

การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์
ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

วาทีณี เชิดธรรมธร

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการเงิน
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
ปีการศึกษา 2551
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง	การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนี หลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์
ชื่อผู้ศึกษา	นางวาทีณี เชิดธรรมธร
ปริญญา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การเงิน
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ลิศรา เตชะเสริมสุขกุล
ปีการศึกษา	2551

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่องการศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ปัจจัยที่นำมาใช้ในการศึกษา ประกอบด้วยดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ ดัชนีราคาผู้บริโภค อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก ช่วงเวลาที่ทำการศึกษาอยู่ในช่วงเดือนมกราคม 2547 ถึง ตุลาคม 2551 วิธีการศึกษาจะทดสอบ Multicollinearity ระหว่างตัวแปรอิสระ เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัดตัวแปรอิสระที่มีความสัมพันธ์กันออก เพื่อลดปัญหา Multicollinearity ที่อาจจะรบกวนสมการการถดถอยพหุคูณของดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ก่อน แล้วจึงทำการประมาณการค่าสัมประสิทธิ์ตัวแปรอิสระด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square) ทดสอบ Autocorrelation ของสมการถดถอยพหุคูณ ด้วยวิธี Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test และการบรรเทาปัญหา Autocorrelation ด้วยวิธี First Order Autoregressive แล้วจึงนำค่าสัมประสิทธิ์นั้นมาวิเคราะห์ผล

วัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษาถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

จากผลการศึกษาพบว่า ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจเป็นปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการศึกษา อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น

ร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นไปตามสมมติฐานการศึกษา และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโกเป็นปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการศึกษา ส่วนดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจไม่มีนัยสำคัญในการอธิบาย ดังนั้น ควรเพิ่มปัจจัยอื่นๆ ที่คาดว่าจะมีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น มูลค่าการนำเข้าและส่งออกของประเทศ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เป็นต้น เพื่อหาความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งนี้เนื่องจากมีบริษัทหลักทรัพย์ที่อยู่ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์บางบริษัท ที่มีสภาพคล่องต่ำ หรือไม่มีสภาพคล่องในการศึกษาครั้งต่อไป ผู้วิจัยควรศึกษาเชิงลึกลงไปหลักทรัพย์รายหลักทรัพย์ของหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกหลักทรัพย์เดียวกับที่ตลาดหลักทรัพย์จัดทำ SET 50 หรือ SET 100 ด้วยการคัดเลือกหลักทรัพย์ที่มีสภาพคล่องเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย แล้วจึงทำการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อหลักทรัพย์เป็นรายหลักทรัพย์

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณอาจารย์ลิศรา เตชะเสริมสุขกุล อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง ที่ได้ให้ความกรุณาให้คำปรึกษาแนะนำ ตรวจตราและแก้ไขเนื้อหาในการทำการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง และขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร. วรรณรพี บานชื่นวิจิตร ประธานกรรมการสอบ ผศ. สุดา ปีตะวรรณ ในการแนะนำ แก้ไขเนื้อหาของการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง ขอขอบคุณครอบครัวของข้าพเจ้าที่ได้ให้กำลังใจ เสมอมาขอขอบคุณเจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย ที่ได้ให้ความช่วยเหลือตลอดเวลาประสานงานในระหว่างการศึกษา และเพื่อนๆ นักศึกษาปริญญาในชั้นเรียนทุกท่าน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือตลอดมา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญแผนภูมิ	ญ
บทที่	
1. บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
สมมติฐานของการศึกษา	3
ขอบเขตการศึกษา	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
2. แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
ส่วนที่ 1 แนวคิดและทฤษฎี	6
การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน	6
ดัชนีราคาผู้บริโภค	9
เงินเฟ้อ	11
ส่วนที่ 2 ลักษณะธุรกิจและข้อมูลบริษัท	11
ส่วนที่ 3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	16

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	19
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	19
ตัวแปรในการวิจัย	20
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	20
ขั้นตอนในการประมาณสัมประสิทธิ์ของตัวแปร	23
การเก็บรวบรวมข้อมูล	24
การวิเคราะห์ข้อมูล	23
การนำเสนอข้อมูล	23
กรอบแนวคิดในการวิจัย	24
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	25
5. สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	29
สรุปผล	29
อภิปรายผล	29
ข้อเสนอแนะ	32
บรรณานุกรม	33
ภาคผนวก	35
ก.	36
ข.	45
ประวัติผู้ศึกษา	54

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 แสดง Correlation matrix ระหว่างตัวแปรอิสระ	25
2 แสดงค่า R^2 ของ Auxiliary regression ของตัวแปรอิสระ	26
3 แสดงค่า Prob. ของ F-statistic และ ค่า Prob. ของ Chi-square	26
4 แสดงค่า Prob. ของ F-statistic และ ค่า Prob. ของ Chi-square	27

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
1. กราฟแสดงมูลค่าตามราคาตลาดของหมวดหลักทรัพย์	2
2. กราฟแสดงดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์	3

บทที่ 1

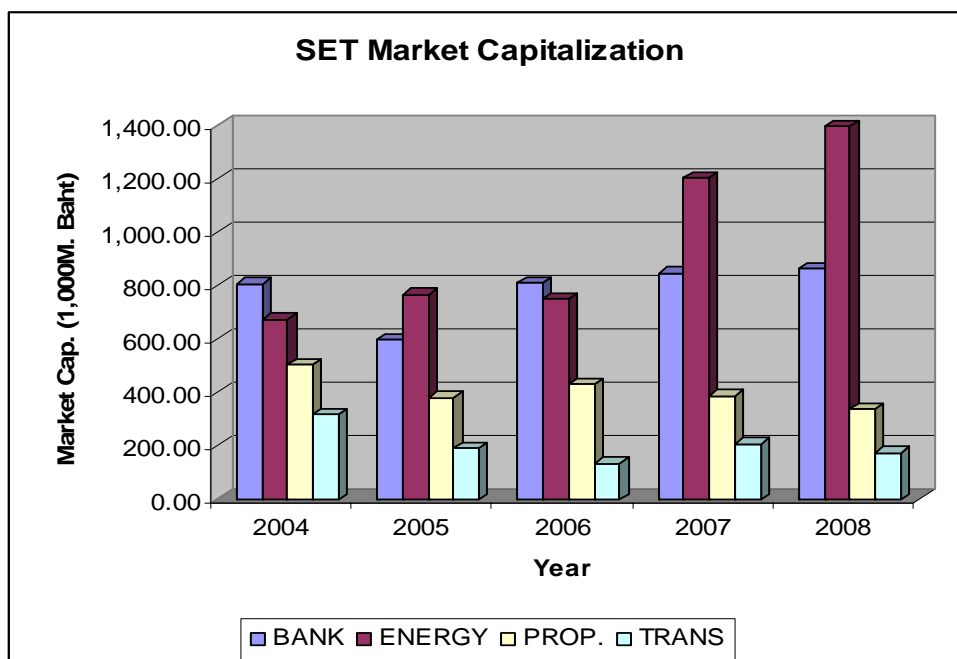
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (The Stock Exchange of Thailand) ได้เปิดดำเนินการซื้อขายเมื่อ 30 เมษายน พ.ศ. 2518 เพื่อเป็นศูนย์กลางในการซื้อขายหลักทรัพย์โดยทำหน้าที่ควบคุมดูแลการซื้อขายหลักทรัพย์ให้เป็นไปอย่างมีระเบียบ โปร่งใสและยุติธรรม ซึ่งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นตลาดทุนที่ให้ผลตอบแทนแก่ผู้ลงทุนในอัตราที่สูง แต่ก็มีความเสี่ยงสูงตามไปด้วย

ดัชนีตลาดหลักทรัพย์เป็นเครื่องชี้วัดทางสถิติที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์โดยรวม มีการเปลี่ยนแปลงขึ้นลงตามปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่เข้ามากระทบของดัชนีตลาดหลักทรัพย์ ไม่ว่าจะเป็นอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา อัตราเงินเฟ้อ ราคาน้ำมัน และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อีกทั้งปัจจัยทางการเมือง นอกจากนี้ผู้ลงทุนจะต้องพิจารณาปัจจัยพื้นฐานของบริษัท (Fundamental Analysis) ที่จะลงทุนด้วย โดยส่วนใหญ่ นักลงทุนมักเลือกลงทุนในบางกลุ่มหลักทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูง ได้แก่หมวดพลังงาน หมวดธนาคารพาณิชย์ หมวดอสังหาริมทรัพย์ หมวดเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร หมวดวัสดุ ก่อสร้างและหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

แผนภูมิที่ 1 แสดงมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์ในหมวดธนาคาร หมวดพลังงาน หมวดอสังหาริมทรัพย์และหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างมกราคม 2547 ถึง ตุลาคม 2551

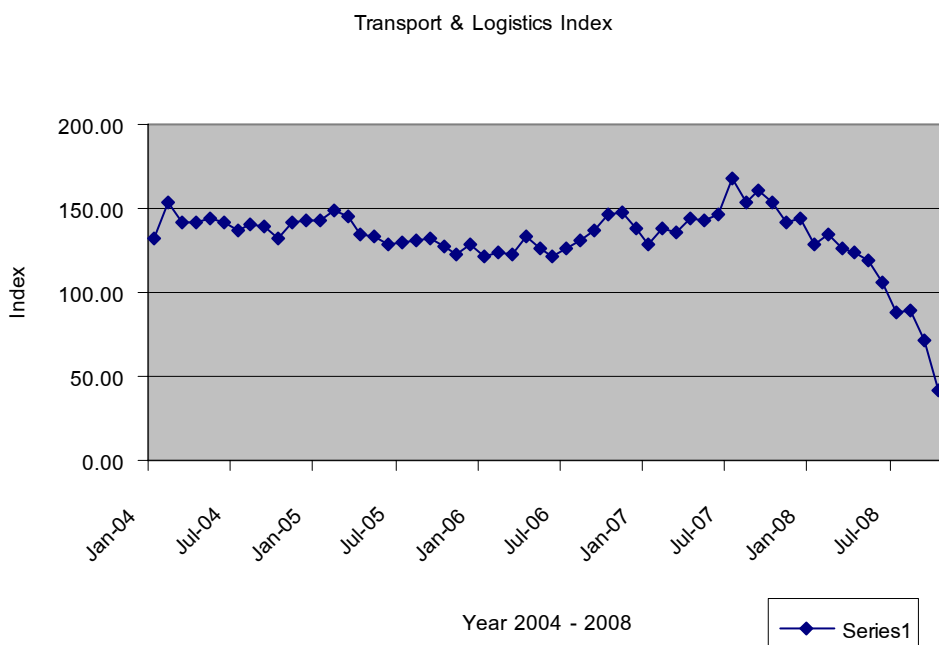


ที่มา: บลจ. กิมเอ็ง (ประเทศไทย) (มหาชน)

เป็นที่ทราบกันดีว่าการขนส่งและโลจิสติกส์นั้นมีความสำคัญต่อธุรกิจการค้า เพราะเป็นปัจจัยที่สำคัญของอุตสาหกรรมทุกประเภท อุตสาหกรรมใดที่มีระบบการขนส่งที่ดี และมีต้นทุนในการขนส่งต่ำจะมีความได้เปรียบกว่าคู่แข่งอย่างมาก ดังนั้นจึงถือได้ว่าอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม

อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ก็ได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ เช่นเดียวกับดัชนีตลาดหลักทรัพย์ จึงเป็นที่น่าสนใจว่ามีปัจจัยทางเศรษฐกิจใดบ้างที่มีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

แผนภูมิที่ 2 แสดงดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างมกราคม 2547 ถึง ตุลาคม 2551



ที่มา: บลจ. กิมเอ็ง (ประเทศไทย) (มหาชน)

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

สมมติฐานในการศึกษา

1. ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์
2. ดัชนีราคาผู้บริโภคมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์
3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกามีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์
4. อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

5. ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโกมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษาทั้งหมดจะใช้ข้อมูลรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2547 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ. 2551 รวม 58 เดือน

คำนิยามศัพท์หรือคำจำกัดความ

ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ คือ การวัดความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจทำการสำรวจโดยธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นรายเดือน จากกลุ่มตัวอย่าง 800 ราย และบริษัทที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจะต้องมีทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาทขึ้นไป ในกลุ่มธุรกิจการผลิต (Production) การพาณิชย์ (Trading) และการบริการ (Service) สามารถแปลความหมายค่าดัชนีได้ดังนี้

- ค่าดัชนีเท่ากับ 50 หมายถึง ความเชื่อมั่นทางธุรกิจทรงตัว
- ค่าดัชนีมากกว่า 50 หมายถึง ความเชื่อมั่นทางธุรกิจดีขึ้น
- ค่าดัชนีน้อยกว่า 50 หมายถึง ความเชื่อมั่นทางธุรกิจลดลง

อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หมายถึง ค่าของเงินบาทเมื่อเปรียบเทียบกับค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตัวอย่าง อัตราแลกเปลี่ยน 33 บาทต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หมายความว่า เงิน 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สามารถแลกเปลี่ยนเป็นเงินไทยได้ 33 บาท ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกากของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร

อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ หมายถึง ผลตอบแทนที่ผู้ฝากเงินจะได้รับเมื่อฝากครบตามระยะเวลาที่ธนาคารกำหนด ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก หมายถึง ราคาน้ำมันดิบที่มีการซื้อขายในตลาดฟิวเจอร์สในเม็กซิโก โดยใช้ราคาปิดของแต่ละวัน

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (The Stock Exchange of Thailand, SET) หมายถึง ศูนย์กลางในการซื้อขายหลักทรัพย์ของประเทศไทย มีสถานภาพเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตาม

พระราชบัญญัติตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2517 เป็นตลาดรองในการซื้อขายหลักทรัพย์จากตลาดแรก เพื่อเสริมสภาพคล่องให้กับหลักทรัพย์

ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS Sector Index) หมายถึง ดัชนีราคาหุ้นที่คำนวณแบบถ่วงน้ำหนักด้วยมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด (Market Capitalization Weight) โดยมีสูตรการคำนวณดังนี้

$$\text{TRANS Index} = \frac{\text{มูลค่าหุ้นรวมในหมวดขนส่งฯ ณ วันปัจจุบัน (Current TRANS values)}}{\text{มูลค่าหุ้นรวมในหมวดขนส่งฯ ณ วันฐาน (Base TRANS value)}} \times 100$$

เริ่มต้นคำนวณตั้งแต่วันทำการแรกของเดือนมกราคม 2547 เป็นต้นไป โดยใช้วันทำการวันสุดท้ายของเดือนธันวาคม 2546 เป็นวันฐานในการคำนวณดัชนีราคา และกำหนดค่าดัชนีเริ่มต้นที่ 100

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ใช้เป็นแนวทางในการคาดการณ์แนวโน้มราคาในอนาคตของหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์
2. ใช้ในการวางแผนประกอบการตัดสินใจในการลงทุนสำหรับผู้ลงทุนทั่วไป

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่องการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ในช่วงปี 2547 – 2551 ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นส่วนประกอบในการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัย และสนับสนุนผลการวิจัย รวมทั้งนำเสนอผลการวิจัยเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แนวคิดและทฤษฎี

ส่วนที่ 2 ลักษณะธุรกิจของบริษัทหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

ส่วนที่ 3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 1 แนวคิดและทฤษฎี

การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Analysis) (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2546: 9-31)

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้กล่าวถึงการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานว่า เป็นการวิเคราะห์ ภาวะเศรษฐกิจ ภาวะอุตสาหกรรม และภาวะบริษัทเพื่อใช้ในการกำหนดมูลค่าของหลักทรัพย์ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจ แบ่งออกเป็น

1) การวิเคราะห์เศรษฐกิจมหภาค (Macro Economic) เป็นการวิเคราะห์แนวโน้มเศรษฐกิจในอนาคต ทั้งแนวโน้มในระยะสั้น และระยะยาว ทั้งในระดับโลก และระดับประเทศ ซึ่งถ้าแนวโน้มเป็นลบ จะทำให้หลักทรัพย์มีราคาตกลง หรือถ้าแนวโน้มเป็นบวก จะทำให้หลักทรัพย์มีราคาเพิ่มขึ้น

2) เครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจและวัฏจักรธุรกิจ ประกอบด้วย

2.1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (General Domestic Product) หรือ GDP เป็นเครื่องวัดมูลค่าของผลผลิตสินค้า และบริการทั้งหมดที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่ว่าปัจจัยการผลิตนั้นจะเป็นของประเทศใดก็ตาม

2.2) ผลผลิตอุตสาหกรรม (Industrial Production) เป็นมูลค่าผลิตผลของอุตสาหกรรมมวลรวม และจำแนกตามกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ ผลผลิตอุตสาหกรรมมักจะเคลื่อนไหวไปในทิศทางเดียวกับภาวะเศรษฐกิจ

2.3) ดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index) เป็นดัชนีที่แสดงการเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้าและบริการในแต่ละงวด ใช้เป็นเครื่องมือวัดเงินเฟ้อ ดัชนีราคาผู้ผลิต (Producer Price Index) เป็นดัชนีที่แสดงการเปลี่ยนแปลงราคาสินค้าจากผู้ผลิต จำแนกเป็นราคากลุ่มผลิตภัณฑ์และราคาในแต่ละช่วงของการผลิต ตั้งแต่วัตถุดิบไปจนถึงสินค้าสำเร็จรูป

2.4) อัตราการว่างงาน (Unemployment Rate) เป็นตัวเลขที่แสดงอัตราร้อยละของผู้ว่างงานในระบบเศรษฐกิจเทียบกับกำลังแรงงานรวม ซึ่งจะแสดงให้เห็นสภาพเศรษฐกิจ โดยเปรียบเทียบว่าเป็นไปในทิศทางที่กำลังขยายตัวหรือหดตัว

2.5) ดัชนีการบริโภคภาคเอกชน (Private Consumption Index) แสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้จ่ายของภาคเอกชน คำนวณจากยอดจำหน่ายและมูลค่านำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งมูลค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม

3) นโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาล

3.1) นโยบายการคลัง เป็นนโยบายเกี่ยวกับรายรับและค่าใช้จ่ายภาครัฐ การจัดการส่วนที่เกินดุลหรือการหาเงินชดเชยส่วนที่ขาดดุลนโยบายด้านรายรับ เช่น นโยบายเกี่ยวกับภาษี นโยบายด้านการใช้จ่ายในการจัดสรรงบประมาณภาครัฐ

3.2) นโยบายการเงิน ดำเนินการโดยธนาคารแห่งประเทศไทย โดยใช้อัตราดอกเบี้ยในตลาดซื้อคืน 1 วัน เป็นเครื่องมือ ถ้าดำเนินนโยบายเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทยจะประกาศลดดอกเบี้ยในตลาดซื้อคืน 1 วัน ในทางตรงกันข้ามถ้าธนาคารการเงินรัดตัว ธนาคารฯ ก็จะประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยในตลาดซื้อคืน 1 วัน

2 การวิเคราะห์อุตสาหกรรม กลุ่มอุตสาหกรรมสามารถแบ่งออกเป็น 5 กลุ่มใหญ่ๆ ดังนี้

กลุ่มที่ 1 อุตสาหกรรมสินค้าแปรรูป เช่น อุตสาหกรรมอาหารกระป๋อง เป็นต้น

กลุ่มที่ 2 อุตสาหกรรมสินค้าอุปโภคบริโภคที่ใช้สิ้นเปลือง เช่น อาหาร เครื่องดื่ม เครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น

กลุ่มที่ 3 อุตสาหกรรมสินค้าบริโภครถยนต์ เช่น รถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า

กลุ่มที่ 4 อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก

กลุ่มที่ 5 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการเงินการธนาคาร

วัฏจักรธุรกิจ (Business Cycle) วัฏจักรธุรกิจแบ่งออกเป็น 4 ระยะ ได้แก่

1. ระยะเริ่มพัฒนา (Development Stage) เป็นระยะที่อุตสาหกรรมเพิ่งเริ่มก่อตั้ง มีการลงทุนสูง

2. ระยะเจริญเติบโต (Growth) เป็นระยะที่ยอดขายเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงที่สุด
3. ระยะขยายตัว (Expansion) เป็นระยะที่ยอดขายยังมีอัตราการเติบโตแต่เป็นอัตราที่ชะลอลงลง เมื่อเทียบกับระยะที่ 2 เนื่องจากเริ่มมีคู่แข่งเข้ามาในตลาด
4. ระยะตกต่ำ (Maturity or Decline) เป็นระยะที่อุปสงค์ (Demand) ในสินค้าลดลง ถ้าไม่ปรับปรุงและพัฒนาสินค้าหรือบริการให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคได้ ก็จะเข้าสู่ระยะเสื่อมถอยได้

โครงสร้างการแข่งขันของอุตสาหกรรม

1. การแข่งขันจากคู่แข่งที่มีอยู่ (Rivalry among Existing Competitors) ต้องพิจารณาจำนวนของบริษัทที่อยู่ในอุตสาหกรรม ขนาดของบริษัท เงินทุน และความสามารถในการบริหาร

2. การคุกคามจากคู่แข่งใหม่ (Threat of New Entrance) อุตสาหกรรมที่มีปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาของคู่แข่งรายใหม่ จะมีความปลอดภัยจากแรงแข่งขันมากกว่า ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาของคู่แข่งรายใหม่ ได้แก่ อัตราการทำกำไรที่ต่ำกว่า ราคาสินค้ามีระดับต่ำเมื่อเทียบกับต้นทุน ความต้องการใช้เงินทุนในการประกอบกิจการที่สูง ช่องทางการจำหน่ายที่มีความซับซ้อน นโยบายของรัฐบาลหรือกฎระเบียบที่จำกัดสิทธิ เป็นต้น

3. การคุกคามจากสินค้าที่ใช้ทดแทนกันได้ (Threat of Substitute Products) อุตสาหกรรมที่มีสินค้าอื่นที่ใช้ทดแทนกันได้ จะทำให้เกิดสภาพการแข่งขันมากขึ้น และมีการแบ่งปันส่วนแบ่งตลาดและผลกำไร เนื่องจากผู้บริโภคสามารถบริโภคสินค้าอื่นที่ใช้ทดแทนกันได้ และมีระดับราคาใกล้เคียงหรือต่ำกว่า เช่น กรณีที่เนื้อหมูขึ้นราคา ผู้บริโภคอาจหันไปบริโภคเนื้อไก่แทนเนื้อหมู เป็นต้น

4. อำนาจในการต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining Power of Buyers) ผู้ซื้อสามารถต่อรองราคาสินค้า หรือเรียกร้องให้พัฒนาคุณภาพของสินค้าให้ดีขึ้นได้ โดยเปรียบเทียบกับสินค้าของคู่แข่งอื่น เพื่อให้ได้สินค้าและบริการที่มีคุณภาพดีและระดับราคาที่สมเหตุสมผล โดยลูกค้ารายใหญ่ย่อมมีอำนาจในการต่อรองสูงกว่าลูกค้ารายเล็กซึ่งสั่งซื้อสินค้าในปริมาณที่น้อยกว่า

5. อำนาจในการต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบ (Bargaining Power of Suppliers) ผู้ขายมีอำนาจต่อรองกับผู้บริโภคโดยการปรับราคาสินค้าหรือลดคุณภาพของสินค้าที่ผลิตลง หากในอุตสาหกรรมนั้นมีผู้ขายน้อยราย ความจำเป็นในการพึ่งพาผู้ขายก็จะมีมากขึ้น ทำให้ผู้ขายมีอำนาจในการต่อรองสูง

ปัจจัยอื่นๆ ทางอุตสาหกรรมที่ต้องพิจารณา

1. โครงสร้างของอุตสาหกรรม การวิเคราะห์ว่าอุตสาหกรรมมีโครงสร้างแบบผูกขาด กึ่งผูกขาด หรือแข่งขันอย่างสมบูรณ์ ลักษณะโครงสร้างของอุตสาหกรรมมีความสำคัญในการวิเคราะห์โครงสร้างราคาและความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้า

2. ความสัมพันธ์ระหว่างอุปสงค์และอุปทาน อุปสงค์และอุปทานจะมีผลกระทบต่อราคาคูณภาพของอุตสาหกรรมนั้นๆ และมีผลกระทบต่อความสามารถในการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพในระดับราคาที่น่าพอใจ

3. ตัวแปรทางด้านต้นทุน เช่น วัตถุดิบ ราคาน้ำมัน ค่าแรง เป็นต้น

4. กฎระเบียบข้อบังคับของรัฐบาล การเปลี่ยนแปลงหรือการออกกฎหมายใหม่ อาจทำให้อุตสาหกรรมบางประเภทสูญเสียสภาพการแข่งขันได้

ดัชนีราคาผู้บริโภค (สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์, ม.ป.ป.: ออนไลน์)

สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ได้ให้ความหมายและรายละเอียดในการจัดทำดัชนีราคาผู้บริโภคและอัตราเงินเฟ้อไว้ดังนี้

ดัชนีราคาผู้บริโภค เป็นการวัดการเปลี่ยนแปลงของระดับราคาสินค้าและบริการโดยเฉลี่ยที่ผู้บริโภคจ่ายไป การวัดการเปลี่ยนแปลงของราคาจะเปรียบเทียบราคาสินค้าในช่วงเวลาระยะเวลาหนึ่งๆ กับราคาสินค้าอย่างเดียวกันกับปีฐาน (Base Year) ซึ่งกำหนดให้ตัวเลขดัชนีของปีฐานมีค่าเท่ากับ 100 ในการทำดัชนีราคาจะใช้ค่าเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักของราคาสินค้าทุกรายการที่ผู้บริโภคใช้จ่ายในการบริโภค การจัดทำน้ำหนักของสินค้าใช้ข้อมูลจากการสำรวจค่าใช้จ่ายของผู้บริโภค

สำหรับประเทศไทยได้กำหนดกรอบลักษณะของคร่าวเรือ่นตัวอย่างที่ใช้วัดเป็น 3 ชุด ซึ่งมีวัตถุประสงค์ต่างกันแยกตามรายได้ ดังนี้

1. ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (ไม่รวมดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐานในกลุ่มอาหารสด และพลังงาน)
2. ดัชนีราคาผู้บริโภคที่มีรายได้ต่ำ
3. ดัชนีราคาผู้บริโภคเขตชนบท

หมวดของสินค้าที่นำมาคำนวณดัชนีราคาโดยทั่วไป แยกออกเป็นหมวดๆ ได้ 7

หมวด คือ

1. หมวดอาหารและเครื่องดื่ม
2. หมวดเครื่องนุ่งห่ม
3. หมวดเคหสถาน
4. หมวดการตรวจรักษาและบริการส่วนบุคคล
5. หมวดพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสาร
6. หมวดบันเทิง และการอ่านและการศึกษา
7. หมวดยาสูบและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

การคำนวณดัชนีราคาผู้บริโภค คือ การหาสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการซื้อสินค้า ตามราคา
สินค้าของเดือนปัจจุบัน (เดือนที่คำนวณดัชนี) เทียบกับค่าใช้จ่ายในการซื้อสินค้า ณ ปีฐาน

ประโยชน์ของดัชนีราคาผู้บริโภค

1. ใช้วัดอัตราเงินเฟ้อของประเทศ
2. ใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาในการวางแผน และประเมินผลกระทบของ
นโยบายและแผนต่างๆ ทางเศรษฐกิจ
3. ใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาประกอบการปรับค่าจ้าง เงินเดือนของราชการและ
เอกชน
4. ใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาในการกำหนดเงินบำนาญ และเงินช่วยเหลือหรือ
สวัสดิการในรูปแบบต่างๆ
5. ใช้ประเมินรายรับที่ควรจะเป็นในการทำสัญญาระยะยาว เช่น สัญญาซื้อขายระยะ
ยาว
6. ใช้เป็นแนวทางในการวิจัย พยากรณ์การตลาด และราคาสินค้าต่างๆ

7. ใช้ในการหาค่าของเงินหรือมูลค่าที่แท้จริง

ข้อจำกัดของดัชนีราคาผู้บริโภค

1. ดัชนีราคาผู้บริโภคไม่สามารถตอบคำถามต่างๆเกี่ยวกับราคาของผู้บริโภคในทุกๆ
กลุ่มสินค้าได้
2. การเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคเป็นตัวเลขที่แสดงการเปลี่ยนแปลงราคา
สินค้าโดยเฉลี่ยอาจจะมีสินค้าในตะกร้าบางตัวที่มีการเปลี่ยนแปลงมากกว่าหรือ
น้อยกว่าดัชนีราคาในแต่ละเดือน
3. ดัชนีราคาผู้บริโภค ไม่สามารถใช้เปรียบเทียบค่าครองชีพ หรือราคาสินค้านี้ระหว่าง
ท้องถิ่น
4. การจัดทำดัชนีราคาผู้บริโภค ใช้การเลือกตัวอย่างมาเพื่อประมาณการเปลี่ยนแปลง
ราคาสินค้าที่เกิดขึ้นจริงๆ ฉะนั้นอาจมีข้อผิดพลาดเกิดขึ้นจากการเลือกตัวอย่าง
หรือการจัดเก็บราคาได้

สรุป ดัชนีราคาผู้บริโภค ถูกนำมาใช้เป็นตัวชี้วัดอัตราเงินเฟ้อของประเทศ ซึ่งถือว่าเป็น
ตัวชี้วัดเศรษฐกิจตัวหนึ่ง เพราะในการวิเคราะห์จะพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อ
เปลี่ยนแปลงของราคา เช่น ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนการผลิต ได้แก่ น้ำมัน ก๊าซหุงต้ม นอกจากนี้
ค่าสาธารณูปโภค ค่าภาษีสรรพสามิตและปัจจัยอื่นๆ ถ้าปัจจัยต่างๆ มีผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้น
ของราคาสินค้า จะทำให้อัตราเงินเฟ้อสูงขึ้น ซึ่งจะเป็นผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน
ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในระบบเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การจ้างงาน ดุลการชำระเงิน
ระหว่างประเทศและมีผลกระทบต่อขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย

เงินเฟ้อ (Inflation)

เงินเฟ้อ (สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์, ม.ป.ป.: ออนไลน์) หมายถึงระดับราคาของสินค้าหรือการบริการในช่วงระยะเวลาหนึ่งสูงขึ้นเรื่อยๆ อย่างต่อเนื่อง มีหน่วยวัดในรูปอัตราร้อยละจากดัชนีราคา เงินเฟ้อเป็นภาวะตรงข้ามกับภาวะเงินฝืด สามารถคำนวณหาอัตราเงินเฟ้อได้จากดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ดังนี้

$$\text{อัตราเงินเฟ้อปีที่ } n = \frac{\text{ระดับราคาสินค้าปีที่ } n - \text{ระดับราคาสินค้าปีที่ } n-1}{\text{ระดับราคาสินค้าปีที่ } n-1}$$

สาเหตุที่ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อหลักๆ มีสองประการคือ

1. ต้นทุนในการผลิตสินค้าสูงขึ้น (Cost-Push Inflation) ทำให้ระดับราคาสินค้าสูงขึ้น ขณะเดียวกันผลผลิตและการจ้างงานลดลง
2. ความต้องการสินค้าและบริการที่เพิ่มสูงขึ้น (Demand-Pull Inflation) ขณะที่อุปทานของสินค้าเท่าเดิม ทำให้ระดับราคาสินค้าสูงขึ้น ผู้ผลิตจะผลิตสินค้าออกมามากขึ้น การจ้างงานก็จะเพิ่มขึ้น เป็นลักษณะเศรษฐกิจที่มีการจ้างงานยังไม่เต็มที่

ส่วนที่ 2 ลักษณะธุรกิจและข้อมูลบริษัทในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

ลักษณะธุรกิจ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.: ออนไลน์)

บริษัทหลักทรัพย์ที่จัดอยู่ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นบริษัทที่ดำเนินกิจการในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งหมด ทั้งทางด้านท่าเรือ ท่าอากาศยาน คลังสินค้า ขนส่งทางเรือ ขนส่งทางอากาศ ขนส่งโดยรถไฟ และทางด่วน โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มดังนี้

1. กลุ่มธุรกิจที่ให้บริการทางด้านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และคลังสินค้า แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มย่อยดังนี้
 - ก. กลุ่มธุรกิจที่ให้บริการทางด้านท่าเรือ ประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท: บมจ. บางปะกงเทอร์มินอล(BTC)

ที่อยู่: 8/1 หมู่ 8 ถนนสุขุมวิท (บางนาตราด) กม.52 ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง ฉะเชิงเทรา
วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 10 ก.ค. 2546

ราคาพาร์: 10.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 106.875 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 660.21 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ประมาณร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิในแต่ละปี

ชื่อบริษัท: บมจ. ไทยซูการ์เทอร์มินอล(TSTE)

ที่อยู่: 90 หมู่ 1 ซอยสยามไซโล ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลสำโรงกลาง อำเภอพระประแดง สมุทรปราการ

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 13 ก.ค. 2533

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 120 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 120 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย

ชื่อบริษัท: และบมจ. ยูไนเต็ต สเตนดาร์ด เทอร์มินัล(UST)

ที่อยู่: 78/2 หมู่ 2 ซอยวัดแค ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลปากคลองบางปลากด อำเภอพระสมุทรเจดีย์ สมุทรปราการ

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 8 ก.ค. 2531

ราคาพาร์: 10.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 400 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 387.72 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่น้อยกว่า 50% ของกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการในแต่ละงวดบัญชีหลังจากหักสำรองตามกฎหมายและขาดทุนสะสมยกมาแล้ว (ถ้ามี) (โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติม)

ข. ธุรกิจที่ให้บริการทางด้านท่าอากาศยาน มีเพียงหนึ่งบริษัทดังนี้

ชื่อบริษัท: บมจ. ท่าอากาศยานไทย(AOT)

ที่อยู่: 333 หมู่ที่ 7 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 11 มี.ค. 2547

ราคาพาร์: 10.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 14,285.70 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 14,285.70 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิที่เหลือหลังหักสำรองต่าง ๆ ทุกประเภทที่บริษัทได้กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต

ค. กลุ่มธุรกิจที่ให้บริการทางด้านคลังสินค้า ประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท: บมจ. กรุงเทพโสภณ(KWC)

ที่อยู่: 185 หมู่ที่ 1 ถนนราษฎร์บูรณะ แขวงบางปะกอก เขตราษฎร์บูรณะ กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 20 พ.ย. 2523

ราคาพาร์: 10.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 60 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 60 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ประมาณร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิ ตามงบการเงินรวม

ชื่อบริษัท: บมจ. ทรีพีซีไทยคลังสินค้า(SST)

ที่อยู่: 2044/25-27 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 7 ส.ค. 2530

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 151.25 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 121.00 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิ

ชื่อบริษัท: บมจ. วินโคสท์ อินดัสเทรียล พาร์ค(WIN)

ที่อยู่: 105 หมู่ 3 ถนนบางนา-ตราด ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง ฉะเชิงเทรา

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 11 มิ.ย. 2533

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 632.96 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 490.48 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิ ในช่วงเวลาที่เหมาะสมกับสถานะทางธุรกิจ

2. กลุ่มธุรกิจให้บริการทางด้านการขนส่งทางเรือ และทางอากาศ

ก. กลุ่มธุรกิจที่ให้บริการทางด้านการขนส่งทางเรือ ประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท: บมจ. เอเชียัน มารีน เซอร์วิส(ASIMAR)

ที่อยู่: 128 หมู่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ ตำบลแหลมฟ้าผ่า อำเภอพระสมุทรเจดีย์ สมุทรปราการ

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 17 ม.ค. 2593

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 234.81 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 234.81 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่น้อยกว่า 40% ของกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการในแต่ละงวด
บัญชีหลังจากหักสำรองตามกฎหมายและขาดทุนสะสมยกมาแล้ว (ถ้ามี) (โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติม)

ชื่อบริษัท: บมจ. จุฬานาวี(JUTHA)

ที่อยู่: อาคารมาโนทาวเวอร์, 153 ซอยสุขุมวิท 39 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา
กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 29 ธ.ค. 2532

ราคาพาร์: 3.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 250.35 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 250.35 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล:ประมาณร้อยละ50ของกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน (โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติม)

ชื่อบริษัท: บมจ. ฟรีเซียส ชิปปิง(PSL)

ที่อยู่: อาคารคาร์เธย์เฮาส์ ชั้น 7, 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 16 ก.ค. 2536

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 1,039.52 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 1,039.52 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย
(โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติม)

ชื่อบริษัท: บมจ. อาร์ซีแอล(RCL)

ที่อยู่: อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์ ชั้น 30, 127/35 ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยาน
นาวา กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 9 ธ.ค. 2531

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 663.00 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 663.00 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่เกินร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิ และต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

ชื่อบริษัท: บมจ. โทรีเซ็นไทย เอเยนตี้(TTA)

ที่อยู่: อาคารอรกานต์ ชั้น 8, 26/26-27 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 25 ก.ค. 2538

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 933.05 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 708.00 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิของงบการเงินรวมหลังหักภาษีเงินได้ แต่ไม่รวมกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง (โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติม)

ข. กลุ่มธุรกิจที่ให้บริการทางด้านขนส่งทางอากาศ มีเพียงหนึ่งบริษัทดังนี้

ชื่อบริษัท: บมจ. การบินไทย(THAI)

ที่อยู่: 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 23 ก.ค. 2535

ราคาพาร์: 10.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 17,000.00 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 16,989.00 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุติก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต

3. กลุ่มธุรกิจให้บริการอื่นๆ ประกอบด้วยบริษัทที่ให้บริการทางด้านรถไฟฟ้า และทางด่วน

ก. ธุรกิจที่ให้บริการทางด้านรถไฟฟ้าใต้ดิน

ชื่อบริษัท: บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ(BMCL)

ที่อยู่: 189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 21 ก.ย. 2549

ราคาพาร์: 1.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 11,950.00 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 11,950.00 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ประมาณร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิหลังหักเงินสำรองต่างๆ ตามกฎหมาย และตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังการสำรองเงินเพื่อชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยในรอบ 6 เดือนแล้ว (โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติม)

ข. ธุรกิจที่ให้บริการทางด้านทางด่วน

ชื่อบริษัท: บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ(BECL)

ที่อยู่: 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กทม.

วันที่เข้าซื้อขายวันแรก: 31 ส.ค. 2538

ราคาพาร์: 10.00 บาท

ทุนจดทะเบียน: 8,000.00 ล้านบาท

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว: 7,700.00 ล้านบาท

นโยบายเงินปันผล: ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิในแต่ละปี (โดยมีเงื่อนไขเพิ่มเติม)

ส่วนที่ 3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ หรืออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์กลุ่มต่างๆ ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ที่มีผู้เคยศึกษาไว้ในอดีตสามารถสรุปได้ดังนี้

พรชัย กวินรัมย์ (2550) ศึกษาถึงผลกระทบของราคาน้ำมันต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ของนักลงทุนในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของราคาน้ำมันดิบ ณ ตลาดดูไบ ต่อผลตอบแทนจากการลงทุนในกลุ่มหลักทรัพย์ต่างๆ ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อทำการเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นในแต่ละกลุ่มหลักทรัพย์ และวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อความเสี่ยงในการลงทุน ที่ส่งผลกระทบต่อนักลงทุนในประเทศไทย

วิธีการศึกษาโดยการกำหนดแบบจำลองในรูปแบบของสมการ Ordinary Least Squares (OLS) เพื่อหาอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยของกลุ่มหลักทรัพย์ต่างๆ และตลาดรวม และนำมาพิสูจน์การมีสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ข้อมูลที่ใช้คือระดับราคาน้ำมันเฉลี่ยรายเดือนถ่วงน้ำหนักด้วยระดับราคาน้ำมันดิบที่นำเข้าจากดูไบจากกระทรวงพลังงาน รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์เป็นรายเดือนที่จัดทำขึ้นโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยของพันธบัตรเป็นรายเดือนโดยรวบรวมจากธนาคารแห่งประเทศไทย โดยใช้วิธี Augmented Dickey-Fuller Test (ADF) ในการทดสอบความนิ่งของข้อมูล เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เป็นข้อมูลอนุกรมเวลา และทฤษฎีการทดสอบความเป็นเหตุเป็นผล (Causality Test) โดยใช้แบบจำลองของ Granger's Causality Test สรุปได้ว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบ ณ ตลาดดูไบ มีความสัมพันธ์ต่ออัตราผลตอบแทน

ของกลุ่มหลักทรัพย์พลังงานและสาธารณูปโภค เครื่องใช้ไฟฟ้าและคอมพิวเตอร์ และตลาดหลักทรัพย์ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบ ณ ตลาดดูไบ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับอัตราผลตอบแทนของกลุ่มหลักทรัพย์พลังงานและสาธารณูปโภค เครื่องใช้ไฟฟ้าและคอมพิวเตอร์ และตลาดหลักทรัพย์ และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบ ณ ตลาดดูไบ ที่มีต่ออัตราผลตอบแทนในกลุ่มหลักทรัพย์ต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการลงทุนและค่าสัมประสิทธิ์ความแปรปรวนของกลุ่มหลักทรัพย์พบว่า กลุ่มหลักทรัพย์เกษตรมีค่าความเสี่ยงที่ไม่เป็นระบบในระดับสูง และกลุ่มหลักทรัพย์วัสดุก่อสร้างเป็นกลุ่มที่มีค่าความเสี่ยงที่ไม่เป็นระบบในระดับต่ำ กลุ่มหลักทรัพย์สื่อสารมีค่าสัมประสิทธิ์ของความแปรปรวนสูงที่สุด และกลุ่มหลักทรัพย์การแพทย์เป็นกลุ่มที่มีค่าสัมประสิทธิ์ของความแปรปรวนต่ำที่สุด

อภิรักษ์ ชัยสุวรรณรักษ์ (2549) ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์กลุ่มอาหารและเครื่องดื่มในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงอิทธิพลของตัวแปรทางเศรษฐศาสตร์ และตัวแปรทางการเงินของบริษัทที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ และศึกษาถึงความสัมพันธ์ในระยะยาวของตัวแปรที่เกี่ยวข้อง

วิธีการศึกษาใช้แบบจำลอง APT (Arbitrage Pricing Theory Model) ในการประมาณค่าปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์ ค่าชดเชยความเสี่ยง และอัตราความคาดหวังของหลักทรัพย์ เพื่อเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจลงทุน ช่วงระยะเวลาการศึกษาตั้งแต่มกราคม 2540 ถึงธันวาคม 2548 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลรายเดือนรวม 108 เดือน ประกอบด้วย อัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ อัตราผลตอบแทนของตลาดหลักทรัพย์ ขนาดของธุรกิจ อัตราเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ยเงินพันธบัตรชื้อคืน 14 วัน ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ อัตราส่วนราคาตลาดต่อกำไรต่อหุ้น จากผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงของอัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยทั้ง 7 ปัจจัย คือ อัตราผลตอบแทนของตลาดหลักทรัพย์(RM) ขนาดของธุรกิจ(SB) อัตราเงินเฟ้อ(INF) อัตราดอกเบี้ยเงินพันธบัตรชื้อคืน 14 วัน(REPO) ราคาน้ำมัน(OIL) อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ(EXR) อัตราส่วนราคาตลาดต่อกำไรต่อหุ้น (P/E) แลมีความสัมพันธ์กันในระยะยาว

พรพรรณ ไพศาลยกิจ (2548) ศึกษาถึงผลกระทบของปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคต่อดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มพลังงานในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดพลังงาน ปัจจัยที่นำมาศึกษาประกอบด้วย อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือน อัตราเงินเฟ้อ ราคาน้ำมันดิบในตลาดดูไบที่มีการซื้อขายล่วงหน้า 1 เดือน ดัชนีอุตสาหกรรมในประเทศ อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างดอลลาร์สหรัฐกับเงินบาท และดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มพลังงาน ในตลาด

หลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ข้อมูลที่เก็บรวบรวมเป็นข้อมูลรายเดือนตั้งแต่เดือนมกราคม 2537 ถึงเดือนธันวาคม 2547

วิธีการศึกษาใช้วิธีการของ Johansen and Juselius (1990) เป็นการทดสอบคุณภาพระยะยาวของข้อมูล พบว่าดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มพลังงาน อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือน ดัชนีอุตสาหกรรม ราคาน้ำมันดิบในตลาดดูไบที่มีการซื้อขายล่วงหน้า 1 เดือน ไม่มีความสัมพันธ์กันในระยะยาว แต่จากผลการทดสอบคุณภาพระยะยาวของข้อมูล ด้วยวิธีของ Eagle and Granger พบว่าดัชนีอุตสาหกรรม อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือน ราคา น้ำมันดิบในตลาดดูไบที่มีการซื้อขายล่วงหน้า 1 เดือน มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มพลังงาน

นิสากร นาคสุวรรณ(2546) ศึกษาถึงผลกระทบของราคาน้ำมันต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสถานการณ์น้ำมันดิบและโครงสร้างระบบราคาน้ำมันที่ใช้ในประเทศไทย ผลกระทบของราคาน้ำมันต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชนของประเทศไทย รวมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดภาวะวิกฤตการณ์น้ำมัน

วิธีการศึกษาได้ทำการเก็บข้อมูลทุติยภูมิรายไตรมาส ตั้งแต่ไตรมาสหนึ่งของปี พ.ศ. 2535 ถึงไตรมาสสี่ของปี พ.ศ. 2543 โดยการวิเคราะห์เชิงปริมาณด้วยสมการถดถอยเชิงซ้อน ผลการศึกษาที่ได้พบว่า การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเงินเฟ้อโดยตรงประมาณร้อยละ 0.04 และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน ขณะที่การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการบริโภคโดยทางอ้อม ประมาณร้อยละ 0.02 และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางตรงกันข้าม ซึ่งผลการศึกษาที่ได้เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ นอกจากนี้พบว่า การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์หรือปริมาณเงินมีผลทำให้เงินเฟ้อเปลี่ยนแปลงมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าจ้าง ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ และราคาน้ำมัน ตามลำดับ ขณะที่การเปลี่ยนแปลงของการบริโภคในอดีตมีผลทำให้การบริโภคภาคเอกชนเปลี่ยนแปลงมากที่สุด รองลงมาได้แก่การเปลี่ยนแปลงของอัตราเงินเฟ้อ สินทรัพย์ ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ และราคาน้ำมัน ตามลำดับ

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษารายงานทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์มีลำดับขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิแบบรายเดือนของดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ ดัชนีราคาผู้บริโภค อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก ระยะเวลาของข้อมูลที่รวบรวมตั้งแต่เดือนมกราคม 2547 ถึงเดือนตุลาคม 2551 รวมทั้งสิ้น 58 เดือน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างคือบริษัทหลักทรัพย์ที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งหมด จำนวน 15 บริษัท ดังต่อไปนี้

- | | |
|---|----------------|
| 1. บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ AOT |
| 2. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ BTC |
| 3. บริษัท ไทยชูการ์เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ TSTE |
| 4. บริษัท กรุงเทพโสภณ จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ KWC |
| 5. บริษัท ทรัพย์ศรีไทยคลั่งสินค้า จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ SST |
| 6. บริษัท วินโคสต์ อินดัสเทรียล พาร์ค จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ WIN |
| 7. บริษัท ยูไนเต็ด แสตนด์การ์ด เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ UST |
| 8. บริษัท เอเชีย นามารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ ASIMAR |
| 9. บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ JUTHA |
| 10. บริษัท พีรเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ PSL |
| 11. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ RCL |
| 12. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ THAI |
| 13. บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ TTA |

14. บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ชื่อย่อ BMCL

15. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ชื่อย่อ BECL

ตัวแปรในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

1. ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI)
2. ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI)
3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR)
4. อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ (INT)
5. ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก(OIL)

ตัวแปรตาม

ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจะใช้แบบจำลองในการศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ในรูปแบบสมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) ดังนี้

$$\text{TRANS} = \beta_0 + \beta_1 \text{BCI} + \beta_2 \text{CPI} + \beta_3 \text{EXR} + \beta_4 \text{INT} + \beta_5 \text{OIL} + \varepsilon$$

โดยที่ ;

$$\text{TRANS} = \text{ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์}$$

$$\text{BCI} = \text{ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ}$$

$$\text{CPI} = \text{ดัชนีราคาผู้บริโภค}$$

$$\text{EXR} = \text{อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา}$$

$$\text{INT} = \text{อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์}$$

$$\text{OIL} = \text{ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก}$$

$$\beta_0 = \text{ค่าที่เส้นถดถอยตัดกับแกน Y (Y-intercept)}$$

$$\beta_1 = \text{สัมประสิทธิ์การถดถอยของดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ}$$

β_2	= สัมประสิทธิ์การถดถอยของดัชนีราคาผู้บริโภค
β_3	= สัมประสิทธิ์การถดถอยของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลล่าร์สหรัฐอเมริกา
β_4	= สัมประสิทธิ์การถดถอยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์
β_5	= สัมประสิทธิ์การถดถอยของราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก
ε	= ค่าความคลาดเคลื่อน

การพิจารณาเลือกปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ใช้ในการศึกษาว่ามีอิทธิพลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดชนสงฆ์และโลจิสติกส์ มีดังนี้

1. ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ

ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ธนาคารแห่งประเทศไทยจัดทำขึ้นเพื่อเป็นดัชนีที่ใช้วัดเศรษฐกิจ เป็นการวัดความเชื่อมั่นของผู้บริหารบริษัทขนาดใหญ่ที่มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 200 ล้านบาทขึ้นไป ในกลุ่มธุรกิจการผลิต การพาณิชย์ และการบริการ ถ้าดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจมีค่าดัชนีสูง หมายความว่าผู้บริหารมีความมั่นใจในเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้เกิดการลงทุน เศรษฐกิจในประเทศมีการขยายตัว บริษัทขายสินค้าได้มากขึ้น รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อกำไรสุทธิของบริษัทในท้ายที่สุด ประชาชนเกิดความสนใจในการลงทุนในหลักทรัพย์ ทำให้ราคาหลักทรัพย์เพิ่มขึ้น

2. ดัชนีราคาผู้บริโภค

ดัชนีราคาผู้บริโภคเป็นข้อมูลพื้นฐานในการนำไปคำนวณอัตราเงินเฟ้อ ในทางเศรษฐศาสตร์ ารที่เศรษฐกิจของประเทศมีอัตราเงินเฟ้ออย่างอ่อน หมายความว่าเศรษฐกิจของประเทศนั้นมีการขยายตัว ประชาชนมีรายได้และกำลังซื้อจึงส่งผลถึงการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์

3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ

นักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่ นักลงทุนทั่วไป นักลงทุนสถาบัน และนักลงทุนต่างชาติ ซึ่งนักลงทุนต่างชาติมีอิทธิพลต่อตลาดหลักทรัพย์เป็นอย่างมาก เนื่องจากมีปริมาณเม็ดเงินมาก และมักจะลงทุนในหลักทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูง อีกทั้งการดำเนินธุรกิจของบริษัทหลักทรัพย์ที่อยู่ในหมวดชนสงฆ์และโลจิสติกส์จะใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินสกุลหลัก

4. อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์

นักลงทุนจะให้น้ำหนักการลงทุนในตลาดใดระหว่างตลาดเงินและตลาดทุน จะพิจารณาจากผลตอบแทนที่จะได้รับและความเสี่ยง ตลาดใดให้ผลตอบแทนในการลงทุนมากกว่า นักลงทุนก็จะพิจารณาลงทุนในตลาดนั้น การลงทุนในตลาดเงิน ได้แก่ การฝากเงินกับธนาคารพาณิชย์ การลงทุนในพันธบัตรรัฐบาล หรือ หุ้นกู้ จะมีความเสี่ยงน้อยกว่าการลงทุนในตลาดทุน ดังนั้นในภาวะที่ธนาคารพาณิชย์ต้องการระดมเงินทุน จะเสนออัตราดอกเบี้ยเงินฝากที่สูงกว่า เพื่อจูงใจให้ประชาชนนำเงินมาฝาก เงินก็จะไหลจากตลาดทุนที่มีความเสี่ยงสูงไปยังตลาดเงินที่มีความเสี่ยงต่ำกว่า

5. ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก

น้ำมันดิบเป็นวัตถุดิบที่สำคัญของการขนส่ง การกำหนดราคาน้ำมันภายในประเทศจะอ้างอิงราคาน้ำมันในตลาดโลกบวกด้วยค่าการตลาด ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินที่ส่งเข้ากองทุนน้ำมัน ทำให้ราคาน้ำมันภายในประเทศไม่สะท้อนราคาที่แท้จริง เนื่องจากมีการแทรกแซงราคาขายในประเทศจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ อีกทั้งบางบริษัท เช่น บริษัทที่ทำธุรกิจการเดินเรือ และการบิน จำเป็นต้องเติมเชื้อเพลิงจากประเทศอื่นๆ ที่พาหนะนั้นต้องหยุดจอด หรือแวะพัก ดังนั้นแนวโน้มการปรับตัวของราคาน้ำมันดิบ มีผลโดยตรงต่อราคาของหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

ขั้นตอนในการประมาณสัมประสิทธิ์ของตัวแปร

1. การทดสอบ Multicollinearity ของตัวแปรอิสระ
2. ประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary least squares: OLS)
3. การทดสอบ Autocorrelation
4. การแก้ไขปัญหา Autocorrelation ด้วยวิธี First order autoregressive

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่น่ามาใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ดังแสดงต่อไปนี้

1. ข้อมูลราคาปิดของน้ำมันดิบ ในตลาดในเม็กซิโก จากเว็บไซต์ www.banks.com
2. ข้อมูลอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากธนาคารแห่งประเทศไทย
3. ข้อมูลอัตราดอกเบี้ยจากธนาคารแห่งประเทศไทย

4. ข้อมูลความเชื่อมั่นทางธุรกิจ จากธนาคารแห่งประเทศไทย
5. ข้อมูลดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Product Index) จากธนาคารแห่งประเทศไทย
6. ข้อมูลดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ จากเว็บไซต์ของบริษัทหลักทรัพย์ กิมเอ็ง (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

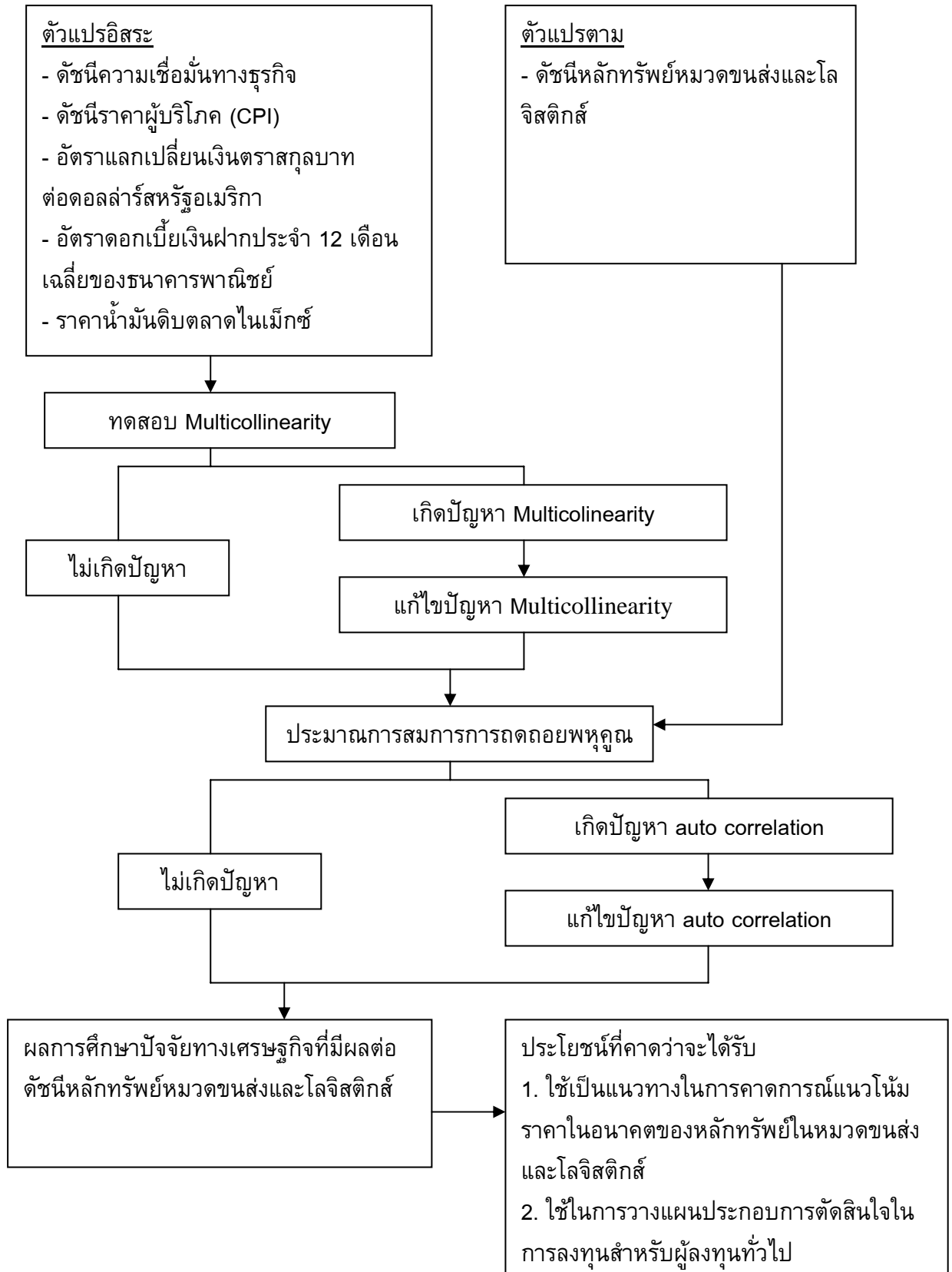
การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์โดยใช้สมการรีเกรสชัน เพื่อสร้างฟังก์ชันความสัมพันธ์หรือสมการทำนาย ในรูปแบบการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) เพื่ออธิบายถึงผลกระทบของดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ

การนำเสนอข้อมูล

นำข้อมูลจากการวิเคราะห์มานำเสนอในรูปแบบของการบรรยาย ตาราง และกราฟ

กรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง "การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์" ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลปัจจัยเศรษฐกิจต่างๆ เป็นรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม 2547 ถึงเดือนตุลาคม 2551 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 58 เดือน ผลจากการศึกษาสามารถนำเสนอได้ดังนี้

การทดสอบการเกิด **Multicollinearity** ระหว่างตัวแปรอิสระ (**BCI CPI EXR INT และ OIL**)

ตารางที่ 1 แสดง Correlation matrix ระหว่างตัวแปรอิสระ

	BCI	CPI	EXR	INT	OIL
BCI	1.000000	-0.800375	0.545584	-0.601991	-0.643812
CPI	-0.800375	1.000000	-0.844634	0.547018	0.923639
EXR	0.545584	-0.844634	1.000000	-0.323955	-0.779674
INT	-0.601991	0.547018	-0.323955	1.000000	0.346037
OIL	-0.643812	0.923639	-0.779674	0.346037	1.000000

จากการทดสอบค่า Correlation matrix ระหว่างตัวแปรอิสระพบว่า

- ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI) มีความสัมพันธ์กับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ร้อยละ 54.5584 (correlation matrix เท่ากับ 0.545584)
- ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ (INT) ร้อยละ 54.7018 (correlation matrix เท่ากับ 0.547018)
- ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก (OIL) มีความสัมพันธ์กับดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ร้อยละ 92.3639 (correlation matrix เท่ากับ 0.923639) แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งสองมีความสัมพันธ์กันสูง ทั้งนี้เนื่องจากราคาน้ำมันเป็นข้อมูลส่วนหนึ่งในการคำนวณค่าดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) และราคาน้ำมันเป็นต้นทุนหลักของอุตสาหกรรมการขนส่ง ดังนั้นจึงพิจารณาตัดตัวแปรดัชนีราคาผู้บริโภคออกจากสมการการถดถอยพหุคูณ

ตารางที่ 2 แสดงค่า R^2 ของ Auxiliary regression ของตัวแปรอิสระ

ตัวแปรอิสระ	R^2	Tolerance (TOL) = $1 - R^2$
BCI	0.762274	0.237726
CPI	0.967971	0.032029
EXR	0.795154	0.204846
INT	0.538825	0.461175
OIL	0.910542	0.089458

จากการทดสอบพบว่าค่า R - square ของ Auxiliary regression ของตัวแปรอิสระทุกตัวมีค่ามากกว่า R - square ของตัวแปรตาม (TRANS) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.310442 แสดงว่าตัวแปรอิสระมี Multicollinearity

การประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบธรรมดา (Ordinary Least Squares Method: OLS) ของดัชนีหลักทรัพ์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

แบบจำลองสมการการถดถอยพหุคูณของดัชนีหลักทรัพ์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

$$\text{TRANS} = 99.62802 + 3.316792 \text{ BCI}^{**} - 2.544079 \text{ EXR}^{**} + 1.364301 \text{ INT} + 0.372778 \text{ OIL}^{**}$$

$$R^2 = 0.310442 \quad \text{F-Statistic} = 5.965204$$

$$\text{Adjusted R - squared} = 0.258400 \quad \text{Prob (F-Statistic)} = 0.000487$$

$$\text{Durbin-Watson stat} = 0.519513$$

หมายเหตุ *** หมายถึง ระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 1

** หมายถึง ระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 5

* หมายถึง ระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 10

ผลการวิเคราะห์ข้างต้นพบว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ ได้แก่ ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก มีความเหมาะสมในการอธิบายดัชนีหลักทรัพ์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ได้เพียงร้อยละ 31.04 (R - Square) ค่า F-statistic จากการศึกษามีค่าเท่ากับ 5.965204 สรุปได้ว่าตัวแปรต่างๆ ที่นำมา

ทดสอบสามารถอธิบายดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ได้น้อย เมื่อพิจารณาจากค่า Durbin-Watson stat ที่ได้เท่ากับ 0.519513 แสดงว่าเกิดปัญหา Autocorrelation

การทดสอบการเกิด Autocorrelation ด้วยวิธี Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test ของสมการดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

กำหนดสมมติฐานในการทดสอบดังนี้

$$H_0 : r_1 = r_2 = 0 \text{ (Non-autocorrelation)}$$

$$H_1 : r_1 \neq r_2 \text{ (Autocorrelation)}$$

ตารางที่ 3 แสดงค่า Prob. ของ F-statistic และ ค่า Prob. ของ Chi-square

F-statistic	28.27032	Prob. F	0.000000
Obs*R-square	30.49412	Prob. Chi-square	0.000000

จากตารางที่ 3 พบว่าค่า R-square ที่ระดับความน่าจะเป็นของ Chi-square 0.01 มีค่าเกินกว่าค่าวิกฤติ (9.21) จึงปฏิเสธสมมติฐานหลัก และยอมรับสมมติฐานรอง แสดงว่าเกิด Autocorrelation

การแก้ปัญหา Autocorrelation ด้วยวิธีการ First Order Autoregressive

จากการแก้ปัญหาโดยการเพิ่มค่าล่า (lag) 1 ครั้ง ในสมการการถดถอยพหุคูณ พบว่า ปัญหา autocorrelation หดไปดังแสดงในแบบจำลองสมการต่อไปนี้

$$\text{TRANS} = -12927.40 - 0.565749 \text{ BCI}^{**} - 4.550189 \text{ EXR}^{**} - 5.38756 \text{ INT} + 0.516725 \text{ OIL}^{**}$$

$$\begin{aligned} R^2 &= 0.858745 & \text{F-Statistic} &= 62.00999 \\ \text{Adjusted R - squared} &= 0.844897 & \text{Prob. (F-Statistic)} &= 0.000000 \\ \text{Durbin-Watson stat} &= 1.907063 \end{aligned}$$

หมายเหตุ *** หมายถึง ระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 1
 ** หมายถึง ระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 5

* หมายถึง ระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 10

ผลการวิเคราะห์หลังการแก้ปัญหา Autocorrelation พบว่าค่า R – square มีค่าเพิ่มขึ้นเป็น 0.858745 แสดงว่าปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ ได้แก่ ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ(BCI) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา(EXR) อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ (INT) และราคาน้ำมันดิบ ตลาดไนเม็กซ์(OIL) มีความเหมาะสมในการอธิบายดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ได้ร้อยละ 85.8745 ค่า F-statistic จากการศึกษาคู่กับ 62.00999 ซึ่งมีค่ามากกว่าค่าวิกฤติ สรุปได้ว่าตัวแปรต่างๆ ที่นำมาทดสอบสามารถอธิบายดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและ โลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี และเมื่อพิจารณาจากค่า Durbin-Watson stat ที่ได้เท่ากับ 1.907063 แสดงว่าไม่เกิดปัญหา Autocorrelation

การทดสอบการเกิด Autocorrelation ด้วยวิธี Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test หลังจากการแก้ปัญหา Autocorrelation

กำหนดสมมติฐานในการทดสอบดังนี้

$$H_0 : r_1 = r_2 = 0 \text{ (Non-autocorrelation)}$$

$$H_1 : r_1 \neq r_2 \text{ (Autocorrelation)}$$

ตารางที่ 4 แสดงค่า Prob. ของ F-statistic และ ค่า Prob. ของ Chi-square

F-statistic	3.321674	Prob. F	0.044379
Obs*R-square	6.805298	Prob. Chi-square	0.033285

จากตารางที่ 4 พบว่าค่า R-square ของ Chi-square ที่ระดับความน่าจะเป็น 0.01 มีค่าไม่เกินกว่าค่าวิกฤติ (9.21) จึงยอมรับสมมติฐานหลัก และปฏิเสธสมมติฐานรอง แสดงว่าไม่เกิด Autocorrelation

จากสมการดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ที่ได้แก้ไขปัญหา Autocorrelation แล้วสามารถนำค่าสัมประสิทธิ์มาอธิบายความสัมพันธ์ได้ดังนี้

- ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI) มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ ค่า

สัมประสิทธิ์ของดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจเท่ากับ 0.565749 แสดงว่าเมื่อดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้ดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์ลดลง 0.565749 จุด

- อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์ ตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเท่ากับ 4.550189 แสดงว่าเมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้น 1 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จะส่งผลให้ดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์ลดลง 4.550189 จุด

- อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ (INT) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์ ตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ เมื่อพิจารณาจากค่า t-statistic พบว่ามีค่าความน่าจะเป็น (P-value) มากกว่าระดับนัยสำคัญ (α) จึงปฏิเสธสมมติฐานรอง (H_1) และยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) ดังนั้นอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ จึงไม่มีนัยสำคัญในการอธิบาย

- ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก (OIL) มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ ค่าสัมประสิทธิ์ของราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโกเท่ากับ 0.516725 แสดงว่าเมื่อราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโกเพิ่มขึ้น 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จะส่งผลให้ดัชนีหลักทรัพย์หมวดখনส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น 0.516725 จุด

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากผลการวิเคราะห์ในบทที่ 4 ในการทดสอบ Multicollinearity การทดสอบ Autocorrelation และการประมาณค่าสัมประสิทธิ์สมการหมวดขนส่งและโลจิสติกส์สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะได้ดังนี้

สรุปผล

จากการวิจัยสรุปได้ว่าดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ(BCI) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก (OIL) เป็นปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยที่ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ(BCI) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในการศึกษา อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ (EXR) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) ตามสมมติฐานที่ในการศึกษา ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก(OIL) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในการศึกษา อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนธนาคารพาณิชย์(INT) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติในการอธิบายความสัมพันธ์ต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS)

อภิปรายผล

จากผลของการศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ ดัชนีราคาผู้บริโภค อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก อภิปรายผลได้ดังนี้

ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ

จากสรุปผลการศึกษาพบว่าดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจในทิศทางตรงกันข้าม ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานการศึกษา หรืออาจกล่าวได้ว่ามีความสัมพันธ์กันน้อยมาก อย่างไรก็ตามดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจอาจไม่สะท้อนหรือมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ต่อตลาดหลักทรัพย์ เนื่องจากดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์เป็นธุรกิจภาคบริการซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของภาคธุรกิจรวม อันประกอบด้วยภาคสินค้า ภาคบริการ และภาคการผลิต

อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นไปตามสมมติฐานในการศึกษา สาเหตุจากการไหลเข้าสุทธิของเงินทุน การได้เปรียบดุลการค้าของจีน ทำให้เงินสกุลเอเชียรวมทั้งเงินบาทแข็งค่าตามการแข็งค่าของเงินหยวน เกิดการเก็งกำไรในตลาดอัตราแลกเปลี่ยนและตลาดทุนของนักลงทุนต่างชาติ เป็นผลให้ดัชนีหลักทรัพย์ปรับตัวสูงขึ้น

อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์

อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติในการอธิบายความสัมพันธ์ต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากในช่วงปี พ.ศ. 2548 ถึง 2549 ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง เนื่องจากการขยายตัวของการส่งออก และการไหลเข้าของเงินทุนสุทธิ ดังนั้นธนาคารแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องประกาศขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย เพื่อชะลออัตราเงินเฟ้อไม่ให้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเร็วเกินไป ทำให้อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือน ปรับขึ้นจากอัตรารายที่ร้อยละ 1 จากเดือนมกราคม 2547 ถึง พฤษภาคม 2548 มาอยู่ที่อัตราสูงสุดเท่ากับร้อยละ 4.63 เมื่อเดือนกันยายน 2549 ในขณะที่ปัจจัยสำคัญที่มีผลทำให้นักลงทุนเกิดความไม่มั่นใจที่จะลงทุนในประเทศไทย จึงถอนการลงทุนจากประเทศไทย คือปัจจัยทางการเมือง ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราดอกเบี้ยกับดัชนีหลักทรัพย์ไม่เป็นไปตามหลักเศรษฐศาสตร์และสมมติฐานในการศึกษา

ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก

ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในการศึกษา สาเหตุที่ทำให้ผลการศึกษาไม่เป็นไปตามสมมติฐาน พบว่าในช่วงระยะเวลาการศึกษาครั้งนี้ ราคาน้ำมันดิบมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเกิดจากการเก็งกำไรของ Hedge Fund ถือเป็นอุปสงค์เทียม ไม่ได้เกิดจากความต้องการใช้น้ำมันจริง ทำให้มีการบิดเบือนของราคาที่แท้จริง เมื่อเกิดวิกฤติ

เศรษฐกิจในประเทศสหรัฐอเมริกาและส่งผลกระทบต่อไปยังประเทศต่างๆ ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา มีธุรกิจการค้าด้วย ทำให้ภาวะการเก็งกำไรลดลง และราคาน้ำมันก็ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันอุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ ก็อยู่ในวัฏจักรธุรกิจ (Business Cycle) ในระยะขยายตัว (Expansion) เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีนในการเตรียมความพร้อมในการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ทำให้มีการนำเข้าวัตถุดิบ เช่น เหล็ก จากต่างประเทศเป็นอย่างมาก เพื่อใช้ในการก่อสร้างสนามกีฬาและสถานที่ที่ใช้ในการแข่งขัน จึงทำให้ทิศทางของดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นไปในทิศทางเดียวกับราคาน้ำมันดิบล่วงหน้า ณ ตลาดไนแม็กซ์

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งนี้

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้อาศัยทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานในส่วนของเครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจ อันประกอบด้วย ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ ดัชนีราคาผู้บริโภค อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ และราคาน้ำมันดิบตลาดไนแม็กซ์ มาอธิบายความสัมพันธ์กับของดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยอาศัยการวิเคราะห์เชิงถดถอย (Ordinary Least Squares) ทั้งนี้ตัวแปรบางตัวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนั้นควรเพิ่มปัจจัยอื่นๆ ที่คาดว่าจะมีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น มูลค่าการนำเข้าและส่งออกของประเทศ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เป็นต้น เพื่อหาความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากมีบริษัทหลักทรัพย์ที่อยู่ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์บางบริษัท ที่มีสภาพคล่องต่ำ หรือไม่มีสภาพคล่อง ในการศึกษาครั้งต่อไป ผู้วิจัยควรศึกษาเชิงลึกลงไปหลักทรัพย์รายหลักทรัพย์ของหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกหลักทรัพย์เดียวกับที่ตลาดหลักทรัพย์จัดทำ SET 50 หรือ SET 100 ด้วยการคัดเลือกหลักทรัพย์ที่มีสภาพคล่องเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย แล้วจึงทำการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อหลักทรัพย์เป็นรายหลักทรัพย์

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2550. การวิเคราะห์สถิติ: สถิติสำหรับการบริหารและวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ฉัตรศิริ ปิยะพิมลสิทธิ์. 22 กันยายน 2551. การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (**Multiple Regression**) [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.watpon.com>
- นิสากร นาคสุวรรณ. 2549. “การศึกษาถึงผลกระทบของราคาน้ำมันต่อภาวะเงินเฟ้อและการบริโภคภาคเอกชน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- พรชัย กวินรัมย์. 2550. “ผลกระทบของราคาน้ำมันดิบต่ออัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์. 2548. เศรษฐมิติเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- พรพรรณ ไพศาลกัญ. 2548. “ผลกระทบของปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคต่อดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มพลังงานในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.” การค้นคว้าแบบอิสระปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- อภิรักษ์ ชัยสุวรรณรักษ์. 2549. “ปัจจัยที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์กลุ่มอาหารและเครื่องดื่มในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.” การค้นคว้าแบบอิสระปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- กระทรวงพาณิชย์. 22 กันยายน 2551. ตารางสรุปดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป ปี 2537 – 2551 [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก http://www.indexpr.moc.go.th/price_present/cpi/stat/others/indexg_report2.asp?list_year=2551
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. ม.ป.ป. การวิเคราะห์หลักทรัพย์โดยใช้ปัจจัยพื้นฐาน. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: เทวาครีเอชั่น.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. 22 กันยายน 2551. การคำนวณดัชนีราคาตลาดหลักทรัพย์เพื่อการปรับปรุงการจัดกลุ่มอุตสาหกรรมในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.set.or.th/th/products/index/files/industry.pdf>
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. 22 กันยายน 2551. อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร (2545 – ปัจจุบัน) [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www2.bot.or.th>
- บริษัทหลักทรัพย์ กิมเอ็ง (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 22 กันยายน 2551. ข้อมูลราคาหุ้น [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://trading5.kimeng.co.th/frame.asp>

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ตารางที่ 1ก ข้อมูลดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์และปัจจัยทางเศรษฐกิจ

วัน-เดือน-ปี	ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่ง และโลจิสติกส์ (TRANS)	วัน-เดือน-ปี	ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่ง และโลจิสติกส์ (TRANS)
30/1/47	131.63	30/6/49	121.20
27/2/47	153.12	31/7/49	126.68
31/3/47	141.97	31/8/49	131.09
30/4/47	141.09	29/9/49	136.93
31/5/47	143.69	31/10/49	146.88
30/6/47	141.55	30/11/49	147.43
30/7/47	137.09	29/12/49	137.77
31/8/47	140.67	31/1/50	128.45
30/9/47	139.17	28/2/50	138.58
29/10/47	131.76	30/3/50	135.92
30/11/47	142.00	30/4/50	144.15
30/12/47	142.77	30/5/50	142.60
31/1/48	142.70	29/6/50	145.97
28/2/48	148.50	31/7/50	167.75
31/3/48	144.66	31/8/50	153.69
29/4/48	133.94	28/9/50	160.87
31/5/48	133.69	31/10/50	153.61
30/6/48	129.10	30/11/50	141.75
29/7/48	129.89	28/12/50	144.43
31/8/48	131.10	31/1/51	129.02
30/9/48	131.79	29/2/51	134.64

วัน-เดือน-ปี	ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่ง และโลจิสติกส์ (TRANS)	วัน-เดือน-ปี	ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่ง และโลจิสติกส์ (TRANS)
31/10/48	127.90	31/3/51	125.96
30/11/48	122.06	30/4/51	123.61
30/12/48	129.16	30/5/51	119.14
31/1/49	121.48	30/6/51	105.93
28/2/49	124.32	31/7/51	87.85
31/3/49	122.48	29/8/51	88.75
28/4/49	132.82	30/9/51	70.88
31/5/49	126.00	31/10/51	41.61

ตารางที่ 2ก ข้อมูลดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ

วัน-เดือน-ปี	ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI)	วัน-เดือน-ปี	ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI)
30/1/47	50.40	30/6/49	43.70
27/2/47	50.40	31/7/49	43.10
31/3/47	50.90	31/8/49	43.00
30/4/47	50.20	29/9/49	43.50
31/5/47	49.70	31/10/49	44.60
30/6/47	49.50	30/11/49	45.70
30/7/47	48.30	29/12/49	45.00
31/8/47	46.60	31/1/50	43.90
30/9/47	47.50	28/2/50	42.90
29/10/47	47.40	30/3/50	43.60
30/11/47	48.20	30/4/50	39.30

วัน-เดือน-ปี	ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI)	วัน-เดือน-ปี	ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI)
30/12/47	48.40	30/5/50	44.00
31/1/48	48.50	29/6/50	43.00
28/2/48	47.10	31/7/50	40.70
31/3/48	46.40	31/8/50	43.40
29/4/48	46.20	28/9/50	44.50
31/5/48	46.60	31/10/50	44.80
30/6/48	45.20	30/11/50	45.60
29/7/48	44.20	28/12/50	44.50
31/8/48	44.10	31/1/51	45.60
30/9/48	44.30	29/2/51	44.80
31/10/48	45.10	31/3/51	47.30
30/11/48	45.50	30/4/51	43.00
30/12/48	45.90	30/5/51	43.90
31/1/49	45.20	30/6/51	40.90
28/2/49	45.00	31/7/51	41.50
31/3/49	44.80	29/8/51	40.70
28/4/49	43.50	30/9/51	41.00
31/5/49	43.80	31/10/51	38.30

ตารางที่ 3ก ข้อมูลดัชนีราคาผู้บริโภค

วัน-เดือน-ปี	ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI)	วัน-เดือน-ปี	ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI)
30/1/47	102.60	30/6/49	115.10
27/2/47	103.40	31/7/49	115.30
31/3/47	103.60	31/8/49	115.40
30/4/47	104.10	29/9/49	115.00
31/5/47	104.50	31/10/49	115.50
30/6/47	104.70	30/11/49	115.40
30/7/47	104.80	29/12/49	115.30
31/8/47	105.30	31/1/50	115.00
30/9/47	105.70	28/2/50	114.50
29/10/47	105.70	30/3/50	115.30
30/11/47	105.30	30/4/50	116.40
30/12/47	105.30	30/5/50	117.30
31/1/48	105.40	29/6/50	117.30
28/2/48	106.00	31/7/50	117.30
31/3/48	106.90	31/8/50	116.70
29/4/48	107.80	28/9/50	117.40
31/5/48	108.40	31/10/50	118.40
30/6/48	108.70	30/11/50	118.00
29/7/48	110.40	28/12/50	119.00
31/8/48	111.20	31/1/51	119.90
30/9/48	112.00	29/2/51	120.70
31/10/48	112.30	31/3/51	121.70

วัน-เดือน-ปี	ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI)	วัน-เดือน-ปี	ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI)
30/11/48	111.50	30/4/51	123.60
30/12/48	111.40	30/5/51	126.20
31/1/49	111.60	30/6/51	127.70
28/2/49	111.90	31/7/51	128.10
31/3/49	113.00	29/8/51	124.20
28/4/49	114.30	30/9/51	124.50
31/5/49	115.10	31/10/51	123.00

ตารางที่ 4ก ข้อมูลอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วัน-เดือน-ปี	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา สกุลบาทต่อดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (EXR)	วัน-เดือน-ปี	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา สกุลบาทต่อดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (EXR)
30/1/47	39.09	30/6/49	38.35
27/2/47	39.10	31/7/49	38.00
31/3/47	39.45	31/8/49	37.64
30/4/47	39.44	29/9/49	37.43
31/5/47	40.56	31/10/49	37.34
30/6/47	40.80	30/11/49	36.54
30/7/47	40.94	29/12/49	35.83
31/8/47	41.50	31/1/50	35.97
30/9/47	41.47	28/2/50	35.74
29/10/47	41.31	30/3/50	35.96
30/11/47	40.34	30/4/50	34.87
30/12/47	39.22	30/5/50	34.62

วัน-เดือน-ปี	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา สกุลบาทต่อดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (EXR)	วัน-เดือน-ปี	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา สกุลบาทต่อดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (EXR)
31/1/48	38.75	29/6/50	34.58
28/2/48	38.48	31/7/50	33.71
31/3/48	38.61	31/8/50	34.20
29/4/48	39.53	28/9/50	34.26
31/5/48	39.84	31/10/50	34.17
30/6/48	40.92	30/11/50	33.88
29/7/48	41.76	28/12/50	33.70
31/8/48	41.19	31/1/51	33.18
30/9/48	41.05	29/2/51	32.60
31/10/48	40.91	31/3/51	31.46
30/11/48	41.12	30/4/51	31.59
30/12/48	41.07	30/5/51	32.11
31/1/49	39.62	30/6/51	33.20
28/2/49	39.41	31/7/51	33.50
31/3/49	38.98	29/8/51	33.86
28/4/49	37.99	30/9/51	34.29
31/5/49	38.01	31/10/51	34.43

ตารางที่ 5ก ข้อมูลอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์

วัน-เดือน-ปี	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก ประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของ ธนาคารพาณิชย์ (INT)	วัน-เดือน-ปี	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก ประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของ ธนาคารพาณิชย์ (INT)
30/1/47	1.00	30/6/49	4.38
27/2/47	1.00	31/7/49	4.38
31/3/47	1.00	31/8/49	4.63
30/4/47	1.00	29/9/49	4.63
31/5/47	1.00	31/10/49	4.50
30/6/47	1.00	30/11/49	4.50
30/7/47	1.00	29/12/49	4.50
31/8/47	1.00	31/1/50	4.38
30/9/47	1.00	28/2/50	4.00
29/10/47	1.00	30/3/50	3.50
30/11/47	1.00	30/4/50	2.88
30/12/47	1.00	30/5/50	2.38
31/1/48	1.00	29/6/50	2.38
28/2/48	1.00	31/7/50	2.32
31/3/48	1.00	31/8/50	2.32
29/4/48	1.00	28/9/50	2.50
31/5/48	1.13	31/10/50	2.32
30/6/48	1.38	30/11/50	2.32
29/7/48	1.50	28/12/50	2.32
31/8/48	2.00	31/1/51	2.32

วัน-เดือน-ปี	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก ประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของ ธนาคารพาณิชย์ (INT)	วัน-เดือน-ปี	อัตราดอกเบี้ยเงินฝาก ประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของ ธนาคารพาณิชย์ (INT)
30/9/48	2.38	29/2/51	2.32
31/10/48	2.63	31/3/51	2.32
30/11/48	2.63	30/4/51	2.32
30/12/48	3.00	30/5/51	2.38
31/1/49	3.50	30/6/51	2.88
28/2/49	3.50	31/7/51	2.88
31/3/49	3.88	29/8/51	2.88
28/4/49	4.38	30/9/51	2.88
31/5/49	4.38	31/10/51	2.88

ตารางที่ 6ก ข้อมูลราคาน้ำมันดิบตลาดไนเม็กซ์

วัน-เดือน-ปี	ราคาน้ำมันดิบตลาดไน เม็กซ์ (OIL)	วัน-เดือน-ปี	ราคาน้ำมันดิบตลาดไน เม็กซ์ (OIL)
30/1/47	33.05	30/6/49	73.93
27/2/47	36.16	31/7/49	74.40
31/3/47	35.76	31/8/49	70.26
30/4/47	37.38	29/9/49	62.91
31/5/47	39.93	31/10/49	58.73
30/6/47	37.05	30/11/49	63.13
30/7/47	43.80	29/12/49	61.05
31/8/47	42.12	31/1/50	58.14
30/9/47	49.64	28/2/50	61.79

วัน-เดือน-ปี	ราคาน้ำมันดิบตลาดใน เม็กซิโก (OIL)	วัน-เดือน-ปี	ราคาน้ำมันดิบตลาดใน เม็กซิโก (OIL)
29/10/47	51.76	30/3/50	65.87
30/11/47	49.13	30/4/50	65.71
30/12/47	43.45	30/5/50	63.49
31/1/48	48.20	29/6/50	70.68
28/2/48	51.75	31/7/50	78.21
31/3/48	55.40	31/8/50	74.04
29/4/48	49.72	28/9/50	81.66
31/5/48	51.97	31/10/50	94.53
30/6/48	56.50	30/11/50	88.71
29/7/48	60.57	28/12/50	96.00
31/8/48	68.94	31/1/51	91.75
30/9/48	66.24	29/2/51	101.84
31/10/48	59.76	31/3/51	101.58
30/11/48	57.32	30/4/51	113.46
30/12/48	61.04	30/5/51	127.35
31/1/49	67.92	30/6/51	140.00
28/2/49	61.41	31/7/51	124.08
31/3/49	66.63	29/8/51	115.46
28/4/49	71.88	30/9/51	100.64
31/5/49	71.29	31/10/51	67.81

ภาคผนวก ข
ผลการทดสอบ

ตารางที่ 1ข แสดงการประมาณสมการตัวแปรอิสระ (BCI) กับตัวแปรอิสระที่เหลือ (CPI EXR INT และ OIL) ด้วยวิธี Auxiliary regression

Dependent Variable: BCI
Method: Least Squares
Date: 02/21/09 Time: 20:09
Sample: 2004M01 2008M10
Included observations: 58

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	139.1263	14.70736	9.459634	0.0000
CPI	-0.738381	0.115485	-6.393718	0.0000
EXR	-0.412893	0.120485	-3.426941	0.0012
INT	0.012087	0.220184	0.054893	0.9564
OIL	0.075180	0.023446	3.206525	0.0023
R-squared	0.762274	Mean dependent var		45.08103
Adjusted R-squared	0.744332	S.D. dependent var		2.770107
S.E. of regression	1.400666	Akaike info criterion		3.594035
Sum squared resid	103.9788	Schwarz criterion		3.771659
Log likelihood	-99.22701	F-statistic		42.48642
Durbin-Watson stat	1.459743	Prob(F-statistic)		0.000000

ตารางที่ 2ข แสดงการประมาณสมการตัวแปรอิสระ (CPI) กับตัวแปรอิสระที่เหลือ (BCI EXR INT และ OIL) ด้วยวิธี Auxiliary regression

Dependent Variable: CPI
 Method: Least Squares
 Date: 02/21/09 Time: 20:17
 Sample: 2004M01 2008M10
 Included observations: 58

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	150.7613	5.966520	25.26787	0.0000
BCI	-0.589733	0.092236	-6.393718	0.0000
EXR	-0.595096	0.086495	-6.880147	0.0000
INT	0.746286	0.167973	4.442894	0.0000
OIL	0.141635	0.012072	11.73290	0.0000
R-squared	0.967971	Mean dependent var		113.4845
Adjusted R-squared	0.965554	S.D. dependent var		6.744531
S.E. of regression	1.251762	Akaike info criterion		3.369245
Sum squared resid	83.04617	Schwarz criterion		3.546869
Log likelihood	-92.70809	F-statistic		400.4396
Durbin-Watson stat	1.433381	Prob(F-statistic)		0.000000

ตารางที่ 3ข แสดงการประมาณสมการตัวแปรอิสระ (EXR) กับตัวแปรอิสระที่เหลือ (BCI CPI INT และ OIL) ด้วยวิธี Auxiliary regression

Dependent Variable: EXR

Method: Least Squares

Date: 02/21/09 Time: 20:19

Sample: 2004M01 2008M10

Included observations: 58

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	141.4999	15.52259	9.115744	0.0000
BCI	-0.439315	0.128195	-3.426941	0.0012
CPI	-0.792775	0.115227	-6.880147	0.0000
INT	0.538139	0.214761	2.505755	0.0153
OIL	0.062951	0.024972	2.520886	0.0148
R-squared	0.795154	Mean dependent var	37.37091	
Adjusted R-squared	0.779694	S.D. dependent var	3.078155	
S.E. of regression	1.444786	Akaike info criterion	3.656062	
Sum squared resid	110.6326	Schwarz criterion	3.833687	
Log likelihood	-101.0258	F-statistic	51.43280	
Durbin-Watson stat	0.606209	Prob(F-statistic)	0.000000	

ตารางที่ 4ข แสดงการประมาณสมการตัวแปรอิสระ (INT) กับตัวแปรอิสระที่เหลือ (BCI CPI EXR และ OIL) ด้วยวิธี Auxiliary regression

Dependent Variable: INT

Method: Least Squares

Date: 02/21/09 Time: 20:23

Sample: 2004M01 2008M10

Included observations: 58

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-42.52576	13.86292	-3.067591	0.0034
BCI	0.004704	0.085687	0.054893	0.9564
CPI	0.363628	0.081845	4.442894	0.0000
EXR	0.196826	0.078550	2.505755	0.0153
OIL	-0.055971	0.014011	-3.994702	0.0002
R-squared	0.538825	Mean dependent var		2.473966
Adjusted R-squared	0.504019	S.D. dependent var		1.240696
S.E. of regression	0.873771	Akaike info criterion		2.650266
Sum squared resid	40.46422	Schwarz criterion		2.827890
Log likelihood	-71.85771	F-statistic		15.48096
Durbin-Watson stat	0.322415	Prob(F-statistic)		0.000000

ตารางที่ 5ข แสดงการประมาณสมการตัวแปรอิสระ (OIL) กับตัวแปรอิสระที่เหลือ (BCI CPI EXR และ INT) ด้วยวิธี Auxiliary regression

Dependent Variable: OIL

Method: Least Squares

Date: 02/21/09 Time: 20:24

Sample: 2004M01 2008M10

Included observations: 58

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-660.7737	92.07774	-7.176259	0.0000
BCI	2.161157	0.673987	3.206525	0.0023
CPI	5.097747	0.434483	11.73290	0.0000
EXR	1.700776	0.674674	2.520886	0.0148
INT	-4.134482	1.034991	-3.994702	0.0002
R-squared	0.910542	Mean dependent var	68.49966	
Adjusted R-squared	0.903791	S.D. dependent var	24.21128	
S.E. of regression	7.509753	Akaike info criterion	6.952545	
Sum squared resid	2989.009	Schwarz criterion	7.130169	
Log likelihood	-196.6238	F-statistic	134.8650	
Durbin-Watson stat	1.195299	Prob(F-statistic)	0.000000	

ตารางที่ 6ข แสดงผลการประมาณสมการดัชนีหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS)

Dependent Variable: TRANS

Method: Least Squares

Date: 03/06/09 Time: 16:54

Sample: 2004M01 2008M10

Included observations: 58

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	99.62802	83.15629	1.198082	0.2362
BCI	3.316792	1.285511	2.580135	0.0127
EXR	-2.544079	1.205488	-2.110413	0.0396
INT	1.364301	2.341066	0.582769	0.5625
OIL	-0.372778	0.168244	-2.215702	0.0310
R-squared	0.310442	Mean dependent var		131.9179
Adjusted R-squared	0.258400	S.D. dependent var		20.25867
S.E. of regression	17.44600	Akaike info criterion		8.638361
Sum squared resid	16131.23	Schwarz criterion		8.815985
Log likelihood	-245.5125	F-statistic		5.965204
Durbin-Watson stat	0.519513	Prob(F-statistic)		0.000487

ตารางที่ 7๗ แสดงการทดสอบ Autocorrelation ด้วยวิธี Breusch-Godfrey Serial Correlation

LM Test

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	28.27032	Prob. F(2,51)	0.000000
Obs*R-squared	30.49412	Prob. Chi-Square(2)	0.000000

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Date: 03/06/09 Time: 17:10

Sample: 2004M01 2008M10

Included observations: 58

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-2.035037	58.68704	-0.034676	0.9725
BCI	-0.580935	0.908241	-0.639627	0.5253
EXR	0.780782	0.855227	0.912953	0.3656
INT	-0.332206	1.646175	-0.201805	0.8409
OIL	-0.026909	0.118177	-0.227703	0.8208
RESID(-1)	0.678615	0.148636	4.565627	0.0000
RESID(-2)	0.396381	0.168769	2.348665	0.0228

R-squared	0.525761	Mean dependent var	1.47E-14
Adjusted R-squared	0.469968	S.D. dependent var	16.82273
S.E. of regression	12.24750	Akaike info criterion	7.961283
Sum squared resid	7650.065	Schwarz criterion	8.209957
Log likelihood	-223.8772	F-statistic	9.423441
Durbin-Watson stat	1.734472	Prob(F-statistic)	0.000001

ตารางที่ 8ข แสดงการแก้ปัญหา Autocorrelation ด้วย First order autoregressive

Dependent Variable: TRANS

Method: Least Squares

Date: 03/06/09 Time: 17:07

Sample (adjusted): 2004M02 2008M10

Included observations: 57 after adjustments

Convergence achieved after 66 iterations

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-12927.40	2813953.	-0.004594	0.9964
BCI	-0.565749	0.757920	-0.746449	0.4588
EXR	-4.550189	1.904033	-2.389764	0.0206
INT	-5.383756	4.967979	-1.083691	0.2836
OIL	0.516725	0.150288	3.438233	0.0012
AR(1)	0.999833	0.035416	28.23147	0.0000
R-squared	0.858745	Mean dependent var		131.9230
Adjusted R-squared	0.844897	S.D. dependent var		20.43871
S.E. of regression	8.049408	Akaike info criterion		7.108375
Sum squared resid	3304.441	Schwarz criterion		7.323433
Log likelihood	-196.5887	F-statistic		62.00999
Durbin-Watson stat	1.907063	Prob(F-statistic)		0.000000
Inverted AR Roots	1.00			

ตารางที่ 9ข แสดงการทดสอบ autocorrelation ด้วยวิธี Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test หลังการแก้ปัญหา Autocorrelation ด้วย First order autoregressive

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	3.321674	Prob. F(2,49)	0.044379
Obs*R-squared	6.805298	Prob. Chi-Square(2)	0.033285

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Date: 03/06/09 Time: 17:27

Sample: 2004M02 2008M10

Included observations: 57

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-8302527.	3452857.	-2.404538	0.0200
BCI	-0.121359	0.769166	-0.157780	0.8753
EXR	0.543707	1.824514	0.298001	0.7670
INT	1.674490	4.825419	0.347014	0.7301
OIL	-0.156096	0.154958	-1.007341	0.3187
AR(1)	0.104483	0.043452	2.404546	0.0200
RESID(-1)	-0.237133	0.165610	-1.431871	0.1585
RESID(-2)	-0.089275	0.165193	-0.540430	0.5913
R-squared	0.119391	Mean dependent var	-0.005240	
Adjusted R-squared	-0.006410	S.D. dependent var	7.681657	
S.E. of regression	7.706237	Akaike info criterion	7.051408	
Sum squared resid	2909.919	Schwarz criterion	7.338152	
Log likelihood	-192.9651	F-statistic	0.949046	
Durbin-Watson stat	1.886826	Prob(F-statistic)	0.478312	

ประวัติผู้ศึกษา

นางวาทีณี เชิดธรรมธร เกิดวันที่ 15 เดือนมิถุนายน พุทธศักราช 2511 สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาเกษตรศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อปีการศึกษา 2533 และเข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการเงิน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ในปีการศึกษา 2550 ปัจจุบันทำงานในตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัทอิมเมจ ครีเอชันส์ จำกัด