 % pasaules iedzīvotāju veido 35 % no ES eksporta (618 miljardus EUR) un 45 % no ES importa (774 miljardus EUR)<sup>1</sup>. Gan Eiropai, gan Āzijai pieaugošā globālā savstarpējā atkarība ir iespēja ciešākai sadarbībai, miermīlīgai politiskai sadarbībai, godīgām un stiprākām ekonomiskajām attiecībām, visaptverošam sabiedrības dialogam un sadarbībai starptautiskās un reģionālās drošības jomā. Eiropa un Āzija kopā var būt ciešākas sadarbības pieejas virzītājspēki pasaules politikas, globālās stabilitātes un reģionālās ekonomiskās labklājības jautājumos.

Lai veiktu vēl krasākas pārmaiņas minētajā sadarbībā un pavērtu globālās ekonomikas iespējas, ES un Āzijai jānodrošina efektīva un ilgtspējīga savienojamība. Savienojamība<sup>2</sup> veicina ekonomisko izaugsmi un nodarbinātību, globālo konkurētspēju un tirdzniecību, kā arī cilvēku pārvietošanos un preču un pakalpojumu apriti gan Eiropā un Āzijā, gan starp tām.

Daži uzskata, ka nākamajās desmitgadēs infrastruktūras investīcijām Āzijai vajadzēs vairāk nekā 1,3 triljonus EUR gadā, lai uzturētu šodienas izaugsmes tempus un pielāgotos klimata pārmaiņām<sup>3</sup>. Salīdzinājumam — tiek lēsts, ka laikposmā no 2021. gada 2030. gadam ES investīcijas Eiropas komunikāciju tīklā prasīs 1,5 triljonus EUR. Tomēr problēma nav tikai investīcijās. Āzija ietver dažādus reģionus, kur atrodas ekonomikas modeļu un attīstības līmeņa ziņā ļoti atšķirīgas valstis. Konsekventi un saskaņoti noteikumi, standarti vai prakse ir vajadzīgi, lai veicinātu tirgus pieejamību, kā arī preču, pakalpojumu, kapitāla apriti un cilvēku pārvietošanos starp valstīm. Augsti vides un sociālie standarti, atbilstīga plānošana un pilna aprites cikla izmaksu un ieguvumu analīze ir nepieciešami, lai ilgtermiņā nodrošinātu savienojamības investīciju ilgtspēju. Infrastruktūras projektu fiskālā un finanšu stabilitāte jānodrošina, lai izvairītos no parādu krīzes riska.

Tāpēc Komisija ierosina pamatelementus, kas iekļaujami **ES stratēģijā par Eiropas un Āzijas savienojamību** kopā ar konkrētiem politikas priekšlikumiem un iniciatīvām, lai uzlabotu savienojumus starp Eiropu un Āziju, tostarp izmantojot sadarbībspējīgus transporta, enerģētikas un digitālos tīklus<sup>4</sup>. Šis paziņojums ir daļa no ES ieguldījuma 12. Āzijas un Eiropas sanāksmē (ASEM), kas notiks 2018. gada oktobrī un dos iespēju veicināt savienojamību un sekmēt sadarbību ar Āzijas partnervalstīm.

Šis paziņojums jāskata kopā ar Komisijas priekšlikumu nākamajai daudzgadu finanšu shēmai<sup>5</sup>, kurā noteiktas skaidras prioritātes, kas sīkāk precizētas Komisijas jaunākajos

---

<sup>1</sup> Sk. 2016. gada rādītājus, kas pieejami vietnē [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc\\_147207.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf).

<sup>2</sup> Savienojamība ir definēta 13. ASEM ārlietu ministru sanāksmes — kas notika 20. un 21. novembrī Nepjido, Mjanmā — priekšsēdētāja paziņojumā.

<sup>3</sup> Āzijas Attīstības banka, “*Meeting Asia’s Infrastructure Needs*”, 2017. gads.

<sup>4</sup> Savienojamības būtiskā ietekme uz labklājību ir atzīta Eiropas Komisijas desmit prioritātēs, Globālajā Eiropas Savienības ārpolitikas un drošības politikas stratēģijā un Eiropas Konsensā par attīstību.

<sup>5</sup> Paziņojums “Moderns budžets Savienībai, kas aizsargā, dod iespējas un aizstāv. Daudzgadu finanšu shēma 2021.–2027. gadam” (COM(2018) 321).

paziņojumos<sup>6</sup>, vienlaikus nodrošinot līdzekļus, lai veicinātu un atbalstītu privātas investīcijas visā pasaulē.

## 2. Eiropas modelis — ilgtspējīga, visaptveroša un uz noteikumiem balstīta savienojamība

Pēdējo desmitgažu laikā ES ir bijusi iekšējās savienojamības virzītājspēks. Izveidojot **iekšējo tirgu**, ES radīja iespējas cilvēku, preču, pakalpojumu un kapitāla brīvai plūsmai. ES mēroga noteikumi — tādi kā ES valsts atbalsta kontroles un publiskā iepirkuma noteikumi — nodrošina godīgu un pārredzamu konkurenci, savukārt Savienības politika nodrošina arī vides aizsardzību, drošumu, drošību, kā arī sociālās un individuālās tiesības<sup>7</sup>. Tāpat ES veicina arī aprītes ekonomiku, mazas siltumnīcefekta gāzu emisijas un pret klimata pārmaiņām noturīgu nākotni, lai sasniegtu ilgtspējīgas attīstības mērķus (IAM) un Parīzes klimata nolīgumā izklāstītos mērķus. Šie politikas virzieni ir veicinājuši investīcijas pārrobežu savienojamības jomā, pamatojoties uz drošu Eiropas komunikāciju tīklu (*TEN*) ar skaidri noteiktām prioritātēm un standartiem. Gan iedzīvotāji kā savienojamības izmantotāji, gan uzņēmumi gūst labumu no iespējas izmantot efektīvu Eiropas mēroga infrastruktūru, brīvu un godīgu konkurenci un kopējus standartus. ES iekšējais tirgus ir ļāvis paaugstināt ražīgumu un konkurētspēju un var būt par visas pasaules iedvesmas avotu.

ES savienojamības politikas mērķis ir veicināt ES vienotā tirgus efektivitāti un uzlabot savienojamību globālā mērogā, liekot uzsvāru uz cilvēku ieguvumiem un tiesībām. Šos mērķus atbalsta politika ilgtspējīgas attīstības, dekarbonizācijas, digitalizācijas, investīciju, inovāciju un globālās līderpozīcijas jomā.

ES pieredze dod tai iespēju sekmēt pieeju savienojamībai, kas ir ilgtspējīga, visaptveroša un balstīta uz noteikumiem:

- **ilgtspējīga savienojamība.** Lai veicinātu ražīgumu, nodrošinātu izaugsmi un radītu darbvietas, savienojamības investīcijām jānodrošina tirgus efektivitāte un jābūt fiskāli dzīvotspējīgām. Lai reaģētu uz problēmām, ko rada klimata pārmaiņas un vides degradācija, savienojamībai jāveicina ekonomikas dekarbonizācija un jāievēro augsti standarti, pamatojoties uz ietekmes uz vidi novērtējumiem. Lai veicinātu sociālo progresu, savienojamībai jāatbilst augstiem pārredzamības un labas pārvaldības standartiem un, pamatojoties uz attiecīgu sabiedrisko apspriešanu, jāņem vērā to cilvēku viedoklis, kurus ietekmē projekti. Savienojamības politikai jāsamazina negatīvi ārējie faktori, piemēram, ietekme uz vidi, sastrēgumi, troksnis, piesārņojums un negadījumi. Īsāk sakot, savienojamībai ilgtermiņā jābūt ekonomiski, finansiāli, ekoloģiski un sociāli ilgtspējīgai;
- **visaptveroša savienojamība.** Savienojamība nozīmē tīklus, kā arī cilvēku, preču, pakalpojumu un kapitāla plūsmu, kas iet tiem cauri. Tā nozīmē gaisa, sauszemes un jūras transporta savienojumus. Tā nozīmē digitālos tīklus — mobilos un stacionāros

---

<sup>6</sup> Paziņojums par jaunu Āfrikas un Eiropas ilgtspējīgu investīciju un darbvieta aliansi (COM(2018) 643) un paziņojums “Towards a more efficient financial architecture for investments outside the European Union” (COM(2018) 644).

<sup>7</sup> ES tiesību aktos pienākums veikt infrastruktūras projektu ietekmes uz vidi novērtējumus sākotnēji tika noteikts 1985. gadā. Jāpiemēro piesardzības princips, preventīvas darbības princips un princips, ka videi nodarīts kaitējums jālabo, novēršot tā cēloni, kā arī princips “piesārņotājs maksā”. Sk. Līguma par Eiropas Savienības darbību 174. panta 2. punktu.

tīklus, interneta tīklus no pamattīkla līdz vietējām līnijām, kabeļu un satelītu tīklus. Savienojamība nozīmē arī energotīklus un energoresursu plūsmas — no gāzes (tostarp sašķidrinātas dabasgāzes) plūsmām līdz elektrotīkliem, no atjaunojamiem energoresursiem līdz energoefektivitātei. Ir jāoptimizē sinerģija starp šīm trim nozarēm, kas reizēm ir par pamatu inovatīviem un jauniem savienojamības veidiem. Savienojamībai ir būtisks cilvēciskais aspekts, un cilvēku interesēm un tiesībām jābūt jebkuras politikas centrā;

- **uz starptautiskiem noteikumiem balstīta savienojamība.** Noteikumi un regulējumi ir vajadzīgi, lai cilvēku pārvietošanās un preču, pakalpojumu un kapitāla aprīte notiktu efektīvi, godīgi un raiti. Starptautiski atzīta prakse, noteikumi, vienošanās un tehniskie standarti, ko atbalsta starptautiskās organizācijas un iestādes, veicina tīklu sadarbību un pārrobežu tirdzniecību. Iekšējā tirgū ES garantē nediskriminēšanu un vienlīdzīgus konkurences apstākļus uzņēmumiem un veicina atvērtu un pārredzamu investīciju vidi, vienlaikus aizsargājot savus kritiskos aktīvus<sup>8</sup>. ES jāturpina veicināt atvērtas un pārredzamas iepirkuma procedūras, kurās uzņēmumiem jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, ES sadarbosies ar kaimiņvalstīm un Āzijas partnervalstīm trijos darbības virzienos:

- pirmkārt, sekmēs efektīvus savienojumus un tīklus starp Eiropu un Āziju, izmantojot prioritāros transporta koridorus, digitālās saites un sadarbību enerģētikas jomā cilvēku un attiecīgo valstu vajadzībām;
- otrkārt, veidos partnerības savienojamības nodrošināšanai, pamatojoties uz kopīgi pieņemtiem noteikumiem un standartiem, kas veicina preču, cilvēku, kapitāla un pakalpojumu plūsmu labāku pārvaldību;
- treškārt, palīdzēs novērst investīciju lielo trūkumu, uzlabojot resursu izmantošanu, pastiprinot ES finanšu resursu piesaistīšanu un stiprinot starptautiskas partnerības.

### 3. Efektīvu savienojumu izveide starp Eiropu un Āziju

Lai vēl vairāk stiprinātu pašreizējo un turpmāko savienojumu efektivitāti, Savienībai kopā ar partnervalstīm jāpievēršas transporta, enerģētikas un digitālajām saiknēm starp Eiropu un Āziju, vienlaikus ņemot vērā straujās tehnoloģiskās pārmaiņas, kurām ir liela ietekme uz savienojamību. Pievēršoties fiziskiem savienojumiem starp Eiropu un Āziju, ES un tās partnervalstīm jāveicina savienojamība un mobilitāte arī studentu, akadēmisko aprindu un pētnieku vidū.

#### 3.1. Transports

Gan Āzijas partnervalstis, gan Savienība ir ieinteresētas izstrādāt efektīvus, ekonomiski dzīvotspējīgus un ekoloģiski ilgtspējīgus tirdzniecības ceļus un koridorus starp Eiropu un Āziju. Šodien vērtības ziņā 70 % tirdzniecības notiek, izmantojot jūras ceļus, vairāk nekā 25 % tirdzniecības īsteno ar gaisa pārvadājumiem, savukārt tirdzniecība, izmantojot dzelzceļu, saglabājas relatīvi nenozīmīgā līmenī. Izaugsmes potenciāls visās nozarēs ir būtisks.

---

<sup>8</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru ārvalstu tiešo ieguldījumu Eiropas Savienībā izvērtēšanai (COM(2017) 487).

ES kopā ar kaimiņvalstīm un Āzijas partnervalstīm ir jāuzlabo transporta savienojamība. ES ir jāstrādā, lai **savienotu labi attīstīto Eiropas transporta tīkla (TEN-T) sistēmu ar tīkliem Āzijā**. TEN-T ietver skaidras prioritātes un standartus, lai veicinātu pārrobežu un sadarbībspējīgu multimodālu transportu, t. i., dzelzceļa, jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta apvienojumu. Lai sasniegtu šo mērķi, ES vajadzības gadījumā varētu piedāvāt tehnisku atbalstu, lai palīdzētu savām partnervalstīm plānot transporta sistēmas un nodrošināt to savstarpējo savienojumu, kā arī pēc vajadzības veicināt infrastruktūras finansēšanu (sk. 4. daļu). Jaunas metodes savienojamības līmeņu — piemēram, savienojamības indeksu — novērtēšanai palīdzēs noteikt trūkumus un iespējas. ES jāveicina arī tas, lai transporta savienojamība ar Āziju tiktu padarīta drošāka.

### Savienojamība un drošība

Pasaules norises arvien vairāk ir atkarīgas no sarežģītiem datu tīkliem un datu pārsūtīšanas, no enerģētiku savienojumiem un vērtības ķēdēm, kas darbojas pēc ideāla grafika, un no cilvēku mobilitātes. Pārvaldot šīs plūsmas, jārod pareizais līdzsvars starp to veicināšanu un to drošuma un drošības garantēšanu. Laikā, kad saskaramies ar hibrīddraudiem un terorismu, plūsmu drošība ir svarīga. Pieeja tirdzniecības ceļiem joprojām ir atkarīga no atbilstīgas politiskās un drošības situācijas un tādu problēmu risināšanas kā transnacionālā organizētā noziedzība, jebkāda veida nelikumīga kontrabanda un nelikumīga tirdzniecība, kiberdrošība un uzbrukumi, kas apdraud transporta un energoapgādes drošību. Šīs problēmas nevar atrisināt tikai ar valstu vai uzņēmumu iekšējo vai ārējo politiku. ES jāsadarbojas ar partnervalstīm, lai padarītu transporta savienojamību ar Āziju drošāku un neapdraudētāku, jo īpaši kiberdrošības jomā.

#### • Gaisa transports

ES **aviācijas nolīgumi** ar trešām valstīm rada jaunas ekonomiskās perspektīvas, atverot tirgus un veicinot investīciju iespējas. Lai veicinātu gaisa transporta izaugsmi, kas dod labumu ES un partnervalstu iedzīvotājiem un uzņēmumiem, ES šobrīd apspriež aviācijas nolīgumus ar vairākām ES kaimiņvalstīm un Āzijas valstīm<sup>9</sup>. To darot, ES pievēršas arī jautājumiem par to, kā aviācija ietekmē vidi un klimatu, jo īpaši jautājumam par aviācijas radītajām emisijām. ES turpinās atbalstīt Eiropā, Āzijā un citās vietās vajadzīgo gaisa transporta **ilgtermiņa dekarbonizāciju**, tostarp veicinot starptautisko nolīgumu<sup>10</sup> efektīvu īstenošanu un izmantojot mērķorientētus pasākumus partnervalstu spēju veidošanai.

#### • Jūras transports

ES atbalsta tīru un ilgtspējīgu kuģniecību, izstrādājot ES mēroga politikas pasākumus un piedaloties ar vides aizsardzību saistītā darbā, tostarp tajā, ko veic Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO). Transporta dekarbonizācijas stratēģijas ietvaros Komisija turpinās veicināt **alternatīvu degvielu** izmantošanu Eiropas un Āzijas ostās. Tas, ka tiek turpināta sadarbība ar trešām valstīm Āzijā, noslēdzot piemērotus **jūras transporta nolīgumus**, palīdzēs regulēt un atvieglot jūras satiksmi. Lai muitas procedūras būtu ātrākas, jāveicina iniciatīvas administratīvo procedūru digitalizēšanai un vienkāršošanai Āzijas ostās<sup>11</sup>. ES arī jāatbalsta Roterdamas noteikumu plašāka pieņemšana, jo tie varētu atvieglot elektronisko

<sup>9</sup> Ir pabeigtas sarunas ar Armēniju, bet sarunas ar Dienvidaustrumāzijas valstu asociāciju (ASEAN), Azerbaidžānu, Turciju un Kataru vēl notiek. Komisija ir parafējusi Kopējās aviācijas telpas nolīgumu ar Ukrainu, divpusēju aviācijas drošuma nolīgumu ar Ķīnu, un pašlaik notiek sarunas par šādu nolīgumu ar Japānu.

<sup>10</sup> ICAO nolīgumi.

<sup>11</sup> Paziņojums “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā” (COM(2009) 8).

dokumentu izmantošanu kuģniecībā<sup>12</sup>. Lai stiprinātu jūras drošību, ES jāpiedāvā papildu pasākumi un jāturpina atbalstīt starptautiskos centienus, tostarp SJO ietvaros. ES jāturpina attīstīt Melnās jūras baseina kā savienošā reģiona nozīmi.

- **Sauszemes transports**

**Dzelzceļa transporta** nozarē ES kopā ar partnervalstīm strādā, lai palielinātu dzelzceļa savienojumu konkurētspēju, samazinot tranzīta laiku un uzlabojot slodzes koeficientus. ES ir paplašinājusi Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*) Rietumbalkānu valstu virzienā un neseno vienotās par *TEN-T* paplašināšanu ar sešām austrumu partnervalstīm (Armēniju, Azerbaidžānu, Baltkrieviju, Gruziju, Moldovu, Ukrainu). Turpmāk būtiska nozīme varētu būt gan **ziemeļu-dienvidu** dzelzceļa savienojumiem<sup>13</sup>, gan **austrumu-rietumu** dzelzceļa savienojumiem<sup>14</sup>. Strauju izaugsmi jo īpaši ir pieredzējis ES un Ķīnas dzelzceļa savienojums. Ir jānovērš problēmas saistībā ar šā dzelzceļa savienojuma ilgtermiņa ekonomisko dzīvotspēju un konkurences neitralitāti. ES atbalsta iniciatīvu par vienotām dzelzceļa tiesībām, ar ko nākusi klajā Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija (ANO/EEK), kura vēlas panākt vienotu tiesisko režīmu dzelzceļa kravu pārvadājumiem visā Eirāzijas kontinentā. ES sadarbosies ar attiecīgajām dzelzceļa transporta organizācijām, lai tiktu plašāk piemērotas ES tehniskās specifikācijas un drošuma pārvaldības sistēmas<sup>15</sup>. Eiropas un Āzijas savienojamībai **autopārvadājumi** parasti ir izdevīgi, ja šo transporta veidu izmanto vidēja attāluma pārvadājumos (piemēram, uz Vidusāziju) un kā sekundāru transporta tīklu kombinācijā ar citiem transporta veidiem. Turklāt ļoti svarīgi ir nodrošināt pienācīgus sociālos nosacījumus nozares darbiniekiem un godīgu konkurenci starp autopārvadājumu uzņēmumiem. Sadarbojoties ar Āzijas valstīm, ES jāpievēršas **ceļu satiksmes drošības** veicināšanai, apmainoties ar paraugpraksi un piemērotākajiem risinājumiem, kuru mērķis ir mazināt satiksmes negadījumu skaitu un traumas. ES palīdzēs arī veicināt **multas** informācijas apmaiņu un attīstīt sadarbību tranzīta jomā gan divpusēji, gan Pasaules Muitas organizācijas (PMO) darba ietvaros.

### 3.2. Digitālie savienojumi

Digitālās ekonomikas atbalstam ļoti svarīgi ir **augstas veiktspējas tīklu savienojumi**. Pamattīklu savienojumi ar Āzijas un citām trešām valstīm ļaus izveidot pilnībā savienotu tīklu, nodrošinot nepieciešamo joslas platumu un citus kvalitātes kritērijus šai aizvien būtiskākajai infrastruktūrai. Vispārēja un izmaksu ziņā pieejama piekļuve internetam ir reāls **sociālekonomiskās attīstības veicinātājs**.

Attiecībās ar Āzijas valstīm ES jāveicina miermīlīga, droša un atvērta informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) vide, vienlaikus novēršot kibernetikas draudus un aizsargājot internetā cilvēktiesības un pamatbrīvības, kā arī personu datus. Ir nepieciešama saskaņota regulatīvā pieeja, lai atbalstītu privātās un publiskās investīcijas “digitālajā” infrastruktūrā<sup>16</sup>, kā arī politikas pasākumi un stimuli, kas likvidē digitālo plaisu, jo īpaši

<sup>12</sup> ANO Konvencija par līgumiem starptautiskajos pārvadājumos daļēji vai pilnībā pa jūru (2008).

<sup>13</sup> Ziemeļu-dienvidu dzelzceļa savienojumi saista Vidusjūras, Melnās jūras un Persijas līča reģionus ar Ziemeļjūras, Baltijas un Arktikas reģioniem.

<sup>14</sup> Austrumu-rietumu dzelzceļa savienojumi saista ES ar Ķīnu un Vidusāziju.

<sup>15</sup> Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācija (*OTIF*) un Dzelzceļu sadarbības organizācija (*OSJD*).

<sup>16</sup> Sk. paziņojumu “Moderns budžets Savienībai, kas aizsargā, dod iespējas un aizstāv. Daudzgaļu finanšu shēma 2021.–2027. gadam” (COM(2018)321), kurā Komisija ir ierosinājusi veicināt digitālo savienojamību ar Āzijas un citām valstīm, laikposmā no 2021. gada 2027. gadam izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu.

attālos reģionos vai valstīs, kam ir tikai sauszemes robežas. Lai to panāktu, Savienība Āzijā attiecīgi īsteno savu **stratēģiju Digital4Development**<sup>17</sup>, kas veicina digitālās tehnoloģijas un pakalpojumus ar mērķi sekmēt sociālekonomisko attīstību.

### 3.3. Enerģētiku savienojamība

ES enerģijas tirgus liberalizēšana apvienojumā ar atjaunojamiem energoresursiem, energoefektivitātes 2020. gada mērķiem un enerģētikas savienības stratēģiju ir rosinājuši tirgus virzītu pāreju uz tīru enerģiju. Minētie pasākumi ir ļāvuši izveidot dekarbonizētāku un labāk savienotu elektrotīklu, kas ir būtisks faktors konkurences nodrošināšanai un svarīgs priekšnoteikums variablu atjaunojamo energoresursu enerģijas integrēšanai. Pamatojoties uz pieredzi, ES jāatbalsta reģionālas **enerģētiku savienojamības platformas**, kas pievēršas tirgus principiem, mudina modernizēt energosistēmu, ieviest “tīrus” (decentralizētus) risinājumus, veicina energoefektivitāti un **atbalsta enerģētiku savienojamību gan ar partnervalstīm Āzijā, gan to starpā.**

### 3.4. Cilvēku savstarpējā savienojamība

Savienojamība un mobilitāte studentu, akadēmisko aprindu un pētnieku vidū ir **galvenais savstarpējas sapratnes un ekonomiskās izaugsmes faktors**. Kopš 2014. gada ar dažādu programmu palīdzību ir finansēta vairāk nekā 18 000 studentu, pētnieku un darbinieku mobilitāte. ES vēl vairāk jāstiprina studentu un akadēmiskā personāla apmaiņa ar Āzijas valstīm, izmantojot programmu “Erasmus”, Marijas Sklodovskas-Kirī vārdā nosauktās darbības, diplomu savstarpēju atzīšanu, kā arī pētnieku un novatoru reģionālo apmaiņu. ES jāveicina pilsētu savstarpējā sadarbība — arī ES kultūras galvaspilsētu sadarbība ar līdzīgām pilsētām Āzijā —, kā arī jāuzlabo mākslinieku mobilitāte un sadarbība sporta jomā.

## 3. nodaļas galvenās darbības

*Komisija:*

- *izstrādās metodiku ilgtspējīgas savienojamības līmeņa novērtēšanai Eiropā un Āzijā un savienojamības ekonomiskās ietekmes novērtēšanai ES un tās reģionos;*
- *veicinās datu apmaiņu muitas un digitālo transporta koridoru vajadzībām un novērtēs risku;*
- *turpinās sarunas par gaisa pārvadājumu nolīgumiem ar Dienvidaustrumāzijas valstu asociāciju (ASEAN), Azerbaidžānu, Turciju un Kataru, kā arī parakstīs divpusējus gaisa satiksmes drošības nolīgumus ar Ķīnas Tautas Republiku (Ķīnu) un Japānu;*
- *starptautiskos forumos veicinās nolīgumus par transporta dekarbonizāciju, jo īpaši aviācijas un jūras transporta nozarē;*
- *veicinās ar jūras transportu saistīto procedūru digitalizāciju un administratīvo vienkāršošanu Āzijā un Melnās jūras reģiona valstīs, kā arī Roterdamas noteikumu pieņemšanu;*
- *izskatīs iespēju plānotās TEN-T regulas pārskatīšanas ietvaros, kas jāpabeidz līdz 2023. gadam, paplašināt ES TEN-T koridoru koordinātor(-u) pilnvaras darbībai*

<sup>17</sup> Sk. Komisijas dienestu darba dokumentu “*Digital4Development: mainstreaming digital technologies and services into EU Development Policy*” (SWD(2017) 157).

*paplašināšanās procesā iesaistīto valstu un kaimiņvalstu reģionā;*

- *izstrādās standartus progresīvu tehnoloģiju — piemēram, mākslīgā intelekta — ētiskai izmantošanai un veicinās pilnīgu atbildību atbildīgai valsts rīcībai internetā;*
- *turpinās Āzijā popularizēt programmu “Erasmus” un Marijas Sklodovskas-Kirī vārdā nosauktās darbības un atbalstīs attiecīgos savstarpējos pasākumus, lai vairotu apmaiņas un mobilitātes iespējas.*

#### 4. Starptautisku partnerību veidošana ilgspējīgai savienojamībai

Sadarbības parametrus ilgspējīgas savienojamības jomā ietekmē **virkne dažādu iesaistīto personu** un procesu<sup>18</sup>. Lai efektīvi īstenotu savienojamību, ES ir jānostiprina pašreizējās un jāturpina veidot jaunas divpusējas, reģionālas un starptautiskas partnerības, kas ir ilgspējīgas, atvērtas, iekļaujošas un balstītas uz noteikumiem.

##### 4.1. Divpusējā sadarbība

ES ir galvenā **attīstības un investīciju sadarbības** partnere Āzijā. Attīstības dialogos tiek izskatītas arī investīcijas un ilgspējīga savienojamība, un tajos jāietver iespējamā sadarbība ar trešām valstīm. Šajā sakarā ES un tās Āzijas partnervalstis var ciešāk sadarboties, lai uzlabotu normatīvo vidi, valsts finanšu pārvaldību un vietējo resursu izmantošanu. ES cita starpā sniedz arī atbalstu, nodrošinot tehnisko palīdzību, lai stiprinātu plānošanas spējas, izstrādātu un īstenotu ilgspējīgas savienojamības projektus, politiku un regulatīvās sistēmas saskaņā ar starptautiskiem standartiem un paraugpraksi.

Divpusēja sadarbība ar atsevišķām valstīm ir jāpielāgo to īpašajai situācijai. Piemēram, attiecībā uz Ķīnu ES jāstiprina pašreizējā sadarbība attiecīgās infrastruktūras un attīstības sadarbības iniciatīvu jomā, jāveicina tirgus pieejamības un vienlīdzīgu konkurences apstākļu principu ieviešana, kā arī jāpamatojas uz starptautiskiem standartiem savienojamības iniciatīvu ietvaros. Attiecībā uz Japānu ES cieši jākoordinē centieni veicināt starptautisku standartu ievērošanu un reģionālo sadarbību Āzijā, jo īpaši stiprinot ES un Japānas dialogu transporta jomā. Dienvidaustrumāzijā ES jāturpina 2011. gadā ar Singapūru sāktais dialogs par transportu.

Vienlaikus ES jāpaplašina dialogs par ilgspējīgu savienojamību ar citām partnervalstīm, tostarp Afganistānu, Indiju, Indonēziju, Irānu, Pakistānu, Krieviju, Korejas Republiku, Turciju un Vidusāzijas valstīm, kā arī Austrāliju un Amerikas Savienotajām Valstīm.

#### **Ilgspējīga savienojamība ES paplašināšanās un kaimiņattiecību politikas kontekstā**

Savienojamība ir svarīgs ES paplašināšanās un kaimiņattiecību politikas aspekts. Tā kā valstis, uz kurām attiecas šie politikas virzieni, tuvina vai pieskaņo savu pieeju ES pieejai,

<sup>18</sup> Par dažādajām ES partnervalstu īstenotajām savienojamības iniciatīvām sk. kopīgo dienestu darba dokumentu SWD(2017) 436 “Euro-Asian Connectivity Mapping Exercise — Main Findings”.



to tiesību aktos pamazām tiek ieviests ilgtspējīgas savienojamības princips.

ES jaunās Rietumbalkānu politikas ietvaros<sup>19</sup> Komisija nesēn ir ierosinājusi pamatiniciatīvas savienojamības uzlabošanai un digitalizācijas programmas īstenošanai šajā reģionā. Turklāt ES un Rietumbalkānu 2018. gada maija samita Sofijas deklarācijā tiek solīts ievērojami palielināt savienojamību visos tās aspektos, proti, transporta, enerģētikas un digitālajā jomā, kā arī attiecībā uz cilvēkiem<sup>20</sup>. Pašreiz papildus nesēnajām saistībām paplašināt sadarbību digitālās ekonomikas jomā tiek izstrādāts rīcības plāns attiecībā uz investīcijām transporta jomā Austrumu partnerības valstīs.

Šajā sakarā Komisija nodrošinās to, lai ilgtspējīga savienojamība tiktu plašāk ņemta vērā ES paplašināšanās un kaimiņattiecību politikā, kā arī veicinās pilnīgāku tehnisko un regulatīvo konvergenci šajā jomā. Komisija sniegs arī turpmāku palīdzību publiskā iepirkuma tiesību aktu ieviešanā, kā arī veicinās pārredzamību un paraugprakses izplatību.

## 4.2. Reģionālā sadarbība

ES ir pieredze, kas gūta reģionālu sadarbības struktūru veidošanā, piemēram, Baltijas jūras reģionā. Sadarbībā ar partnervalstīm, starptautiskajām organizācijām un finanšu iestādēm ES jāapsver iespējas veidot **reģionālas sadarbības pieeju savienojamībai** Āzijā, sniedzot analīzi par konkrētos reģionos īstenotiem, ar savienojamību saistītiem pasākumiem, trūkstošiem savienojumiem un iespējām sadarboties, lai atbalstītu ES un Āzijas savienojamību.

Āzijā ir vairākas starptautiskas organizācijas un mehānismi, kuru uzdevumi ir saistīti ar savienojamību<sup>21</sup>. Tas, kā ES sadarbojas ar šīm organizācijām, ir atkarīgs no to īstenotajiem pasākumiem un darbības jomas. *ASEM* ir svarīga platforma sadarbības nodrošināšanai ar galvenajām Āzijas partnervalstīm. ES jāturpina stiprināt sadarbību ar *ASEAN*, kurai ir būtiska nozīme savienojamības jomā Dienvidaustrumāzijā, atbalstot līdz 2025. gadam spēkā esošā *ASEAN* Savienojamības ģenerālplāna īstenošanu un tajā ietverto standartu konvergenci, tostarp ar pastāvīga transporta dialoga palīdzību<sup>22</sup>. Visbeidzot, ES būtu arī jāiestājas par reģionālu sadarbību ilgtspējīgu savienojumu jomā, kas ir svarīgs aspekts ES stratēģijā Vidusāzijai.

## 4.3. Starptautiskā sadarbība

Starptautiskajai sadarbībai ir liela ietekme tiesisko regulējumu un savienojamības konkrēto formu noteikšanā. Tai — kā liecina jaunākā ES okeānu pārvaldības iniciatīva — ir svarīga nozīme šo regulējumu ilgtspējības stiprināšanā.

<sup>19</sup> Paziņojums “Ticama paplašināšanās perspektīva Rietumbalkāniem un padziļināta ES iesaiste šajā reģionā” (COM(2018) 65).

<sup>20</sup> Sofijas deklarācija (2018. gada maijs). Pieejama vietnē: [http://www.consilium.europa.eu/media/34776/sofia-declaration\\_en.pdf](http://www.consilium.europa.eu/media/34776/sofia-declaration_en.pdf).

<sup>21</sup> Tostarp *ASEM*, *ASEAN*, Bengālijas līča reģiona valstu daudznozaru tehniskās un ekonomiskās sadarbības iniciatīva, Vidusāzijas reģiona ekonomiskā sadarbība, Dienvidāzijas Reģionālās sadarbības asociācija, Dienvidāzijas apakšreģiona ekonomiskā sadarbība un Šanhajas Sadarbības organizācija.

<sup>22</sup> Attiecīgā gadījumā ES varētu sākt tehnisku sadarbību ar Eirāzijas Ekonomikas savienību un tās dalībvalstīm, lai panāktu šo valstu tehnisko noteikumu un standartu labāku atbilstību starptautiskajiem noteikumiem un standartiem.

## Okeānu pārvaldība

ES ir apņēmusies nodrošināt kuģošanas brīvību un ilgtspējīgi pārvaldīt okeānus un jūras. 2016. gada novembrī kopīgā paziņojumā<sup>23</sup> tika ierosinātas 50 darbības nebīstamiem, drošiem, tīriem un ilgtspējīgi pārvaldītiem pasaules okeāniem, kuru īstenošanai dibina okeāna partnerības ar galvenajiem procesu dalībniekiem. Kopā ar Pasaules Banku ES ir izstrādājusi zilās ekonomikas attīstības satvaru, kas palīdzēs piekrastes valstīm, reģioniem un teritorijām pāriet uz zilo ekonomiku — tiks izveidots finansējuma apvienošanas mehānisms publiskā un privātā sektora partnerību investīcijām 30 gadu periodā.

Starptautiskas organizācijas<sup>24</sup> izstrādā **starptautiskus nolīgumus un standartus**, kuru izpilde un atzīšana ir vajadzīga, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un vides degradāciju, veicinātu tirgus pieejamību un brīvu un godīgu tirdzniecību un nodrošinātu **tīklu sadarbību**<sup>25</sup>. Kopīgi pieņemtie starptautiskie standarti nodrošina dažādu tīklu sadarbības tehnisku saskaņošanu. Starptautiskās un Eiropas standartizācijas organizācijas<sup>26</sup> ir svarīgi ES partneri, jo tās nodrošina tehnisko saskaņošanu Eiropā un Āzijā, saskaņā ar vispārēju konsensu izstrādājot nozaru virzītus standartus. Komisija sadarbosies ar šīm organizācijām un attiecīgajiem nozaru pārstāvjiem un pārbaudīs, vai ir nepieciešami ar savienojamību saistīti standarti. Komisija sniegs plašāku tehnisko palīdzību un veiks ciešāku koordināciju ar attiecīgajām starptautiskajām organizācijām un ārvalstu partneriem, lai nodrošinātu, ka svarīgas trešās valstis apņemas ievērot šos standartus un tie tiek plašāk pieņemti. Kopumā ES ir jāpaplašina sadarbība ar starptautiskajām organizācijām un jāstiprina sava ārējā pārstāvība, līdzdalība un koordinācija.

## 4. nodaļas galvenās darbības

*Komisija:*

- *paplašinās sadarbību ar attiecīgajām trešām valstīm, tostarp ES un Ķīnas savienojamības platformā, lai veicinātu digitālo ekonomiku, efektīvu transporta savienojamību un gudru, ilgtspējīgu, nebīstamu un drošu mobilitāti, pamatojoties uz TEN-T tīkla paplašināšanu, un sekmētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus investīciju jomā;*
- *atbalstīs ilgtspējīgu savienojamību politikas un attīstības dialogos ar trešām valstīm;*
- *padziļinās sadarbību ar attiecīgām Āzijas reģionālajām organizācijām un izmēģinās reģionālas sadarbības pieejas savienojamībai Āzijā;*
- *sadarbosies ar Eiropas un starptautiskām standartizācijas organizācijām un to*

<sup>23</sup> Kopīgs paziņojums “Starptautiskā okeānu pārvaldība” (JOIN(2016) 49).

<sup>24</sup> Tostarp Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija, Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija un tās Iekšzemes transporta komiteja; dzelzceļa transporta jomā — OTIF un OSJD; enerģētikas jomā — Starptautiskā Enerģētikas aģentūra un Starptautiskā Atjaunojamo energoresursu aģentūra. Svarīgas organizācijas ar globālu mandātu ir arī SJO, ICAO, Starptautiskā Telesakaru savienība (ITU) un Starptautiskā Darba organizācija (SDO) attiecībā uz sociālajām tiesībām.

<sup>25</sup> Tostarp (bet ne tikai), ANO/EEK Konvencija par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem, kā arī ANO/EEK Konvencija par ietekmes uz vidi novērtējumu (Espo konvencija) un tās Protokols par stratēģisko vides novērtējumu.

<sup>26</sup> Starptautiskā Elektrotehnikas komisija, Starptautiskā Standartizācijas organizācija un Starptautiskā Telesakaru savienība; Eiropas Standartizācijas komiteja, Eiropas Elektrotehnikas standartizācijas komiteja un Eiropas Telesakaru standartu institūts.

valstu dalībniekiem, ņemot vērā vajadzīgo tehnisko standartu efektīvu un kopīgu izstrādi, tostarp, īstenojot mērķtiecīgu tehnisko palīdzību un tehnisko sadarbību;

- sadarbosies ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisiju (ANO/EEK), lai apvienotu tiesisko režīmu dzelzceļa kravu pārvadājumiem Eirāzijas kontinentā, kā arī ar Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju (OTIF) un Dzelzceļu sadarbības organizāciju (OSJD), lai paplašinātu ES tehnisko specifikāciju un drošuma pārvaldības sistēmu piemērošanu.

## 5. Lielākas un labākas investīcijas ilgtspējīgā savienojamībā

Pasaulē vajadzība pēc investīcijām savienojamības nodrošināšanai netiek apmierināta. Pasaules Bankas pētījums liecina, ka nabadzīgākajās valstīs ir proporcionāli vislielākās vajadzības (vidēji 12,5 % no IKP) un vislielākais infrastruktūrā ieguldītu līdzekļu trūkums (7,5 % no IKP). Šā lielā investīciju trūkuma novēršanai ir vajadzīga visaptveroša pieeja finansējumam. Tai jā sākas ar iekšzemes resursu labāku izmantošanu, infrastruktūras izmantošanas cenu modeļiem un tiesiskajiem regulējumiem. Tāda pati situācija ir Āzijā, kur vērojamas lielas atšķirības starp reģioniem<sup>27</sup>.

### 5.1. Jauns un inovatīvs ES finansējums savienojamības nodrošināšanai

Šā paziņojuma mērķis nav sagatavot investīciju plānu, lai gan ES pašreizējie un turpmākie finanšu instrumenti varētu radīt vairākas perspektīvas privātu investīciju atbalstam ar savienojamību saistītos projektos.

ES jau ir sasniegusi būtiskus **rezultātus** savienojamības finansiālās atbalstīšanas jomā<sup>28</sup>. Finanšu un tehnisko palīdzību infrastruktūrai un savienojamībai nodrošina ģeogrāfiski investīciju mehānismi, piemēram, kaimiņattiecību politikas ieguldījumu mehānisms (*NIF*), Vidusāzijas investīciju mehānisms (*IFCA*) un Āzijas investīciju mehānisms (*AIF*). Laikposmā no 2010. gada līdz 2018. gada vidum Āzijas investīciju mehānisms un Vidusāzijas investīciju mehānisms vien investīcijās ir piesaistījuši vairāk nekā 4,2 miljardus EUR, kombinējot dotācijas un aizdevumus<sup>29</sup>. Investīciju plānā Eiropai ir nodrošinātas arī konkrētas iespējas kopīgu investīciju veikšanai Eiropā.

Attiecībā uz nākamo daudzgadu finanšu shēmu (2021.–2027. gads) Komisija ir ierosinājusi vairākus inovatīvus pasākumus, kas varētu veicināt publiskās un privātās investīcijas savienojamības jomā. Komisijas priekšlikumā jo īpaši ir ietverta ārējo darbību investīciju sistēma, kas pamatojas uz pašreizējo Eiropas Fondu ilgtspējīgai attīstībai<sup>30</sup> (kas ir daļa no ES ārējo investīciju plāna un attiecas uz Āfriku un kaimiņvalstīm), lai nodrošinātu finansējumu papildu publiskā un privātā kapitāla piesaistīšanai. Lai gan šī sistēma galveno uzmanību

<sup>27</sup> Inderst, George (2018), "Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective", Āzijas Attīstības bankas institūts.

<sup>28</sup> Laikposmā no 2014. gada līdz 2018. gada vidum ar Rietumbalkānu ieguldījumu mehānismu savienojamībai ir piesaistīti aptuveni 2,4 miljardi EUR investīciju, savukārt ar Kaimiņattiecību politikas ieguldījumu mehānismu savienojamībai ar Austrumu partnervalstīm ir piesaistīti aptuveni 2,9 miljardi EUR investīciju.

<sup>29</sup> Piemēram, EIB iegulda 70 miljonus EUR Vidusāzijas un Dienvidāzijas elektroenerģijas pārvades un tirdzniecības projektā (*CASA-1000*), kas nodrošina elektroenerģijas pārvadi starp Kirgizstānu, Tadžikistānu un Afganistānu, Pakistānu.

<sup>30</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 26. septembra Regula (ES) 2017/1601, ar ko izveido Eiropas Fondu ilgtspējīgai attīstībai (EFIA), EFIA garantiju un EFIA garantiju fondu.

pievērsīs Āfrikai un ES kaimiņvalstīm, daļa no tās līdzekļiem tiks piešķirti arī citiem ģeogrāfiskajiem apgabaliem.

Turklāt Komisija atbalsta visus centienus, lai padarītu ES ārējo investīciju institucionālo un funkcionālo satvaru vēl efektīvāku un funkcionālāku un risinātu galvenās investīciju problēmas. Jaunākajā Komisijas paziņojumā<sup>31</sup> uzsvēta vajadzība pēc starptautiskas sadarbības, lai varētu izmantot finansējuma avotu kombināciju, jo īpaši piesaistot vairāk privāto investīciju, uzsverot nepieciešamību iespējami labāk izmantot pašreizējos instrumentus, sākot ar Eiropas Fondu ilgtspējīgai attīstībai. Kā arī šajā paziņojumā pausts aicinājums stiprināt sadarbību galvenajām finanšu un attīstības iestādēm, kas darbojas attīstības finansēšanas jomā.

### Inovatīva starptautiskās sadarbības finansēšana nākamās daudzgadu finanšu shēmas ietvaros (2021.–2027. gadā)

Komisija 2018. gada maijā nāca klajā ar priekšlikumu<sup>32</sup> nākamajai ES daudzgadu finanšu shēmai, kurā iekļauti investīciju veicināšanas pasākumi, tostarp ilgtspējīgas savienojamības jomā. Komisija piedāvā jaunu ārējo investīciju struktūru ar paplašinātu globālo tvērumu, kurā ietilpst arī Āzija<sup>33</sup>. Līdzīgi kā iepriekšējā šī struktūra piesaistīs publisko un privāto finansējumu, pastiprinot ES garantiju, kura var tikt papildināta ar dotācijām un aizdevumiem. Ja jaunā struktūra tiks pieņemta, tā veicinās turpmākas investīcijas, tostarp ilgtspējīgas savienojamības jomā. Ierosinātā ES pētniecības budžeta paplašināšana palīdzēs pāriet uz ilgtspējīgākiem savienojamības veidiem.

ES jāstiprina sadarbība ar **ES dalībvalstu publiskā un privātā finansējuma iestādēm, tostarp valsts fondiem**, un jācenšas ciešāk ar tām saskaņot darbības. Lai sekmētu ilgtspējīgu finansēšanu, ES un Eiropas aizdevējiestādēm jāuzlabo arī dialogs ar trešo valstu publiskā un privātā finansējuma iestādēm atbilstīgi rīcības plānam “Ilgspējīgas izaugsmes finansēšana”<sup>34</sup>. Šis rīcības plāns ir uzmetums diskusijām starptautiskajos forumos par finanšu sistēmas ilgtspējīgāku pārvaldību. Komisija atbalsta sadarbību ilgtspējīga finansējuma jautājumos un paraugprakses apmaiņu Eiropas banku, tostarp publisko banku, un citu ārpus ES esošu valstu banku starpā. Komisija arī atbalstīs uzņēmumu sociālās atbildības iniciatīvas, lai ieviestu starptautiskus standartus ar savienojamību saistītu projektu finansēšanā. ES atbalstīs G7, G20 un ESAO procesus, lai publiskā finansējuma iestāžu kreditēšanas praksi saskaņotu ar ilgtspējīgas savienojamības principiem.

## 5.2. Starptautiskās partnerības finanšu jomā

**Starptautiskām finanšu iestādēm (SFI) un daudzpusējām attīstības bankām (DAB)** ir svarīga nozīme savienojamības globālajā finansēšanas struktūrā. Eiropas Investīciju banka

<sup>31</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei un Eiropas Investīciju bankai “*Towards a more efficient financial architecture for investments outside the European Union*” (COM (2018) 644).

<sup>32</sup> Paziņojums “Moderns budžets Savienībai, kas aizsargā, dod iespējas un aizstāv. Daudzgadu finanšu shēma 2021.–2027. gadam” (COM(2018) 321). Ierosinātā ārējo investīciju struktūra izklāstīta Komisijas paziņojumā “*Towards a more efficient financial architecture for investments outside the European Union*” (COM (2018) 644).

<sup>33</sup> Sk. iepriekš 30. zemsvītras piezīmē minēto paziņojumu.

<sup>34</sup> Paziņojums “Rīcības plāns: ilgtspējīgas izaugsmes finansēšana” (COM(2018) 97).

(EIB) kā ES banka un investīciju partneris un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka (ERAB) ir paplašinājušas aizdevumu piešķiršanu, tādējādi radot jaunas sadarbības iespējas. Starptautiskais Valūtas fonds un Pasaules Banka ir svarīgi sadarbības partneri parāda atmaksājāmības un savienojāmības jomā. ES jāpadziļina sadarbība arī ar Āzijas Attīstības banku (ADB) un Āzijas Infrastruktūras investīciju banku (AIIB), vienlaikus nodrošinot ES prioritāšu pilnīgu ievērošanu šajās attiecībās. DAB atbalsts ir ļoti svarīgs G20 dokumenta *Roadmap to Infrastructure as an Asset Class* (“Ceļvedis uz infrastruktūru kā aktīvu klasi”) īstenošanā, un projektu īstenošanu palīdzētu uzlabot infrastruktūras pārvaldības platformu plašāka pieņemšana<sup>35</sup>. Jācenšas arī labāk koordinēt ES līdzdalību DAB.

### 5.3. Vienlīdzīgi konkurences apstākļi uzņēmumiem

Galvenie priekšnoteikumi, lai uzņēmumi attīstītu un veicinātu ES un Āzijas savienojamību, ir pietiekami vienlīdzīgi konkurences apstākļi tirgus pieejamības un ārvalstu tiešo investīciju jomā, publiskā iepirkuma godīgums un pārredzamība, nediskriminējoša tirgus prakse un līdzsvarota intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzība<sup>36</sup>. Tāpēc ļoti būtiskas ir makroekonomikas un fiskālās stabilitātes sistēmas, pārdomāta nozaru politika un reformas, visaptverošas gada un vidēja termiņa fiskālās un budžeta sistēmas un drošas publisko finanšu pārvaldības sistēmas. ES turpinās atbalstīt iniciatīvas, kas nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus uzņēmumiem. Konkrēts solis pareizajā virzienā varētu būt plašāka pievienošanās Pasaules Tirdzniecības organizācijas (PTO) **Nolīgumam par valsts iepirkumu (GPA)**. Pieņemot bez kavēšanās Komisijas priekšlikumu par Starptautisko iepirkuma aktu<sup>37</sup>, partnervalstis tiktu mudinātas tam pievienoties un kļūt atvērtākām pret tirgus pieejamības saistībām. ES jāturpina mudināt partnervalstis, lai tās publiskā iepirkuma procedūrās izmantotu kvalitātes kritērijus un aprītes cikla izmaksu aprēķinus. Lai panāktu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, būs jāuzlabo arī **eksporta kredītu sistēmu** pārredzamība. Starptautiskā līmenī jāizskauž diskriminējoša prakse. Starptautiskajai darba grupai eksporta kredītu jautājumos jāievieš disciplīnas, kas nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus dažādu valstu eksportētājiem.

ES plāno aktīvāk pievērsties **ekonomikas diplomātijai**<sup>38</sup> Āzijā. ES plāno atbalstīt platformas, kuras atrod sadarbības iespējas Eiropas un Āzijas uzņēmumiem, īpašu vērību pievēršot maziem un vidējiem uzņēmumiem, un ir iecerējusi izveidot uzņēmumu padomdevēju grupu Eiropas un Āzijas savienojamības jautājumos. ES ir jāturpina virzīt Eiropas Investīciju projektu portālu (turpmāk — portāls *InvestEU*), kas nodrošina ES investīciju iespēju redzamību visiem ieinteresētajiem investoriem.

## 5. nodaļas galvenās darbības

*Komisija (un attiecīgā gadījumā Augstais pārstāvis):*

<sup>35</sup> Piemēram, pārvaldības platforma *SOURCE*; sk. Ilgtspējīgas infrastruktūras fonda tīmekļvietni: <https://public.sif-source.org/>.

<sup>36</sup> Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par tirdzniecības un ieguldījumu šķēršļiem no 2016. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim.

<sup>37</sup> Komisijas priekšlikums regulai par trešo valstu preču un pakalpojumu piekļuvi Eiropas Savienības publiskā iepirkuma iekšējam tirgum un par procedūrām, kas atbalsta sarunas par Savienības preču un pakalpojumu piekļuvi trešo valstu publiskā iepirkuma tirgiem (COM(2016) 34). Eiropas Parlaments un Padome pašlaik izskata šo priekšlikumu.

<sup>38</sup> Komisijas pārdomu dokuments par globalizācijas iespēju izmantošanu (COM(2017) 240).

- *veicinās investīcijas Eiropas un Āzijas savienojamības nodrošināšanai ar investīciju mehānismu un garantiju palīdzību, iesaistot Eiropas publiskās bankas (EIB, ERAB un dalībvalstu bankas un iestādes) un SFI, atbilstīgi starptautiskiem standartiem un vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem;*
- *paplašinās ES sadarbību investīciju jomā ar Āzijas Attīstības banku un Āzijas Infrastruktūras investīciju banku;*
- *izveidos uzņēmumu padomdevēju grupu Eiropas un Āzijas savienojamības jautājumos;*
- *uzstās uz pārredzamības uzlabošanu publiskajā iepirkumā, kas saistīts ar Eiropas un Āzijas infrastruktūru, tostarp plašāk pievienojoties PTO Nolīgumam par valsts iepirkumu (GPA), pieņemot GPA standartus un atbalstot publiskajam iepirkumam paredzētu tīmekļvietņu izveidi.*

## 6. Secinājumi

Šis kopīgais paziņojums nodrošina pamatu ES stratēģijai par Eiropas un Āzijas savienojamību. Šī **stratēģija pamatojas uz ilgtspējīgas, visaptverošas un uz starptautiskiem noteikumiem balstītas savienojamības principiem**. Izmantojot šo pieeju, ES uzlabos savienojamības regulējuma kvalitāti un vienlīdzīgus konkurences apstākļus, iedvesmojoties no tās iekšējā tirgus. Pamatojoties uz savu pieredzi pārrobežu savienojamības jomā, ES sniegs ieguldījumu transporta tīklu, energotīklu un digitālo tīklu attīstībā. ES centīsies stiprināt partnerību ar trešām valstīm, reģioniem un starptautiskām organizācijām. ES paplašinās sadarbību izglītības, pētniecības, inovācijas, kultūras, sporta un tūrisma jomā, lai palīdzētu sekmēt ideju daudzveidību un brīvu plūsmu. Lai atbalstītu šos dažādos politikas virzienus un darbības, ES ir jāizmanto visas savas finanšu shēmas sviras un instrumentus, lai ilgtspējīgas savienojamības jomā piesaistītu publiskās un privātās investīcijas. Stratēģijas panākumu nodrošināšanā būtiska nozīme būs arī kopīgiem ES un tās dalībvalstu centieniem, lai zīmola izstrādes un tirgvedības ziņā labāk informētu Āzijas partnervalstis par savienojamības projektiem un programmām.

Tāpēc Komisija aicina Eiropas Parlamentu, Padomi, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju, Reģionu komiteju, Eiropas Investīciju banku un attiecīgas ieinteresētās personas apspriest šajā kopīgajā paziņojumā izklāstītās darbības un izteikt tām atbalstu.