



วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร

MUT Journal of Business Administration

ปีที่ 10 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2556)

Volume 10 Number 2 (July – December 2013)

การวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยัง เอเชียกลางโดยผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

Potential Analysis of Goods Transportation Route

from Thailand to Central Asia through Islamic Republic of Pakistan

วรพจน์ มีกม Warapoj Meethom^{1*}, ณัฐพิชชา บุญญา Nutthapitcha Boonya²

¹ Ph.D., อาจารย์ประจำ ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ กรุงเทพมหานคร

² นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร กรุงเทพมหานคร

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐคาซัคสถาน จากการศึกษพบว่าเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐคาซัคสถานมีด้วยกัน 8 เส้นทาง โดยในปัจจุบันการขนส่งใช้เส้นทางที่ผ่านท่าเรือบันดาร์อับบาซของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน แต่จากการศึกษาพบว่า เส้นทางที่ผ่านท่าเรือการากิจของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานเป็นเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากกว่าเส้นทางที่ใช้ในปัจจุบันทั้งในแง่ของระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เส้นทางที่น่าเสนอจะทำให้ระยะเวลาในการขนส่งลดลง 14 วัน (คิดเป็นร้อยละ 22.95) และค่าใช้จ่ายลดลง 72,849 บาทต่อเที่ยว (คิดเป็นร้อยละ 34.08) นอกจากนั้น ท่าเรือการากิจยังได้เปรียบในด้านภูมิศาสตร์ที่ล้อมรอบด้วยประเทศมหาอำนาจต่าง ๆ และมีข้อตกลงทางการค้าระหว่างสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานกับสาธารณรัฐอิสลามอัฟกานิสถาน อย่างไรก็ตาม จุดอ่อนของท่าเรือการากิจคือ ใช้เวลาในการจัดการด้านเอกสารนำเข้านาน และต้องขนส่งผ่านหลายประเทศ

คำสำคัญ: เส้นทางการขนส่งสินค้า, เอเชียกลาง, สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน, สาธารณรัฐคาซัคสถาน, ท่าเรือบันดาร์ อับบาซ, ท่าเรือการากิจ

* E-mail address: warapojm@kmutnb.ac.th

ABSTRACT

This research studies the transportation routes between Thailand and Republic of Kazakhstan. Based on the study, it is found that there are eight transportation routes between Thailand and Republic of Kazakhstan. In present, Bandar Abbas port of the Islamic Republic of Iran is used. The study finds that Karachi port of Islamic Republic of Pakistan is more appropriate than Bandar Abbas port in terms of transporting period and cost. The route using Karachi port gives 14 days less in transporting period (22.95%) and 72,849 baht per route (34.08 %) less in transporting cost. Furthermore, Karachi port has geographic advantages because it is surrounded by powerful countries and its country; Islamic Republic of Pakistan has trade agreement with Islamic Republic of Afghanistan. The weaknesses of Karachi port are, the documentary period is long and the route passes through several countries.

Keywords: Transport Routes, Central Asia, Islamic Republic of Pakistan, Republic of Kazakhstan, Bandar Abbas Port, Karachi Port

บทนำ

ทวีปเอเชียคนทั่วไปมักให้ความสนใจเอเชียตะวันออก คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลีหรือที่เรียกว่าเกาหลีเหนือ สาธารณรัฐเกาหลีหรือที่เรียกว่าประเทศเกาหลีใต้ ที่เป็นศูนย์รวมเศรษฐกิจเกิดใหม่ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ตามมาด้วยกลุ่มประเทศเอเชียใต้ ที่มีสาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และยังมีกลุ่มอาเซียนที่กำลังเจริญเติบโตขึ้นจากการรวมตัวเป็นกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economics Community: AEC) ใน ปี พ.ศ. 2558 แต่ยังมีภูมิภาคอีกแห่งหนึ่งในทวีปเอเชีย ที่ยังไม่ค่อยมีการพูดถึงมากนัก ซึ่งตั้งอยู่ตรงกลางของทวีปเอเชีย คือ ภูมิภาคเอเชียกลาง

ภูมิภาคเอเชียกลางมีพื้นที่ขนาดใหญ่ ทางด้านตะวันตกติด มณฑลซินเจียงของสาธารณรัฐประชาชนจีน ทางด้านทิศตะวันออกทางตอนใต้ติดแคว้นแคชเมียร์ของสาธารณรัฐอินเดียและภูมิภาคเอเชียใต้ ลักษณะโดยทั่วไปของดินแดนในภูมิภาคเอเชียกลาง มีความเกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์กับ “เส้นทางสายไหม” ซึ่งทำให้นोटิตนั้นดินแดนในภูมิภาคเอเชียกลางนี้เป็นเสมือนเส้นทางขนส่งสินค้าคน รวมถึงแนวความคิด ระหว่างยุโรปตะวันออกกลาง เอเชียใต้ และเอเชียตะวันออก (อนอก, 2554)

ด้านวัฒนธรรม ประชากรส่วนมากของภูมิภาคเอเชียกลางนับถือศาสนาอิสลามนิกายสุหนี่ แม้จำนวนประชากรที่เป็นมุสลิมในประเทศเหล่านี้จะมีจำนวนมาก แต่โดยทั่วไปเป็นชาวมุสลิมที่ไม่เคร่ง

ศาสนาหมัก เนื่องจากเคยอยู่ภายใต้การปกครองของสหพันธรัฐรัสเซียในช่วงสมัยสหภาพโซเวียต เป็นเวลานานเกือบ 80 ปี ทำให้มีวิถีชีวิตแบบอิสลามที่ผสมผสานกับรัสเซีย

ประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมการส่งออกอาหารฮาลาลไปยังภูมิภาคเอเชียกลางจึงเป็นสิ่งที่ น่าสนใจ ซึ่งประเทศไทยเป็นแหล่งผลิตอาหารสำคัญของโลกและมีศักยภาพในการผลิตอาหารฮาลาล แต่ประเทศไทยไม่ใช่ประเทศมุสลิมและผู้ประกอบการก็ไม่ใช่มุสลิม จึงทำให้เป็นอุปสรรคต่อตลาด อาหารฮาลาล สำหรับในภูมิภาคเอเชียกลางซึ่งชาวมุสลิมส่วนมากไม่เคร่งศาสนาหมักดังเหตุผล ข้างต้น ดังนั้นในตลาดภูมิภาคเอเชียกลางสินค้าที่มีสัญลักษณ์ฮาลาลจึงเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงความ เหมาะสมตามหลักศาสนา เป็นการเชิญชวนให้ผู้บริโภคในภูมิภาคเอเชียกลางเห็นความแตกต่างและ ความพิเศษของสินค้าไทย แต่การเข้าไปยังตลาดของภูมิภาคเอเชียกลางสาขาด้านการค้าและผลิต สินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภค ประเทศไทยยังมีอุปสรรคเป็นอย่างมากในการเข้าถึงตลาดของ ภูมิภาคเอเชียกลาง เนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียกลางเป็นประเทศที่ไม่มีพื้นที่ติด กับทะเลล้อมรอบไปด้วยแผ่นดิน (Land Locked) และประเทศที่ไม่มีพื้นที่ติดทะเลและล้อมรอบด้วย ประเทศที่ไม่มีติดทะเล (Double Land Locked Countries) (ศูนย์บริการข้อมูลเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2555) ประเทศไทยจึงต้องศึกษาเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคเอเชียกลางเพื่อหาเส้นทางที่ใกล้ที่สุด เพราะจากระยะทางที่ไกลทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง ทำให้ราคาสินค้าไทยมีราคาสูงตามไป

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าสู่ภูมิภาคเอเชียกลางอาศัยท่าเรือบันดาร์ อับบาส (Banda Abbas) ของประเทศสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน (Islamic Republic of Iran) เป็นศูนย์กลาง สำคัญในการกระจายสินค้าสู่ประเทศต่างๆ ซึ่งอัตราค่าขนส่งสินค้าต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต จาก ท่าเรือของประเทศไทยสู่ท่าเรือบันดาร์ อับบาส สาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านอยู่ที่ 950 เหรียญสหรัฐ และใช้เวลาขนส่งประมาณ 18 - 23 วัน จากนั้นมีการขนส่งต่อกระจายไปในภูมิภาคเอเชียกลาง (กรม เจริญการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

จากปัญหาเรื่องระยะทาง ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ภูมิภาค เอเชียกลาง กระทรวงพาณิชย์ได้มีแนวทางในการใช้เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสาธารณรัฐอิสลาม ปากีสถาน ไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีจุดเด่นด้านยุทธศาสตร์ที่ตั้ง เชื่อมต่อกับเอเชียใต้และเอเชียกลางจึงสามารถเป็นประตูการค้าให้ประเทศไทยในการกระจายสินค้าสู่ ประเทศในภูมิภาคเอเชียกลาง

ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงเป็นการศึกษาศักยภาพของภูมิภาคเอเชียกลางในด้านต่างๆ และศึกษา เส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลางโดยใช้เส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลาม ปากีสถาน เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านซึ่งเป็นเส้นทางที่นิยม ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยแสดงให้เห็นข้อมูล ด้านระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย ด้วยการรวบรวมข้อมูล จากแหล่งต่างๆ นำมาวิเคราะห์ตีความในประเด็นที่กำหนดไว้สรุปเป็นการบรรยายเชิงพรรณนาและใช้ การวิเคราะห์ SWOT เป็นเครื่องมือเพื่อแสดงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ภูมิภาคเอเชียกลาง และเส้นทางขนส่งสินค้าของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถนำไปพิจารณาถึง เส้นทางขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนการขนส่งที่เหมาะสม และพิจารณาส่วนประกอบอื่นๆ ในการตัดสินใจ เลือกเส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาศักยภาพของภูมิภาคเอเชียกลาง และศึกษาเส้นทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง โดยใช้เส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

ประโยชน์ของการวิจัย

- 1. ผู้ส่งออก นักวิจัย และผู้สนใจ ทราบข้อมูล ด้านระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย
- 2. ผู้ส่งออก นักวิจัย และผู้สนใจ ทราบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของแต่ละเส้นทาง
- 3. ผู้ส่งออกสามารถนำไปพิจารณาถึงเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนการขนส่งที่เหมาะสม และพิจารณาส่วนประกอบอื่นๆ ในการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง

การทบทวนวรรณกรรม

ภูมิภาคเอเชียกลาง (Central Asia)

เอเชียกลางประกอบด้วย 5 ประเทศ คือ สาธารณรัฐคาซัคสถาน สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน สาธารณรัฐเติร์กเมนิสถาน สาธารณรัฐทาจิกิสถาน และ สาธารณรัฐคีร์กีซสถาน ข้อมูลเบื้องต้นแสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1: เปรียบเทียบประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ในกลุ่มเอเชียกลาง

ประเทศ	พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	จำนวนประชากร (ล้านคน) (พ.ศ.2556)	ความหนาแน่นของ ประชากร (คน/ตารางกิโลเมตร)	เมืองหลวง	ภาษาราชการ
สาธารณรัฐคาซัคสถาน (Kazakhstan)	2,724,900	17.736	6	อัสตานา	ภาษาคาซัค ภาษารัสเซีย
สาธารณรัฐคีร์กีซสถาน (Kyrgyzstan)	199,900	5.548	28	บิชเคก	ภาษาคีร์กีซ ภาษารัสเซีย
สาธารณรัฐทาจิกิสถาน (Tajikistan)	143,100	7.910	56	ดูชานเบ	ภาษาทาจิก (ภาษาเปอร์เซีย)
สาธารณรัฐเติร์กเมนิสถาน (Turkmenistan)	488,100	5.113	11	อาชกาบัต	ภาษาเติร์กเมน
สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน (Uzbekistan)	447,400	28.661	67	ทาชเคนต์	ภาษาอุซเบก

ที่มา: Wikipedia, 2555

ดินแดน “เอเชียกลาง” สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่ประกอบไปด้วยทะเลทรายและที่ราบทุ่งหญ้า ไม่ค่อยมีต้นไม้อุดมสมบูรณ์ ในฤดูร้อนแห้งแล้งมาก และในฤดูหนาวเย็นมาก สภาพพื้นที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเพาะปลูก ลักษณะภูมิอากาศส่วนใหญ่ของเอเชียกลางแห้งแล้งเป็นทะเลทรายและกึ่งทะเลทราย ในเขตอบอุ่น เพราะอยู่ในเขตอิทธิพลของลมที่พัดมาจากเขตความกดอากาศสูงภายในทวีป ไม่มีความชื้นมีแต่ความแห้งแล้ง อยู่ห่างไกลจากทะเล และมีภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงและเทือกเขาเป็นขอบ ทำให้ได้รับอิทธิพลความชื้นจากทะเลน้อย (กัททิมา, 2555)

เอเชียกลางเป็นแหล่งของลิเทียม (ใช้ในการทำโทรศัพท์มือถือ และแบตเตอรี่รถยนต์) แร่เหล็ก ยูเรเนียม ทองแดง และไม้ จำนวนมหาศาล ในมุมมองของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เอเชียกลางมีความสำคัญต่อสาธารณรัฐประชาชนจีนมากในด้านความมั่นคงและเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญ เอเชียกลางเป็นแหล่งน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ก๊าซธรรมชาติ สาธารณรัฐประชาชนจีนพยายามเปิดดินแดนเอเชียกลางซึ่งไม่มีทางออกทะเลให้กลายเป็น “เส้นทางสายไหมเส้นใหม่เพื่อขนส่งน้ำมันและก๊าซ” (The New Silk Road of Oil and Gas) (Economic Outlook Update, 2012)

สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน (Islamic Republic of Pakistan)

ที่ตั้งของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ทิศตะวันตกติดกับอิหร่านและอัฟกานิสถาน ทิศเหนือติดกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ทิศตะวันออกติดกับสาธารณรัฐอินเดีย และทิศใต้ติดกับทะเลอาหรับ พื้นที่ 796,096 ตารางกิโลเมตร มีเมืองหลวง คือ กรุงอิสลามาบัต (Islamabad) มีเมืองสำคัญ คือ เมืองการาจี (Karachi) เป็นเมืองท่าและศูนย์กลางเศรษฐกิจตั้งอยู่ทางใต้ของประเทศ และเป็นเมืองหลวงเก่า มีเมืองละฮอร์ (Lahore) เป็นเมืองศูนย์กลางของธุรกิจอุตสาหกรรมทางตอนเหนือของประเทศ อยู่ใกล้ชายแดนสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานและสาธารณรัฐอินเดีย

สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากการดำเนินนโยบายเปิดประเทศ พร้อมกับได้รับความช่วยเหลือจากประเทศตะวันตก เนื่องจากการให้ความร่วมมือด้านการต่อต้านการก่อการร้าย และจากภาคอุตสาหกรรมที่เติบโตขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภค โทรคมนาคม ภาคบริการและภาคการเกษตร ตั้งแต่ พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา พบว่าอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานลดลงอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลยังประสบกับปัญหาอัตราเงินเฟ้อเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก คือ จากร้อยละ 5.7-5.9 (พ.ศ. 2548 - 2550) เป็นตัวเลขสองหลัก หรือ เฉลี่ยร้อยละ 18.9 ทั้งนี้ นอกจากสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานจะประสบปัญหาการผลิตกระแสไฟฟ้าไม่เพียงพอต่อการกำลังการผลิตในภาคอุตสาหกรรมหลักโดยเฉพาะฝ่ายแล้วยังประสบปัญหาการก่อการร้ายโดยกลุ่มติดอาวุธและกลุ่มหัวรุนแรงที่รุมเร้ารัฐบาลจนทำให้ไม่สามารถดำเนินนโยบายเศรษฐกิจให้มีความต่อเนื่องได้ ซึ่งได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาพลักษณ์ ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศลดลงอย่างต่อเนื่อง จาก 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2550-2551 เหลือเพียง 3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2551-2552 และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม ปี พ.ศ. 2552 ถึงเดือนมีนาคม ปี พ.ศ. 2553 ปริมาณการลงทุนจากต่างประเทศมีมูลค่าเหลือเพียง 1.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้รับความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจจากสหรัฐอเมริกา และประเทศตะวันตกอื่นๆ ทำให้ในอนาคตเศรษฐกิจของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานจึงมีแนวโน้มที่จะขยายตัว เช่น อุตสาหกรรมการก่อสร้าง ระบบสาธารณูปโภค โทรคมนาคม ท่อยูเอสีย ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ขณะเดียวกันประเทศไทยอาจใช้สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานเป็นทางผ่านของสินค้าไปสู่ตลาดสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน และภูมิภาคเอเชียกลาง ซึ่งมีความต้องการสินค้าบริโภคจำนวนมาก (Department of South Asia, Middle East and Africa Affairs, 2012)

ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานกับประเทศไทย

ประเทศไทยกับสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีกลไกความร่วมมือทวิภาคีด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ คณะกรรมการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (Joint Economic Commission: JEC) โดยทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนข้อมูลและติดตามความคืบหน้า เพื่อร่วมกันผลักดันความร่วมมือทางเศรษฐกิจสาขาต่างๆ ปัจจุบันไทยให้ความสำคัญกับสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานในฐานะตลาดส่งออกที่มีศักยภาพ กอปรกับสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีความสนใจที่จะขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับไทย สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้เสนอขอจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ไทย-ปากีสถาน โดยทั้งสองฝ่ายจึงได้จัดตั้งกลุ่มศึกษาความร่วมมือ (Joint Study Group: JSG) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำความตกลง FTA ระหว่างกัน ซึ่ง JSG ได้ทำการศึกษาสำเร็จแล้ว เมื่อมกราคม พ.ศ. 2550 การจัดทำ FTA จะเป็นประโยชน์สำหรับทั้งสองฝ่ายในการส่งเสริมและขยายการค้า บริการ และการลงทุนระหว่างกัน ขณะที่ฝ่ายไทยโดยกระทรวงพาณิชย์กำลังหารือเพื่อรับทราบข้อคิดเห็นและผลกระทบจากธุรกิจในภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานเพื่อประกอบการพิจารณาทำที่ไทยต่อการจัดตั้ง FTA ไทย-ปากีสถานต่อไป

สาธารณรัฐคาซัคสถาน (Republic of Kazakhstan)

สาธารณรัฐคาซัคสถาน หรือ Republic of Kazakhstan เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกไปสู่ทะเลใหญ่ที่สุดในโลก มีพื้นที่ครอบคลุมกว้างขวางในทวีปเอเชีย พรมแดนยาวทั้งสิ้น 12,185 กิโลเมตร ติดกับสหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศในเอเชียกลาง ได้แก่ สาธารณรัฐคีร์กีซสถาน สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน และสาธารณรัฐเติร์กเมนิสถาน และมีชายฝั่งบนทะเลแคสเปียน สาธารณรัฐคาซัคสถานเคยเป็นส่วนหนึ่งของสหภาพโซเวียต เป็นประเทศที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 9 ของโลก (พื้นที่ 2,717,300 ตารางกิโลเมตร) มีพื้นที่กึ่งทะเลทราย (Steppe) สภาพภูมิอากาศเป็นแบบทะเลทรายแบบภาคพื้นทวีป อุณหภูมิหนาวจัด (ประมาณ -18 ถึง -30 องศาเซลเซียส) ฤดูร้อน ร้อนจัด (ประมาณ 20-35 องศาเซลเซียส)

จำนวนประชากร สาธารณรัฐคาซัคสถานมีประชากร 17,522,010 คน เป็นอันดับที่ 61 จาก 214 ประเทศความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 6 คนต่อตารางกิโลเมตร สัญชาติเชื้อชาติส่วนใหญ่ร้อยละ 53 เป็นชาวคาซัค ร้อยละ 30 เป็นชาวรัสเซีย ร้อยละ 3.7 เป็นชาวยูเครน ร้อยละ 2.5 เป็นชาวอุซเบก และที่เหลือร้อยละ 10.8

รูปแบบการปกครองแบบประชาธิปไตย แบบสาธารณรัฐ มีประธานาธิบดีเป็นประมุขมีอำนาจเปิดเสรีภายใต้รัฐธรรมนูญ เมืองหลวงกรุงอัสตานา (Astana) ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศ มีประชากรประมาณ 550,000 คน แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 14 เขต 4 เมือง (Wikipedia, 2012)

ข้อมูลด้านเศรษฐกิจการค้า มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างช้าๆ ร้อยละ 7.0 ในปี พ.ศ. 2554 ขึ้นเป็นร้อยละ 7.5 ในปี พ.ศ. 2555 และมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในอุตสาหกรรมการผลิตโดยรวม ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ที่แท้จริงเติบโตจากการสนับสนุนภาคบริการด้านการขนส่งเพื่อการค้าเป็นหลัก รายได้ส่วนใหญ่มาจากการส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์ ภาคบริการได้รับการขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจคาดว่าจะเติบโตตามร้อยละ 5-6 ในปี พ.ศ. 2556 ข้อมูลดังตารางที่ 2 (World Bank Group, 2013)

ตารางที่ 2: ข้อมูลค่าเศรษฐกิจการค้าของสาธารณรัฐคาซัคสถาน

ข้อมูล	รายละเอียด
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)	231.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ
GDP รายบุคคล	13,900 ดอลลาร์สหรัฐ (ค่าประมาณ พ.ศ. 2555)
อัตราการเจริญเติบโต GDP	ร้อยละ 5 (ค่าประมาณ พ.ศ. 2556)
GDP แยกตามการผลิต	ภาคการเกษตร ร้อยละ 25.8, ภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 11.9 ภาคการบริการ 62.3 (ค่าประมาณ พ.ศ. 2555)
มูลค่าการส่งออก	88.61 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (ค่าประมาณ พ.ศ. 2555)
มูลค่าการนำเข้า	42.82 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

ที่มา: International Cooperation Study Center, 2012

สาธารณรัฐคาซัคสถานเป็นประเทศหนึ่งที่มีทรัพยากรธรรมชาติมากที่สุดในโลก เป็นผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ปริมาณการผลิต 1.54 ล้านบาร์เรลต่อวัน (พ.ศ. 2552) ยังมีแหล่งก๊าซธรรมชาติ ไทเทเนียม แมกนีเซียม ยูเรเนียม ทอง และโลหะที่ไม่ใช่เหล็กอื่นๆ สาธารณรัฐคาซัคสถานมีการดำเนินการด้านน้ำมันที่ดี ผลงานของการลงทุนในภาคสาธารณะขนาดใหญ่ที่มีส่วนทำให้เกิดการขยายตัวมีความสมดุลด้านการเงินในปี พ.ศ. 2554 โครงสร้างเศรษฐกิจยังคงขึ้นอยู่กับการผลิตน้ำมัน การเจริญเติบโตจะขึ้นอยู่กับความสำเร็จของรัฐบาลที่พยายามกระจายความเสี่ยง โดยใช้เงินสนับสนุนจากกำไรของน้ำมัน (Fazal-ur-Rahman, 2012)

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐคาซัคสถาน

ในทางเศรษฐกิจดำเนินไปอย่างใกล้ชิด สาธารณรัฐคาซัคสถานเป็นคู่ค้าอันดับที่ 3 ของไทยในกลุ่มเครือรัฐเอกราช (Commonwealth of Independent States: CIS) และมีศักยภาพมาก เนื่องจากมีจำนวนประชากร 17,736,896 คน ซึ่งมากเป็นอันดับที่ 4 มูลค่าการค้าระหว่างไทยและสาธารณรัฐคาซัคสถานยังมีไม่มากนัก เนื่องจากสินค้ามีการกระจายตัว และเพิ่งจะเริ่มมีการค้าระหว่างกันอย่างจริงจังเมื่อ พ.ศ. 2538 (Department of South Asia, Middle East and African Affairs, 2012)

การลงทุนปัจจุบันยังไม่มีการลงทุนของสาธารณรัฐคาซัคสถานในประเทศไทย สาขาของอุตสาหกรรมที่สาธารณรัฐคาซัคสถานน่าจะมาลงทุนในไทยได้ คือ การประกอบเครื่องจักรเกษตรกรรม อุตสาหกรรมน้ำมัน อุตสาหกรรมเหล็ก

สาขาของอุตสาหกรรมที่ไทยอาจพิจารณาไปลงทุนในสาธารณรัฐคาซัคสถานได้ คือ การผลิตเครื่องนุ่งห่ม อาหารแปรรูปกระป๋อง เครื่องหนัง ซึ่งสาธารณรัฐคาซัคสถานมีการส่งออกหนึ่งดิกจำนวนมาก รวมทั้งการผลิตเครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ และส่วนประกอบเครื่องประดับ และอัญมณี ตลอดจนการส่งเสริมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างไปร่วมลงทุนด้านก่อสร้างกับบริษัทต่างชาติในสาธารณรัฐคาซัคสถานในลักษณะรับช่วงงานในโครงการก่อสร้างต่างๆ และส่งแรงงานไทยเข้าไปทำงานด้านทักษะฝีมือ ปัจจุบันมีแรงงานไทยประมาณ 123 คน

รัฐบาลสาธารณรัฐคาซัคสถานมีการดำเนินการส่งเสริมการลงทุนหลายประการ เช่น การออกกฎหมาย ส่งเสริมการลงทุนและการดำเนินธุรกิจเสรี การลดความซับซ้อนของระบบการจัดเก็บภาษีที่เรียกเก็บจาก 45 ประเภทเหลือเพียง 11 ประเภท และกำหนดภาษีธุรกิจในอัตราเดียวร้อยละ 30 และภาษีส่วนบุคคลไม่เกินร้อยละ 40 รวมทั้งออกกฎหมายที่ให้หลักประกันว่าจะไม่มีการบริษัทยิสินและไม่ให้การเมืองเข้าแทรกแซงการลงทุนจากต่างชาติ (Department of South Asia, Middle East and African Affairs, 2012)

การวิเคราะห์ SWOT

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง ผู้วิจัยจึงได้นำ การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) (อภิชัย, 2555) มาเป็นเครื่องมือในการประเมินศักยภาพของภูมิภาคเอเชียกลาง และประเมินศักยภาพของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานในด้านความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าของไทยไปยังเอเชียกลาง ซึ่งจะช่วยให้เห็น จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของตลาดในภูมิภาคเอเชียกลาง และความพร้อมของเส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

การวิเคราะห์ SWOT จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของศักยภาพเอเชียกลาง และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน มีหลักการพิจารณาดังนี้

จุดแข็ง (Strengths) หมายถึง สถานการณ์ภายในประเทศที่เป็นบวก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพ นโยบายด้านต่างๆ ความพร้อมภายในภูมิภาคเอเชียกลาง และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

จุดอ่อน (Weaknesses) หมายถึง สถานการณ์ภายในประเทศที่เป็นลบและแสดงถึงความไม่พร้อมของประเทศในด้านนั้นๆ ในภูมิภาคเอเชียกลาง และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

โอกาส (Opportunities) หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาประเทศ สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายของประเทศและเอื้อประโยชน์ต่อผู้ลงทุนในภูมิภาคเอเชียกลาง และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

อุปสรรค (Threats) หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางนโยบายของประเทศซึ่งทำให้ประเทศพัฒนาช้า หรือไม่เอื้ออำนวยต่อนักลงทุน ในภูมิภาคเอเชียกลาง และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

ระเบียบวิธีการวิจัย

เริ่มต้นจากการสำรวจ (Survey Studies) การวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Analysis) จากแหล่งต่างๆ เช่น กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และศูนย์การศึกษาสหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีนและภูมิภาคเอเชียกลาง มหาวิทยาลัยเพชวาร์ สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน โดย Mr. Shabbir Khan (Professor in Peshawar University) และงานวิจัยเผยแพร่ในเว็บไซต์ต่างๆ นอกจากนี้ยังสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญต่างๆ เช่น Mr. Muhammad Ishaq (Lecturer in Anthropology and Sociology Edwards College Peshawar) หลังจากนั้นนำข้อมูลจากทุกแหล่งมาศึกษา วิเคราะห์ สรุปผลการศึกษา และนำเสนอข้อมูลในแต่ละส่วนด้วยการวิเคราะห์ SWOT เพื่อนำเสนอ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของแต่ละเส้นทาง

ผลการวิจัย

ศักยภาพของภูมิภาคเอเชียกลาง

จากการศึกษาข้อมูลที่ได้รับรวมได้จากแหล่งต่างๆ สรุปได้ว่าภูมิภาคเอเชียกลางมีจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ดังนี้

จุดแข็ง - ภูมิภาคเอเชียกลางมีความโดดเด่นในด้านความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรแร่ธาตุ ทำให้น่าสนใจในด้านการลงทุน (Damask-World. 2556) มีทุ่งหญ้าอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเลี้ยงสัตว์ได้แก่ แกะ แพะ โคเนื้อ โคนม ม้า ลา ซึ่งเป็นแหล่งเลี้ยงสัตว์ที่สำคัญของโลก (กัททิมา, 2555) อัตราแลกเปลี่ยนทางการเงินแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ การส่งออกน้ำมันของภูมิภาคและก๊าซธรรมชาติมีการเติบโตร้อยละ 6.8 โดยเฉลี่ย เป็นกลุ่มประเทศที่มีกำลังซื้อ (Economic Outlook Update, 2012)

จุดอ่อน - ภูมิภาคเอเชียกลางเป็นประเทศที่ไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล ทำให้เป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างหนึ่งของภูมิภาคเอเชียกลางที่จะติดต่อกับประเทศด้านนอก ด้านภูมิศาสตร์ที่มีพื้นที่กว้างใหญ่ทำให้ภูมิภาคเอเชียกลางมีความแตกต่างด้านภูมิศาสตร์ค่อนข้างมาก (Economic Outlook Update, 2012) ทรัพยากรด้านป่าไม้ มีน้อยเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่แห้งแล้งเป็นทะเลทรายและกึ่งทะเลทราย (Wikipedia, 2555)

โอกาส - ภูมิภาคเอเชียกลางด้านอัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มลดลงซึ่งได้รับประโยชน์จากการควบคุมราคาอาหารโลก จากความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรที่ทำให้ประเทศคู่ค้าของเอเชียกลางหันมาสนใจ (Economic Outlook Update, 2012) และสาธารณรัฐประชาชนจีนพยายามเปิดภูมิภาคเอเชียกลางซึ่งไม่มีทางออกทะเลให้กลายเป็น “เส้นทางสายไหมเส้นใหม่เพื่อขนส่งน้ำมันและก๊าซ” (ศูนย์บริการข้อมูลเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2555)

อุปสรรค - ภูมิภาคเอเชียกลางเคยอยู่ภายใต้การปกครองของสหภาพโซเวียตซึ่งปกครองด้วยระบบเผด็จการแบบคอมมิวนิสต์ และใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม ทำให้ระบบเก่าที่ฝังรากลึกอยู่เกือบ 100 ปี จึงทำให้ความเปลี่ยนแปลงในภูมิภาคนี้เป็นไปอย่างล่าช้า (Economic Outlook Update, 2012)

ศักยภาพของสาธารณรัฐคาซัคสถาน

จากการศึกษาภาพรวมของภูมิภาคเอเชียกลาง ทั้ง 5 ประเทศ โดยเปรียบเทียบข้อมูลพื้นฐาน 6 ด้าน ได้แก่ 1) พื้นที่ประเทศ 2) จำนวนประชากร 3) ความหนาแน่นของประชากร 4) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) 5) ความเท่าเทียมกันของอำนาจซื้อ 6) อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ

จากข้อมูลการเปรียบเทียบ สาธารณรัฐคาซัคสถานมีความน่าสนใจมากที่สุดในการดำเนินธุรกิจเนื่องจากจุดเด่นอยู่ที่จำนวนประชากรที่มีปริมาณมาก ทำให้มีความหนาแน่นของประชากรสูงสามารถเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ แต่บทความนี้เกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง สาธารณรัฐคาซัคสถานจึงมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นประเทศที่อยู่ห่างไกลท่าเรือขนส่งสินค้ามากที่สุด ซึ่งจะทำให้เห็นต้นทุนการจัดส่งสินค้าด้านระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่มากที่สุดใน การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง (Economic Outlook Update, 2012) สาธารณรัฐคาซัคสถานเป็นประเทศที่มีทรัพยากรธรรมชาติมากที่สุดในโลก ครอบครองพลังงานสำรองที่สำคัญเช่น ถ่านหินเหล็กและโลหะ ทองแดง และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง โพลีเมทัลลิก (Polymetallic) แร่ปรอท พลวง ทอง และยูเรเนียม โครงสร้างเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับการผลิตน้ำมัน สาธารณรัฐคาซัคสถานประสบความสำเร็จจากการวางแผนจากส่วนกลางในด้านเศรษฐกิจและการตลาด ระดับรายได้ที่เพิ่มขึ้น อัตราความยากจนลดลง การว่างงานน้อยลง เป็นประเทศที่มี “การพัฒนามนุษย์สูง” ตามรายงานการพัฒนา มนุษย์ของ พ.ศ. 2554 สาธารณรัฐคาซัคสถาน มีการกระจายรายได้อย่างเสมอภาคมีนโยบายการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครือข่ายการขนส่งไว้ในยุทธศาสตร์การพัฒนาแห่งชาติ ที่เน้นเป็นพิเศษสำหรับ พ.ศ. 2549 -2558 มีนโยบายที่มุ่งเน้นความเป็นกลางทางการเมืองในเวทีระหว่างประเทศ และเข้าร่วมกิจกรรมขององค์การระหว่างประเทศอย่างแข็งขัน ส่งเสริมนโยบายความแข็งแกร่ง โดยให้ความสำคัญกับสหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรปเป็นหลัก ในขณะเดียวกันก็ให้ความสำคัญต่อประเทศอื่น ๆ ในเอเชียและประเทศในตะวันออกกลางด้วย สาธารณรัฐคาซัคสถานยังให้ความสำคัญกับประเด็นเรื่องภัยคุกคามรูปแบบใหม่ เช่น การก่อการร้าย โรคระบาด ปัญหาสิ่งแวดล้อม ยาเสพติด และความมั่นคงด้านพลังงาน (Energy Security) (Islamic Development Bank Group, 2012) สามารถสรุปศักยภาพของสาธารณรัฐคาซัคสถาน ในด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ดังนี้

จุดแข็ง - สาธารณรัฐคาซัคสถานมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) 231.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2555) ความเท่าเทียมกันของอำนาจซื้อ (Purchasing Power Parity: PPP) 12,007 ดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2555) (The World Bank, 2012) ค่าเงินเทงเก (Tenge) กับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ มีอัตราแลกเปลี่ยนเกือบคงที่เปลี่ยนแปลงเพียงร้อยละ 1.7 ต่อปี วรพจน์ มีถม และ ณัฐวิภา ขุนญา

(World Bank Group, 2013) ภาคบริการขยายเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 (พ.ศ. 2555) ปริมาณความต้องการสินค้า ข้อมูลการบริโภคโดยรวมคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 11 ผลักดันการเติบโตเกือบร้อยละ 18 มีประชากรที่มีกำลังซื้อประมาณร้อยละ 42.4 คิดเป็นประชากรประมาณ 7,429,300 คน

จุดอ่อน - สาธารณรัฐคาซัคสถาน เป็นประเทศที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล เป็นประเทศที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 9 ของโลก จำนวนประชากรมีความหนาแน่นเพียง 6 คนต่อตารางกิโลเมตร (Wikipedia, 2555) อัตราการเจริญเติบโตของประชากร (Population Growth Rates) ร้อยละ 1.2 (พ.ศ. 2555) ถือว่ามีอัตราการเติบโตที่ค่อนข้างช้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงทำให้เกิดปัญหาของต้นทุนค่าขนส่งสูง (Islamic Development Bank Group, 2012)

โอกาส - สาธารณรัฐคาซัคสถานมีพรมแดนติดกับสหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศในภูมิภาคเอเชียกลาง ได้แก่ สาธารณรัฐคีร์กีซสถาน สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน และสาธารณรัฐเติร์กเมนิสถาน และมีพื้นที่ติดชายฝั่งบนทะเลแคสเปียน ถนนในการจราจรของสาธารณรัฐคาซัคสถาน ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อการอำนวยความสะดวกในการเจริญเติบโตของการค้าระหว่างภูมิภาคตะวันตกและตะวันออก (Islamic Development Bank Group, 2012)

อุปสรรค - ความต้องการของการเชื่อมต่อภายในและภายนอก กลยุทธ์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างรวดเร็วการพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาภัยยุโรป สาธารณรัฐประชาชนจีน ตะวันออกกลางและเอเชียใต้ และการค้าที่เพิ่มขึ้น ความต้องการการขนส่งเพิ่มมากขึ้น โดยใช้เส้นทางขนส่งผ่านสาธารณรัฐคาซัคสถาน ทำให้พื้นที่ผิวดินของสาธารณรัฐคาซัคสถานมีความเสียหายอย่างรุนแรงและรวดเร็วมากขึ้นเนื่องจากการใช้งานมากเกินไปของการขนส่งโดยรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน (Islamic Development Bank Group, 2012)

เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

จากข้อมูลข้างต้นซึ่งแสดงให้เห็นถึงความน่าสนใจของตลาดของสาธารณรัฐคาซัคสถาน แต่อุปสรรคของประเทศไทย คือ การขนส่งสินค้าไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน ข้อมูลของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กล่าวไว้ในบทความ “ประสิทธิภาพและเส้นทางการขนส่งของกลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช” ซึ่งกลุ่มเครือรัฐเอกราช (Commonwealth of Independent States: CIS) ถือได้ว่าเป็นองค์กรระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นหลังจากที่สหภาพโซเวียตล่มสลายลง โดยมีประเทศสมาชิกเป็นประเทศที่ประกาศเอกราชจากสหภาพโซเวียต ยกเว้นกลุ่มประเทศบอลติก) (วิกิพีเดีย. 2555) ฝั่งเอเชียอาศัยท่าเรือบันดาร์ อับบาส (Bandar Abbas) ของประเทศสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านเป็นศูนย์กลางสำคัญในการกระจายสินค้าไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน (อัลมาตี และ อัสตานา) มีค่าใช้จ่ายสูงและใช้เวลานานที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศอื่นๆ ในกลุ่ม CIS การขนส่งทางบกจากท่าเรือบันดาร์ อับบาส สู่มืองอัลมาตีต้องข้ามผ่านถึง 4 ประเทศ และใช้เวลาโดยเฉลี่ยถึง 24 วัน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าขนาด 20 ฟุต จากประเทศไทย โดยรวมเฉลี่ยสูงถึง 8,225 เหรียญสหรัฐ (ประมาณ 257,608 บาท) (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

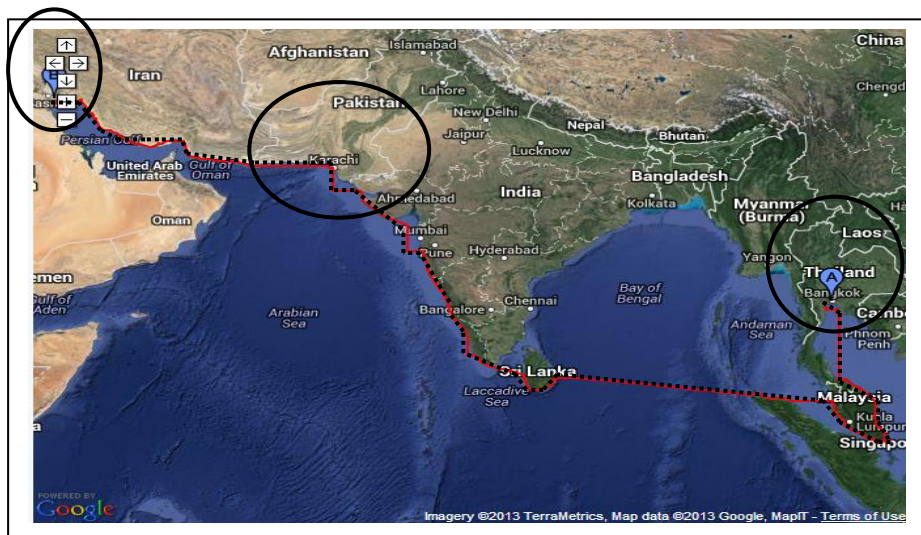
จากการรวบรวมข้อมูลด้านระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย จากสายเรือที่บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือคลองเตยไปยังท่าเรือบันดาร์ อับบาส มาเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3: ต้นทุนการขนส่งสินค้า ระยะทาง และระยะเวลา จากท่าเรือประเทศไทยไปยังท่าเรือบันดาร์ อับบาส

ท่าเรือคลองเตย- ท่าเรือบันดาร์ อับบาส (ทางเรือทะเล)			ท่าเรือบันดาร์ อับบาส - สาธารณรัฐคาซัคสถาน (ทางรถบรรทุก)			ค่าใช้จ่ายรวม		
ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
8,600	18	42,851	4,191	42	213,764	12,791	61	257,608

ที่มา: บริษัท เฟรทลิงค์ส์เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย), 2556

จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นข้อมูลด้านระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านพบว่ามีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง และใช้เวลาในการขนส่งถึงประมาณ 61 วัน เป็นผลให้ต้นทุนของสินค้าไทยที่จะส่งออกไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถานสูงขึ้น ทำให้ราคาสินค้าไทยมีราคาที่สูงในตลาดของสาธารณรัฐคาซัคสถาน ข้อมูลจาก “โครงการศึกษาวิเคราะห์การจัดทำเขตการค้าเสรีไทย-ปากีสถาน โอกาสการขยายการค้าการลงทุนและผลกระทบ” ของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์กล่าวว่า สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานเป็นประตูที่เปิดไปสู่เอเชียกลางและไกลออกไปถึงรัสเซีย หากมีระบบทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงกันได้ ก็จะช่วยให้การขนส่งจากรัสเซีย และเอเชียกลางมายังท่าเรือของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ใช้เวลาน้อยลงไปถึง 20 วัน และค่าใช้จ่ายต่อตู้คอนเทนเนอร์ลดลงประมาณ 400-500 เหรียญสหรัฐ ประมาณ 12,000 - 15,000 บาท (ข้อมูลปี พ.ศ. 2552) (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555) ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือบันดาร์ อับบาส ของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน และท่าเรือการจี ของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน มีความแตกต่างกัน ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1: เส้นทางเดินเรือจากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือการจี สาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน และท่าเรือบันดาร์ อับบาส สาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน
ที่มา: Ports.com, 2012

ศักยภาพด้านการกระจายสินค้าของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีจุดเด่นด้านที่ตั้งที่มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศต่างๆ โดยทิศตะวันตกติดกับสาธารณรัฐอิสลามอิหร่านและสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน ทิศเหนือติดกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ทิศตะวันออกติดกับสาธารณรัฐอินเดีย และทิศใต้ติดกับทะเลอาหรับ ซึ่งมีเมืองการจี (Karachi) เป็นเมืองท่าและศูนย์กลางเศรษฐกิจตั้งอยู่ทางใต้ของประเทศ (Department of South Asia, Middle East and African Affairs, 2012)

ท่าเรือการจี (Karachi Port Trust: KPT) ซึ่งถือว่ามีความสำคัญอย่างมากในทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ท่าเรือการจีเป็นหนึ่งในท่าเรือทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ใหญ่ที่สุดและมีปริมาณการใช้งานสูงคิดเป็นร้อยละ 60 ของปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศ หรือประมาณ 25 ล้านตันต่อปี (Wikipedia, 2013) จากการศึกษาสามารถระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ของเส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ดังนี้

จุดแข็ง - ท่าเรือการจีของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ที่ล้อมรอบด้วยประเทศมหาอำนาจต่างๆ มีความพร้อมในการรองรับการนำเข้าสินค้า (Department of South Asia, Middle East and African Affairs, 2012) มีข้อตกลงการค้าระหว่างสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน สำหรับควบคุมการจราจรในการขนส่ง เพื่อส่งต่อไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง (Ahmed, 2010) การขนส่งทางถนนเป็นการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าและบริการผู้โดยสาร ทำให้จราจรเติบโตเร็วกว่าเศรษฐกิจของประเทศ มีทางหลวงสายสำคัญหลายเส้นทางวิ่งสู่ภูมิภาคเอเชียกลาง (Pakistan Paedia, 2013)

จุดอ่อน - ทำเรื่องการจี้มีระบบการจัดการที่ล่าช้าเป็นแบบระบบบันทึกมือ การทำงานด้านเอกสารใช้เวลานาน ระบบตรวจสอบศุลกากรยังไม่มีมาตรฐาน บุคลากรของรัฐบาลความรู้ทักษะในการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ การลงทุนของภาคเอกชนที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีน้อย รถบรรทุกของประเทศยังมีความล่าช้าในด้านการขับเคลื่อนและสร้างมลพิษ ความเร็วในการขับเคลื่อนบนเส้นทางเพียง 40-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (USAID, 2010) ในปี พ.ศ. 2554 ที่ผ่านมาสร้างความเสียหายอย่างรุนแรง ทั้งถนน สะพาน และสถานที่ต่างๆ มีการเริ่มต้นการซ่อมแซม แต่ก็ยังล่าช้า (Pakistan Paedia, 2013)

โอกาส - ระยะทางจากสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไปยังเอเชียกลางโดยผ่านทางสาธารณรัฐประชาชนจีนมีระยะสั้นที่สุดตามทางหลวงคาราโครัม (Department of South Asia, Middle East and African Affairs, 2012) สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เข้ามาบริหารจัดการกับท่าเรือกวาดาร์ มีนโยบายการพัฒนาเส้นทางขนส่งข้ามพรมแดนอย่างชัดเจนในกลุ่มประเทศเอเชียกลาง มีข้อตกลงร่วมสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐคาซัคสถาน สาธารณรัฐคีร์กีซสถาน สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงทางรถไฟที่กว้างขวางจากเอเชียกลางและสาธารณรัฐประชาชนจีน และไปยังชายฝั่งทะเลอาระเบียน (DEMOTIX, 2013)

อุปสรรค - กลุ่มตอลิบานซึ่งเป็นกลุ่มก่อการร้ายชาวอิสลามและกลุ่มการเมืองซึ่งปกครองพื้นที่ส่วนใหญ่ของอัฟกานิสถาน และเมืองหลวงกรุงคาบูลในฐานะ "รัฐอิสลามแห่งอัฟกานิสถาน" พยายามกีดกันในเมืองการจี้เพื่อเป็นแหล่งก่ออาชญากรรมทางการเงิน เนื่องจากการจี้เป็นเมืองท่าและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ซึ่งเป็นสาเหตุของความกังวลด้านความปลอดภัย (Pak Institute for Peace Studies, 2009)

เส้นทางขนส่งสินค้า

เมื่อเปรียบเทียบเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างเส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ในด้านระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจะเห็นความแตกต่างในด้านค่าใช้จ่าย และระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าได้อย่างชัดเจน ในส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าของทั้ง 2 ประเทศ สาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านมีค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสูงถึง 58,077 บาท ในประเทศสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีค่าใช้จ่ายในการนำเข้าประเทศอยู่ที่ 21,270 บาท และในส่วนระยะเวลาในการดำเนินการด้านพิธีการนำเข้า สาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านใช้ระยะเวลาในการดำเนินการนำเข้า 32 วัน และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานใช้ระยะเวลาในการดำเนินการนำเข้า 18 วัน ทำให้เมื่อศึกษาในภาพรวมทั้ง 2 เส้นทางจึงมีความแตกต่างในด้านค่าใช้จ่าย และระยะเวลาในการขนส่งจากประเทศไทย ไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถานอย่างชัดเจน

จากการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ สามารถสรุปได้ว่ามีเส้นทางขนส่งสินค้าจากท่าเรือการจี้ ของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไปยัง เมืองอัลมาตีของสาธารณรัฐคาซัคสถานที่ใช้ผู้มี 8 เส้นทาง ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4: เส้นทางขนส่งสินค้าจากท่าเรือการาจีไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน

เส้นทางขนส่งสินค้าจากท่าเรือการาจีไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน	
1	via Tashkent (Uzbekistan) & National Highway No.5 in Pakistan: Karachi -> Lahore -> Peshawar -> Torkham (Afghanistan) -> Kabul -> Termez (Uzbekistan) -> Samarkand -> Tashkent -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)
2	via Tashkent (Uzbekistan), Afghanistan and Indus Highway in Pakistan: Karachi (Pakistan) -> Kotri -> D. G. Khan -> Peshawar -> Torkham (Afghanistan) -> Kabul -> Termez (Uzbekistan) -> Samarkand -> Tashkent -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)
3	via Afghanistan and National Highway No. 25 in Pakistan Karachi (Pakistan) -> Khuzdar -> Quetta -> Kandahar (Afghanistan) -> Herat -> Mazar-i-Sharif -> Termez (Uzbekistan) -> Karshi -> Samarkand -> Tashkent -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)
4	via Karakoram Highway and Pakistan National Highway No.5: Karachi (Pakistan) -> Lahore -> Rawalpindi -> Hassan Abdal -> Khunjerab (China) -> Kushka -> Torogart -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)
5	via Karakoram Highway and Indus Highway in Pakistan Karachi (Pakistan) -> Kotri -> D. G. Khan -> Peshawar -> Hassan Abdal -> Khunjerab (China) -> Kashgar -> Torogart -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)
6	via Turkmenistan and Afghanistan: Karachi (Pakistan) -> Khuzdar -> Quetta -> Kandahar (Afghanistan) -> Torogart -> Mary (Turkmenistan) -> Bukhara (Uzbekistan) -> Samarkand -> Herat -> Tashkent -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)
7	via Tajikistan Afghanistan and Indus Highway in Pakistan Karachi (Pakistan) -> D.G. Khan -> Peshawar -> Kabul (Afghanistan) -> Termez (Uzbekistan) -> Dushanbe (Tajikistan) -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)
8	via Tajikistan Afghanistan and National Highway No. 25 in Pakistan Karachi (Pakistan) -> Khuzdar -> Quetta -> Kandahar (Afghanistan) -> Herat -> Mazar-i-Sharif -> Termez -> Dushanbe (Tajikistan) -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan)

ที่มา: UNESCAP, 2013

จากการศึกษาแสดงให้เห็นด้านต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง อาหารกระป๋อง จากท่าเรือคลองเตยประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน โดยใช้เส้นทางผ่านท่าเรือการาจี สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ไปยังกรุงอัลมาตีของสาธารณรัฐคาซัคสถาน เพื่อนำมาคิดเป็นค่าใช้จ่าย ในการบริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต โดยสืบค้นข้อมูลจากแหล่งที่มาต่างๆ เพื่อการ ประเมินการในการคำนวณค่าใช้จ่าย ดังต่อไปนี้

- ✦ ข้อมูลระยะเวลา ค่าใช้จ่ายจากประเทศไทยข้อมูลจากสายเรือประเทศไทย (ข้อมูลเดือน สิงหาคม 2556) (บริษัท เฟรทลิงค์ส์เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย), 2556)
- ✦ ข้อมูลด้านเส้นทางจากงานวิจัยเรื่อง “Land transport linkages from central asia to sea port in the south and the east” (UNESCAP, 2013)

- # ราคาขนส่งทางถนนกิโลเมตรละ 17.23 บาท อ้างอิงจากงานวิจัย“Land transport linkages from central Asia to sea port in the south and the east” (UNESCAP, 2013)
- # ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เป็นค่าใช้จ่ายในการส่งออกจากประเทศไทย 6,630 บาท (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)
- # ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ประมาณ 21,270 บาท (The World Bank, 2010)
- # ข้อมูลระยะทางจากท่าเรือกรุงเทพ ประเทศไทยไปยังท่าเรือการากี สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน (Ports.com, 2012)
- # ระยะเวลาจากท่าเรือการากี ของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถานอ้างอิงจาก“Pakistan Paedia tis all about Pakistan Road and network of Pakistan” (Pakistan Paedia, 2013) โดยใช้ความเร็วเฉลี่ยที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาในการวิ่งรถ 6 ชั่วโมงต่อวัน (UNESCAP, 2013)
- # ช่วงเส้นทาง Peshawar-Torkham (Afghanistan) ซึ่งมีระยะทาง 44 กิโลเมตร ปกติรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเบาใช้เวลา 3-4 ชั่วโมง แต่ถ้าเป็นรถที่บรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมาก จะใช้เวลาประมาณ 5-6 ชั่วโมง (USAID, 2010)
- # รวมเวลาของขั้นตอนในการนำเข้าของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน 18 วัน โดยแบ่งเป็นการดำเนินงานด้านเอกสารนำเข้าใช้เวลา 11 วัน ขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร และการควบคุมทางเทคนิค ใช้เวลา 2 วัน การจัดการด้านท่าเรือและปลายทางใช้เวลา 3 วัน การจัดการขนส่งภายในประเทศ 2 วัน (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาซของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านพบระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกันดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5: ต้นทุนการขนส่งสินค้าจากท่าเรือประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน โดยผ่านท่าเรือการาจี และท่าเรือบันดาร์ อับบาส

เส้นทางที่	ท่าเรือคลองเตย-ท่าเรือการาจี			ท่าเรือการาจี – สาธารณรัฐคาซัคสถาน			ค่าใช้จ่ายรวม		
	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
เส้นทางที่ 1	6,600	14	39,954	4,433	14	70,039	11,033	46	141,913
เส้นทางที่ 2				3,986	13	68,687	10,586	43	140,548
เส้นทางที่ 3				3,610	13	62,200	10,210	45	134,074
เส้นทางที่ 4				4,460	15	76,846	11,060	47	151,617
เส้นทางที่ 5				4,007	15	69,041	10,607	47	140,915
เส้นทางที่ 6				3,632	12	62,579	10,232	44	134,454
เส้นทางที่ 7				3,878	13	66,818	10,650	45	141,589
เส้นทางที่ 8				3,860	13	66,508	10,460	45	138,382
ท่าเรือบันดาร์อับบาส (เส้นทางเดิม)	ท่าเรือคลองเตย-ท่าเรือบันดาร์ อับบาส			ท่าเรือบันดาร์ อับบาส – สาธารณรัฐคาซัคสถาน			ค่าใช้จ่ายรวม		
	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
	8,600	18	42,851	4,191	11	213,764	12,791	61	213,764

ที่มา: บริษัท เฟรทลิงค์ส์เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย), 2556; กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555; Ports.com, 2012; UNESCAP, 2013; The World Bank, 2010; UNESCAP, 2013

ผลวิเคราะห์การสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการขนส่งสินค้าของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน มี 4 ท่าน คือ

1. Mr. Muhammad Ishaq (Lecturer in Anthropology and Sociology Edwards College Peshawar)
2. Mr. Shan if Khan (Industrial Engineer, Quantity Consultant in Food and Ethanol Industry & Pakistan Institute of Managements Karachi)
3. Mr. Abdul Hale (Inspector Customs : Pakistan Customs Peshawar)
4. Dr. Saeed Jadoon (Additional Director Transit: Directorate of Transit)

แบบสัมภาษณ์แบ่งเป็น 4 ข้อคำถาม คือ

1. สินค้าชนิดใดที่เหมาะสมในการขนส่งผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไปยังเอเชียกลาง
2. รัฐบาลสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีแนวโน้มในการพัฒนาและสนับสนุน เส้นทางการขนส่งสินค้าไปเอเชียกลางอย่างไร
3. สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีความเหมาะสมหรือไม่ ที่จะเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าให้ประเทศไทย
4. สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าของไทยไปยังเอเชียกลางหรือไม่

จากนั้นนำคำตอบที่รวบรวมได้มาสรุปได้ผลสรุป ดังนี้

1. สินค้าชนิดที่เหมาะสมในการขนส่งผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไปยังภูมิภาคเอเชียกลางโดยผ่านสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน มีสินค้าหลายชนิดที่สามารถขนส่งไปยังสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน ตั้งแต่สิ่งของเครื่องใช้ในชีวิตประจำวันจนถึงเครื่องจักรขนาดใหญ่ แต่ไม่แน่ใจว่าสิ่งเหล่านั้นถึงประเทศในเอเชียกลางหรือไม่ เนื่องจากสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานเป็นเพียงผู้ส่งออกไปยังสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน และสาธารณรัฐอัฟกานิสถานเป็นผู้รับผิดชอบส่งต่อไปยังประเทศในกลุ่มเอเชียกลางหรือประเทศอื่นๆ ในด้านสินค้าที่ส่ง เช่น รายการสินค้าการเกษตร ผ้าห่ม แบตเตอรี่โทรศัพท์ ชิ้นส่วนจักรยานยนต์ เครื่องถ้วยชาม สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชาเขียว ยา ผลไม้ ผัก ไข่ ไก่แช่แข็ง และอื่นๆ

2. รัฐบาลสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานมีนโยบายในการพัฒนาและสนับสนุนเส้นทางการขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลาง เพื่อให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่มีระยะทางที่ใกล้ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย แต่การดำเนินการจะเป็นการทำงานบริเวณพรมแดนของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานและสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านที่สำคัญที่สุด และต้องการความปลอดภัย ปัจจุบันจากท่าเรือการากิจไปยังสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน ต้องผ่าน 2 พรมแดน คือ พรมแดนเคิร์ตตา และพรมแดนชาร์เมน ของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ผ่านไปยังทางช่องเขาโคเบอร์ ของสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน ในปัจจุบันทั้งสองเส้นทางมีความปลอดภัยและมีความเป็นไปได้ในการขนส่งสินค้า

3. สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานต้องการเสริมสร้างและพัฒนาการเส้นทางการค้า ไม่เพียงแต่ในภูมิภาคเอเชียกลาง แต่ต้องการพัฒนาไปยังทั่วโลก สำหรับแนวโน้มเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลาง สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานต้องการยกระดับให้เป็นเส้นทางที่มีคุณภาพ ถนนมีสภาพดี และปัจจุบันมีแนวโน้มที่ดีขึ้น สำหรับเส้นทางผ่านสาธารณรัฐอัฟกานิสถานไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง แต่เนื่องจากสถานการณ์ไม่เอื้ออำนวย สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานยังไม่สามารถเริ่มต้นดำเนินการได้เต็มที่ตามนโยบาย นอกจากนี้ควรปรับปรุงด้านการจัดเก็บภาษีให้เป็นศูนย์ เพื่อสนับสนุนการส่งออกไปยังสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน และภูมิภาคเอเชียกลาง

สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไม่มีการทำข้อตกลงการค้ากับภูมิภาคเอเชียกลาง แต่มีข้อตกลงการค้ากับสาธารณรัฐอัฟกานิสถานในด้านการขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลาง มีความเป็นไปได้ที่สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานจะพัฒนาความสัมพันธ์กับภูมิภาคเอเชียกลางในระยะเวลาอันใกล้

4. สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานถือว่ามีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าให้ประเทศไทย เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ใกล้ทางออกสู่ทะเล เส้นทางขนส่งสินค้าที่เหมาะสมมากที่สุดควรใช้เส้นทางผ่านท่าเรือการาจี้ ไคเบอร์ไปยังเมืองคาบูล ของสาธารณรัฐอัฟกานิสถาน และกระจายสู่ประเทศที่อยู่ใกล้เคียง ประเทศไทยสามารถใช้เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านได้ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางจากการาจี้ ไปยังแพชวาร์ (ทางหลวงอินดัส) สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ผ่านไปยังทาชเคิน คาบูลของสาธารณรัฐอัฟกานิสถานแล้ว เส้นทางการาจี้ คือ เส้นทางที่ใกล้กว่า ในปัจจุบันร้อยละ 83 ของการขนส่งสินค้า ใช้เส้นทางผ่านการาจี้ แพชวาร์ ทาชเคิน คาบูล และประมาณร้อยละ 17 ของการขนส่งจากการาจี้ ผ่านบาลูจิสถาน ชาร์แมน และกันดาฮาร์

ในส่วนของการก่อการคว่ำบาทที่เป็นท่าเรือแห่งใหม่ของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานยังไม่พร้อมในการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าของประเทศไทย หรือสินค้าของประเทศอื่นๆ แม้ว่าผู้นำทางการเมืองจะให้การสนับสนุน ซึ่งปัจจุบันอยู่ภายใต้การบริหารของสาธารณรัฐประชาชนจีน ยังมีหลายสิ่งที่ต้องพัฒนา เช่น ปัญหาด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือคว่ำบาท ประเทศที่สนใจในท่าเรือคว่ำบาท เช่น ราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ซึ่งไม่ต้องการให้ท่าเรือนี้ดำเนินการ เนื่องจากศักยภาพของท่าเรือคว่ำบาท สามารถส่งผลกระทบต่อรัฐดูไบของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ สำหรับประเทศอื่นอย่างสหรัฐอเมริกาไม่ต้องการให้สาธารณรัฐประชาชนจีนใช้ท่าเรือแห่งนี้ ทำให้สร้างปัญหาในเรื่องกฎหมาย และปัญหาการสั่งการในเมืองบาลูจิสถาน และส่วนอื่นๆ ปัญหาภายในประเทศที่ผู้นำบางคนไม่ต้องการให้ท่าเรือคว่ำบาทเปิดดำเนินการซึ่งจะเป็นผลเสียของท่าเรือการาจี้

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาพบว่าเส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน โดยใช้เส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน ในด้านระยะเวลาการขนส่งสินค้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และด้านระยะทางในการขนส่งสินค้า ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของกระทรวงพาณิชย์ว่า สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานเป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่เหมาะสม สามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง สรุปผลได้ดังนี้

จากการเปรียบเทียบด้านศักยภาพของเส้นทางขนส่งสินค้าด้านระยะทาง ระยะเวลา ค่าใช้จ่ายจากท่าเรือบันดาร์ อับบาส ไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน กับท่าเรือการาจี้ไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน ผู้วิจัยพบว่าเส้นทางขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถานมี 8 เส้นทาง ใช้พิจารณาจาก 1) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า 2) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า 3) ความเสี่ยงของเส้นทาง โดยพิจารณาจากความปลอดภัย แนวโน้มการพัฒนา และสภาพถนน ในเส้นทาง 3.1) ความปลอดภัยของเส้นทางเป็นข้อสำคัญสำหรับการพิจารณาเลือกเส้นทางขนส่งสินค้า เนื่องจากผู้ขนส่งสินค้าจะเลือกเส้นทางที่มีความปลอดภัยต่อผู้ขนส่ง และความปลอดภัยในตัวสินค้าเป็นหลัก 3.2) สภาพถนน พิจารณาจากสภาพพื้นผิวถนน ซึ่งถนนทุกสายได้รับความเสียหายจากภัยน้ำท่วม

ในปี พ.ศ. 2554 และ 3.3) แนวโน้มการพัฒนาของเส้นทาง และการมีแหล่งท่องเที่ยวในเส้นทาง (Kengpol *et al.*, 2012)

ตารางที่ 6: เปรียบเทียบเส้นทางขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน

เส้นทาง	เวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (บาท)	ความเสี่ยงของเส้นทาง			ผลสรุป
			ความปลอดภัย	สภาพถนน	แนวโน้มการพัฒนา	
1	14	70,039	วิ่งตามไหล่เขา (USAID, 2010)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาลำช้า (Pakistan Paedia, 2013)	-
2	13	68,687	วิ่งตามไหล่เขา (USAID, 2010)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาลำช้า (Pakistan Paedia, 2013)	-
3	13	62,200	เป็นเส้นทางสงครามกว่า 20 ปี (Wikipedia, 2013)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาลำช้า (Pakistan Paedia, 2013)	ค่าใช้จ่ายต่ำ ที่สุด
4	15	76,846	เส้นทางเศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว (Wikipedia, 2013)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาโดยประเทศ จีน (Wikipedia, 2013) (Sonoda, 2004)	ความเสี่ยงต่ำ ที่สุด
5	15	69,041	เส้นทางเศรษฐกิจ แหล่งท่องเที่ยว (Wikipedia, 2013)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาโดยประเทศ จีน (Wikipedia, 2013) (Sonoda, 2004)	ความเสี่ยงต่ำ ที่สุด
6	12	62,579	เป็นเส้นทางสงครามกว่า 20 ปี (Wikipedia, 2013)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาลำช้า (Pakistan Paedia, 2013)	เวลาต่ำที่สุด
7	13	66,818	เป็นเส้นทางสงครามกว่า 20 ปี (Wikipedia, 2013)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาลำช้า (Pakistan Paedia, 2013)	-
8	13	66,508	เป็นเส้นทางสงครามกว่า 20 ปี (Wikipedia, 2013)	เสียหายจากน้ำท่วมปี 2554 (USAID, 2010)	พัฒนาลำช้า (Pakistan Paedia, 2013)	-

จากตารางที่ 6 หากพิจารณาในเชิงปริมาณด้านระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด ระหว่างสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน คือ เส้นทางที่ 2 รวดเร็วที่สุดใช้เวลา 12 วัน เส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 3 แต่อุปสรรคของทั้ง 2 เส้นทาง (เส้นทางที่ 2 และ 3) คือ สภาพถนนได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม ช่วงพรมแดนเควิตดาเป็นถนนแคบประมาณ 44 กิโลเมตร และเส้นทางเควิตดา กันดาฮาร์ เป็นเส้นทางที่มีสงครามยาวนานกว่า 20 ปี ดังนั้นจึงเป็นเส้นทางที่ขาดความน่าเชื่อถือในด้านความปลอดภัย และแนวโน้มการพัฒนา (Wikipedia, 2013)

ถ้าพิจารณาความเสี่ยงของเส้นทางทั้ง 3 ด้าน คือ ความปลอดภัย สภาพถนน และแนวโน้มในการพัฒนา เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด คือ เส้นทางที่ 4 และ 5 เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ใช้เส้นทางหลวงคาราโครัม และเส้นทางหลวงอินดัส ทั้งสองเส้นทางเป็นทางเศรษฐกิจ สภาพพื้นผิวถนนบางส่วนได้รับความเสียหายจากภัยน้ำท่วมในปี พ.ศ. 2554 เช่นกัน แต่ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาจากการสนับสนุนของสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่ใกล้ท่าเรือมากที่สุดจากเมืองซินเจียงของ

สาธารณรัฐประชาชนจีน มีความปลอดภัยเนื่องจากเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ในช่วงเทือกเขาคาราโครัม เส้นทางทั้งสอง (เส้นทางที่ 4 และ 5) ใช้เวลาเท่ากัน เส้นทางที่ 5 เป็นเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่า อุปสรรคของเส้นทางที่ 4 และ 5 คือ เป็นเส้นทางระหว่างภูเขาที่สูงที่สุดในโลกผ่านเทือกเขาคาราโครัม ผ่านคุนจิราบ ที่ระดับความสูงที่ 4,693 เมตร ทำให้การขนส่งค่อนข้างล่าช้าเนื่องจากรถต้องวิ่งขึ้นที่สูง บางช่วงใช้เวลาประมาณ 2-3 วัน (Wikipedia, 2013)

จากข้อมูลข้างต้น จึงสรุปได้ว่า เส้นทางขนส่งสินค้าที่เหมาะสมจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลางโดยผ่านท่าเรือการาจีของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และกำหนดให้สาธารณรัฐคาซัคสถานเป็นประเทศจุดหมายของกรณีศึกษา คือ เส้นทางที่ 5 Karachi (Pakistan) -> Kotri -> D. G.Khan -> Peshawar -> Hassan Abdal -> Khunjerab (China) -> Kashgar -> Torogart -> Bishkek (Kyrgyzstan) -> Almaty (Kazakhstan) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความเสี่ยงของเส้นทางทั้ง 3 ด้านดีที่สุด และค่าใช้จ่ายไม่สูง เป็นเส้นทางที่มีความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า สภาพถนนค่อนข้างดี และมีความคล่องตัวในการเดินทาง

เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดิมที่ผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส ของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่านไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน เป็นตารางที่ 7 ด้านระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน โดยใช้เส้นทางขนส่งผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน สามารถจัดส่งสินค้าได้เร็วขึ้นประมาณ 14 วัน คิดเป็นร้อยละ 22.95 เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางขนส่งสินค้าโดยผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส ของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน ด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ร้อยละ 34.08 หรือประมาณ 72,800 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส ของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน ด้านระยะทางโดยเฉลี่ยใกล้ขึ้นประมาณ 2,184 กิโลเมตร ร้อยละ 17.07 เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส ของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน

ตารางที่ 7: เปรียบเทียบกับเส้นทางขนส่งผ่านท่าเรือบันดาร์ อับบาส ของสาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน และท่าเรือการาจีของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานไปยังสาธารณรัฐคาซัคสถาน

รายการ	ท่าเรือบันดาร์ อับบาส (สาธารณรัฐอิสลามแห่งอิหร่าน)	ท่าเรือการาจี (สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน)	ผลต่าง	ร้อยละ
ระยะเวลา (วัน)	61	47	14	22.95
ค่าใช้จ่าย (บาท)	213,764	140,915	72,849	34.08
ระยะทาง (กม.)	12,791	10,607	2,184	17.07

ข้อเสนอแนะ

เส้นทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลางโดยใช้เส้นทางผ่านสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน เป็นเส้นทางหนึ่งให้ผู้ส่งออกสามารถใช้พิจารณาเป็นทางเลือก สำหรับผู้ที่มีความสนใจในการศึกษาเส้นทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง ไทยสามารถ

ใช้การขนส่งสินค้าผ่านสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยอาศัยทางหลวงที่พัฒนาแล้วของสาธารณรัฐประชาชนจีนช่วยย่นระยะทาง เวลาและความยุ่งยากในการขนส่งสินค้า แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ด้านการค้าข้ามแดนกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทางนี้จึงเป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่ต้องศึกษาถึงความเป็นไปได้เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ที่สนใจส่งออกสินค้าไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง

รายการอ้างอิง

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2555. **ประสิทธิภาพและเส้นทางการขนส่งของกลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช**. สืบค้นวันที่ 25 ตุลาคม 2555 จาก http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/cis_feb54.pdf
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. 2555. **ศึกษาวิเคราะห์การจัดทำเขตการค้าเสรีไทย-ปากีสถาน โอกาสการขยายการค้า การลงทุนและผลกระทบ**. สืบค้นวันที่ 5 กันยายน 2555 จาก <http://www.thaifta.com/thaifta/Home/%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A8%E0%B8%81%E0%B8%A9%E0%B8%B2/tabid/55/ctl/Details/mid/435/ItemID/5210/Default.aspx>
- กันทิมา มานมาน. 2555. **วิถีชีวิตแบบเลี้ยงสัตว์เร่ร่อนของชาวเอเชียกลาง**. สืบค้นวันที่ 13 พฤศจิกายน 2555 จาก http://sameaf.mfa.go.th/th/country/central-asia/tips_detail.php?ID=2089
- บริษัท เฟรทลิงค์สแอกซ์เพรส (ประเทศไทย) สิงหาคม 2556
- วิกิพีเดีย. 2555. **เครือรัฐเอกราช**. สืบค้นวันที่ 15 ตุลาคม 2555 จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B9%80%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B8%B1%E0%B8%90%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A>
- ศูนย์บริการข้อมูลเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. 2555. **การส่งเสริมและขยายตลาดอาหารฮาลาลไทย**. สืบค้นวันที่ 5 กันยายน 2555 จาก <http://test.mfa.go.th/business/page2001main.php?id=1382>
- อภิชัย ศรีเมือง. 2555. **SWOT: เทคนิควิเคราะห์ธุรกิจอย่างละเอียด (สไตล์ผู้บริหารมืออาชีพ)**. นนทบุรี : ชิงค์ บียอนด์ บุ๊คส์.
- เอนก เหล่าธรรมทัศน์. 2554. **บูรพาภิวัตน์ รัฐศาสตร์และเศรษฐกิจโลกใหม่**. สมุทรปราการ : เนชั่นพริ้นติ้ง เซอร์วิส.
- Ahmed, Vaqar. 2010. **Afghanistan - Pakistan Transit Trade Agreement**. United Nations Development Programme, Planning Commission of Pakistan.

- Damansk-World. 2556. **ทำความเข้าใจเอเชียกลาง**. สืบค้นวันที่ 15 มกราคม 2556 จาก <http://damansky-world.exteen.com/20120514/entry>
- DEMOTIX. 2013. **Afghan Customs Reopen Border for NATO in Chaman**. Retrieved January 10, 2013 from <http://www.demotix.com/news/1377804/afghan-customs-reopen-border-nato-chaman#media-1377708>
- Department of South Asia, Middle East and Africa Affairs. 2012. **สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน**. Retrieved November 30, 2012 from <http://sameaf.mfa.go.th/th/country/southasia/detail.php?ID=7#4>
- Department of South Asia, Middle East and African Affairs. 2012. **Republic of Kazakhstan**. Retrieved November 26, 2012 from <http://sameaf.mfa.go.th/th/country/centralasia/detail.php?ID=15#4>
- Economic Outlook Update. 2012. **Caucasus and Central Asia Set for Solid Growth, But Global Risks Loom Large**. Retrieved November 14, 2012 from <http://www.imf.org/external/pubs/ft/reo/2012/mcd/eng/pdf/cca-update0412.pdf>
- Fazal-ur-Rahman. 2012. **Pakistan's Evolving Relations with China, Russia, and Central Asia**. Retrieved Nov 25, 2012 from http://srch.slav.hokudai.ac.jp/coe21/publish/no16_1_ses/11_rahman.pdf
- International Cooperation Study Center. 2012. **ประเทศสาธารณรัฐคาซัคสถาน**. สืบค้นวันที่ 13 พฤศจิกายน 2555 จาก <http://www.apecthai.org/apec/th/profile1.php?Continentid=2&country=Kz>
- Islamic Development Bank Group. 2012. **Member Country Partnership Strategy for the Republic of Kazakhstan (2012 - 2014) Strengthening Competitiveness for Growth & Diversification**. Retrieved December 30, 2012 from http://www.isdb.Org/irj/go/km/docs/documents/IDBDevelopments/Internet/English/IDB/CM/Publications/Partnership_Strategies/Kazakhstan.pdf
- Kengpol, Athakorn; Meethom, Warapoj and Tuominen, Markku. 2012. The Development of a Decision Support System in Multimodal Transportation Routing within Greater Mekong Sub-Region Countries. **International Journal of Production Economics**. Vol.140. 691–701.
- Pak Institute for Peace Studies. 2009. **Profiling the Violence in Karachi**. Retrieved June 11, 2013 from https://www.google.co.th/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&ved=0CDsQFjAC&url=http%3A%2F%2Fsanpips.com%2Fdownload.php%3Ff%3D23.pdf&ei=aUxiUru4NYqMrAfn4IH4Cw&usg=AFQjCNE0e5AuaLowLZ90IKHjXLwoPvNhrA&sig2=RW5__hXNZe8F_SxQ_ClrHQ&bvm=bv.54934254,d.bmk

- Pakistan Paedia. 2013. **Road and Network of Pakistan**. Retrieved January 7, 2013 from www.pakistanpaedia.com/comm/roads/pakistan_roadnetwork.html
- Ports.com. 2012. **Sea Route & Distance**. Retrieved December 30, 2012 from <http://ports.com/sea-route/port-of-bangkok-klong-toey,thailand/port-of-abadan,iran>
- Sonoda, Hajime. 2004. **Indus Highway Construction Project (1), (2), (2B)**. Retrieved June 10, 2013 from http://www.jica.go.jp/english/our_work/evaluation/oda_loan/post/2005/pdf/2-31_full.pdf
- The World Bank. 2010. **Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneur**. Retrieved February 10, 2013 from <http://www.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB11-FullReport.pdf>
- The World Bank. 2012. **Explore. Create. Share: Development Data**. Retrieved December 30, 2012. from <http://databank.worldbank.org/data/views/reports/chart.aspx>
- USAID. 2010. **USAID Pakistan Trade Project (PTP) Dwell Time Study**. Retrieved January 7, 2013 from <http://www.pakistantrade.org/Reports/DwellTimeStudy.pdf>
- UNESCAP. 2013. **Land Transport Routes From Central Asia To sea Ports of The Islamic Republic of Iran and Pakistan in The South and China in The East**. Retrieved February 10, 2013 from http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_1560/pub_1560_ch3.pdf
- UNESCAP. 2013. **Comparison of Land Transport Routes To Sea Port in the South and The East**. Retrieved February 10, 2013 from http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_1560/pub_1560_ch4.pdf
- Wikipedia. 2555. **Central Asia**. สืบค้นวันที่ 5 กันยายน 2555 จาก http://en.wikipedia.org/wiki/Central_Asia
- Wikipedia. 2012. **Kazakhstan**. Retrieved November 15, 2012 from <http://en.wikipedia.org/wiki/Kazakhstan>
- Wikipedia. 2013. **Kandahar**. Retrieved March 10, 2013 from <http://en.wikipedia.org/wiki/Kandahar#Transport>
- Wikipedia. 2013. **Karakoram Highways**. Retrieved June 10, 2013 from http://en.wikipedia.org/wiki/Karakoram_Highway
- Wikipedia. 2013. **Port Karachi**. Retrieved January 5, 2013 from http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Karachi
- World Bank Group. 2013. **World Bank Group – Kazakhstan Partnership Program Snapshot April 2014**. Retrieved December 30, 2012 from <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Kazakhstan-Snapshot.pdf>