

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Gemensamt meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén och Europeiska investeringsbanken Förbindelserna mellan Europa och Asien – byggstenar för en EU-strategi

[JOIN(2018) 31 final]

(2019/C 228/14)

Föredragande: **Jonathan PEEL**

Remiss	Europeiska kommissionen, 14.12.2018
Rättslig grund	Artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Yttre förbindelser
Antagande av facksektionen	26.2.2019
Antagande vid plenarsessionen	20.3.2019
Plenarsession nr	542
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	133/2/1

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) välkomnar offentliggörandet av det gemensamma meddelandet "Förbindelserna mellan Europa och Asien – byggstenar för en EU-strategi" ⁽¹⁾ som utfärdades av kommissionen tillsammans med EU:s höga representant den 19 september 2018.

1.1.1 Detta initiativ kommer sannerligen i rättan tid. Världsordningen förändras i dag i snabbare takt än någonsin under de senaste 30 åren, efterkrigstidens internationella handelsordning står inför stora utmaningar, den globala ekonomiska maktbalansen håller på att förflyttas österut och Asiens globala köpkraft växer exponentiellt.

1.2 EESK anser emellertid att meddelandet är en allvarligt missad möjlighet. Kommittén ser med djup oro på antalet betydande strategiska luckor. Viktiga ekonomiska och geopolitiska förhållanden har inte återspeglats. Ambitionen förefaller begränsad och det finns mycket få innovativa framåtblickande idéer. Man har inte tillvaratagit möjligheten att ge den framtida utvecklingen av EU:s förbindelser och konnektivitet med Asien ett verkligt visionärt djup, och man har öppet erkänt endast en liten del av dess breda mångfald eller komplexitet.

1.2.1 Det finns ingen färdplan eller någon fast indikation på EU:s strategiska mål, vare sig dessa är komplementära eller konkurrenskraftiga.

1.2.2 Kommittén ställer sig undrande till varför det hänvisas så lite, om alls, till den senaste tidens många förändringar av avgörande betydelse som påverkar både EU och Asien, bland annat följande:

- Det görs inga försök att identifiera eller undersöka de stora strategiska utmaningar som Europa står inför i sina framtida förbindelser med Asien.
- Asienledda konnektivitets- eller investeringsåtgärder riktade huvudsakligen eller delvis gentemot Europa varken uppmuntras eller undersöks.
- Det hänvisas inte till de stora handelsmässiga eller ekonomiska partnerskapsavtalen mellan EU och ledande asiatiska länder, som redan är i kraft eller fortfarande utarbetas. Vi finner det häpnadsväckande att man inte på något sätt hänvisar till avtalet om ekonomiskt partnerskap mellan EU och Japan, som är det viktigaste avtalet (och som nu är i kraft).
- I avsnittet "Konnektivitet mellan människor" saknas hänvisningar till de befintliga civilsamhällesdialogerna mellan EU och Asien, särskilt de förebildliga övervakningsorgan inom det civila samhället som inrättats enligt dessa handelsavtal.

⁽¹⁾ JOIN(2018) 31 final.

- Det görs inga försök att bedöma det civila samhällets potentiella roll, trots att det har en aktiv uppgift att övervaka, vilket är en relativt ny idé i Asien.
- Det görs inga försök att undersöka sociala problem, trots att sådana ofta är av central betydelse för dessa organ – inbegripet genomförandet av de två grundläggande ILO-konventionerna, främjandet av jämställdhet (mål 5 för hållbar utveckling) eller ens mänskliga rättigheter.
- Det kinesiska *Belt and Road*-initiativet omnämns över huvud taget inte – trots att initiativet inte bara riktar sig till Europa utan även påverkar alla andra asiatiska länder, och trots att verklig handel, infrastruktur och ekonomiskt stöd föreslås.
- Det tas ingen hänsyn till risken att *Belt and Road*-initiativet drabbas av stora skulder utan att skapa många nya arbetstillfällen, och man undersöker heller inte dess potentiella strategiska möjligheter eller utmaningar för Europa.
- Det görs inga försök, annat än i förbifarten, att granska EU:s strategi för Centralasien, eller hur denna påverkas av det strategiska maktspelet mellan Kina, Ryska federationen och många andra länder, bland annat Turkiet, Iran och Indien.
- Det görs ingen hänvisning till eller bedömning av Eurasiska ekonomiska unionen, som inrättats av Ryssland och omfattar både europeiska och centralasiatiska länder, och som har ambitionen att expandera ytterligare.
- Det hänvisas inte till hanteringen av energiefterfrågan och de konkurrerande intressena kring de omfattande kolväteresurserna i Centralasien, utöver ett konstaterande att EU bör "stödja energikonnectiviteten både mellan och med sina partner i Asien".
- Det saknas hänvisningar till pågående konnektivetsinitiativ på transport- och energiområdet, till exempel transportkorridoren Europa–Kaukasien–Asien (Traceca) (?).
- Det görs inga försök att koppla samman transporter och behovet av infrastruktur i regionen med exempelvis mål 9 för hållbar utveckling, som handlar om infrastruktur.
- Det finns också få hänvisningar till de utmaningar som både EU och Asien står inför när det gäller att uppnå målen i Parisavtalet om klimatförändringar, särskilt i fråga om miljöförändringar.
- Det saknas hänvisningar till den ökande risken för väpnad konflikt, inklusive användningen av rymdteknik och digital teknik, eller till behovet av dialog i denna fråga med de asiatiska länderna.
- Det saknas hänvisningar till hur man bäst arbetar med asiatiska länder för att stärka internationella organisationer, särskilt WTO.
- Indien nämns bara i förbigående, trots landets storlek och potentiella styrka, och Iran nämns en enda gång, trots att detta land är på väg att bli en allt viktigare aktör i regionen.

1.3 EESK välkomnar emellertid meddelandets tonvikt på hållbar, heltäckande och regelbaserad konnektivitet. Med rätta betonas vikten av att främja "en cirkulär ekonomi, låga växthusgasutsläpp och en framtid med motståndskraft mot klimatförändringar, för att uppnå målen för en hållbar utveckling och målen enligt Parisavtalet om klimatförändringar".

1.4 EESK anser att EU måste komma med ett formellt svar på *Belt and Road*-initiativet.

1.4.1 Många hade väntat sig att detta meddelande skulle vara en viktig del av EU:s svar på det initiativet, men det nämns inte i texten. Ursprungligen kallades initiativet "Sidenvägens ekonomiska bälte" ("Sidenvägen" var namnet på den historiska handelsvägen mellan EU och Asien). EU har redan ingått ett strategiskt partnerskap med Kina. *Belt and Road*-initiativet syftar till att bygga upp förbindelser mellan Asien och Europa, medan meddelandets syfte är betydligt vagare.

(?) www.traceca-org.org/en/traceca/

1.4.2 EESK uppmärksammar den särskilda koppling som Europaparlamentets utskott för utrikesfrågor⁽³⁾ har konstaterat mellan *Belt and Road*-initiativet och "16 + 1-formatet" mellan Kina och 16 central- och östeuropeiska länder (inklusive elva medlemsstater). I betänkandet uttrycktes en oro över att det kinesiska löftet att investera tre miljarder US-dollar i dessa länders infrastruktur skulle medföra "stora skulder" för de berörda europeiska regeringarna "till kinesiska statsägda banker [...] och skapa få arbetstillfällen i Europa". I meddelandet läggs stor tonvikt vid finanspolitisk hållbarhet och innovativ finansiering, medan ovanstående problem inte alls tas upp.

1.4.3 Kommittén anser att det är viktigt att skapa en formell koppling mellan *Belt and Road*-initiativet och målen för hållbar utveckling. I meddelandet läggs stor vikt vid målen för hållbar utveckling. Rundabordskonferensen EU–Kina, där både EESK och Kinas ekonomiska och sociala råd (CESC) deltar, har vid sina möten på senare tid uttalat sig gillande om en sådan koppling två gånger.

1.4.4 *Belt and Road*-initiativet måste fungera åt båda håll. EESK håller med EU:s handelskammare i Kina (EUCCC) om att dess framtid är beroende av att handels- och investeringsflödet är lika stort i båda riktningar. Det innebär att Kina måste öppna sina marknader. Företagen i EU har också uttryckt farhågor och efterfrågat mer information och öppenhet innan de kan delta i projekt inom ramen för *Belt and Road*-initiativet. Dessa farhågor är lika relevanta i ett panasiatiskt sammanhang.

1.5 EESK rekommenderar starkt att betydligt större resurser läggs på EU:s förbindelser med Asien, som enligt Europeiska utrikestjänsten "huser två tredjedelar av världens fattiga". I jämförelse med den mycket större andelen av EU:s utvecklingsbudget som går till Afrika och Latinamerika är de resurser som öronmärks till många fattigare asiatiska länder otillräckliga.

1.6 När det gäller instrumenten för ekonomisk utrikespolitik, som har till syfte att stödja europeiska företag och i synnerhet konsortier och som redan har inrättats för Afrika inom ramen för InvestEU, anser EESK att kommissionen bör utvidga dessa till att även omfatta Asien och andra delar av världen. Sådant stöd ska dessutom genomföras med respekt för arbetstagarnas rättigheter vid upphandlingsförfaranden även i tredjeländer som tar emot utländska investeringar.

1.7 Avsnittet om energi är mycket kortfattat. Kommittén uppmanar därför eftertryckligen till att man fullt ut bör använda EU:s avsevärda sakkunskap för att förbättra samarbetet i syfte att öka energieffektiviteten och utnyttja förnybara energikällor. Vi noterar även att meddelandet inte innehåller någon hänvisning till de olika konkurrerande intressena kring de omfattande kolväteressurserna i Centralasien, och beklagar att det inte görs någon hänvisning till vatten – en annan oerhört viktig, potentiellt farlig och grundläggande strategisk resurs.

1.8 EESK välkomnar de synpunkter som uttrycks i meddelandet när det gäller digital konnektivitet, särskilt uppmaningen att EU bör främja "en fredlig, säker och öppen IKT-miljö och samtidigt åtgärda hot mot it-säkerheten och skydda mänskliga rättigheter och friheter på nätet, bland annat genom skydd av personuppgifter". Det är emellertid mycket beklagligt att ingenting sägs om hur man bör hantera europeiska eller asiatiska länder som har en helt annan syn på dessa frågor.

1.9 EESK reagerade med överraskning på det enkla konstaterandet att "EU bör arbeta för att ansluta det välutvecklade transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till nät i Asien", och vi upprepar den rekommendation som kommittén för första gången utfärdade 2011⁽⁴⁾, nämligen att Kinas och EU:s föreslagna transportkorridorer bör anpassas helt till varandra, särskilt järnvägarna när så är möjligt.

1.9.1 EESK upprepar också sin rekommendation från 2015 om att EU bör satsa mer på att uppnå resultat genom Traceca "för att påskynda utvecklingen av en hållbar infrastrukturkedja och säkerställa multimodala transporter (särskilt järnvägar och vägar) genom att sammankoppla korridoren med de transeuropeiska transportnäten (TEN-T)".

2. Bakgrund: Asiens betydelse för EU

2.1 EESK ser med glädje på att kommittén omnämns som en av mottagarna av det gemensamma meddelandet *Förbindelserna mellan Europa och Asien – byggstenar för en EU-strategi*, som offentliggjordes strax före Asems tolfte toppmöte⁽⁵⁾ i Bryssel i oktober 2018.

2.2 Detta initiativ, som syftar till att upprätta en strategi för förbindelserna mellan Europa och Asien, kommer verkligen i rättan tid. Världsordningen håller på att förändras på ett genomgripande sätt. Asiens ekonomiska styrka och köpkraft ökar i allt snabbare takt, och den globala handelsordningen står inför sin största utmaning någonsin på grund av den amerikanska administrationens ensidiga införande av importtullar och genom dess ifrågasättande av WTO. EU brottas samtidigt med sina största interna problem någonsin, samtidigt som många andra länder genomgår stora inre förändringar (t.ex. Förenade kungariket och Turkiet) eller, såsom är fallet med Ryssland och Iran, återigen har börjat göra sin röst hörd i världen.

⁽³⁾ EP 2017/2274(INI), den 11 juli 2018.

⁽⁴⁾ EESK:s yttranden om "Översynen av strategin EU–Centralasien – Det civila samhällets bidrag" (EUT C 242, 23.7.2015, s. 1) och om "Förbindelserna med Centralasien: EU:s roll och det civila samhällets bidrag" (EUT C 248, 25.8.2011, s. 49).

⁽⁵⁾ Asien–Europa-mötet för 30 europeiska och 21 asiatiska länder.

2.2.1 Förbindelserna mellan Europa och Asien har existerat i tusentals år. Innan sjövägen upptäcktes 1497 skedde kontakterna främst via det som numera kallas Sidenvägarna. Detta handlade inte bara om handel: det gällde all förflyttning av varor, idéer och människor, från kulturella, medicinska och religiösa förbindelser till tillgång till viktiga resurser och tekniska innovationer. Vägar västerut från Asien gav också tillträde till Afrika, vilket återigen är fallet i dag med det kinesiska *Belt and Road*-initiativet.

2.3 Fyra ledande länder i Asien finns med bland EU:s tio största handelspartner, närmare bestämt Kina, Japan, Republiken Korea och Indien. Ytterligare sju asiatiska länder återfinns bland de 30 största handelspartnerna. Av dessa har EU redan förhandlat fram omfattande frihandelsavtal eller avtal om ekonomiskt partnerskap med Republiken Korea (nr 8), vilket trädde i kraft 2011, med Japan (nr 6), vilket nu trätt i kraft, och med Singapore (nr 14) och Vietnam (nr 19), vilka ännu inte har godkänts av Europaparlamentet. Förhandlingarna om EU:s frihandelsavtal med Indonesien (nr 29), Malaysia (nr 21) och Thailand (nr 24) samt andra Asean-länder pågår för närvarande eller har avbrutits tillfälligt.

2.3.1 Vart och ett av de undertecknade frihandelsavtalen och avtalen om ekonomiskt partnerskap innehåller ett omfattande kapitel om handel och hållbar utveckling som inkluderar en aktiv övervakande roll för det civila samhället, där EESK intar en viktig roll (vilken har behandlats ingående i andra nyligen offentliggjorda yttranden från kommittén⁽⁶⁾). Separata avtal om skydd för investeringar har också ingåtts med Singapore och Vietnam, men ännu inte med Japan.

2.3.2 Förhandlingarna med Kina (nr 2) om ett omfattande, fristående investeringsavtal inleddes 2013 men går trögt: den 20:e förhandlingsrundan pågår. Förhandlingarna om ett frihandelsavtal med Indien (nr 9) inleddes 2007, men dessa stoppades tillfälligt 2013 och har ännu inte återupptagits.

2.3.3 EESK noterar med stor förvåning att meddelandet inte innehåller någon som helst hänvisning till dessa avtal eller förhandlingar.

2.4 60 % av världens befolkning lever i Asien, och denna världsdel står för 35 % av EU:s export och 45 % av dess import. Här finns industrialiserade höginkomstländer som är partner till EU och dynamiska tillväxtekonomier, men även två tredjedelar av världens fattiga, vilket påpekas på Europeiska utrikestjänstens webbplats⁽⁷⁾. Där anges det att utvecklingssamarbetet med Asien – vilket har tilldelats över fem miljarder euro – därför fortsatt är en viktig fråga för EU, och att gemensamma strategier håller på att införas för att ta itu med gemensamma utmaningar, till exempel klimatförändringar, hållbar utveckling, säkerhet och stabilitet, förvaltning och mänskliga rättigheter samt förebyggande av och insatser vid naturkatastrofer och mänskliga katastrofer. De belopp som tilldelats Afrika och Latinamerika är ändå relativt mycket högre.

2.5 I Asien finns en stor mångfald av folk och kulturer, vilket innebär att det inte går att tillämpa en enda strategi på hela världsdelen. Asien kan aldrig bli som EU. Inställningen till mänskliga rättigheter och sociala frågor varierar enormt i hela Asien. Förutom de dynamiska och starka ekonomierna i Ostasien och Indien (där den ekonomiska utvecklingen ännu inte har infriat förväntningarna) är länderna mycket olika varandra. Till och med Sydostasiatiska nationers förbunds (Asean) medlemmar innefattar länder så olika som Singapore, å ena sidan, och tre av de minst utvecklade länderna – Myanmar, Laos och Kambodja – å andra sidan.

2.6 Kommittén har på senare tid offentliggjort flera Asienrelaterade yttranden, särskilt i samband med EU:s handels- och investeringsförhandlingar, samt två yttranden om Centralasien⁽⁸⁾, det andra 2015 på begäran av det årets lettiska rådsordförandeskap.

3. Allmänna kommentarer: byggstenar?

3.1 Meddelandets tonvikt på hållbar, heltäckande och regelbaserad konnektivitet är välkommen, även om den är något allmän. Detta inbegriper miljöskydd, säkerhet, trygghet samt sociala och individuella rättigheter, samt behovet av öppen och rättvis konkurrens. Man betonar också vikten av att främja "en cirkulär ekonomi, låga växthusgasutsläpp och en framtid med motståndskraft mot klimatförändringar, för att uppnå målen för en hållbar utveckling och målen enligt Parisavtalet om klimatförändringar".

3.2 EESK skulle ha varit mycket oroat om dessa frågor inte hade inkluderats på ett tydligt sätt i meddelandet, inte minst med tanke på att dessa centrala frågor hela tiden har betonats och utvecklats sedan kommissionens handelsrelaterade meddelande *Ett konkurrenskraftigt Europa i världen 2006*. Där angavs att man måste säkerställa att fördelarna med handelsliberalisering och europeiska värden "kommer konsumenterna till del. Eftersom vi arbetar för att skapa social rättvisa och sammanhållning på hemmaplan, bör vi också sträva efter att förmedla våra värderingar – inbegripet sociala och ekologiska standarder och kulturell mångfald – i kontakterna med andra länder"⁽⁹⁾. Dessa teman vidareutvecklades i meddelandet *Handel för alla*⁽¹⁰⁾ 2015.

⁽⁶⁾ Inklusive yttranden om i) De inhemska rådgivande gruppernas roll i övervakningen av genomförandet av frihandelsavtal, ii) "Handel för alla – Mot en mer ansvarsfull handels- och investeringspolitik" (EUT C 264, 20.7.2016, s. 123) och iii) "Kapitel om handel och hållbar utveckling i EU:s frihandelsavtal" (EUT C 227, 28.6.2018, s. 27).

⁽⁷⁾ https://eeas.europa.eu/regions/asia/334/asia_en

⁽⁸⁾ Se fotnot 4.

⁽⁹⁾ COM(2006) 567 final, punkt 3.1 iii.

⁽¹⁰⁾ COM(2015) 497 final.

3.3 Vi ger därför vårt fulla stöd till det gemensamma meddelandets underliggande budskap, vilket har en förmanande ton. Trots detta verkar det finnas en stor brist på medvetenhet om många av den senaste tidens förändringar i Asien, särskilt de som med tiden kan leda till strategiska utmaningar för Europa. Dessa förändringar utgörs av alltifrån *Belt and Road*-initiativet till Shanghai Cooperation Organisation (SCO) och den ökande sammanlänkningen mellan Ryssland, Kina, Centralasien, Turkiet, Iran och till och med Indien, särskilt på energi- och transportområdet.

3.3.1 Det är djupt beklagligt att man inte har tillvaratagit möjligheten att ge den framtida utvecklingen av EU:s förbindelser och konnektivitet med Asien ett verkligt visionärt djup. Det finns ingen undersökning av vad asiatiska länder kan vilja ha från EU: investeringar? Marknader? Hjälp med kapacitetsuppbyggnad? Meddelandet liknar mer en lista över de "byggstenar" som redan finns på plats än en ambitiös plan för positiva förändringar som EU vill verka för i framtiden. Det förefaller finnas mycket få framåtblickande idéer, särskilt tidigare prövade lösningar.

Kanske var detta aldrig avsikten med det gemensamma meddelandet, men vi anser att man har underlåtit att tillvarata ett stort antal viktiga möjligheter. Dessa har redan beskrivits i detalj ovan.

4. Konnektivitet

4.1 Meddelandets huvudbudskap kretsar kring konnektivitet. Detta är i linje med den definition som fastställdes vid Asems ministermöte i november 2017. Trots att meddelandet utgör en del av EU:s bidrag till Asems tolfte toppmöte 2018 behandlas Asem inte här. Den konnektivitet som tas upp berör många olika frågor, som delas upp på sex områden. Här ingår järnvägs-, väg-, flyg- och sjöinfrastruktur, energiinfrastruktur (el, gas), IKT, artificiell intelligens och smarta nät, handels- och investeringsförbindelser samt den centrala aspekten konnektivitet mellan människor.

4.2 Till "hållbar konnektivitet" läggs i meddelandet "finanspolitisk hållbarhet", som i ett senare avsnitt behandlas mer ingående som "internationella partnerskap inom finansiering". Här nämns Asiatiska banken för infrastrukturinvesteringar (AIIB), som är illa sedd av Förenta staterna, men Europaparlamentets farhågor⁽¹⁾ om det kinesiska "16 + 1"-initiativet, som skapar stora skulder och få arbetstillfällen i Europa, liksom även utanför EU:s gränser, nämns inte. Kina sade sig under toppmötet 2017 vilja investera tre miljarder USDollar i infrastrukturen i dessa 16 europeiska länder, varvid parlamentet påpekade att "dessa projekt [...] inte [får] tilldelas utan transparenta anbudsförfaranden".

4.2.1 Europaparlamentet uppmanade också medlemsstaterna att "inte äventyra nationella och europeiska intressen för kortfristig finansieellt stöd". Denna övergripande oro återspeglas även i EU:s förslag om granskning av utländska direktinvesteringar⁽²⁾.

4.2.2 Det finns EU-stödinstrument för europeiska företag och europeiska konsortier när det gäller Afrika, men saknas i fråga om förbindelserna mellan Asien och Europa. Inte minst eftersom detta ger sådana företag ett sämre utgångsläge än kinesiska företag som stöds av *Belt and Road*-initiativet, anser vi att kommissionen nu måste bredda denna strategi som tagits fram för Afrika, och att InvestEU måste utvidgas till att omfatta investeringsrisker i både Asien och andra delar av världen. Sådant stöd ska dessutom genomföras med respekt för arbetstagarnas rättigheter vid upphandlingsförfaranden även i tredjeländer som tar emot utländska investeringar.

4.3 "Heltäckande konnektivitet" omfattar transporter, digital konnektivitet och energikonnektivitet. När det gäller digital konnektivitet, talas det i avsnitt 3.2 i meddelandet om nätförbindelser med hög kapacitet, allmän och ekonomiskt överkomlig tillgång till internet samt att EU bör främja "en fredlig, säker och öppen IKT-miljö och samtidigt åtgärda hot mot it-säkerheten och skydda mänskliga rättigheter och friheter på nätet, bland annat genom skydd av personuppgifter". Det sägs emellertid ingenting om hur man bör hantera länder som har en helt annan syn på dessa frågor.

4.4 När det gäller transporter påpekas det i meddelandet att 70 % av handeln transporteras sjövägen och 25 % via flyg, vilket är oundvikligt med tanke på avstånden. Vi noterar emellertid att ingen hänsyn verkar ha tagits till WTO:s avtal om förenklade handelsprocedurer som trädde i kraft i februari 2017 vid hanteringen av tullformaliteter.

4.4.1 Det konstateras att det finns en betydande tillväxtpotential på transportområdet och att "järnvägstransporterna [...] fortfarande [är] relativt marginella". Sjötransporter är ett betydligt bättre val för många länder i Asien och ett fartyg kan transportera upp till 200 gånger fler containrar än ett tåg. Sjötransporter är emellertid en global, inte en asiatisk, fråga. Det sägs även att "vägtransport normalt [är] ett ändamålsenligt alternativ för medellånga avstånd [...] och utgör ett sekundärt transportnät i kombination med andra transportsätt". Men varför nämns den mellanstatliga kommissionen för Traceca⁽³⁾ över huvud taget inte?

⁽¹⁾ Se fotnot 3.

⁽²⁾ COM(2017) 487 final.

⁽³⁾ Se fotnot 2.

4.4.2 En viktig rekommendation i EESK:s yttrande om Centralasien från 2015 ⁽¹⁴⁾ var att EU bör göra större ansträngningar för att uppnå resultat genom Traceca "för att påskynda utvecklingen av en hållbar infrastrukturkedja och säkerställa multimodala transporter (särskilt järnvägar och vägar) genom att sammankoppla korridoren med de transeuropeiska transportnäten (TEN-T)".

4.4.3 EESK påpekade följande: "För EU:s del är Traceca fortfarande ett viktigt initiativ. Det är ett internationellt program för att stärka ekonomiska band samt handels- och transportförbindelser från Svartahavsområdet till södra Kaukasus och Centralasien på grundval av befintliga transportsystem, genom politisk vilja och gemensam strävan hos de 13 medlemsstaterna." Om det förekommer risk för korruption här, måste den åtgärdas direkt.

4.4.4 EESK är också förvånad över att det endast föreslås att EU "bör arbeta för att ansluta det välutvecklade transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till nät i Asien". I vårt yttrande från 2015 upprepade vi vår "rekommendation från 2011 att Kinas och EU:s föreslagna transportkorridorer ska anpassas till varandra, inte minst i fråga om järnvägsinfrastrukturen". EESK upprepar denna ståndpunkt 2019.

4.4.5 I yttrandet framhölls också följande: "Att bygga en modern och driftskompatibel strategisk väg- och järnvägsinfrastruktur längs Sidenvägen är av grundläggande intresse för Kina, EU och Ryssland. En lyckad integration av denna region med hjälp av modern och tillförlitlig infrastruktur bör ge stora möjligheter, inte bara till ökad regional ekonomisk integration utan även till att främja rörligheten för personer och till multikulturellt utbyte, vilket i sin tur leder till bättre förutsättningar för att kunna främja rättsstatsprincipen och demokratin." Mot bakgrund av mål 9 för hållbar utveckling (Bygga motståndskraftig infrastruktur, främja en hållbar industri och verka för innovation) framstår detta som ännu mer brådskande.

4.4.6 Vi beklagar också att inget sägs om att utöka väg- och järnvägsförbindelserna med Indien och Sydostasien, trots att många nya vägar har byggts på senare tid i både Centralasien och Iran. Förenta staternas beslut att dra sig ur avtalet om den gemensamma övergripande handlingsplanen ⁽¹⁵⁾ kan vara en viktig faktor här.

4.5 Avsnittet om energi (3.3) är överraskande kortfattat. EESK har tidigare rekommenderat att "bedömningen av möjligheterna för EU att utnyttja Centralasiens omfattande potentiella energitillgångar måste baseras på praktiska och ekonomiska överväganden. EU gör rätt i att delta i utvecklingen av energisektorn i dessa länder, inte minst eftersom deras reserver kan erbjuda Europa ytterligare och kompletterande (till skillnad från alternativa) energikällor, även om denna möjlighet är förbunden med komplicerade transit- och transportaspekter. Det kommer dock att vara viktigt att undvika eventuella missförstånd med Kina, som delar vårt intresse för att öka energiförsörjningen från Centralasien".

4.5.1 EESK upprepar sin rekommendation att "man använder EU:s avsevärda sakkunskap när det gäller att förbättra samarbetet för att öka energieffektiviteten och utnyttja förnybara energikällor, eftersom den outnyttjade potentialen i regionen är stor".

4.5.2 EESK noterar med förvåning att vatten inte nämns alls, trots att det är en mycket viktig resurs för stora delar av Asien, och en fråga med stor potential att leda till konflikter. Förvaltning av vatten, liksom miljömässig hållbarhet, är av kritisk betydelse, särskilt aspekterna vattneffektivitet och vattenslöseri.

4.5.3 Klimatförändringarna kommer att förvärra vattenbristen. Det finns redan en risk för konflikter i Centralasien mellan de länder som har vatten men inga stora kolväteresurser och de länder som har olja och gas – men inget vatten. Potentiell fördämning av stora floder, såsom Mekong, utgör fortfarande ett stort problem, medan smältning av "den tredje polen", Himalayas glaciärer, också kan förväntas utgöra en särskild utmaning.

5. **Belt and Road-initiativet samt bredare överväganden kring EU och Asien**

5.1 EESK är knappast ensam om sin förvåning över att *Belt and Road*-initiativet inte nämns i meddelandet. Många förväntade sig att detta skulle vara en central del av EU:s svar på initiativet.

5.1.1 När initiativet först lanserades i Astana 2013 av president Xi Jinping kallades det "Sidenvägens ekonomiska bälte" ("Sidenvägen" var namnet på den historiska handelsvägen mellan EU och Asien).

5.1.2 *Belt and Road*-initiativet stöddes ursprungligen av en fond på 16,3 miljarder US-dollar (vars belopp nu är betydligt högre) som erbjöd verkliga ekonomiska medel. Initiativet syftade inte bara till att skapa närmare förbindelser med Europa utan var också en del av en större vision om att utöka det regionala samarbetet mellan Kina och andra länder i Asien och Afrika, bygga ut den regionala konnektiviteten, fördjupa handeln och de ekonomiska förbindelserna och öka konnektiviteten mellan människor. Syftet är numera att bygga upp handel och infrastruktur för de över 70 deltagande länderna via land och till sjöss och att komplettera detta med investeringar, utveckling, finansiella åtgärder och konnektivitet mellan människor. Det är en stark signal om Kinas vilja att bli en viktigare aktör internationellt, trots att många aktörer (däribland Indien och Japan) är oroad över de politiska och finansiella villkor som kan åtfölja initiativet.

⁽¹⁴⁾ Se fotnot 4.

⁽¹⁵⁾ Den gemensamma övergripande handlingsplan som undertecknades med Iran 2015.

5.1.3 Kommittén anser att det är av största vikt att EU ger ett formellt svar på *Belt and Road*-initiativet. Det strategiska partnerskapet mellan EU och Kina är viktigt. *Belt and Road*-initiativet har som syfte att skapa verkliga infrastruktur-, transport- och handelsförbindelser, medan budskapet i meddelandet är betydligt vagare. Vill EU att vägarna i framtiden kan komma att leda till Peking, snarare än till Rom?

5.2 *Belt and Road*-initiativet är en viktig del av konnektiviteten mellan EU och Asien. Europaparlamentets oro har redan framhållits. EU:s handelskammare i Kina (EUCCC) har betonat att *Belt and Road*-initiativet måste fungera åt båda håll och att dess framtid är beroende av att handels- och investeringsflödet är lika stort i båda riktningar, vilket innebär att Kina måste öppna sina marknader.

5.2.1 EUCCC anser att initiativets framgång till stor del kommer att vara avhängig av öppna marknader, balanserad handel, öppenhet och ömsesidighet. Man framhåller också att det i Asien, liksom på andra håll, krävs sund infrastruktur och att förbättrad konnektivitet kan bidra stort till ekonomisk tillväxt, vilket medför fördelar för alla deltagare i detta ambitiösa projekt. EUCCC efterlyser vidare öppna förfaranden för offentlig upphandling, som kan ge europeiska och kinesiska företag, särskilt privata företag, möjlighet att konkurrera på lika villkor och som säkerställer att projekt tilldelas de starkaste budgivarna. Utan sådana förfaranden är det troligt att medel skulle förslösas och att projekt skulle misslyckas⁽¹⁶⁾.

5.2.2 I meddelandet (avsnitt 5.3) talas det också om "likvärdiga förutsättningar för företag". Företagen i EU har uttryckt sin oro och efterlyst mer öppenhet och större delaktighet för företag i ett tidigare skede av projekt inom *Belt and Road*-initiativet, för att ge utrymme för tillbörlig aktsamhet och bedömning av kommersiell hållbarhet och säkerställa en regelbaserad marknadsekonomi och icke-diskriminerande offentlig upphandling.

5.3 I meddelandet läggs stor vikt vid målen för hållbar utveckling. EESK anser att det är viktigt att skapa en formell koppling mellan *Belt and Road*-initiativet och målen för hållbar utveckling. I det gemensamma uttalandet från rundabordskonferensen EU–Kina 2017⁽¹⁷⁾ betonas att genomförandet av *Belt and Road*-initiativet bör bidra till uppfyllandet av FN:s Agenda 2030 och målen för hållbar utveckling samt genomförandet av Parisavtalet om klimatförändringar.

5.3.1 I det gemensamma uttalandet från 2018⁽¹⁸⁾ fastställdes det också att när det gäller viktiga infrastrukturinitiativ bör EU och Kina, i egenskap av viktiga handels- och investeringspartner, fortsätta att anpassa utvecklingen och genomförandet av centrala initiativ samt fördjupa samarbetet inom handel, underlättande av investeringar, e-handel, konnektivitet, infrastruktur, it, energi, konnektivitet mellan människor med mera. Vidare framfördes det att myndigheterna på båda sidor bör säkerställa att alla gemensamma initiativ och projekt är finanspolitiskt och miljömässigt hållbara och därmed bidrar till att uppnå målen för hållbar utveckling. Det påpekades också att det i både Agenda 2030 och Parisavtalet framhålls att det finns ett behov av global infrastruktur och att alla mål för hållbar utveckling måste beaktas i samband med *Belt and Road*-initiativet och den europeisk-asiatiska konnektivitetsstrategin.

5.3.2 Vid rundabordskonferensen drogs slutsatsen att storskaliga projekt måste skapa ömsesidiga fördelar och vara öppna, driftskompatibla, ömsesidiga och hållbara samt baseras på samråd, delaktighet och delade fördelar, om de ska vara fördelaktiga för båda sidor.

5.4 När det gäller bredare överväganden om förbindelserna mellan Europa och Asien är det tydligt att många av de frågor som är relevanta för *Belt and Road*-initiativet har en mycket bredare tillämpning. I meddelandet läggs tonvikten till exempel på målen för hållbar utveckling, men man går inte på djupet. De mest relevanta målen för hållbar utveckling, inte endast för *Belt and Road*-initiativet utan för panasiatisk konnektivitet, omfattar följande:

- Mål 6 (Rent vatten och sanitet).
- Mål 7 (Säkerställa tillgång till överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla).
- Mål 9 (Bygga motståndskraftig infrastruktur, främja en hållbar industri och verka för innovation).
- Mål 8 (Främja inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, sysselsättning och anständiga arbetsvillkor för alla).
- Mål 14 (Bevara och på ett hållbart sätt utnyttja hav och marina resurser).

5.4.1 Många andra mål för hållbar utveckling måste också beaktas, särskilt mål 5 (Uppnå jämställdhet), mål 11 (Hållbara städer och samhällen), mål 12 (Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster) och mål 15 (Hållbar skogsförvaltning, bekämpning av ökenspridning, stopp för markförstöring och återställande av mark, stopp för förlusten av biologisk mångfald).

⁽¹⁶⁾ EUCCC:s uppdaterade ståndpunkt av den 27 maj 2017.

⁽¹⁷⁾ 15:e rundabordskonferensen EU–Kina.

⁽¹⁸⁾ 16:e rundabordskonferensen EU–Kina.

5.5 I meddelandet läggs med rätta stor tonvikt vid "regelbaserad konnektivitet". Här har WTO en viktig funktion – som nu hotas av Förenta staternas Trumpadministration. En viktig uppgift för WTO är att främja öppenhet i internationell handel, särskilt genom sitt system för inbördes bedömning, som innebär att medlemmarnas handelspraxis regelbundet granskas. WTO är rätt forum för att ta itu med farhågor såsom de som Förenta staterna har framfört vad gäller Kina, inbegripet dumpning och dolda subventioner.

5.5.1 Av denna och många andra geopolitiska anledningar samt med tanke på den exponentiella handelstillväxten i ett stort antal asiatiska stater, kommer WTO att ha ett starkt positivt stöd, och EU kommer att få ett omfattande asiatiskt stöd när WTO, dess roll och nyckelaktiviteter förespråkas.

5.5.2 Ett särskilt delmål för mål 17 för hållbar utveckling (Återaktivera det globala partnerskapet för hållbar utveckling) är att främja ett universellt, regelbaserat, öppet, icke-diskriminerande och rättvist multilateralt handelssystem inom ramen för WTO. I ministerförklaringen från Nairobi ⁽¹⁹⁾ bekräftades att den internationella handeln "kan bidra till att uppnå en hållbar, stabil och balanserad tillväxt för alla", samtidigt som man betonade att detta skulle vara betydligt svårare utan en effektiv multilateral handelsmekanism.

6. Ökat inflytande för det civila samhället

6.1 Såsom nämnts ovan innehåller alla EU:s frihandelsavtal och avtal om ekonomiskt partnerskap sedan 2011 ett omfattande kapitel om handel och hållbar utveckling, där det civila samhället ges en aktiv övervakande uppgift.

6.1.1 Det civila samhällets roll och utformning är emellertid radikalt annorlunda i Asien jämfört med i Europa och på andra håll. Man lyckades visserligen inrätta ett ändamålsenligt civilsamhällesforum inom ramen för frihandelsavtalet mellan EU och Korea, men detta tog lång tid. En liknande mekanism håller också på att inrättas för EU och Japan, och den byggs upp genom långsiktig djupgående och givande kontakt. Det finns emellertid ingen motsvarande mekanism för Singapore eller Vietnam, som skulle kunna vidareutvecklas efter ratificeringen. Andra Asean-länder, särskilt Indonesien, följer troligen efter. Trots att meddelandet är avsett att vara en milstolpe när det gäller EU:s förbindelser med det civila samhället i Asien sägs inget om detta i texten.

6.2 EESK ser emellertid med glädje på att begreppet konnektivitet mellan människor har inkluderats i meddelandet. Detta handlar i synnerhet om "konnektivitet och rörlighet mellan studenter, akademiker och forskare" (avsnitt 3.4) som "avgörande för ömsesidig förståelse och ekonomisk tillväxt". Här framhålls även Erasmusprogrammet och Marie Skłodowska Curie-åtgärderna. Konnektivitet mellan människor uppstår främst genom handel, turism eller idrott, även om EU också har inlett flera initiativ för dialog med Kina, Indien och andra.

6.2.1 Ungdomars delaktighet, särskilt genom utbildnings- och utbytesprogram, är särskilt viktig. EU:s omarbetade, mycket populära Erasmus+-program är en viktig del av detta. Det hjälper till att fördjupa förbindelserna på utbildningsområdet och rörligheten för universitetsstudenter, och detta bör kompletteras med viseringslättnader och slopade avgifter för de mest begåvade studenterna. Detta program är dock globalt och med tanke på mångfalden i Asien är det inte lätt eller kanske ens önskvärt att få en specifik asiatisk kontext.

6.2.2 Men detta måste gå åt båda hållen: Asien har också värdefull kompetens att erbjuda. Många asiatiska länder är mer intresserade av ömsesidigt erkännande av kvalifikationer, ökad rörlighet för arbetskraft och enkel tillgång till viseringar, något som redan framgått från dödläget i förhandlingarna med Indien.

6.3 EU måste emellertid göra mer för att övertyga både känslomässigt och förnuftsmässigt i Asien. Det är beklagligt att det i meddelandet sägs så lite om mänskliga rättigheter (kanske beroende på mångfalden i Asien), rättsstaten, god förvaltning och demokratisering. EU måste uppmuntra förtroendeskapande åtgärder. Asien som helhet står inför stora utmaningar på grund av den svåra och utbredda övergången från planekonomi till mer nationell marknadsekonomi i många länder och återkommande inhemska problem med perioder av etnisk oro samt miljörelaterad och ekonomisk turbulens, för att inte nämna korruption.

Bryssel den 20 mars 2019.

Luca JAHIER

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande

⁽¹⁹⁾ Ministerdeklarationen från Nairobi.