



Belt and Road Initiative ความริเริ่มแถบและถนน

โดย นาวาเอก ดร. ทิพนันท์

Belt and Road Initiative: ความริเริ่มแถบและถนน

นาวาเอกดร. ทิพนันท์

คำนำ

ความริเริ่มแถบและถนน (Belt and Road Initiative: BRI) เป็นกรอบนโยบายของโครงการขนาดยักษ์ (Mega Project) ซึ่งมุ่งเน้นการลงทุนข้ามชาติผ่านโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่จีนใช้เป็นสื่อกลางเพื่อเชื่อมเศรษฐกิจของจีนกับเขตเศรษฐกิจอื่น ๆ ของโลก เว้นสหรัฐฯ และแคนาดา ความริเริ่มฯ นี้ เปรียบเสมือนการขยายเส้นทางสายไหมในอดีตขึ้นแบบทวีคูณ โดยประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ประกาศความริเริ่มฯ นี้ ออกมาในปี ค.ศ. ๒๐๑๓ จนถึงปัจจุบันมีประเทศที่เข้าร่วมความริเริ่มฯ นี้ อย่างน้อย ๑๔๗ ประเทศ ความริเริ่มฯ ได้แปลงไปสู่การปฏิบัติใน ๒ กรอบหลัก คือ การเชื่อมต่อทางบก และการเชื่อมต่อทางทะเล ซึ่งความริเริ่มฯ นี้ อาจเป็นแรงกระตุ้นให้สหรัฐฯ พัฒนายุทธศาสตร์อินโดแปซิฟิกที่เปิดเสรี (Free and open Indo-Pacific: FOIP) และร่วมมือกับพันธมิตรในยุโรป อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ รวมทั้งพัฒนากรอบนโยบาย Build Back Better World ตามมา

บทความนี้ยอมรับสมมติฐานว่า จีนและสหรัฐฯ เป็นคู่แข่งที่กำลังชิงตำแหน่งกันเป็นมหาอำนาจอันดับหนึ่ง โดยจีนทรงอิทธิพลทางเศรษฐกิจ การผลิต การถือพันธบัตร การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และตลาดที่มีกำลังซื้อสูง ทำให้จีนเป็นตลาดที่ผู้ประกอบการทั่วโลกต้องการ ซึ่งจีนก็ใช้ศักยภาพที่มีอย่างเต็มที่ในการขยายความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆ เพื่อเสริมความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ โดยมีความริเริ่มแถบและเส้นทาง เป็นเรือธง (flagship) อิทธิพลของจีนจึงขยายไปหลายภูมิภาค ส่วนสหรัฐฯ ทรงอิทธิพลด้าน

นวัตกรรม การทหาร เทคโนโลยี การควบคุม กองทุนขนาดใหญ่ ฐานการเงิน และการคลัง ศักยภาพนี้ทำให้สหรัฐฯ ขึ้นนำประชาคมระหว่างประเทศ ด้านต่างๆ ได้ ซึ่งสหรัฐฯ ก็พร้อมใช้ศักยภาพที่มีอย่างเต็มที่ในการแข่งขัน ซึ่งการนำกับจีน

บทความนี้จะเสนอสาระสำคัญของความริเริ่มแถบและถนน เพื่อให้เข้าใจว่าจีนได้กำหนดแนวความคิดต่อการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจ ผ่านความริเริ่มฯ นี้ ได้วางแผนเฉพาะวัตถุประสงค์ และแนวทางนำไปสู่ การปฏิบัติไว้อย่างไร โดยในส่วนการวิเคราะห์นั้นอิงบทวิเคราะห์ของ Council on Foreign Relations (CFR) ที่สะท้อนความสงสัยและข้อกังขา (skeptic) และความไม่วางใจที่มีต่อความริเริ่มฯ ของจีน

วัตถุประสงค์ของความริเริ่มแถบและถนน

ความริเริ่มฯ นี้ เป็นกรอบนโยบายการลงทุนข้ามชาติและข้ามทวีป ในระยะยาวของจีน หรืออาจเรียกได้ว่า เป็นเส้นทางสายไหมยุคใหม่ (New Silk Road) มุ่งเน้นการลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ กระตุ้นให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่าง ๆ ตลอดแถบและ ถนน เป็นการขยายแนวคิดเส้นทางการค้าในอดีตที่จีนมีกับดินแดน ในยุคโบราณ ได้แก่ เอเชียกลาง เอเชียใต้ อาหรับ เปอร์เซียแอฟริกาตะวันออก ทะเลแดง และคาบสมุทรบอลข่าน ซึ่งการเชื่อมโยงทางการค้านั้น เป็นรากฐานความมั่งคั่งและการเป็นศูนย์กลางของจีน

จีนคาดว่าความริเริ่มฯ จะขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ และสังคมโลก มีวัตถุประสงค์ ๕ ด้าน ดังนี้

1. การประสานนโยบาย จีนส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐบาล แลกเปลี่ยนนโยบายมหภาคหลายระดับและกลไกการสื่อสารร่วมกัน
2. การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก จีนปรับปรุงการเชื่อมต่อกับแผนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบมาตรฐานทางเทคนิค
3. การค้าที่ไม่มีข้อจำกัด จีนลดอุปสรรคทางการลงทุนและการค้า

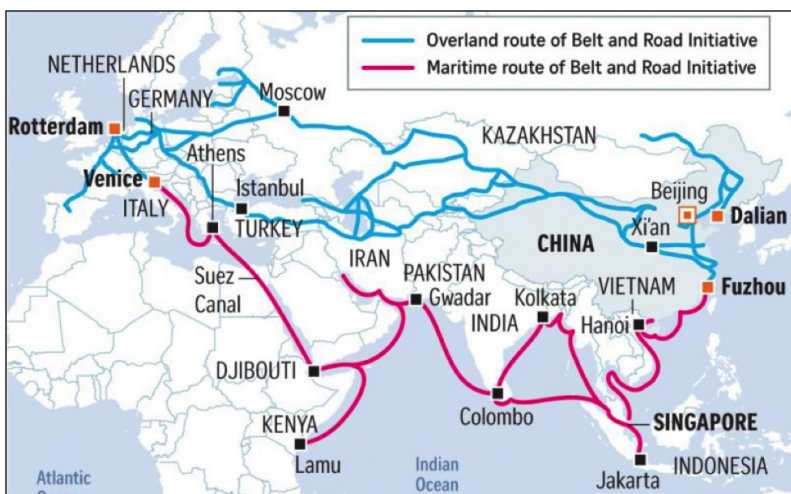
สนับสนุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

4. การบูรณาการด้านการเงิน จีนประสานงานและร่วมมือด้านนโยบายการเงิน การจัดตั้งสถาบันการเงิน

5. สร้างความผูกพันระหว่างคนกับคน จีนมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและวิชาการ การจัดเสวนา และความร่วมมือด้านสื่อ

แผนปฏิบัติการของความริเริ่มแถบและเส้นทาง

แผนปฏิบัติการภายใต้ความริเริ่มแถบและถนน เป็นเสมือนกรอบนโยบายในการดำเนินงานเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ๒ กรอบหลัก คือ การเชื่อมต่อทางบก และการเชื่อมต่อทางทะเล ประกอบด้วย การพัฒนา ๖ ระเบียงเศรษฐกิจทางบก และ ๒ เส้นทางสายใหม่ทางทะเล รวม ๘ พื้นที่ดำเนินงาน



ภาพที่ ๑ แผนภาพความริเริ่มแถบและเส้นทาง
ที่มา : <https://www.asiagreen.com>

ความริเริ่มแถบและถนน ประกอบด้วยพื้นที่ดำเนินงาน ๘ พื้นที่
ดังนี้

1. ระเบียงเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (New Eurasian Land Bridge Economic Corridor : NELBEC) ครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันตกของจีน ผ่านเส้นทางสายไหมเส้นเหนือ ผ่านคาซัคสถานไปเชื่อมกับมอสโกและผ่านไปยังยุโรปเหนือและริมฝั่งทะเลบอลติก โดยแยกเป็น ๒ ระเบียงย่อย คือ ระเบียงด้านเหนือ และระเบียงด้านใต้

2. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (China–Mongolia–Russia Economic Corridor : CMREC) ครอบคลุมพื้นที่มณฑลทางภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือของจีน เชื่อมกับภาคตะวันออกไกลของรัสเซีย

3. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (China–Central Asia–West Asia Economic Corridor : CCWAE) ครอบคลุมเอเชียกลาง ริมทะเลสาบแคสเปียน และเทือกเขาคอเคซัส ซึ่งเป็นดินแดนที่เคยอยู่ใต้ อิทธิพลของรัสเซียและอดีตสหภาพโซเวียตในยุคสงครามเย็น เชื่อมกับเตหะรานและอิสตันบูลผ่านไปยังยุโรป

4. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China–Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) ครอบคลุมพื้นที่ภาคใต้ของจีน เชื่อมกับลาวและไทยทางบก ผ่านไปยังช่องแคบมะละกา เส้นทางนี้ประกอบด้วยทั้งระบบรางและถนน

5. ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา (Bangladesh–China–India–Myanmar Economic Corridor : BCIMEC) ครอบคลุมพื้นที่ภาคใต้ของจีน เชื่อมกับภาคเหนือและภาคตะวันตกของเมียนมา ผ่านไปยังบังกลาเทศ และชายฝั่งตะวันออกอินเดีย

6. ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (China–Pakistan Economic Corridor : CPEC) เชื่อมจังหวัดภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนผ่านส่วนหนึ่งของอัฟกานิสถานลงมายังปากีสถานเพื่อออกทะเลอาหรับที่ Gwadar

7. เส้นทางสายไหมทางทะเล ศตวรรษที่ ๒๑ (21st Century

Maritime Silk Road) ครอบคลุมทะเลจีนใต้ ช่องแคบมะละกา มหาสมุทรอินเดีย อ่าวเบงกอล ทะเลอาหรับ อ่าวเปอร์เซีย อ่าวโอมาน ทะเลแดง ด้านตะวันออกของทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ไปสิ้นสุดที่ชายฝั่งทะเลเอเดรียติก เส้นทางสายไหมทางทะเลเส้นนี้ยังรวมถึงการเชื่อมต่อกับฝั่งตะวันออกของทวีปแอฟริกาด้วย

8. เส้นทางสายไหมขั้วโลก (Polar Silk Road) ยังไม่มีข้อมูลที่ชัดเจนในเส้นทางนี้²

การวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์

การวิเคราะห์จากมุมมองของสหรัฐฯ³

บทวิเคราะห์ของ Council on Foreign Relations (CFR) สะท้อนความสงสัยและข้อกังขา (skeptical) และความไม่ไว้วางใจที่มีต่อความริเริ่มแถบและถนนของจีน มีสาระสำคัญดังนี้

แผนของจีนในเส้นทางสายไหมใหม่

การขยายความริเริ่มเข้าไปในแอฟริกา โอเชียเนีย และละตินอเมริกา ได้ขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเมืองของจีนเป็นอย่างมากนักวิเคราะห์บางคนเห็นว่า ความริเริ่มฯ เป็นการขยายอำนาจของจีน และค่าใช้จ่ายของหลายโครงการสูงชันอย่างมาก ฝ่ายค้านเติบโตขึ้นในหลายประเทศสหรัฐฯ ร่วมกังวลกับหลายประเทศในเอเชียว่า ความริเริ่มฯ นี้ อาจเป็นม้าโทรจันสำหรับการพัฒนาและการขยายตัวทางทหารในภูมิภาคที่จีนจะเป็นผู้นำ ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ยังตั้งข้อสงสัยต่อจีน พยายามให้ข้อเสนอทางเศรษฐกิจที่จูงใจขึ้นต่อรัฐบาลที่มีส่วนร่วม

วิสัยทัศน์ของประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ครอบคลุมไปถึงการสร้างโครงข่ายระบบราง ถนน ท่อน้ำมันและก๊าซ และควบคุมการข้ามชายแดนทั้งมุ่งตะวันตกผ่านดินแดนอดีตสหภาพโซเวียต และมุ่งลงใต้ไปยังปากีสถาน อินเดีย และส่วนที่เหลือของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โครงข่ายที่สร้างขึ้นนั้นจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการใช้เงินสกุลเหรินหมินจี้ และแก้ปัญหาคอขวด

ในการเชื่อมต่อเอเชีย ซึ่งในปี พ.ศ.๒๕๖๑ ธนาคารพัฒนาเอเชียประมาณการว่าเอเชียจะต้องการเงินลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานราว ๙๐๐,๐๐๐ ล้านเหรียญ นอกจากนี้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว จีนยังให้เงินสนับสนุนการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือนิคมอุตสาหกรรมที่ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อสร้างงาน และโน้มน้าวให้ประเทศผู้รับความช่วยเหลือใช้เทคโนโลยีจีน เช่น โครงข่าย 5G ที่ดำเนินธุรกิจโดย บ.หัวเว่ย ในปี พ.ศ.๒๕๖๑ ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ยังได้แถลงเปิดตัวเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ ๒๑ ในที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ที่อินโดนีเซีย โดยจีนจะลงทุนในโครงการก่อสร้าง ท่าเรือจากอาเซียน มหาสมุทรอินเดีย ไปยังแอฟริกาตะวันออก และยุโรป เพื่อขยายการค้าเส้นทางทะเล ความมุ่งหมายของจีนได้รับการตอบสนองจาก ๑๔๗ ชาติ โดยมีขนาดเศรษฐกิจรวมกันคิดเป็นร้อยละ ๔๐ ของเศรษฐกิจโลก ทั้งนี้ CFR คาดว่า ณ กลางไตรมาสที่ ๑ ของปี พ.ศ.๒๕๖๖ มีการลงทุนแล้ว ๖๒,๐๐๐ ล้านเหรียญ ในโครงการระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน เพื่อเชื่อมโยงจีนไปออกทะเล ที่เมืองท่า Gwadar ริมทะเลอาหรับ และจีนได้ลงทุนไปแล้วราว ๑ ล้านล้านเหรียญ ในความริเริ่มฯ นี้ จากการรอบการมูลค่าการลงทุนที่คาดการณ์ตลอดช่วงอายุความริเริ่มฯ ราว ๘ ล้านล้านเหรียญ

เป้าหมายของจีน

แรงจูงใจทางภูมิรัฐศาสตร์ (geo-politic) และภูมิเศรษฐกิจ (geo-economic) มีอยู่เบื้องหลังความริเริ่มฯ นี้ ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ส่งเสริมวิสัยทัศน์ที่จีนจะมีพลังยิ่งขึ้น ถึงแม้การให้เงินกู้จะมากกว่าร้อยละ ๒๕ ของจีดีพีแล้ว ผู้เชี่ยวชาญมองความริเริ่มฯ นี้ ว่าประธานาธิบดีสี จิ้นผิงต้องการเสริมพื้นฐานให้แน่นหนายิ่งขึ้นจากยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ “Made in China 2025” ที่ใช้รับมือยุทธศาสตร์ Pivot to Asia ของสหรัฐฯ และยังเป็นหนทางที่จีนจะพัฒนาการโครงข่ายการค้า สร้างตลาด เพิ่มรายได้คนจีน และส่งออกผลผลิตส่วนเกิน “ซึ่งจีน มีความสำเร็จที่ดีในการ

สร้างแผนภาพการค้าโลกขึ้นใหม่ ที่จะทำให้จีนเป็นศูนย์กลางแทนที่สหรัฐฯ และยุโรป” ในขณะที่จีนจะใช้มันกระตุ้นการเชื่อมเศรษฐกิจภาคตะวันตกของจีนกับเศรษฐกิจโลก การส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในจีนเกี่ยงกับการแบ่งแยกดินแดนกำลังรุนแรงนั้น เป็นเรื่องสำคัญมากในการรักษาความมั่นคงทางพลังงาน ทั้งจากเอเชียกลางและจากตะวันออกกลางที่ปลอดการแทรกแซงด้วยกำลังทหารของสหรัฐฯ ทั้งนี้ ผู้นำจีนจะปรับโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อก้าวพ้นกับดักรายได้ปานกลาง ที่คนมีรายได้เพิ่มขึ้นและมีคุณภาพชีวิตสูงขึ้นจากผลของอุตสาหกรรมไร้ทักษะ แต่ก็ยังยกระดับไปสู่การผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณค่าสูงไม่สำเร็จ ข้อยูติในเรื่องการเชื่อมดินแดนในภาคตะวันตกกับโลกตะวันตกเพื่อสร้างรายได้นั้น สอดคล้องกับผลการเปรียบเทียบการพัฒนาเชิงพื้นที่ระหว่างชายฝั่งตะวันออก (east coast region) ที่เชื่อมต่อกับกิจการค้าระหว่างประเทศ กับดินแดนส่วนใน (inland region) ที่ไม่เชื่อมต่อกับกิจการค้าระหว่างประเทศ ทำให้เป็นพื้นที่ที่ส่วนในมีรายได้ต่ำมายาวนานหลายทศวรรษ⁴

จีนจึงพยายามที่จะใช้ประโยชน์จากทำเล (ภูมิรัฐศาสตร์ : geo-politic) ของประเทศในกรอบความริเริ่มฯ การศึกษาของ CFR โดยการวิเคราะห์สัญญาณการให้กู้เงินกว่า ๑๐๐ เรื่อง ที่จีนทำกับรัฐบาลต่างประเทศ ได้พบว่า สัญญามักระบุเงื่อนไขที่จำกัดการปรับโครงสร้างหนี้กับกลุ่มผู้ให้กู้รายใหญ่ ๒๒ ราย ในโลกตะวันตกที่รู้จักกันในชื่อ “ปารีสคลับ : Paris Club” และสงวนสิทธิให้ชำระหนี้เมื่อทวงถาม ทำให้ใช้การสนับสนุนทางการเงินเป็นเครื่องมือในการกำหนดทิศทางการประเด็นสำคัญ ๆ ได้ อาทิ กรณีไต้หวัน กรณีชาติพันธมิตรยูเครน โดยในเดือนมกราคม พ.ศ.๒๕๖๕ นั้น สาธารณรัฐนิการากัวที่อยู่ในละตินอเมริกาได้เข้าร่วมอย่างเป็นทางการในความริเริ่มฯ นี้ในเวลาเพียง ๑ เดือนหลังเกิดความตึงเครียดทางการทูตอย่างรุนแรงขึ้นในช่องแคบไต้หวัน

สิ่งที่อาจเป็นอุปสรรคสำคัญของจีน

ความริเริ่มฯ นี้ อยู่ในจุดที่เป็นสิ่งอันตราย บางประเทศที่กู้เงินจำนวนมากเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้น เงินกู้ อาจเป็นยาพิษ จีนมองความริเริ่มฯ นี้ เป็นความอู่อุสาหะทางเศรษฐกิจ ด้วยการให้เงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับตลาดซึ่งคาดว่าจะได้รับการชำระคืน การลงทุนในบางโครงการมีการประมุลไม่โปร่งใส และระบุให้ใช้ผู้ประกอบการจีน ทำให้คู่สัญญาเืองราคาซึ่งนำไปสู่การยกเลิกโครงการและมีผลลบอย่างรุนแรงทางการเมือง เช่น ในมาเลเซีย อดีตนายกรัฐมนตรืมหาเธร์ โมฮัมหมัดไม่เห็นด้วยกับโครงการในความริเริ่มฯ ที่ราคาแพงเกินจริง และยกเลิกโครงการมูลค่า ๒๒,๐๐๐ ล้านเหรียญ แม้ภายหลังเขาจะกลับลามาประกาศว่าเขาสนับสนุนความริเริ่มฯ นี้อย่างเต็มที่ก็ตาม แต่ความเสียหายจากการยกเลิกโครงการฯ ได้เกิดขึ้นแล้ว ทีมติดตามความริเริ่มฯ นี้ ของ CFR แสดงให้เห็นว่า จากปี พ.ศ.๒๕๖๑ นั้น บางประเทศเป็นหนี้จีนภายใต้ความริเริ่มฯ นี้ สูงกว่าร้อยละ ๒๐ ของจีดีพี

นับจากการระบาดของโควิด-19 และวิกฤตรัสเซีย-ยูเครนได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก พบว่ามีประเทศรายได้ต่ำจำนวนมากขึ้นที่ต้องดิ้นรนในการชำระหนี้ที่เกิดจากการกู้เงินในความริเริ่มฯ นี้ เป็นการเร่งวิกฤตหนี้และเรียกเสียงวิพากษ์วิจารณ์มาสู่ความริเริ่มฯ นี้ เช่น ในกรณีปากีสถาน การนำเข้าต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานตามโครงการระเบียบเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน ซึ่งค่าใช้จ่ายโครงการก่อสร้างบานปลาย ส่งผลให้ปากีสถานต้องเข้าขอรับความช่วยเหลือจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ส่วนกรณีกาน่าและแซมเบียนั้น ภาระหนี้สูงมีส่วนหนึ่งที่มาจากการกู้ในกรอบความริเริ่มฯ นี้ กระทบกระเทือนต่อความมีเอกราช อย่างไรก็ดี หลายประเทศที่เข้าร่วมในความริเริ่มฯ นี้ ก็ไม่มีใครมีทางเลือกอื่นใด “ถ้ารู้ทั้งรู้ว่าเงินกู้ดอกเบี้ยแพงเป็นเพียงหนทางเดียวที่จะมีเงินมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อซังน้ำหนักแบบนี้แล้วก็มักต้องกู้” ยังมีข้อสงสัยต่อความริเริ่มฯ นี้ เกี่ยวกับการ

เปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ แม้จีนผูกมัดที่จะยุติการสร้างโรงงานไฟฟ้าถ่านหินในต่างประเทศ ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ การลงทุนในพลังงานที่ไม่หมุนเวียนยังมีมูลค่าเกือบครึ่งของรายจ่ายของอเมริกา นี่ ความคลุมเครือยังมีอยู่ว่าความผูกมัดนี้ใช้กับโครงการที่เริ่มดำเนินการไปแล้วด้วยหรือจำกัดเฉพาะโครงการเริ่มใหม่ และมีข้อจำกัดการสนับสนุนทางการเงินต่อโครงการก่อสร้างโรงงานไฟฟ้าถ่านหินหรือไม่

การตอบสนองของสหรัฐฯ

สหรัฐฯ ร่วมวิตกกับประเทศอื่นเกี่ยวกับเจตนารมณ์ของจีน ยุทธศาสตร์ Pivot to Asia ของประธานาธิบดีบารัก โอบามา ได้ทำให้สหรัฐฯ จ่ายเงินนับพันล้านเหรียญ และความยืดหยุ่นทางการทูตทั้งเพื่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และเพื่อสร้างความร่วมมือให้กับประเทศรายได้ต่ำ ในปี พ.ศ.๒๕๖๑ ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ได้ออกกฎหมาย Better Utilization of Investment Leading to Development (BUILD Act) ตั้ง OPIC (Overseas Private Investment Corporation) แยกออกจาก USAID (U.S. Agency for International Development) ซึ่ง OPIC จะมีกรอบการลงทุนราว ๖๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์

ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ประธานาธิบดีโจ ไบเดน และกลุ่ม G7 เปิดตัว Build Back Better World Initiative (B3W) ซึ่งเป็นโปรแกรมการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานแข่งกับ BRI แม้ผู้สนับสนุนบางคนเห็นว่า B3W ช่วยสนับสนุน BRI แต่หลายคนเห็นว่าการขาดการสนับสนุนทางการเงินจะทำให้มันไม่อาจท้าทายความริเริ่มของจีนได้จริง โดยหนึ่งปีหลังเปิดตัว B3W ได้รับเงินสนับสนุนเพียง ๖ ล้านดอลลาร์ และเปลี่ยนชื่อเป็นหุ้นส่วนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนทั่วโลก (Partnership for Global Infrastructure and Investment) แทนที่จะลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จีนนั้นได้เปรียบทางเศรษฐกิจมาก โดยในปี พ.ศ.๒๕๖๓ จีนได้สัญญาที่ธนาคารโลกให้กู้เพื่อโครงสร้างพื้นฐานมากกว่าสหรัฐฯ ถึง ๘ เท่า

เสียงวิพากษ์วิจารณ์เรียกร้องว่ารัฐบาลสหรัฐฯ ควรเร่งเสริมการให้กู้เพื่อช่วยเหลือ (aid-based lending) ผ่านกลไกพหุภาคี เช่น ธนาคารโลก หรือ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ หรือหาแนวทางที่จะให้เงินลงทุนที่เอื้อต่อสหรัฐฯ ด้วย เช่น ในเอเชียกลาง

บทบาทของประเทศที่สาม

บทบาทของบางประเทศที่แสวงหาสมดุลระหว่างความทะเยอทะยานของจีน กับประโยชน์ที่เป็นไปได้ของความริเริ่มฯ ที่สำคัญซึ่งสหรัฐฯ ให้ความสนใจ ได้แก่ อินเดีย ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และรัสเซีย มีสาระสังเขปดังนี้

อินเดียพยายามเตือนประเทศต่างๆ ว่า ด้วยความริเริ่มฯ นี้ จีนจะครอบงำเอเชียผ่านภูมิเศรษฐศาสตร์ ในชื่อยุทธศาสตร์ “สร้อยไข่มุก : String of Pearl” ที่จีนสร้างภาระหนี้ให้กับเพื่อนบ้านในบริเวณมหาสมุทรอินเดียเพื่อที่จะให้ได้การควบคุมช่องทางสำคัญ (choke point) ที่สำคัญคือ อินเดียเป็นปฏิปักษ์กับจีนมายาวนานในกรณีพิพาทกับปากีสถาน ในขณะที่อินเดียช่วยสนับสนุนการพัฒนาแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอัฟกานิสถานที่อินเดียสนับสนุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นเงิน ๓ ล้านเหรียญ แม้จะเป็นสมาชิกก่อตั้งของธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) ของจีน แต่ทั้งสองประเทศมีนโยบายการดำเนินงานต่างกัน อินเดียเป็นกลไกขัดขวางไม่ให้จีนครอบงำเอเชีย ควรผูกพันใกล้ชิดอินเดียในฐานะหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ในภูมิภาค โดยมีกรอบความร่วมมือล่าสุด คือ Indo-Pacific Economic Framework (IPEF) ที่ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ได้เสนอในปี พ.ศ.๒๕๖๕

ญี่ปุ่นมียุทธศาสตร์ที่คล้ายคลึงกับอินเดีย คือ หาจุดสมดุลให้ผลประโยชน์ของญี่ปุ่นในภูมิภาคในส่วนของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เคลือบแคลงต่อเจตนาระยะยาวของจีน ญี่ปุ่นลงทุนกว่า ๓๐๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์

ทั้งในภาครัฐและเอกชนสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานทั่วทวีปเอเชีย และญี่ปุ่นร่วมกับอินเดียเพื่อการลงทุนในแอฟริกา ผ่าน Asia-Africa Growth Corridor (AAGC) ซึ่งเป็นแผนงานพัฒนาและเชื่อมต่อท่าเรือจากเมียนมา ไปถึงแอฟริกาตะวันออก แต่ก็ยังมีความคืบหน้าเพียงเล็กน้อยหลังจากเปิดตัว ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๖๐ เป็นต้นมา

สหภาพยุโรปมีบางประเทศที่เข้าร่วมความริเริ่มฯ นี้ ซึ่งมีการลงทุนของเงินอย่างมากในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การปรับปรุงท่าเรือ Piraeus ในกรีซ การปรับปรุงระบบรางระหว่างเมืองสายบูดาเปสต์-เบลเกรด จีนยังให้การสนับสนุนทางการเงินแก่โครงการจำนวนมากในภาคพื้นทวีปให้แก่ประเทศนอกสหภาพยุโรป ซึ่งการลงทุนเช่นนี้ “ทำให้มันเป็นเรื่องยากขึ้นที่สหภาพยุโรปจะกำหนดหนทางดำเนินการที่มีเอกภาพต่อจีน” ทั้งกรีซและฮังการีได้ขัดขวางการใช้ความพยายามทั้งประชาคม (bloc-wide effort) ไปยังเงินที่แยกกว่านั้น ประธานาธิบดีโอมมานูเอล มาครง ระบุในการเยือนจีนว่า “ความริเริ่มฯ จะทำให้ประเทศหุ้นส่วนตกเป็นรัฐบริวาร” ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ สหภาพยุโรปเปิดโปรแกรม Global Gateway เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานมูลค่า ๓๐๐,๐๐๐ ล้านเหรียญ ญูวิจารณ์ว่าเป็น “หยดน้ำในมหาสมุทร” เมื่อเปรียบเทียบกับความริเริ่มฯ ของจีน และกังวลว่าจีนใช้ความริเริ่มฯ สร้างอิทธิพลในประเทศในคาบสมุทรบอลข่านที่จะต้องการเข้าร่วมสหภาพยุโรป เช่น เซอร์เบีย ซึ่งจะกลายเป็นทางผ่านของจีนในการเข้าสู่ใจกลางตลาดของสหภาพยุโรปได้เลย

รัสเซียเป็นสมาชิกความริเริ่มฯ แล้ว และกระตือรือร้นมากที่สุดประเทศหนึ่ง แม้ในระยะแรกจะตอบสนองต่อการประกาศของประธานาธิบดีสีจิ้นผิงด้วยความเสียวังงั้น และกังวลว่าแผนของจีนจะครอบงำอำนาจของรัสเซียในสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย (Eurasian Economic Union) และกระทบต่ออิทธิพลของรัสเซียที่มีอยู่ในเอเชียกลาง แต่เมื่อความสัมพันธ์ที่รัสเซียมีกับโลกตะวันตกแย่ลง ประธานาธิบดีวลาดิมีร์ ปูตินได้ตอบรับ

ความริเริ่มฯ ของจีน ผู้เชี่ยวชาญบางคนมีข้อกังขาต่อความเป็นพันธมิตรนี้ว่าจะมีความไม่สมมาตรทางเศรษฐกิจ โดยที่เศรษฐกิจรัสเซียและปริมาณการค้าสุทธิมีมูลค่าเพียง ๑ ใน ๘ ของจีน ซึ่งนักวิเคราะห์เห็นว่า การที่จีนปฏิเสธที่จะประณามรัสเซียในกรณี รัสเซีย-ยูเครน นั้น ได้ผลักประเทศในยุโรปตะวันออกที่เป็นเป้าหมายของความริเริ่มฯ นี้ ออกไป

การวิเคราะห์ความมั่นคงทั่วไปต่อภูมิภาค

การวิเคราะห์จากมุมมองความมั่นคงทั่วไป จะมองผ่านการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่เกิดขึ้นตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง ข้อบ่งชี้การเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์ที่จะเกิดขึ้น ที่มีความคลุมเครือ (ambiguity) ซึ่งเป็นอุปสรรคในการกำหนดนโยบายของภูมิภาคต่อความริเริ่มฯ ของจีน โดยมีสาระสำคัญ ๒ ระเบียบ ๑ เส้นทาง ดังนี้

ระเบียบเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (CICPEC) ในระเบียบนี้ จีนได้สร้างระบบรถไฟระหว่างบ่อเต็น-เวียงจันทน์แล้ว เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๔ สำหรับในประเทศไทยนั้น รัฐบาลไทยกำลังดำเนินโครงการ คาดว่าจะเชื่อมต่อกับระเบียบนี้ได้ในราวปี พ.ศ.๒๕๗๐ ส่วนระบบถนนนั้นแม้ว่าจีนจะมีบทบาทมากทั้งในลาวและกัมพูชา แต่เมื่อโครงสร้างพื้นฐานเสร็จและส่งมอบแล้ว ทั้งสองประเทศอาจมีปัญหาเรื่องขีดความสามารถในการบำรุงรักษาในระยะยาว เนื่องจากข้อจำกัดทางเศรษฐกิจที่มีอยู่จริง สำหรับในประเทศไทยนั้น รัฐบาลกำลังดำเนินโครงการ ทั้งนี้ การที่ระบบรางและระบบถนนของไทยจะเชื่อมต่อกับระเบียบนี้ได้ราบรื่นหรือไม่ขึ้นอยู่กับบริบทความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและบรรยากาศความมั่นคงในอินโดจีน ซึ่งขณะนี้กำลังสั่นคลอนขึ้นจากการเข้ามาขยายอิทธิพลของจีนและสหรัฐฯ ซึ่งเป็นคู่แข่งกันในการสร้างอิทธิพล โดยเฉพาะการที่ชาติตะวันตกเข้ามามีบทบาทในกลไกอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งจีนเป็นภาคีอยู่ด้วย ความสั่นคลอนนี้อาจส่งผลกระทบเชิงลบต่อการเชื่อมต่อกับระเบียบเศรษฐกิจนี้ และในกรณีของในมาเลเซียนั้น การเปลี่ยนแปลง

ชั่วคราวในเมืองในปี ๒๕๖๑ นำไปสู่การยกเลิกโครงการระบบรางฝั่งตะวันออกของคาบสมุทรซึ่งเกิดขึ้นในกรอบความร่วมมือ และเปลี่ยนเป็นการเน้นในเรื่องบริการถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้จากจีนแทนการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ ทำให้เป็นการยากที่จีนจะเชื่อมต่อลงไปถึงช่องแคบมะละกาได้โดยราบรื่น

ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมา (BCIMEC) ในระเบียงนี้ ปัจจุบันยังมีระบบท่อน้ำมันและท่อก๊าซเป็นแกนกลาง สำหรับระบบรางและถนนยังไม่เห็นความชัดเจน การที่ สหรัฐฯ มองเห็นอินเดียเป็นหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ในการกีดขวางการครอบงำของจีน และจะสนับสนุนบทบาทนำของอินเดียในภูมิภาค ซึ่งจะทำให้อินเดียมีอำนาจต่อรองกับจีนมากขึ้น ที่สำคัญในระเบียงนี้มีเมียนมาซึ่งเป็นเป้าหมายของโลกตะวันตกในประเด็นประชาธิปไตยและสิทธิมนุษยชน ซึ่งจะทำให้มีปัจจัยตอบรับการที่สหรัฐฯ หาช่องทางและสร้างเงื่อนไขในการใช้อิทธิพลเพื่อขัดขวางการพัฒนาที่สหรัฐฯ มองว่าเป็นการขยายอิทธิพลทางการเมืองของจีน

เส้นทางสายใหม่ทางทะเลศตวรรษที่ ๒๑ (เส้นที่ ๑) เส้นทางนี้อาจมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ของ ๓ อนุภูมิภาค คือ อินโดจีน แอฟริกาตะวันออก และคาบสมุทรบอลข่าน ในส่วนนี้จะขอเน้นที่อนุภูมิภาคอินโดจีน หรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในภาคพื้นทวีป (mainland Southeast Asia) โดยเฉพาะการที่จีนเข้ามาพัฒนาท่าอากาศยานและท่าเรือในพื้นที่ดาราสาคร (Dara Sakor) การพัฒนาพื้นที่เมืองสีหนุวิลล์ (Sihanoukville) และการพัฒนาฐานทัพเรือเรียม (Ream Naval Base) ในกัมพูชา ซึ่งอยู่ติดชายฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย หรือการที่สหรัฐฯ ทำสงครามการค้ากับจีน ทำให้อุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยีย้ายฐานการผลิตจากจีนมาใช้เวียดนามเป็นฐานการผลิต เพื่อใช้ประโยชน์จากข้อกำหนดการส่งออกที่ได้สิทธิ์ทางภาษี ซึ่งได้เปลี่ยนแปลงทั้งทิศทางและระดับความสัมพันธ์สหรัฐฯ-เวียดนามที่สหรัฐฯ ถอนตัวออกจากอินโดจีน ตั้งแต่จบสงครามเวียดนามที่กลายเป็น

ประเทศสังคมนิยม อย่างไรก็ตาม เจตนาที่จะแข่งขันระหว่างจีนและสหรัฐฯ ทำให้ภูมิภาคนี้ไม่มีทางเลือกมากนักในการต่อต้านการเปลี่ยนทางภูมิรัฐศาสตร์ เพราะภูมิภาคนี้มีประเด็นสำคัญที่นำมาเป็นเงื่อนไขได้ เช่น กรณีช่องแคบไต้หวัน กรณีทะเลจีนใต้ กรณีเมียนมา ทั้งนี้ คู่แข่งขันอาจใช้สงครามการค้าที่มีผลต่อความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการย้ายฐานการผลิต หรือใช้วิธีการแสดงท่าทีทำหายหรือบีบบังคับด้วยกลไกการทูตระดับสูง ก่อให้เกิดแรงกดดันต่อประเทศในภูมิภาคที่จะเลือกดำเนินนโยบายในลักษณะเลือกข้าง (take side) หรือมีทางเลือกอื่น โดยการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์จากปัจจัยทางเศรษฐกิจก็บ่งชี้ได้ถึงแนวโน้มยิ่ง การเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์นี้กระทบต่อความเชื่อมั่นของสหรัฐฯ ต่อความสัมพันธ์ด้านความมั่นคงกับไทย โดยในต้นปี พ.ศ.๒๕๖๖ สหรัฐฯ ได้บรรลุความตกลง Enhanced Defense Cooperation Agreement (EDCA) กับฟิลิปปินส์ ซึ่งมีสาระสำคัญที่สหรัฐฯ สามารถเข้าถึงพื้นที่ทางทหารของฟิลิปปินส์อย่างน้อย ๕ แห่ง เพื่อที่จะใช้เป็นฐานในการถ่วงดุล (counterbalance) กับจีนเพิ่มขึ้น⁵

สรุป

ความริเริ่มแถบและถนน เป็นกรอบนโยบายการลงทุนข้ามชาติและข้ามทวีปในระยะยาวของจีน เรียกได้ว่า เป็นเส้นทางสายไหมยุคใหม่ (New Silk Road) มุ่งเน้นการลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่างๆ ตลอดแถบและเส้นทาง เป็นการขยายแนวคิดเส้นทางการค้าในอดีตที่จีนมีกับดินแดนในยุคโบราณ ซึ่งเคยเป็นรากฐานความมั่งคั่งและการเป็นศูนย์กลางของจีน โดยมีวัตถุประสงค์ ๕ ด้าน คือ (๑) การประสานงานนโยบาย (๒) การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวก (๓) การค้าที่ไม่มีข้อจำกัด (๔) การบูรณาการทางการเงิน และ (๕) การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างคนกับคน

แผนปฏิบัติการภายใต้ความริเริ่มแถบและถนน เป็นกรอบนโยบาย

การดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อทางบกและเชื่อมต่อทางทะเล แบ่งเป็น ๖ ระเบียงเศรษฐกิจทางบก ๒ เส้นทางสายไหมทางทะเล รวมเป็น ๘ พื้นที่ดำเนินงาน ประกอบด้วย (๑) ระเบียงเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ (๒) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย (๓) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันตก (๔) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (๕) ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-เมียนมา-อินเดีย (๖) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน (๗) เส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่ ๒๑ และ (๘) เส้นทางสายไหมทางทะเลทั่วโลกเหนือ

การวิเคราะห์โดย CFR สะท้อนมุมมองของสหรัฐฯ ที่มีต่อความริเริ่มฯ ในลักษณะที่เน้นถึงการขยายอิทธิพลทางการเมืองและเศรษฐกิจของจีนที่ขยับขึ้นมาเป็นคู่แข่งของสหรัฐฯ และสะท้อนว่าการปรับยุทธศาสตร์ของสหรัฐฯ ยังไม่เพียงพอที่จะแข่งขันกับจีนได้ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งความพยายามของหุ้นส่วน เช่น อินเดีย ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ที่ยังไม่อยู่ในระดับที่จะแข่งขันกับจีนได้ ขณะที่รัสเซียได้เข้าร่วมกับความริเริ่มฯ นี้แล้ว

การวิเคราะห์จากมุมมองความมั่นคงทั่วไป จะมองผ่านการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่เกิดขึ้นตามระเบียงที่เกี่ยวข้อง ข้อบ่งชี้การเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์ที่จะเกิดขึ้น ที่มีความคลุมเครือ (ambiguity) เป็นอุปสรรคในการกำหนดนโยบายของภูมิภาคต่อความริเริ่มฯ ของจีน โดยมีระเบียงที่จะสร้างความท้าทาย ๒ ระเบียง ๑ เส้นทาง คือ (๑) ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน ที่มีประเทศไทยเป็นปมสำคัญในการเชื่อมต่อ (๒) ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ-เมียนมา-อินเดีย ที่มีอินเดียเป็นปมสำคัญในการเชื่อมต่อหรือขัดขวางการขยายอำนาจของจีน ซึ่งสหรัฐฯ ให้ความสนใจอินเดียในฐานะกลไกถ่วงดุลจีน และ (๓) เส้นทางสายไหมทางทะเลศตวรรษที่ ๒๑ พบว่าเจตนาที่จะเผชิญหน้ากันระหว่างจีนและสหรัฐฯ ทำให้ภูมิภาคนี้ไม่มีทางเลือกที่จะปฏิเสธการเปลี่ยนภูมิรัฐศาสตร์

เพราะมีประเด็นสำคัญที่นำมาเป็นเงื่อนไขได้มาก โดยเฉพาะกรณีช่องแคบไต้หวัน กรณีทะเลจีนใต้ กรณีเมียนมา โดยการเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ทำให้สหรัฐฯ ไม่เชื่อมั่นความสัมพันธ์ด้านความมั่นคงกับประเทศไทยสหรัฐฯ และได้เริ่มเคลื่อนไหวอย่างจริงจังแล้วในการขยายความร่วมมือทางทหารกับฟิลิปปินส์ ซึ่งมีสาระสำคัญที่ทำให้สหรัฐฯ สามารถเข้าถึงพื้นที่ทางทหารของฟิลิปปินส์อย่างน้อย ๕ แห่ง เพื่อที่จะใช้เป็นฐานในการถ่วงดุลจีน นอกเหนือจากกรอบความร่วมมือที่มีอยู่ก่อนหน้านี้แล้ว

บรรณานุกรม

Asia Green Real Estate; News and Insight: “The Belt-and-Road initiative and the rising importance of China’s Western cities”, provide information about trends in the Asian real estate market, focuses on relevant economic topics highlighting the recent developments in the region.

Council on Foreign Relations, “China’s Massive Belt and Road Initiative”. (February 2023).

อ้างอิง

๑. Asia Green Real Estate; News and Insight: <https://www.asiagreen.com/en/news-insights/the-belt-and-road-initiative-and-the-rising-importance-of-china-s-western-cities>

๒. เชื่อว่าเป็นความริเริ่มที่แสวงประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ ซึ่งน้ำแข็งในมหาสมุทรอาร์กติกละลายมากขึ้นในฤดูร้อนทำให้ใช้มหาสมุทรอาร์กติกเป็นเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าได้ในทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้

เส้นทางนี้มีช่องทางจำกัด (chokepoint) อยู่ที่ช่องแคบแบร์ริง (Bering Strait) ที่มีความกว้าง ๖๐ กม. อยู่ระหว่างคาบสมุทรซีวาร์ด (Seward Peninsula) ในมลรัฐอลาสก้าของสหรัฐฯ กับคาบสมุทรชุกชี (Chukchi Peninsula) ในเขตปกครองตนเองชูโกตา (Chukotka Autonomous Okrug) ของรัสเซีย

๓. บทความของ CFR <<https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>. รวบรวมเนื้อหาหลายด้านได้แก่

- This CFR Independent Task Force report evaluates the implications of the BRI for U.S. interests and puts forward a U.S. strategy to respond to it.

- This Financial Times report on the BRI explores the political controversies—inside and outside China—that it has produced.

- This AidData study reviews one hundred Chinese debt contracts with foreign governments.

- The Wall Street Journal examines how China spent \$1 trillion on BRI.

- CFR's Belt and Road Tracker shows how the BRI has changed countries' bilateral economic relationships with China over time.

- A National Bureau of Asian Research special report looks at how the BRI could affect China's overall security strategy.

- The Center for Global Development's Charles Kenny and Scott Morris argue that the United States shouldn't copy

BRI in this Foreign Affairs piece.

๔. Asia Green Real Estate; News and Insight เรื่องเดียวกัน ระบุว่า “China’s East Coast became wealthy over the past decades thanks to its access to the sea and hence to global trade. Today, the Belt and Road (BR) initiative starts to link inland cities to the intercontinental trading routes. The augmented revival of the Silk Road raises the strategic importance of Chinas Western cities and further enhances their strong economic growth.”

๕. ความร่วมมือที่มีอยู่ก่อนหน้านี้ ซึ่งเกิดขึ้นล่าสุด คือ ความร่วมมือ ๔ ชาติ (the Quad) พันธมิตรสหรัฐฯ-ออสเตรเลีย-สหราชอาณาจักร (AUKUS)
