

ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ECONOMIC FACTORS THAT AFFECT THE STOCK PRICE INDEX TRANSPORT AND LOGISTICS

กันต์สุตา อินทรสุวรรณ์¹

Kunsuda Intarasuwan¹

¹หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

¹ Master of Business Administration, National Institute of Development Administration (NIDA)

Corresponding author e-mail: ikunsuda@gmail.com

Received: 14 November 2021; Revised: 30 December 2021; Accepted: 30 December 2021

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยระยะเวลาที่ทำการศึกษารวมตั้งแต่ เดือนมกราคม พ.ศ. 2552 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 จำนวนทั้งหมด 132 เดือน ด้วยการวิเคราะห์ในรูปสมการถดถอยพหุคูณเชิงเส้น (Multiple Linear Regression)

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้แก่ ดัชนีราคาหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ดัชนีมูลค่าค้าปลีกทั่วประเทศ (RE) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน แต่ราคาน้ำมันดิบ (OIL) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ในทิศทางตรงข้าม และ ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค (CCI) มูลค่านำเข้า (IMPORT) มูลค่าส่งออก (EXPORT) อัตราแลกเปลี่ยน (EXCHANGE) ไม่มีความสัมพันธ์กับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ:

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ,
ดัชนีราคาหลักทรัพย์,
หมวดขนส่งและ
โลจิสติกส์

ABSTRACT

The objectives of this research article were to study the economic factors affecting the stock price index in the Stock Exchange of Thailand in the category of transportation and logistics. The study period started from January 2009 to December 2019, totaling 132 months, by analyzing the complex regression equations using the Multiple Linear Regression method.

The result of the study found that Factors affecting the transport and logistics stock index at a significant level of 0.05 were the Stock Exchange of Thailand (SET), the nationwide retail value index (RE). relationship in the same direction However, crude oil import prices (OIL) and the consumer price index (CPI) in the opposite direction, and the Shipping Cost Index (BDI), Consumer Confidence Index (CCI), Import Value (IMPORT), Export Value (EXPORT), Exchange Rate (EXCHANGE) do not correlate with. Statistically significant indices of transportation and logistics stocks.

Keywords:

Economic Factors, The Stock Price Index, Transport and Logistics

บทนำ

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศและของโลกในปัจจุบันขึ้นอยู่กับความสามารถในการแข่งขันในหลายมิติ โดยธุรกิจการค้ามีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ตามสถานะการเติบโตของเศรษฐกิจ สังคม และการติดต่อทางธุรกิจมีความหลากหลายมากยิ่งขึ้นเมื่อการสื่อสาร และโทรคมนาคมมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดความสามารถในการสื่อสารกันได้อย่างไร้พรมแดนและส่งผลให้การแข่งขันทางการค้าทวีความรุนแรงมากขึ้น ปัจจุบันมีนักลงทุนที่สนใจลงทุนในตลาดหุ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นนักลงทุนรายใหญ่และรายย่อย เพื่อนำเงินออมที่ตนเองมีอยู่ ทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งการลงทุนผู้ลงทุนจำเป็นต้องศึกษาข้อมูลก่อนการลงทุน และใช้ความรู้ที่มีอยู่จัดสรรเงินลงทุนให้เกิดความคุ้มค่า และอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ตัวเองรับได้ นักลงทุนในตลาดหุ้นหวังผลตอบแทนอย่างน้อยให้ได้มากกว่าผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาล ตราสารหนี้ หรือเงินฝากธนาคาร และเพื่อต้องการเอาชนะเงินเฟ้อที่มากขึ้นทุกปี (นิธิมา ปรีชาวัน, 2557, น. 1)

ปัจจุบันหุ้นกลุ่มบริการขึ้นมาเป็นสัดส่วนใหญ่อันดับหนึ่งของตลาดหุ้นไทย ด้วยมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดประมาณ 4.38 ล้านล้านบาท หรือ 25.6% ของมูลค่าตลาดรวม 17 ล้านล้านบาท ขณะที่สัดส่วนของกลุ่มพลังงานและธนาคารพาณิชย์ลดลงไปเหลือประมาณ 23.3% การขึ้นมานำตลาดของหุ้นกลุ่มบริการสอดคล้องไปกับการขยายตัวของสังคมเมือง และการเชื่อมโยงกันของโลก ขณะเดียวกันธุรกิจที่อยู่ในกลุ่มบริการเองก็มีความหลากหลายไม่ว่าจะเป็นหมวดค้าปลีก โลจิสติกส์ ท่องเที่ยว โรงแรม และสุขภาพ ซึ่งประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค และมีจุดเด่นในเรื่องของการท่องเที่ยว เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนจีดีพีของไทยภาคบริการ ก็เป็นสัดส่วนใหญ่ที่สุด ขณะเดียวกันธุรกิจพลังงานเองก็ชะลอตัวลงในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งหากดูจากเทรนด์ของโลกแล้ว ธุรกิจบริการน่าจะเป็นกลุ่มมีความสำคัญกับตลาดต่อไปหลังจากนี้ การเติบโตของกลุ่มบริการในช่วง 3-4 ปี ที่ผ่านมา ได้แรงหนุนสำคัญจากหมวดหลัก 2 หมวด คือ ขนส่งและโลจิสติกส์ซึ่งมีหุ้นที่เติบโตอย่างโดดเด่น คือ ท่าอากาศยานไทย (AOT) บีทีเอส (BTS) ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM)

และหมวดพาณิชย์ซึ่งมีหุ้นเติบโตอย่าง ซีพีออลล์ (CPALL) โทมัสโปร (HMPRO) และเบอร์ลี่เยอร์ (BJC) (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2563, ออนไลน์)

การลงทุนในหลักทรัพย์กลุ่มในอุตสาหกรรมบริการ หมวดธุรกิจขนส่ง เป็นอีกทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ เพราะธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมบริการชนิดหนึ่งที่ค้ำยันมากต่อการดำรงชีวิตประจำวันและธุรกิจทุกแขนง และการขนส่งเป็นกิจกรรมสำคัญในกระบวนการโลจิสติกส์ เพราะมูลค่าโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุด คือ กิจกรรมการขนส่ง ดังนั้น ปัจจุบันการขนส่ง มีบทบาทสำคัญกับทุกอุตสาหกรรมทั้งในระดับประเทศและระดับโลก และแนวโน้มการขนส่งของไทยคาดว่าจะปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น จากแรงหนุนของการฟื้นตัวในภาคการส่งออก ซึ่งกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งได้กลายเป็นมิติที่สำคัญของการดำเนินธุรกิจ (นิธิตา ปรีชาวัน, 2557, น. 1)

จากรายงานของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2561 พบว่า ในปี 2560 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,106.5 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคา ประจำปี (Nominal GDP) ลดลงจากร้อยละ 13.8 ต่อ GDP ในปี 2559 โดยมูลค่ารวมของต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม เนื่องจากการขยายตัวของส่งออกและอุปสงค์ภายในประเทศ ประกอบกับการขยายตัวของการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ และการท่องเที่ยว ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปรับลดลงจากการลดลงของสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากผู้ประกอบการมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังอยู่ในระดับคงที่ เนื่องจากผู้ประกอบการยังคงเลือกใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก ประกอบกับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2561 ยังคงปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชนเป็นหลัก รวมทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาพรวมภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยยังคงขยายตัว อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของการส่งออกในช่วงครึ่งปีหลังมีการชะลอตัวซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า และปริมาณการค้าโลกที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน และยังคงต้องพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่มีผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีความไม่แน่นอน (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561, น. 4)

ในส่วนของธุรกิจโลจิสติกส์ประเทศไทยมีคะแนนอยู่ที่ 3.41 เป็นอันดับที่ 32 ของโลกและอันดับที่ 2 ของอาเซียน โดยมีเกณฑ์ชี้วัดที่มีพัฒนาการด้านอันดับมากที่สุด คือ ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ มีอันดับดีขึ้น 24 อันดับ มาอยู่ที่อันดับที่ 28 จากอันดับที่ 52 ในปี 2559 รองลงมา คือ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics quality and competence) ดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ที่อันดับที่ 32 จากอันดับที่ 49 ในปี 2559 และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing) ดีขึ้น 17 อันดับ มาอยู่ที่อันดับที่ 33 จากอันดับที่ 50 ในปี 2559 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561, น. 4-5)

จากความน่าสนใจของหุ้นกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ทำให้นักวิจัยเรื่องนี้วัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ โดยอาศัยข้อมูลระหว่างดัชนีค่าระวางเรือ (Baltic Dry Index : BDI) ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค (Consumer Confidence Index : CCI) ดัชนีราคาผู้บริโภค (consumer price index : CPI) อัตราแลกเปลี่ยน(Exchange Rate : Exchange) มูลค่าการส่งออก (Exports) มูลค่าการ

นำเข้า (Imports) ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (Crude Oil Price : Oil) ดัชนีค้าปลีกทั่วประเทศ (Retail index : RE) ดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET index : SET) ซึ่งมีอิทธิพลกับราคาหลักทรัพย์ในกลุ่มอุตสาหกรรมบริการหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบรายเดือน (Monthly Data) ครอบคลุมช่วงระยะเวลาระหว่างเดือนมกราคม 2552 ถึงเดือนธันวาคม 2562 รวมระยะเวลา 132 เดือน เพื่อเป็นประโยชน์กับนักลงทุนและผู้มีความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนหลักทรัพย์ในธุรกิจบริการกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการลงทุน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

วิธีการดำเนินวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษารั้ครั้งนี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) รวบรวมจากข้อมูลสถิติย้อนหลังของดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) และตัวแปรอื่นๆ ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2552 ถึง เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2562 เป็นจำนวนทั้งหมด 132 เดือน โดยมีที่มาของข้อมูลดังนี้

- ดัชนีราคาหลักทรัพย์ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index), ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI), ราคานำเข้าน้ำมันดิบ (Oil) และดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) รวบรวมข้อมูล จาก Thomson Reuters

- ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มูลค่าการส่งออก (Exports) มูลค่าการนำเข้า (Imports) รวบรวมข้อมูลจากกระทรวงพาณิชย์

- ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค (CCI) รวบรวมข้อมูลจากหอการค้าไทย (UTCC) อัตราแลกเปลี่ยน (Exchange) ดัชนีมูลค่าค้าปลีกทั่วประเทศ (RE) รวบรวมข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีการศึกษาการวิเคราะห์การถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Regression) เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลจะประกอบด้วย

ขั้นที่ 1 จัดผลทางฤดูกาล (Seasonally Adjusted) นำข้อมูลทุติยภูมิทั้งหมดที่เก็บรวบรวมได้ทั้งตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมาจัดผลทาง ฤดูกาล เพราะผลทางฤดูกาลจะทำให้ข้อมูลในบางช่วงเวลาสูงหรือต่ำกว่าปกติ ก็จะทำให้การข้อมูลในรูปแบบนี้ไม่สามารถสะท้อนภาวะที่แท้จริง

ขั้นที่ 2 การทดสอบความนิ่งของข้อมูล (Unit Root Test) จะต้องตรวจสอบปัญหา Unit Root เพราะหากข้อมูลมีความไม่นิ่ง จะทำให้การวิเคราะห์ข้อมูลไม่สะท้อนความจริง โดยการทดสอบ Unit Root จะนำตัวแปรทั้งตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมาเปรียบเทียบค่า Prob. ที่คำนวณได้ หากค่า Prob. มีค่าน้อยกว่าระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 แสดงว่า ข้อมูลมีความนิ่ง

ขั้นที่ 3 การทดสอบความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงของตัวแปรต้น (Multicollinearity)

- ทดสอบโดยใช้ Correlation Matrix ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหา Multicollinearity ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่ตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กันเองในกลุ่ม

สูง โดยหาค่าสัมประสิทธิ์คูใดมีค่ามากกว่า 0.8 จะถือว่าเกิดปัญหา Multicollinearity ซึ่งข้อสมมติฐานของการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธีการกำลังสองน้อยที่สุดตัวแปรอิสระแต่ละตัวต้องเป็นอิสระต่อกัน

- ทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์วิธี Variance Inflation Factors (VIF) เป็นการทดสอบเพื่อแสดงว่าตัวแปรอิสระที่นำมาวิเคราะห์ไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างกันเอง โดยนำตัวแปรอิสระทุกตัวมาวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple Linear Regression) และ นำค่า R-squared มาทำการทดสอบด้วยสมการข้างท้ายนี้

$$VIF = \frac{1}{1-R^2}$$

หากค่า VIF น้อยกว่า 10 แสดงว่า ตัวแปรอิสระแต่ละตัวที่นำมาทดสอบไม่มีปัญหา Multicollinearity

ขั้นที่ 4 การทดสอบวิเคราะห์ค่าสมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regressions Analysis) เป็นการหาระดับความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม โดยใช้ (R-squared) ในการสร้างสมการเพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรดังสมการต่อไปนี้

$$\text{TRANS Index} = \alpha + \beta_1 \text{BDI} + \beta_2 \text{CCI} + \beta_3 \text{CPI} + \beta_4 \text{EXCHANGE} + \beta_5 \text{EXPORT} + \beta_6 \text{IMPORT} + \beta_7 \text{OIL} + \beta_8 \text{RE} + \beta_9 \text{SET}$$

โดย หาก R^2 มีค่าใกล้ 1 แสดงว่า ตัวแปรอิสระชุดนั้นมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามมาก หาก R^2 มีค่าใกล้ 0 แสดงว่า ตัวแปรอิสระชุดนั้นมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามน้อยหรือไม่มีความสัมพันธ์เลย

ขั้นที่ 5 การทดสอบความสัมพันธ์ของ Error Term (Autocorrelation) จะใช้วิธีการทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่าสถิติ Durbin-Watson เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ในอดีตขอตัวแปรตามว่ามีความสัมพันธ์กับตัวเองในอดีตหรือไม่ ซึ่งอาจทำให้ค่าพยากรณ์เกิดความคลาดเคลื่อนสูง เนื่องจากช่วงเวลาที่สัมพันธ์กันสามารถเป็นไปได้ทั้งในทิศทางเดียวกันและทิศทางกันข้าม โดยหากค่า Durbin-Watson (ค่า DL และ DU) หารจากตาราง Durbin-Watson) ตกอยู่ในช่วง No Autocorrelation Problem แสดงว่า Error Term ไม่มีความสัมพันธ์กัน แต่หากเกิดปัญหา Autocorrelation จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยมีวิธีการ คือ run regression โดยใส่ AR(1) เพิ่มลงไปในการ

ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัย พบว่า

1. ผลการทดสอบความนิ่งของข้อมูล (Unit Root Test)

จากผลการทดสอบความนิ่งของข้อมูลด้วยวิธี Augment Dickey-Fuller Test (ADF) พบว่า ตัวแปรที่มีความนิ่งของข้อมูลในระดับ Level I (0) มี 3 ตัวแปร ได้แก่ ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค (CCI), ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI), มูลค่าการนำเข้า (IMPORT) นอกนั้นพบว่า ตัวแปรอื่นมีลักษณะไม่นิ่ง จึงทำการ Difference ข้อมูลเพื่อหาระดับที่ตัวแปรจะมีลักษณะนิ่ง (Stationary) พบว่า โดยตัวแปรที่มีลักษณะนิ่งที่ 1st Difference ได้แก่ ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans index), ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI), อัตราแลกเปลี่ยน (Exchange), มูลค่าการส่งออก (Exports), ดัชนีค่าปลีกทั่วประเทศ (RE) และ ดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (Set)

2. ผลการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร (Multicollinearity)

การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ทั้งสองวิธี พบว่า ตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์กัน มากกว่าที่จะรับได้หรือมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์น้อยกว่า ± 0.8 และ มีค่า VIF ต่ำกว่า 10 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าตัวแปรอิสระไม่เกิดปัญหาภาวะร่วม (Multicollinearity)

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

โดยการศึกษาในครั้งนี้ได้รวบรวมข้อมูลเป็นรายเดือนมีระยะเวลาตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.2552 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 เป็นเวลา 132 เดือน ใช้วิธีการสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Regressions) ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) พบว่า ค่า R-Squared เท่ากับ 0.663376 แสดงว่า ตัวแปรอิสระที่ใช้ในสมการสามารถใช้อธิบายตัวแปรตามได้ร้อยละ 66.34 จากการทดสอบ ค่า F-statistic เท่ากับ 26.49460 และ Prob (F-statistic) เท่ากับ 0.0000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 จึงสามารถปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 : ไม่มีตัวแปรอิสระตัวใดมีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) อย่างมีนัยสำคัญและยอมรับสมมติฐานรอง H_1 : มีตัวแปรอิสระอย่างน้อย 1 ตัวที่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) อย่างมีนัยสำคัญ ณ ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95

โดยตัวแปรที่มีนัยสำคัญมีทั้งหมด 4 ตัว ซึ่งผ่านที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ได้แก่ ดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET INDEX) ดัชนีราคาค้าปลีกทั่วประเทศ (RE) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ราคาใช้น้ำมันดิบ (OIL) และที่มีนัยสำคัญมีทั้งหมด 5 ตัวแปร ได้แก่ ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค (CCI) มูลค่าการนำเข้า (IMPORTS) มูลค่าการส่งออก (EXPORTS) และอัตราแลกเปลี่ยน (EXCHANGE) โดยสามารถอธิบายค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรที่มีนัยสำคัญ ได้ ดังนี้

ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.312012 อธิบายได้ว่า เมื่อดัชนีราคาผู้บริโภคเปลี่ยนแปลง 1 จุด ส่งผลให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) เปลี่ยนแปลง - 0.312012 จุด ในทิศทางตรงกันข้าม

ราคาน้ำมันดิบ (OIL) มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ -0.130744 อธิบายได้ว่า เมื่อดัชนีราคาผู้บริโภคเปลี่ยนแปลง 1 จุด ส่งผลให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) เปลี่ยนแปลง -0.130744 จุด ในทิศทางตรงกันข้าม

ดัชนีค้าปลีกทั่วประเทศ (RE) มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 0.270316 อธิบายได้ว่า เมื่อดัชนีราคาผู้บริโภคเปลี่ยนแปลง 1 จุด ส่งผลให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) เปลี่ยนแปลง 0.270316 จุด ในทิศทางเดียวกัน

ดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET Index) มีค่าสัมประสิทธิ์เท่ากับ 1.139965 อธิบายได้ว่า เมื่อดัชนีราคาผู้บริโภคเปลี่ยนแปลง 1 จุด ส่งผลให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) เปลี่ยนแปลง 1.139965 จุด ในทิศทางเดียวกัน

4. ผลการทดสอบปัญหาอัตสหสัมพันธ์ (Autocorrelation)

ค่า Durbin-Watson Statistic มีค่า เท่ากับ 1.928217 ซึ่งเมื่อเปิดตารางสถิติ Durbin Watson ที่ $n = 150$ (n คือ จำนวนตัวอย่างในการวิเคราะห์นี้ตัวอย่างมี $n = 132$) และ $k = 9$ (k คือจำนวนตัวแปรอิสระ ซึ่งในการวิเคราะห์นี้มี $k = 9$ ตัว) จะได้ค่า $dl = 1.608$ และค่า $du = 1.862$ ดังนั้นจะได้ค่า $4-du = 2.138$ และค่า $4-dl = 2.392$ โดย ค่า Durbin-Watson ที่ได้จากการคำนวณมีค่า 1.928217 จะพบว่า ค่า Durbin Watson ตกอยู่ในช่วง No Autocorrelation Problem แสดงว่า Error Term ไม่มีความสัมพันธ์กัน ดังนั้นจึงไม่เกิดปัญหา Autocorrelation

อภิปรายผล

ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และมีความสัมพันธ์เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ได้แก่

ดัชนีราคาผู้บริโภค สามารถอธิบายดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีความสัมพันธ์ทิศทางตรงกันข้ามกับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) ดัชนีราคาผู้บริโภคเป็นเครื่องวัดการเปลี่ยนแปลงของราคาขายปลีกของสินค้าและบริการที่ผู้บริโภคซื้อ เพื่อการบริโภค ณ ราคาตลาด ในปีใดปีหนึ่ง ในจำนวนและคุณภาพคงที่เปรียบเทียบกับปีฐาน ซึ่งดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มสูงขึ้นแสดงว่าราคาสินค้าและบริการในท้องตลาดเพิ่มสูงขึ้น แสดงถึงประชากรในประเทศมีการใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้การลงทุนต่าง ๆ ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยลดลง ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิพนธ์ เทียวขำ และธิดาทิพย์ ปานโรจน์ (2561, น. 66-67) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความเคลื่อนไหวดัชนีราคาหลักทรัพย์ กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พบว่า ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ไม่ส่งผลกับดัชนีราคาหลักทรัพย์ของกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เนื่องจากปัจจัยดังกล่าวไม่ได้ส่งผลโดยตรงกับกลุ่มโลจิสติกส์ แต่จะส่งผลกับกลุ่มค้าปลีกค้าส่งมากกว่า

ราคาน้ำมันดิบ สามารถอธิบายดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีความสัมพันธ์ทิศทางตรงกันข้ามกับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เมื่อราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้น ทำให้กิจการที่ประกอบธุรกิจทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ มีต้นทุนค่าน้ำมันที่สูงขึ้น ส่งผลให้กำไรลดต่ำลง ผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุนในหลักทรัพย์กลุ่มนี้มีค่าลดลง ซึ่งจะส่งผลให้ราคาหลักทรัพย์ต่ำลงตามไปด้วย สอดคล้องกับทฤษฎีกำไร (Profit Theory) ที่เกิดจากทฤษฎีกำไรที่เกิดจากประสิทธิภาพในการจัดการ (managerial efficiency theories of profit) การที่กิจการจะสามารถเพิ่มกำไรได้ต้องมีการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิธิมา ปรีชาวัน (2557, น. 47) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์ มีผลงานวิจัยสรุปว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในตลาด Brent Crude Oil มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์กลุ่มบริการขนส่งและโลจิสติกส์ในเชิงบวกอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่ตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่าอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในตลาด Brent Crude Oil มีอิทธิพลในเชิงบวกต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์กลุ่มบริการขนส่งและโลจิสติกส์ หากพิจารณา เฉพาะทิศทางความสัมพันธ์โดยไม่คำนึงถึงนัยสำคัญทางสถิติจะพบว่า ราคาน้ำมันในตลาด Brent Crude Oil มีความสัมพันธ์กับอัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์กลุ่มบริการขนส่งและโลจิสติกส์

ดัชนีค่าปลีกทั่วประเทศ สามารถอธิบายดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS INDEX) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีความสัมพันธ์ทิศทางเดียวกันกับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) เป็นไปตามแนวความคิดการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานที่ให้พิจารณาภาวะเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และผลการดำเนินงานของบริษัท โดยดัชนีมูลค่าค่าปลีกทั่วประเทศเป็นหนึ่งในเครื่องชี้การใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภคของภาคเอกชน และเป็นดัชนีหนึ่งที่จะช่วยสะท้อนถึงสถานะของธุรกิจค้าปลีกได้หากดัชนีมูลค่าค่าปลีกสูงขึ้น แสดงว่ามูลค่าของธุรกิจค้าปลีกเพิ่มขึ้น เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของยอดขายและอาจเป็นผลให้กำไรเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งจะส่งผลให้ราคาหลักทรัพย์ปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น ดัชนีมูลค่าค่าปลีกทั่วประเทศจึงส่งผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) ในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุจิตตา พึ่งแรง (2553, น. 52) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีราคา

หลักทรัพย์ หมวดพาณิชย์ โดยพบว่า ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ได้แก่ ดัชนีมูลค่าค้าปลีกทั่วประเทศ และมีความสัมพันธ์เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สามารถอธิบายดัชนีราคาหลักทรัพย์ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยมีความสัมพันธ์ทิศทางเดียวกับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) ตามสมมติฐานเป็นไปตามแนวคิดการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน และสอดคล้องกับทฤษฎีปริมาณเงินในรูปแบบของ มิลตัน ฟรีดแมน จากทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน หากดัชนีราคาหลักทรัพย์ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ทั้งระดับของราคาหลักทรัพย์ และมูลค่าการซื้อ-ขาย จะส่งผลให้ภาคการลงทุนในหมวดธุรกิจอื่นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นด้วย เนื่องจากดัชนีราคาหลักทรัพย์ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นดัชนีที่สะท้อนความเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ทั้งหมด โดยคำนวณจากหุ้นสามัญจดทะเบียนทุกตัวในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งจะรวมหน่วยลงทุนของกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ที่จดทะเบียนแต่จะยกเว้นหุ้นที่ถูกขึ้นเครื่องหมาย SP (Suspension) เกิน 1 ปี นอกจากนี้ยังนักลงทุนยังคาดหวังอัตราผลตอบแทนที่เพิ่มสูงขึ้น ในด้านจิตวิทยาด้านการลงทุน และด้านการวิเคราะห์เศรษฐกิจว่ามีแนวโน้มปรับตัว จึงส่งผลให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Trans Index) ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ด้วยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิธิมา ปรีชาวัน (2557, น. 47) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ผลการศึกษาพบว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์กลุ่มบริการขนส่งและโลจิสติกส์ในเชิงบวก ซึ่งตรงกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมีอิทธิพลในเชิงบวกต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์กลุ่มบริการขนส่งและโลจิสติกส์

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

1. สรุปผลการวิจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวด ขนส่งและโลจิสติกส์ พบว่า มีตัวแปรอิสระ 4 ตัว คือ ดัชนีราคาผู้บริโภค ดัชนีค้าปลีกทั่วประเทศ ราคาน้ำมันดิบ และดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดย ตัวแปรต้นทั้ง 4 ตัว สามารถเป็นตัวแปรที่อธิบายถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ได้ในระดับร้อยละ 66.34 ($R\text{-Squared} = 0.663376$) และอีกร้อยละ 33.66 สามารถอธิบายได้ด้วยปัจจัยอื่นๆ โดยที่มีค่า Durbin-Watson เท่ากับ 1.928217 ซึ่งไม่เกิดปัญหา Autocorrelation

2. ข้อเสนอแนะ

2.1 ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

สำหรับนักลงทุนที่สนใจลงทุนในหลักทรัพย์ของธุรกิจหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม การลงทุนทุกประเภทย่อมมีความเสี่ยง ดังนั้น นักลงทุนควรศึกษาตัวแปรที่มีผลกระทบต่อหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ประกอบด้วย ดัชนีราคาหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ดัชนีมูลค่าค้าปลีกทั่วประเทศ (RE) ราคาน้ำมันดิบ (OIL) อย่างใกล้ชิด เพื่อไปใช้ในการตัดสินใจลงทุน และลดความเสี่ยงในการลงทุนในหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ที่เปลี่ยนแปลงไป และสร้างผลตอบแทนจากการลงทุนในหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ได้หากปัจจัยข้างต้นมีการเปลี่ยนแปลง

2.2 ข้อเสนอแนะด้านการวิจัยครั้งต่อไป

ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรแยกพิจารณาธุรกิจ เป็นกลุ่มขนส่งทางบก ขนส่งทางเรือ และขนส่งทางอากาศ ซึ่งอยู่ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ มาทำการวิจัยศึกษา เพื่อพิจารณาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการขนส่งรูปแบบที่แตกต่างกัน เพื่อนำไปเปรียบเทียบและประกอบการตัดสินใจเพื่อให้ประสิทธิภาพในการลงทุนในหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2560). *ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกลุ่มหลักทรัพย์*. สืบค้น 24 กันยายน 2563. จาก https://www.set.or.th/yfs/main/download/YFS2017_YFSCamp_Inv_Reading03.pdf.
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2563). *หลักทรัพย์กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์*. สืบค้น 24 กันยายน 2563. จาก <https://marketdata.set.or.th>.
- นันทน์ เขียวขำ และจิตาทิพย์ ปานโรจน์. (2561). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความเคลื่อนไหวดัชนีราคาหลักทรัพย์ กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. ใน *การประชุมวิชาการระดับชาติ ม.อ. ครั้งที่ 25 ประจำปี 2561 สาขาวิชาการบัญชี/การเงิน “วิจัยก้าวใหม่ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน”* (น. 59-68). ตรัง: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง.
- นิธิตา ปรีชาวัน. (2557). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์*. (การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ).
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). *รายงานโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยประจำปี 2561*. กรุงเทพฯ: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สุจิตตา พึ่งแรง. (2553). *ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดพาณิชย์*. (การศึกษาค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยหอการค้า).

