

การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

วาทีณี เชิดธรรมธร¹, ลิศรา เตชะเสริมสุขกุล²

¹บัณฑิตวิทยาลัย สาขาการเงิน

คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

โทรศัพท์: 08-6758-4382, E-mail: watinee_ch@hotmail.com

²คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

ถนนวิภาวดีรังสิต เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์: 08-1335-1070, E-mail: lissara2000@yahoo.com

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 อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นปัจจัยที่มี

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

วัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

บทนำ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (The Stock Exchange of Thailand) ได้เปิดดำเนินการซื้อขายเมื่อ 30 เมษายน พ.ศ. 2518 เพื่อเป็นศูนย์กลางในการซื้อขายหลักทรัพย์โดยทำหน้าที่ควบคุมดูแลการซื้อขายหลักทรัพย์ให้เป็นอย่างมีระเบียบ โปร่งใสและยุติธรรม ซึ่งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นตลาดทุนที่ให้ผลตอบแทนแก่ผู้ลงทุนในอัตราที่สูง แต่ก็มีความเสี่ยงสูงตามไปด้วย ดัชนีตลาดหลักทรัพย์เป็นเครื่องชี้วัดทางสถิติที่แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์โดยรวม มีการเปลี่ยนแปลงขึ้นลงตามปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่เข้ามากระทบของดัชนีตลาดหลักทรัพย์ ไม่ว่าจะเป็นอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา อัตราเงินเฟ้อ ราคาน้ำมัน และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อีกทั้งปัจจัยทางการเมือง นอกจากนี้ผู้ลงทุนจะต้องพิจารณาปัจจัยพื้นฐานของบริษัท (Fundamental Analysis) ที่จะลงทุนด้วย โดยส่วนใหญ่ นักลงทุนมักเลือกลงทุนในบางกลุ่มหลักทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูง ได้แก่ หมวดพลังงาน หมวดธนาคารพาณิชย์ หมวดอสังหาริมทรัพย์ หมวดเทคโนโลยีสารสนเทศและการ

สื่อสาร หมวดวัสดุก่อสร้างและหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นที่ทราบกันดีว่าการขนส่งและโลจิสติกส์นั้นมีความสำคัญต่อธุรกิจการค้า เพราะเป็นปัจจัยที่สำคัญของอุตสาหกรรมทุกประเภท อุตสาหกรรมใดที่มีระบบการขนส่งที่ดี และมีต้นทุนในการขนส่งต่ำจะมีความได้เปรียบกว่าคู่แข่งชั้นมาก ดังนั้นจึงถือได้ว่าอุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ก็ได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทางเศรษฐกิจเช่นเดียวกับดัชนีตลาดหลักทรัพย์ จึงเป็นที่น่าสนใจว่ามีปัจจัยทางเศรษฐกิจใดบ้างที่มีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์

คำนิยามศัพท์

“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 ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกาของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร

“อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์” หมายถึง ผลตอบแทนที่ผู้ฝากเงินจะได้รับเมื่อฝากครบตามระยะเวลาที่ธนาคารกำหนด ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย

“ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก” หมายถึง ราคาน้ำมันดิบที่มีการซื้อขายในตลาดฟิวเจอร์ส ในเม็กซิโก โดยใช้ราคาปิดของแต่ละวัน

“ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย” (The Stock Exchange of Thailand, SET) หมายถึง ศูนย์กลางในการซื้อขายหลักทรัพย์ของประเทศไทย มีสถานภาพเป็นนิติบุคคลที่

จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2517 เป็นตลาดรองในการซื้อขายหลักทรัพย์จากตลาดแรก เพื่อเสริมสภาพคล่องให้กับหลักทรัพย์

“ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์” (TRANS Sector Index) หมายถึง ดัชนีราคาหุ้นที่คำนวณแบบถ่วงน้ำหนักด้วยมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด (Market Capitalization Weight) เริ่มต้นคำนวณตั้งแต่วันที่ทำการแรกของเดือนมกราคม 2547 เป็นต้นไป โดยใช้วันทำการวันสุดท้ายของเดือนธันวาคม 2546 เป็นวันฐานในการคำนวณดัชนีราคา และกำหนดค่าดัชนีเริ่มต้นที่ 100

แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่องการศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ในช่วงปี 2547 – 2551 ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นส่วนประกอบในการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัย และสนับสนุนผลการวิจัย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Analysis) เป็นการวิเคราะห์ ภาวะเศรษฐกิจ ภาวะอุตสาหกรรม และภาวะบริษัทเพื่อใช้ในการกำหนดมูลค่าของหลักทรัพย์ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจ แบ่งออกเป็น

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

2) เครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจและวัฏจักรธุรกิจ ประกอบด้วย

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

2.2) ผลผลิตอุตสาหกรรม (Industrial Production) เป็นมูลค่าผลผลิตของอุตสาหกรรมมวลรวม และจำแนกตามกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ ผลผลิตอุตสาหกรรมมักจะเคลื่อนไหวไปในทิศทางเดียวกับภาวะเศรษฐกิจ

2.3) ดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index) เป็นดัชนีที่แสดงการเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้าและบริการในแต่ละงวด ใช้เป็นเครื่องมือวัดเงินเฟ้อ

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

โครงสร้างการแข่งขันของอุตสาหกรรม

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

2. การคุกคามจากคู่แข่งชั้นใหม่ (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 เป็นการวัดการเปลี่ยนแปลงของระดับราคาสินค้าและบริการโดยเฉลี่ยที่ผู้บริโภคจ่ายไป การวัดการเปลี่ยนแปลงของราคาจะเปรียบเทียบกับราคาสินค้าในช่วงเวลาระยะเวลาหนึ่งๆ กับราคาสินค้าอย่างเดียวกันกับปีฐาน (Base Year) ซึ่งกำหนดให้ตัวเลขดัชนีของปีฐานมีค่าเท่ากับ 100 ในการทำดัชนีราคาจะใช้ค่าเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักของราคาสินค้าทุกรายการที่ผู้บริโภคใช้จ่ายในการบริโภค การจัดทำน้ำหนักของสินค้าใช้ข้อมูลจากการสำรวจค่าใช้จ่ายของผู้บริโภค สำหรับประเทศไทยได้กำหนดกรอบลักษณะของครัวเรือนตัวอย่างที่ใช้วัดเป็น 3 ชุด ซึ่งมีวัตถุประสงค์ต่างกันแยกตามรายได้ ดังนี้คือ ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (ไม่รวมดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐานในกลุ่มอาหารสด และพลังงาน) ดัชนีราคาผู้บริโภคที่มีรายได้น้อย และดัชนีราคาผู้บริโภคเขตชนบท โดยที่หมวดของสินค้าที่นำมาคำนวณดัชนีราคาโดยทั่วไป แยกออกเป็นหมวดๆ ได้ 7 หมวด คือ หมวดอาหารและเครื่องดื่ม หมวดเครื่องนุ่งห่ม หมวดเคหสถาน หมวดการตรวจรักษาและบริการส่วนบุคคล หมวดพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสาร หมวดบันเทิง และการอ่านและการศึกษา และหมวดยาสูบและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ดัชนีราคาผู้บริโภค ถูกนำมาใช้เป็นตัวชี้วัดอัตราเงินเฟ้อของประเทศ ซึ่งถือว่าเป็นตัวชี้วัดเศรษฐกิจตัวหนึ่ง เพราะในการวิเคราะห์จะพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อตัวการเปลี่ยนแปลงของราคา เช่น ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนการผลิต ได้แก่ น้ำมัน ก๊าซหุงต้ม นอกจากนี้ค่าสาธารณูปโภค ค่าภาษีสรรพสามิตและปัจจัยอื่นๆ

ระเบียบวิธีการศึกษาและผลการศึกษา

การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ประชากรที่นำมาใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิแบบรายเดือน ระยะเวลาของข้อมูลที่รวบรวมตั้งแต่เดือน มกราคม 2547 ถึงเดือนตุลาคม 2551 รวมทั้งสิ้น 58 เดือน กลุ่มตัวอย่าง คือบริษัทหลักทรัพย์ที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งหมด จำนวน 15 บริษัท ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วยดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ (INT) และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก (OIL) และตัวแปรตามคือ_ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจะใช้แบบจำลองในการศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ในรูปแบบสมการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) ดังนี้

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

ขั้นตอนในการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร โดยเริ่มจากการทดสอบ Multicollinearity ของตัวแปรอิสระ แล้วจึงทำการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary least squares: OLS) ทำการทดสอบ Autocorrelation และแก้ไขปัญหา Autocorrelation ด้วยวิธี First order autoregressive เมื่อพบปัญหา

ผลการศึกษาพบว่าดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BCI) มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ ค่าสัมประสิทธิ์ของดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจเท่ากับ 0.565749 แสดงว่าเมื่อดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจเพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ลดลง 0.565749 จุด อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ ค่าสัมประสิทธิ์ของอัตราแลกเปลี่ยนบาทเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเท่ากับ 4.550189 แสดงว่าเมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้น 1 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จะส่งผลให้ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ลดลง 4.550189 จุด อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ (INT) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ เมื่อพิจารณาจากค่า t-statistic พบว่ามีค่าความ

น่าจะเป็น (P-value) มากกว่าระดับนัยสำคัญ (α) จึงปฏิเสธสมมติฐานรอง (H_1) และยอมรับสมมติฐานหลัก (H_0) ดังนั้นอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ จึงไม่มีนัยสำคัญในการอธิบาย และปัจจัยสุดท้ายคือราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก (OIL) มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ ค่าสัมประสิทธิ์ของราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโกเท่ากับ 0.516725 แสดงว่าเมื่อราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโกเพิ่มขึ้น 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จะส่งผลให้ดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น 0.516725 จุด

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยสรุปได้ว่าดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ(BCI) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก (OIL) เป็นปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 โดยที่ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ(BCI) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในการศึกษา อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ (EXR) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) ตามสมมติฐานที่ในการศึกษา ราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก(OIL) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในการศึกษา

อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนธนาคารพาณิชย์(INT) ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติในการอธิบายความสัมพันธ์ต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS)

ข้อเสนอแนะในการวิจัย การศึกษาครั้งนี้อาศัยทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานในส่วน of เครื่องชี้วัดภาวะเศรษฐกิจ อันประกอบด้วย ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ ดัชนีราคาผู้บริโภค อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ และราคาน้ำมันดิบตลาดในเม็กซิโก มาอธิบายความสัมพันธ์กับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยอาศัยการวิเคราะห์เชิงถดถอย (Ordinary Least Squares) ทั้งนี้ตัวแปรบางตัวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนั้นควรเพิ่มปัจจัยอื่นๆ ที่คาดว่าจะมีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์ในหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น มูลค่าการนำเข้าและส่งออกของประเทศ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เป็นต้น เพื่อหาความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ในการวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยควรศึกษาเชิงลึกลงไปให้ลึกซึ้งในหลักทรัพย์รายหลักทรัพย์ของหมวดขนส่งและโลจิสติกส์

โดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกหลักทรัพย์เดียวกับที่ตลาดหลักทรัพย์จัดทำ SET 50 หรือ SET 100 ด้วยการคัดเลือกหลักทรัพย์ที่มีสภาพคล่องเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย แล้วจึงทำการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อหลักทรัพย์เป็นรายหลักทรัพย์

บรรณานุกรม

- 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 ไพศาลยก. 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.

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. 22 กันยายน 2551. การคำนวณดัชนีราคาตลาด
หลักทรัพย์เพื่อการปรับปรุงการจัดกลุ่มอุตสาหกรรมในตลาดหลักทรัพย์แห่ง
ประเทศไทย [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก [http://www.set.or.th/th/products/index/
files/industry.pdf](http://www.set.or.th/th/products/index/files/industry.pdf)

ธนาคารแห่งประเทศไทย. 22 กันยายน 2551. อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของธนาคาร
พาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร (2545 – ปัจจุบัน) [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก
<http://www2.bot.or.th>

บริษัทหลักทรัพย์ กิมเิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 22 กันยายน 2551. ข้อมูลราคาหุ้น
[ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <https://trading5.kimeng.co.th/frame.asp>