วารสารบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
ปีที่ 10 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2564)

JMS-UBU
Journal of Management Science, Ubon Ratchathani University

อิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีราคาตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

Economic Factors Affecting the Stock Exchange of Thailand Index: Evidence from Transportation and Logistics Sector

พงศธร จันทร์ประทัก[1] วันวิสาข์ ขุนไชย[1] วิวัฒน์วงศ์ บุญหนุน[1*] ปภาวิน พชรโชติสุธี[1]

Pongsathorn Janpratak[1] Wanwisa Khunchai[1] Wiwatwong Bunnun[1*] Paphawin Patcharachotsuth[1]

[1]คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น

[1]Business Administration and Information Technology Rajamangala University of Technology Isan

E-mail: wiwatwongb@gmail.com

Received : 2 มีนาคม 2563
Revised : 30 มิถุนายน 2563
Accepted : 8 กรกฎาคม 2563

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีราคาตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งอิทธิพลทางเศรษฐกิจที่นำมาใช้ในการศึกษาประกอบด้วย ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ราคาน้ำมันดิบ (OIL) อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) โดยเป็นข้อมูลเชิงปริมาณโดยเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติอนุกรมเวลารายวัน ระหว่างเดือนมกราคม 2561 ถึงเดือนธันวาคม 2562 จำนวน 489 วัน ทำการวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ เพื่อวิเคราะห์อิทธิพลและความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทางเศรษฐกิจกับตัวแปรดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ โดยวิธีการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ

ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ประกอบด้วย อัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม และราคาน้ำมันดิบ (OIL) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.01 ส่วนดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันแต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ: ดัชนีราคาหลักทรัพย์, ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, หมวดขนส่งและโลจิสติกส์, ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

Abstract

This study aimed to investigate the economic influence on the Stock Exchange of Thailand index in the sectors of transportation and logistics. The economic factors in this study consisted of the consumer price index (CPI), business confidence index (BSI), oil price (OIL), and exchange rate Thai Baht per US Dollar. The quantitative data of stock price index in the transportation and logistics sectors and economic factors were collected from daily time series statistics from January 2018 to December 2019 for 489 days. A Statistical package for the social sciences software (SPSS) was used to analyze and process the collected data. A multiple regression model was utilized to examine the influence and relationship of economic variables and stock price indexes in the transportation and logistics sectors.

The results of this study indicated that exchange rate of baht per US dollar (EXR), and business sentiment index (BSI) negatively affected the stock index of transportation and logistics sectors significantly. However, the oil price (OIL) showed the positive relation with the stock price index at a significant level of 0.01. The results for consumer price index (CPI) were positive but not statistically significant.

Keywords: Stock Price Index, Stock Exchange of Thailand, Transportation and Logistics Sector, Economic Factors

บทนำ

ในยุคปัจจุบันนี้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับความสามารถในการแข่งขันหลายด้าน ธุรกิจการค้ามีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาไปได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการค้ายุคโลกาภิวัฒน์ที่มีการสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัย ทำให้การติดต่อสื่อสารเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและไร้พรมแดน จึงทำให้นักธุรกิจมีความสนใจที่จะลงทุนในตลาดหลักทรัพย์เป็นจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นนักลงทุนสถาบันรายใหญ่และรายย่อย เพื่อที่นำเงินทุนส่วนเกินที่ตนเอง มีอยู่มาต่อยอดให้เกิดผลกำไร และเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด (นิธิมา ปรีชาวัน, 2559) ซึ่งการลงทุนผ่านตลาดการเงินให้ผลตอบแทนที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับการฝากเงินกับสถาบันการเงิน อย่างไรก็ตามการลงทุนทุกประเภทมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้ผลตอบแทนตามที่คาดหวังไว้ จึงจำเป็นต้องศึกษาข้อมูลก่อนทำการลงทุน เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการลงทุน (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2557)

หมวดขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการดำเนินชีวิตของประชาชน ธุรกิจและการพัฒนาประเทศ (โอปอ คำเกษม, 2553) ส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ทั้งในด้านการค้าและการขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้นอุตสาหกรรมหมวดขนส่งและโลจิสติกส์จึงเป็นที่สนใจของนัก

ลงทุนที่จะเข้าสร้างผลตอบแทนในอนาคต จากศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2560) คาดการณ์ว่า ในปี 2561 สถานการณ์โลจิสติกส์ของประเทศไทยจะเติบโตอย่างต่อเนื่องจากภาวะทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวขึ้น ประกอบการลงทุนภาครัฐและการส่งออกภาคเอกชนที่มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลให้ภาคโลจิสติกส์ไทยขยายตัวไปในทิศทางเดียวกัน

ดัชนีตลาดหลักทรัพย์มีความอ่อนไหวต่อปัจจัยต่างๆ หลากหลายปัจจัย ประกอบด้วย ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Factors) และปัจจัยทางเศรษฐกิจ (Economic Factors) ซึ่งเป็นปัจจัยปัจจัยทางเทคนิค (Technical Factors) ซึ่งได้แก่ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (MLR) ราคาน้ำมันดิบ (OIL) อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ (EX) อัตราการเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ (International Trade) มีผลต่อการเคลื่อนไหวดัชนีราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามมีงานวิจัยที่ขัดแย้งของ นิธิมา ปรีชาวัน (2559) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์ พบว่า อัตราเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบ (OIL) อัตราการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน (EX) อัตราการเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ (International Trade) และอัตราเงินเฟ้อ (Inflation Rate) ไม่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์ คืออัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET Index)

ดังนั้น เพื่อลดความเสี่ยงและการสร้างโอกาสการลงทุน ผู้วิจัยจึงศึกษาอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจลงทุนให้แก่นักลงทุน หากนักลงทุนมีข้อมูลที่สมบูรณ์จะช่วยลดความเสี่ยง และสามารถสร้างโอกาสที่จะแสวงหาผลตอบแทนจากการลงทุนได้

1. **วัตถุประสงค์การวิจัย**

เพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปรทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

2. **สมมติฐานงานวิจัย**

การศึกษาอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์ กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ประเทศไทย สามารถกำหนดสมมติฐาน ดังนี้

H_1: ดัชนีราคาผู้บริโภคมีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

H_2: ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจมีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

H_3: ราคาน้ำมันดิบมีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

H_4: อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกามีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์การลงทุนในหลักทรัพย์ (Financial or Securities Investment Analysis) สามารถทำการวิเคราะห์ได้ 2 วิธี (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2557) ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Analysis) และการวิเคราะห์ทางเทคนิค (Technical Analysis) การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Analysis) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานเป็นแนวคิดที่วิเคราะห์หลักทรัพย์โดยใช้ปัจจัยพื้นฐาน ซึ่งเป็นแนวคิดที่มุ่งใช้ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดอัตราผลตอบแทน ความเสี่ยงจากการลงทุน และมูลค่าของหลักทรัพย์ ซึ่งปัจจัยพื้นฐานดังกล่าว ได้แก่ การวิเคราะห์เศรษฐกิจ การวิเคราะห์อุตสาหกรรมนั้น ๆ ที่สามารถส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทหลักทรัพย์ และรวมถึงฐานะทางการเงินของผู้ออกหลักทรัพย์ด้วย แนวคิดการวิเคราะห์หลักทรัพย์โดยใช้ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Analysis) เป็นการวิเคราะห์การลงทุนในหลักทรัพย์โดยอาศัยปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่

1. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ ปัญหาทางเศรษฐกิจอาจส่งผลกระทบต่อปัญหาอื่น ๆ และก่อให้เกิดผลกระทบทางจิตวิทยาต่อนักลงทุนได้มากที่สุด

2. ปัจจัยการเมือง เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ได้อย่างรวดเร็วและรุนแรง โดยเฉพาะการเมืองที่รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบายต่าง ๆ ที่มีผลกระทบโดยตรงต่อเศรษฐกิจ เช่น การกำหนดอัตราภาษี การส่งเสริมการลงทุน การหาตลาดต่างประเทศ เป็นต้น

3. ปัจจัยอื่น ๆ เช่น ภัยธรรมชาติ รวมทั้งความไม่สงบภายในประเทศ เป็นต้น

ในส่วนการวิเคราะห์โดยใช้ปัจจัยทางเทคนิค (Technical Analysis) เป็นวิเคราะห์โดยใช้ปัจจัยทางเทคนิคเป็นการศึกษาพฤติกรรมของราคาหุ้น หรือพฤติกรรมของตลาดในอดีตโดยใช้หลักสถิติ เพื่อนำมาใช้คาดการณ์พฤติกรรมการเคลื่อนไหวของราคาหุ้นในอนาคต และช่วยให้ผู้ลงทุนหาจังหวะการลงทุนที่เหมาะสม โดยข้อมูลหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางเทคนิค ได้แก่ ระดับราคาและปริมาณการซื้อขายหุ้น โดยมีแนวคิดการวิเคราะห์ปัจจัยทางเทคนิคจะอยู่บนสมมติฐาน 3 ประการ คือ 1) ราคาเป็นผลรวมที่สะท้อนให้เราทราบถึงข่าวสารในด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแล้ว 2) ราคาจะเคลื่อนไหวอย่างมีแนวโน้มและจะคงอยู่ในแนวโน้มนั้น ๆ ในช่วงระยะเวลาหนึ่งจนกว่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงแนวโน้มใหม่ และ 3) พฤติกรรมการลงทุนของผู้ลงทุน จะยังคงมีลักษณะที่คล้ายคลึงกับพฤติกรรมการลงทุนในอดีต

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ได้รับความสนใจและศึกษาอย่างแพร่หลายตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ซึ่ง Atiq, Rafiq, and Roohullah (2010) ได้จำแนกปัจจัยหลักที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย ปัจจัยพื้นฐานหรือปัจจัยภายใน (Fundamental or Internal Factors) และปัจจัยทางเทคนิคหรือปัจจัยภายนอก (Technical or External Factors) โดยปัจจัยพื้นฐานหรือปัจจัยภายในบริษัท จะแสดงถึงผลการดำเนินงานของบริษัท เช่น อัตราส่วนราคาต่อกำไร (PE) อัตราส่วนราคาต่อมูลค่าทางบัญชี (PBV) อัตรากำไรต่อหุ้น (EPS) และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (DE) เป็นต้น ส่วนปัจจัยทางเทคนิค หรือ ปัจจัยภายนอก นิยมเรียกว่าปัจจัยทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นตัวแปรระดับมหภาค เช่น ดัชนีผู้บริโภค (CPI) ปริมาณเงินในระบบเศรษฐกิจ (MS) อัตราแลกเปลี่ยน (EXR) และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เป็นต้น

Astuty (2017) ได้ทำการศึกษาปัจจัยพื้นฐานและความเสี่ยงที่เป็นระบบที่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์อินโดนีเซีย ระหว่างปี 2011-2015 โดยวิธีการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ ผลการศึกษาพบว่าอัตราส่วนราคาต่อกำไร (PE) อัตราส่วนราคาต่อมูลค่าทางบัญชี (PBV) อัตรากำไรต่อหุ้น (EPS) และความเสี่ยงที่เป็นระบบ (Beta) มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่พบความสัมพันธ์ของอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าทางบัญชี (PBV) ไม่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ รัศมี ศรีลาวงศ์ (2561) ทำการศึกษาอัตราส่วนทางการเงินกับดัชนีกลุ่มอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์และก่อสร้าง ซึ่งใช้อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายล่วงหน้าตัดบัญชี (EBITDA) อัตราส่วนกำไรสุทธิ (NPM) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E) อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR) และอัตราส่วนราคาตลาดต่อมูลค่าหุ้นทางบัญชี (PBV) พบว่า อัตราส่วนราคาตลาดต่อมูลค่าหุ้นทางบัญชีมีอิทธิพลในทิศทางเดียวกันต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์กลุ่มอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์และก่อสร้าง เป็นต้น

นัฏนนท์ เขียวขำ และธิดาทิพย์ ปานโรจน์ (2561) ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเคลื่อนไหวดัชนีราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยวิเคราะห์ข้อมูลเป็นรายเดือน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเคลื่อนไหวดัชนีราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้แก่ อัตราการเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ (INT) มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (MLR) ราคาน้ำมันดิบ (OIL) และอัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ (EXR) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามดัชนีราคาหลักทรัพย์ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ส่วนดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) และดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ ไม่ส่งผลกระทบต่อการเคลื่อนไหวดัชนีราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สอดคล้องกับงานวิจัยของ Forson and Jakkaphong Janrattanagul (2014) และ ศิวรักษ์ แสงวีระศิริ (2558) พบว่า ดัชนีราคาผู้บริโภค มีความสัมพันธ์กับการเคลื่อนไหวของดัชนีหลักทรัพย์ และ Aydemir and Demirhan (2009) และ ศรุตา โภควรรณากร (2558) พบว่า อัตราแลกเปลี่ยนมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อการเปลี่ยนแปลงของดัชนีหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตามจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่ามีงานวิจัยที่ขัดแย้งกับการศึกษาข้างต้นซึ่ง นิธิมา ปรีชาวัน (2559) ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม 2545 ถึง เดือน สิงหาคม 2558 อัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน (OIL) อัตราเงินเฟ้อ (INF) อัตราการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน (EXR) อัตราการเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ (INT) ไม่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ระเบียบวิธีวิจัย

1. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์ กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ประเทศไทย ทำการทดสอบและวิเคราะห์ทางสถิติ ด้วยวิธีการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis)

2. ข้อมูล ตัวแปร และการวิเคราะห์ข้อมูล

2.1 ข้อมูลและตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ใช้ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ ตัวแปรต้น คือ ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (SLG) ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI), ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ(BSI), ราคาน้ำมันดิบ(OIL), และอัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ (EXR) โดยรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม 2561 ถึง เดือนธันวาคม 2562 รวม 489 วัน จากระบบบริการข้อมูลตลาดหลักทรัพย์ (2563) (www.setsmart.com) และธนาคารแห่งประเทศไทย (2563) (www.bot.or.th) รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ตัวแปรและแหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูล	ชนิดของตัวแปร	ความถี่ข้อมูล	แหล่งที่มา
ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (Transportation and Logistics Stock Index: SLG)	ตัวแปรตาม	รายวัน	www.setsmart.com
ดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index: CPI)	ตัวแปรอิสระ	รายวัน	www.bot.or.th
ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (Business Sentiment Index: BSI)		รายวัน	www.bot.or.th
ราคาน้ำมันดิบ (OIL Price: OIL)		รายวัน	www.bot.or.th
อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (Exchange Rate: EXR)		รายวัน	www.bot.or.th

2.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

2.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) การทดสอบสถิติเชิงพรรณนาเป็นการสรุปข้อมูลของตัวแปรต่าง ๆ ทั้งนี้การทดสอบสถิติเชิงพรรณนาจะเป็นการบอกถึงข้อมูลที่เป็นค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบน

มาตรฐาน ค่าที่สูงที่สุด และค่าที่ต่ำที่สุด เป็นต้น เพื่อให้มีความเข้าใจถึงภาพรวมข้อมูลมากยิ่งขึ้น (ศิวรักษ์ แสงวีระศิริ, 2558)

2.2.2 การทดสอบปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ก่อนการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุจะต้องทำการตรวจสอบปัญหา Multicollinearity (Pindyck & Rubinfeld, 1998) ทั้งนี้ ปัญหา Multicollinearity เกิดจากการที่ตัวแปรอิสระในสมการมีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงระหว่างกันในระดับสูงโดยจะอาศัยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ในการตรวจสอบปัญหาแต่ถ้าการวิเคราะห์การถดถอยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ที่มีค่าสูงกว่า 0.8 หรือมีค่าต่ำกว่า -0.8 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิตินั้น หมายความว่าผลที่ได้ยังคง Unbiased แต่ก็ไม่มีประสิทธิภาพ (นิธิมา ปรีชาวัน, 2559)

2.2.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงระหว่างค่าความคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) จะแสดงผลเมื่อความสัมพันธ์ของตัวแปรใด ๆ ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนในแบบจำลองถดถอยจะต้องไม่มีความสัมพันธ์กับค่าความคลาดเคลื่อนตัวอื่น ๆ ถ้าค่า Durbin-Watson มีค่าเข้าใกล้ 2 คือ มีค่าอยู่ในช่วง 1.5 - 2.5 จะสามารถสรุปได้ว่าค่าความคลาดเคลื่อนมีความเป็นอิสระกัน หากค่าน้อยกว่า 1.5 เข้าใกล้ 0 แสดงว่าความคลาดเคลื่อนแต่ละตัวยิ่งมีความสัมพันธ์กันอย่างมากในเชิงบวก หากค่ามากกว่า 2.5 แสดงว่าความคลาดเคลื่อนแต่ละตัวมีความสัมพันธ์เชิงลบ และหากยิ่งเข้าใกล้ 4 แสดงว่ายิ่งมีความสัมพันธ์อย่างมากในเชิงลบ

2.2.4 การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Linear Regression) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระว่าตัวแปรใดมีอิทธิพลต่อตัวแปรตาม ซึ่งการวิเคราะห์การถดถอยเป็นวิธีการทางสถิติที่ใช้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ตั้งแต่ 2 ตัวแปรขึ้นไป กับตัวแปรตาม (Dependent Variable) แบบจำลองที่จะวิเคราะห์แสดงดังสมการที่ 1

$$SLG = \alpha + \beta_1 CPI + \beta_2 BSI\ \beta_3 OIL + \beta_4 EXR + \varepsilon \quad (1)$$

ผลการศึกษา

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ด้วยโปรแกรมคำนวณทางสถิติ โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) และใช้การเลือกตัวแปรโดยวิธีเพิ่มตัวแปรอิสระแบบขั้นตอน (Enter Regression) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าสถิติเชิงพรรณนาของตัวแปร (Descriptive Statistics)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ	Mean	Std. Diviation	N
SLG	388.260	20.245	489
EXR	30.512	.928	489

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ	Mean	Std. Diviation	N
BSI	2.461	.143	489
CPI	5.020	.288	489
OIL	67.730	6.725	489

ตารางที่ 2 ผลการทดสอบสถิติเชิงพรรณนา จากข้อมูลตัวอย่าง 489 ข้อมูล พบว่า ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (SLG) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 388.260 และ มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 20.245 อัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 30.512 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .928 ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.461 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .143 ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 5.020 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .288 และราคาน้ำมันดิบ (OIL) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 67.730 มีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 6.725

ตารางที่ 3 ผลการทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient)

Variable	EXR	BSI	CPI	OIL
EXR	1.000			
BSI	.347	1.000		
CPI	-.132	.734	1.000	
OIL	.497	.242	.012	1.000

ตารางที่ 4 วิเคราะห์สถิติความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษาอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์ กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ประเทศไทย

Variable	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin Watson
OIL, CPI, EXR, BSI	.894[a]	.799	.798	9.108	1.80

ตารางที่ 3 และตารางที่ 4 การทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันของ อัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) และราคาน้ำมันดิบ มีค่าน้อยกว่า .80 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) และการทดสอบความเป็น

อิสระกันของความคลาดเคลื่อน (Durbin Watson) เท่ากับ 1.80 พบว่าไม่เกิดปัญหาความคลาดเคลื่อน (Autocorrelations) ตามลำดับ

ตารางที่ 5 ผลการวิเคราะห์ถดถอยอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์ กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ประเทศไทย

Variable	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	989.457	19.126		51.734	.000		
EXR	-18.907	.647	- .867	-29.200	.000	.470	2.127
BSI	-21.619	5.621	- .153	-3.846	.000	.261	3.837
CPI	2.406	2.653	.034	.907	.365	.291	3.437
OIL	.249	.071	.083	3.506	.000	.747	1.339

ตารางที่ 5 ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regressions) ของตัวแปรทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย (β) ของอิทธิพลทางเศรษฐกิจ ของอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) เท่ากับ -18.907 ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) เท่ากับ -21.619 ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) เท่ากับ 2.406 ราคาน้ำมันดิบ (OIL) เท่ากับ .249 และมีค่าคงที่ เท่ากับ 989.457

ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) ของอัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) เท่ากับ - .867 ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) เท่ากับ .153 ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) เท่ากับ .034 ราคาน้ำมันดิบ (OIL) เท่ากับ .083 โดยค่า β ซึ่งอธิบายได้ว่า อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) มีอิทธิพลต่อหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์มากที่สุด รองลงมาคือ ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) และ ราคาน้ำมันดิบ (OIL) ตามลำดับ

ค่าสถิติ (T-Statistic) ของอัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) เท่ากับ -29.200 ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) เท่ากับ -3.846 ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) เท่ากับ .907 ราคาน้ำมันดิบ (OIL) เท่ากับ 3.506 โดยค่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) ของอัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ราคาน้ำมันดิบ (OIL) เท่ากับ .000 ส่วนดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) เท่ากับ .365

นั่นคือ อัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ราคาน้ำมันดิบ (OIL) เป็นตัวแปรทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโล

จิสติกส์ ส่วนดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ไม่มีผลต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ผลการวิเคราะห์การถดภอยเชิงพหุ แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทางเศรษฐกิจกับ SLG ได้ดังสมการที่ 2

$$SLG = 989.457 - .867(EXR) + .153(BSI) + .083(OIL) \quad (2)$$
$$(51.734) \quad (-29.200)^{***} \quad (-3.846)^{***} \quad (3.506)^{***}$$
$$R^2 = .799 \qquad \text{Adjust } R^2 = .798$$
$$\text{Durbin-Watson stat} = 1.80$$

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บ คือ ค่า t-statistic ของค่าสัมประสิทธิ์

*** ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 99 หรือระดับนัยสำคัญ 0.01

ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุในสมการดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ พบว่า สมการถดถอยมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยทิศทางความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในแบบจำลองตามสมมุติฐาน โดยปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) และ ราคาน้ำมัน (OIL) โดยราคาน้ำมันมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ส่วนอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) และความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ และสามารถสรุปผลการทดสอบสมมุติฐานโดยยอมรับสมมุติฐาน คือ อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) และ ราคาน้ำมัน (OIL) มีอิทธิผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และปฏิเสธสมมุติฐานตัวแปรดัชนีผู้บริโภค (CPI) คือ ดัชนีผู้บริโภคเป็นตัวแปรทางเศรษฐกิจที่ไม่มีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

อภิปรายผล

การศึกษาอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทางสถิติอนุกรมเวลารายวัน ประกอบด้วย ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ราคาน้ำมันดิบ (OIL) อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) และดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ (SLG) ระหว่างเดือนมกราคม 2561 ถึงเดือนธันวาคม 2562 จำนวน 489 วัน เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS เพื่อวิเคราะห์อิทธิพลและความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทางเศรษฐกิจกับตัวแปรดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ ผลการศึกษาพบว่า อัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) มีอิทธิมากที่สุดและมีความสัมพันธ์กับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในทิศทางตรงกันข้าม แสดงให้เห็นว่าถ้าอัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อ

ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) เพิ่มขึ้น จะส่งผลให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ลดลงในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ลดลง จะส่งผลให้ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ นัฏนนท์ เขียวขำ และธิดาทิพย์ ปานโรจน์ (2561) และ Aydemir and Demirhan (2009) แต่ขัดแย้งกับผลการศึกษา นิธิมา ปรีชาวัน (2559) ที่รายงานว่าอัตราแลกเปลี่ยนไม่มีความสัมพันธ์ต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ นอกจากนี้ พบว่าดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) มีอิทธิต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในทิศทางตรงกันข้าม เช่นเดียวกับความสัมพันธ์ของอัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของ ศิวรักษ์ แสงวีระศิริ (2558), นัฏนนท์ เขียวขำ และธิดาทิพย์ ปานโรจน์ (2561) ส่วนราคาน้ำมันดิบ (OIL) มีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือเมื่อราคาน้ำมันดิบเพิ่ม จะส่งผลหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ Forson and Jakkaphong Janrattanagul (2014) และ หนึ่งฤทัย นวลศรี และนัฏวดี แป้นน้อย (2558) แต่แตกต่างกับรายงานวิจัยของ ธนวรรธน์ ตรีระสหกุลย์ และสุเมธ ธุวดาราตระกูล (2561) ที่พบว่าราคาน้ำมันดิบมีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในทิศทางตรงข้ามกัน

ส่วนดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) ไม่มีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อาจเป็นผลจากข้อมูลกับช่วงเวลาของการศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ จุฑามาส สุขะ และวรรณรพี บานชื่นวิจิตร (2561) แต่แตกต่างจากผลวิจัย สยาม ปัญจนาพงศ์ชัย (2560) ที่พบว่าดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) มีอิทธิพลต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจมีอิทธิพลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์สอดคล้องและแตกต่างกัน เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในอดีตที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดประโยชน์นักลงทุนจึงควรพิจารณาโดยใช้ปัจจัยทางเทคนิคร่วมกับปัจจัยพื้นฐานในการวิเคราะห์การลงทุนในหลักทรัพย์ อันจะช่วยในการตัดสินใจ หากปัจจัยข้างต้นมีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการลงทุน และความไม่แน่นอนในการได้รับผลตอบแทนในอนาคต

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถสรุปและข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

จากผลการวิเคราะห์อิทธิพลทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ สำหรับนักลงทุนที่สนใจลงทุนในหลักทรัพย์ของธุรกิจหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามการลงทุนทุกประเภทย่อมมีความเสี่ยง ดังนั้นนักลงทุนควรศึกษาตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ประกอบด้วย อัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) และราคาน้ำมันดิบ (OIL) อย่างใกล้ชิด เพื่อไปใช้ในการตัดสินใจลงทุน และลดความเสี่ยงในการลงทุนในหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ที่

เปลี่ยนแปลงไป และสร้างผลตอบแทนจากการลงทุนในหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ได้ หากปัจจัยข้างต้นมีการเปลี่ยนแปลง

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาวิจัยอิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรณีศึกษาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์นั้นทำให้ทราบถึงตัวแปรในแต่ละตัวที่มีผลต่อหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์อย่างไร ในการศึกษาครั้งต่อไปนั้นอาจจะมีตัวแปรอื่นที่นอกเหนือจากอัตราการแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (EXR) ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (BSI) ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) และราคาน้ำมันดิบ (OIL) ควรศึกษาตัวแปรอิสระอื่น ๆ ทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะมีผลต่อหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น ดัชนีอุตสาหกรรมดาวโจนส์ หรือผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย เป็นต้น เพื่อความสามารถในการมองเห็นอิทธิพลทางเศรษฐกิจได้รอบด้าน และเพื่อผลกำไรจากการตัดสินใจลงทุน นอกจากนี้ควรใช้ข้อมูลรายปี รายเดือน และรายสัปดาห์ มาเปรียบเทียบเพื่อเป็นการยืนยันว่าผลการศึกษาสอดคล้องกับงานวิจัยในอดีตหรือไม่

รายการอ้างอิง

จุฑามาส สุขะ และวรรณรพี บานชื่นวิจิตร. (2561). ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มธนาคารพาณิชย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. ใน *การประชุมนำเสนองานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา ครั้งที่ 13 ปีการศึกษา 2561* (น. 59-68). กรุงเทพ: มหาวิทยาลัยรังสิต.

ธนวรรธน์ ตรีระสหกุลย์ และสุเมธ ธุวดาราตระกูล. (2561). ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อดัชนีตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. *วารสารบริหารธุรกิจศรีนครินทรวิโรฒ, 9*(2), 12-29.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2563). *ดัชนีและเครื่องชี้เศรษฐกิจ*. สืบค้นเมื่อ 27 มกราคม 2563, จาก https://www.bot.or.th/Thai/Statistics/Economic AndFinancial/EconomicIndices/Pages/default.aspx

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2557). *ตลาดการเงินและการลงทุนในหลักทรัพย์* (พิมพ์ครั้งที่ 14 ฉบับปรับปรุง). กรุงเทพฯ: บุญศิริการพิมพ์.

นัฏนนท์ เขียวขำ และธิดาทิพย์ ปานโรจน์. (2561). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเคลื่อนไหวดัชนีราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. ใน *การประชุมวิชาการระดับชาติ ม.อ.ตรัง. 2561* (น. 59–68). ตรัง: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง.

นิธิมา ปรีชาวัน. (2559). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มธุรกิจบริการทางด้านบริการขนส่งและโลจิสติกส์*. (การค้นคว้าอิสระปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, บัณฑิตวิทยาลัย.

รัศมี ศรีลาวงศ์. (2561). *การศึกษาอัตราส่วนทางการเงินที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ กรณีศึกษากลุ่มอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์และก่อสร้างในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ*. (การค้นคว้าอิสระปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ, คณะบริหารธุรกิจ.

ระบบบริการข้อมูลตลาดหลักทรัพย์. (2563). *ข้อมูลเปรียบเทียบอุตสาหกรรม*. สืบค้นเมื่อ 25 มกราคม 2563, จาก https://www.setsmart.com/ism/stockComparisonTrading.html?locale=th_TH

ศรุตา โภควรรณากร. (2558). *ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบกับดัชนีราคาหลักทรัพย์ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและดัชนีกลุ่มอุตสาหกรรมธุรกิจบริการ*. (การค้นคว้าอิสระปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

ศิวลักษณ์ แสงวีระศิริ. (2558). *ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์รายกลุ่มอุตสาหกรรมในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย*. (การค้นคว้าอิสระปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2560). *บทวิเคราะห์เศรษฐกิจ*. สืบค้น 11 พฤศจิกายน 2562. จาก https://kasikornresearch.com/TH/analysis/k-econ/economy/Pages/index.aspx?c=355

สยาม ปัญจนาพงศ์ชัย. (2560). *ความสัมพันธ์ของวัฏจักรธุรกิจระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคกับราคาตัวแทนกลุ่มอุตสาหกรรมของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย*. (การค้นคว้าอิสระปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

หนึ่งฤทัย นวลศรี และนัฏวดี แป้นน้อย. (2558). ปัจจัยกำหนดราคาหลักทรัพย์ SET 50 ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. ใน *การประชุมหาดใหญ่วิชาการระดับการระดับชาติ ครั้งที่ 6*. สงขลา: มหาวิทยาลัยหาดใหญ่.

โอปอ คำเกษม. (2553). *ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อผลประกอบการของบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย*. (การศึกษาเฉพาะบุคคลปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, บัณฑิตวิทยาลัย.

Astuty, P. (2017). The influence of fundamental factors and systematic risk to stock prices on companies listed in the Indonesian stock exchange. *European Research Studies Journal, 20*(4A), 230–240.

Atiq, M., Rafiq, M., & Roohullah. (2010). Factors affecting stock prices: A case study of Karachi stock exchange. *Business & Economic Review. 2*(1). 7-12.

Aydemir, O., & Demirhan, E. (2009). The relationship between stock prices and exchange rates: Evidence from Turkey. *International Research Journal of Finance and Economics, 1*(23), 207-215.

Forson, A. J., & Jakkaphong Janrattanagul. (2014). Selected macroeconomic variables and stock market movements: Empirical evidence from Thailand. *Contemporary Economics, 8*(2), 157–174.

Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (1998) *Econometric Models and Economic Forecasts*. 4th Edition, Boston: Irwin-McGraw- Hill.