

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

จากการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศในช่วงที่ผ่านมา และจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยในขณะนี้มีสภาพคล่องทางการเงินอยู่ในระดับสูง อัตราดอกเบี้ยยังทรงตัวอยู่ในระดับต่ำ และมีการปรับตัวไม่มากนัก สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลดีต่อบรรยากาศการลงทุนทั่วไป โดยเฉพาะการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้ลงทุนมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด แม้จะมีปัจจัยหลายประการที่กระทบต่อเศรษฐกิจ เช่น โรคไข้หวัดนก การก่อการร้าย ราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนที่สำคัญทางเศรษฐกิจ อัตราค่าลังการผลิต การลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น เศรษฐกิจของประเทศจีน และการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์ แต่จากพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง และความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่มากขึ้นนั้น กลับทำให้การลงทุนในตลาดหลักทรัพย์เพิ่มมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากรายงานข่าวจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเปิดเผยถึงผลประกอบการงวด 9 เดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2547 ของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ปรากฏว่า บริษัทจดทะเบียน 434 บริษัท คิดเป็น 95% ของบริษัททั้งหมด 456 บริษัท สามารถทำผลกำไรสุทธิรวมกันได้ทั้งสิ้น 314,874 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นกว่า 39% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่มีกำไรสุทธิรวมกันเพียง 226,814 ล้านบาท

โดยเฉลี่ยบริษัทส่วนใหญ่มีผลประกอบการที่ดีขึ้นมาก เนื่องจากมีอัตราการขยายตัวสูงถึง 10-20% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2546 นอกจากนี้ หลายบริษัทมียอดขายเพิ่มขึ้นเร็วกว่าการลดต้นทุน และฐานะทางการเงินส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก มีความแข็งแกร่ง ขณะที่สภาพคล่องส่วนเกินหรือเงินสดหมุนเวียนที่ถือนั้นมีการปรับตัวดีขึ้นมากกว่าเดิม จึงส่งผลให้บริษัทจำนวนมากสามารถจ่ายเงินปันผลได้ในอัตราที่มากกว่าปีที่ผ่านมา และ มีความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินต้นจากเงินสดหมุนเวียนโดยเฉลี่ยสูงขึ้นถึง 2-3 เท่า แม้ว่าในอดีตเริ่มแรกนั้นตลาดหลักทรัพย์มีทุนจดทะเบียนเพียง 8 ล้านบาท มีบริษัทหลักทรัพย์เพียง 30 บริษัท มีมูลค่ารวมของตลาดอยู่ที่ 5,000 ล้านบาท และมีการซื้อขายเพียงวันละ 300 ล้านบาท แต่ในปัจจุบันถือว่าแตกต่างกันมาก โดยมีมูลค่ารวมของตลาดสูงถึงวันละ 4 ล้านล้านบาท มีการซื้อขายหลักทรัพย์เฉลี่ยวันละ 2 หมื่นล้านบาท

รูป 1.1 การเคลื่อนไหวของหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



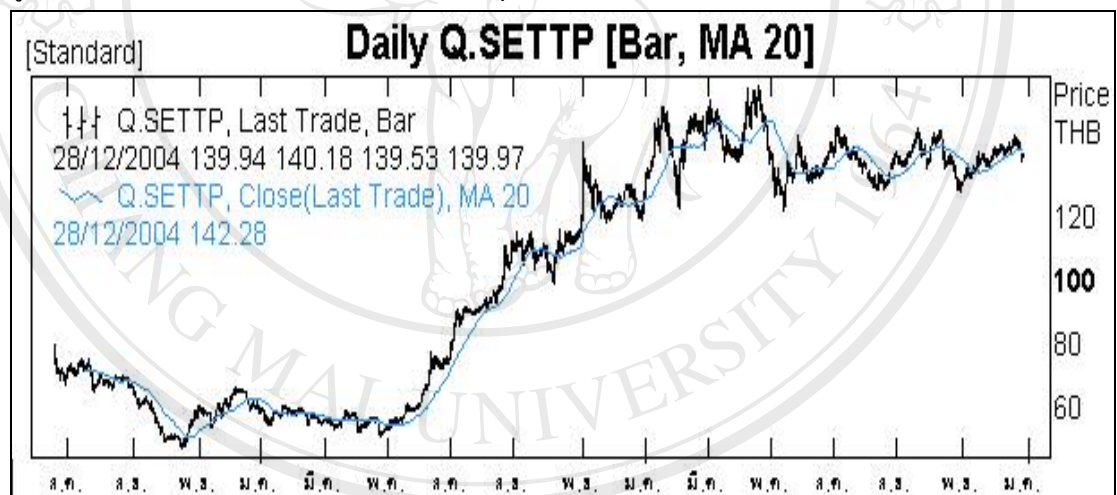
ที่มา: Reuters (2004)

เมื่อดูจากผลประกอบการแยกตามกลุ่มอุตสาหกรรม ปรากฏว่า กลุ่มบริการ มีกำไรสุทธิ 25,251 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 69 เนื่องจากยอดขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 21 ซึ่งกลุ่มขนส่งมีสัดส่วนกำไรสุทธิถึงร้อยละ 41 ของกลุ่มอุตสาหกรรม โดยมียอดขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 และมีอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 36 เป็นร้อยละ 51 เนื่องจากปริมาณการใช้บริการเพิ่มขึ้นและอัตราค่าระวางการขนส่งทางน้ำปรับตัวดีขึ้น โดยมี 3 บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มขนส่งที่มีกำไรมากที่สุดคิดในกลุ่มบริษัทจดทะเบียนที่มีกำไรสุทธิสูงสุด 20 ลำดับแรก สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ได้แก่ บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) มีกำไรสุทธิในปี พ.ศ. 2547 เท่ากับ 3,770 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2546 ถึง 332.84% บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) มีกำไรสุทธิในปี พ.ศ. 2547 เท่ากับ 2,730 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ถึง 166.86% และ บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) มีกำไรสุทธิในปี 2547 เท่ากับ 2,369 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2546 ถึง 256.78 % (ข่าวการเงิน, 2547)

แม้ในช่วงปี พ.ศ. 2547 หลักทรัพย์กลุ่มขนส่งจะถูกกระทบจากหลายปัจจัย ได้แก่ ไข้หวัดนก การก่อร้าย การเมืองภายในประเทศ และต่างประเทศ ความผันผวนของราคาน้ำมัน การอ่อนค่าของเงินดอลลาร์ในช่วงปลายปี จึงทำให้ค่าเงินบาทแข็งขึ้นค่อนข้างมากซึ่งอาจมีผลกระทบต่อ การส่งออกบ้าง แต่ก็มีปัจจัยหลายประการที่ส่งผลทางบวกต่อหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่ง ได้แก่ นโยบายของรัฐบาลในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคเอเชีย นโยบายในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค และนโยบายการมุ่งพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งการลดต้นทุนในระบบขนส่ง เพื่อต้องการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งมีผลทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งภายในและต่างประเทศสูงขึ้น

และจากธุรกิจบริการที่มีการเติบโตสูง ทำให้มีการใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น มีการปรับอัตราค่าระวางการขนส่งทางน้ำปรับตัวดีขึ้น และในขณะเดียวกันเทคโนโลยีการคมนาคมในปัจจุบันก็มีความก้าวหน้ามากขึ้น เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เม็ดเงินลงทุนสนใจลงทุนมากขึ้น ทำให้การซื้อขายหลักทรัพย์และระดับราคาหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยมีหลายหลักทรัพย์ในกลุ่มที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่าตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งยังมีมูลค่าตามราคาตลาดสูง โดยตลาดหลักทรัพย์ได้นำไปใช้คำนวณดัชนีSET50ด้วย ซึ่งบริษัทหลักทรัพย์จดทะเบียนดังกล่าวได้แก่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (รายชื่อหลักทรัพย์ที่ใช้ในการคำนวณดัชนี SET50 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม, 2547) แสดงว่าหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่งมีศักยภาพในการแข่งขันสูง นั้นแสดงถึงการให้ผลตอบแทนสูงในอนาคตอีกด้วย

รูป 1.2 การเคลื่อนไหวของหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่ง



ที่มา: Reuters (2004)

เมื่อดูจากมูลค่าราคาตลาดของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งปี พ.ศ. 2547 พบว่า หลักทรัพย์ที่มีมูลค่าตามราคาตลาดสูงสุดได้แก่ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่าตามตลาดรวมร้อยละ 34.90 ของมูลค่าตามราคาตลาดรวมทั้งหมด รองลงมาได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีมูลค่าตามตลาดคิดเป็นร้อยละ 30.07 ถัดมาได้แก่ บริษัท โทรีเซนไทยเอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) มีมูลค่าตามตลาดรวมคิดเป็นร้อยละ 9.67 ส่วนบริษัท พรีเมียมชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีมูลค่าตามตลาดคิดเป็นร้อยละ 8.63 และ ร้อยละ 8.23 ตามลำดับ

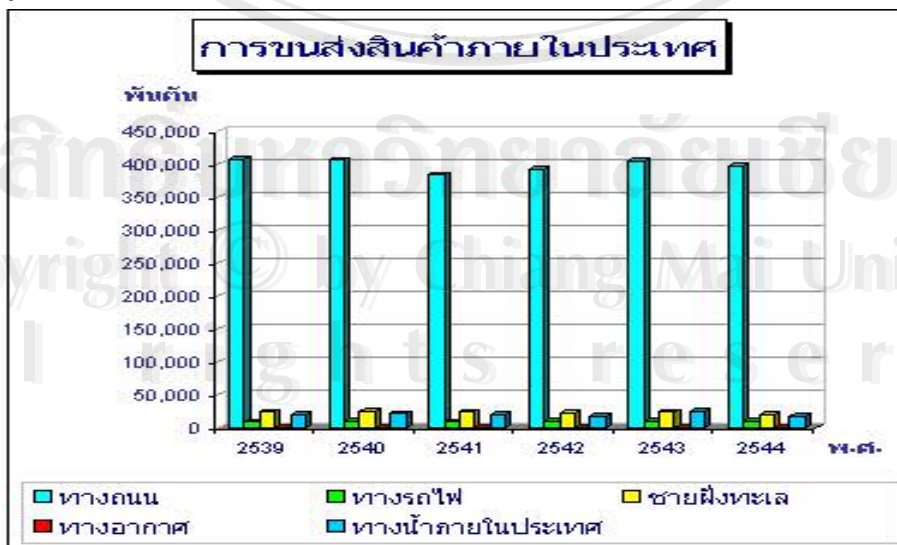
ตาราง 1.1 การจัดอันดับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่ง

อันดับ	ชื่อหลักทรัพย์	มูลค่าตามราคาตลาด (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	THAI	82,902.21	34.90
2	AOT	71,427.63	30.07
3	TTA	22,965.19	9.67
4	PSL	20,512.14	8.63
5	BECL	19,539.99	8.23
6	RCL	19,156.76	8.06
7	JUTHA	817.69	0.34
8	ASIMAR	227.20	0.10
TOTAL		237,548.80	100.00

ที่มา: Reuters (2004)

จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าภายในประเทศปี พ.ศ. 2545 พบว่ามีปริมาณการขนส่งถึง 519 ล้านตัน ซึ่งสูงกว่าปี พ.ศ. 2544 ถึง 73 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 16.41 โดยมีปริมาณการขนส่งทางถนนมากที่สุดถึง 549 ล้านตัน รองลงมาได้แก่การขนส่งทางชายฝั่งทะเล 24 ล้านตัน การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ 23 ล้านตัน และการขนส่งทางอากาศ 56,000 ตัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศสูงขึ้น

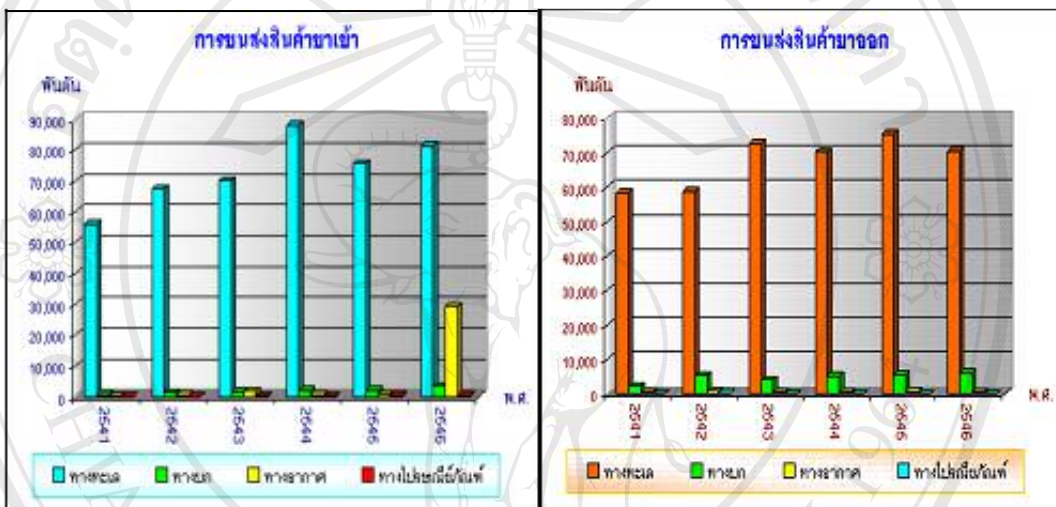
รูป 1.3 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ



ที่มา: กระทรวงคมนาคม (2547)

ในส่วนของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แบ่งเป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า และการขนส่งสินค้าขาออก โดยในปี พ.ศ. 2546 มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาเข้าเท่ากับ 114 ล้านตัน มีมูลค่าประมาณ 3.1 ล้านล้านบาท และในปี พ.ศ. 2546 มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกเท่ากับ 76 ล้านตัน ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 3.3 ล้านล้านบาท เมื่อดูจากภาพโดยรวมจะเห็นว่าปริมาณการขนส่งโดยรวมของประเทศสูงขึ้น

รูป 1.4 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



ที่มา: กระทรวงคมนาคม (2547)

การลงทุนซื้อขายหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์เป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนสูง แต่ก็เป็นการลงทุนที่มีความเสี่ยงหรือความไม่แน่นอนในอัตราผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับค่อนข้างสูงด้วยเช่นกัน โดยภายใต้ความเสี่ยงผลตอบแทนที่ได้รับจะอยู่ภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ซึ่งนักลงทุนแต่ละรายจะมีการยอมรับความเสี่ยงในระดับที่แตกต่างกันออกไป โดยทั่วไปนักลงทุนจะซื้อหลักทรัพย์ที่มีความเสี่ยงก็ต่อเมื่อคาดว่าจะได้รับผลตอบแทนคุ้มค่ากับความเสี่ยงนั้น โดยมีการแบ่งความเสี่ยงออกเป็น 2 ประเภท ที่มีอิทธิพลต่อการเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ ได้แก่ ความเสี่ยงที่เป็นระบบ (systematic risk) ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดขึ้นในระดับมหภาค เช่น การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงของระดับอัตราดอกเบี้ยเสถียรภาพของรัฐบาล ภาวะทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงของสังคม เป็นต้น ซึ่งมีอิทธิพลต่อราคาหลักทรัพย์ทั้งหมดในตลาด และ ความเสี่ยงที่ไม่เป็นระบบ (unsystematic risk) ได้แก่ ปัจจัยในระดับจุลภาค เช่น การเปลี่ยนแปลงสรณิยมของผู้บริโภค การนัดหยุดงานของแรงงานในบริษัท ความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท ความมั่นคงทางการเงินของบริษัท ประสิทธิภาพในการบริหารงานภายใน สภาพคล่อง ความผันแปรของ

กำไรสุทธิของบริษัท เป็นต้น ซึ่งมีอิทธิพลเฉพาะราคาหลักทรัพย์แต่ละตัวหรือของแต่ละบริษัท

ดังนั้นเมื่อมีความเสี่ยงมาก ก็จะมีการจูงใจมากขึ้นเช่นกัน เพื่อจูงใจนักลงทุน เช่น หุ้นที่มีความเสี่ยงมากก็จะให้ผลตอบแทนสูง โดยราคาหลักทรัพย์จะต้องอยู่ในระดับต่ำเพื่อจูงใจให้เข้ามาซื้อ (high risk high return) อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงผลตอบแทนที่ได้นั้น ต้องดูจากผลตอบแทนสุทธิที่ได้จากผลตอบแทนรวม ที่เมื่อได้กำไรหรือขาดทุนจากราคาหลักทรัพย์ รวมรายได้จากเงินปันผล หักภาษีต่างๆ และค่าธรรมเนียมการซื้อขายหลักทรัพย์จาก โบรกเกอร์ และหักอัตราเงินเพื่อออกแล้ว จะได้ผลตอบแทนจริง นั่นคือการแสดงถึงอำนาจในการซื้อที่แท้จริง (real return) ในส่วนของนักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แบ่งเป็น 3 ประเภท คือนักลงทุนต่างชาติ สถาบันการเงิน อาทิ กองทุนการเงินต่างๆ และนักลงทุนรายย่อย ส่วนการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ลักษณะของการเก็งกำไร โดยอาศัยผลตอบแทนในตลาดหลักทรัพย์เป็นหลัก (capital gain) และ อีกประเภทหนึ่ง คือ ลักษณะของการลงทุนระยะยาว (value investor) โดยอาศัยผลกำไรของบริษัทหลักทรัพย์ที่ถือ โดยให้ผลตอบแทนในรูปของเงินปันผล (dividend) โดยทั่วไป นักลงทุนต่างชาติจะซื้อขายหลักทรัพย์ในลักษณะการลงทุนระยะยาว แต่สำหรับนักลงทุนภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นนักลงทุนรายย่อย ซึ่งจะทำการซื้อขายหลักทรัพย์ในลักษณะของการเก็งกำไร โดยจะใช้ความรู้สึกในการตัดสินใจทำการซื้อขายหลักทรัพย์จึงทำให้เกิดโอกาสขาดทุนได้เสมอ ซึ่งนักลงทุน (value investor) จะได้รับผลตอบแทนจากผลกำไรจากราคาหุ้นและเงินปันผล แต่นักเก็งกำไร (speculator) จะได้เฉพาะจากผลกำไรจากราคาหุ้น

ส่วนการวิเคราะห์หลักทรัพย์แบ่งเป็น 2 ประเภท ประเภทแรก คือ การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน (fundamental analysis) เป็นการพิจารณาปัจจัยภายในบริษัท เช่น แนวโน้มของผลกำไร และปัจจัยภายนอกบริษัท เช่น แนวโน้มของอุตสาหกรรม และ ภาวะเศรษฐกิจ ส่วนอีกประเภทหนึ่ง คือ การวิเคราะห์ทางเทคนิค (technical analysis) เป็นการวิเคราะห์พฤติกรรมของหลักทรัพย์โดยการหาสัญญาณซื้อ (buy signal) และ สัญญาณขาย (sell signal) โดยในการวิเคราะห์หลักทรัพย์ทางเทคนิคจะประสบความสำเร็จภายใต้สมมติฐานที่ว่า ตลาดหลักทรัพย์เป็นตลาดที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยราคาตลาดของหลักทรัพย์ไม่สามารถสะท้อนได้ถึงราคาที่แท้จริงราคาที่เหมาะสม เนื่องจากผู้ลงทุนแต่ละคนยังไม่สามารถรับรู้ข้อมูลข่าวสารได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง ดังนั้นผู้ลงทุนบางคนหรือบางกลุ่มจึงสามารถใช้ข้อมูลด้านปัจจัยมูลฐานและ/หรือด้านราคา หาสัญญาณซื้อหรือสัญญาณขายได้ก่อนผู้ลงทุนรายอื่น โดยศึกษารูปแบบ แนวโน้มราคา และปริมาณการซื้อขายหลักทรัพย์ในช่วงเวลาที่ผ่านมา โดยอาศัยหลักการที่ว่าราคาหลักทรัพย์มีการเคลื่อนไหวอย่างเป็นรูปแบบและเปลี่ยนแปลงไปตามแนวโน้มอย่างเป็นระบบ (จรัญ สัจจ์แก้ว, 2540)

สิ่งที่เป็นตัวกำหนดผลตอบแทนในการลงทุนนั้นคือ การเลือกประเภทสินทรัพย์ในการจัดสรรลงทุน การเลือกหลักทรัพย์ที่ลงทุนที่มีปัจจัยพื้นฐานที่ดี มีการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินเป็นอย่างดี และ การเลือกจังหวะในการเข้าไปลงทุน สำหรับการวิเคราะห์ทางด้านเทคนิคที่สามารถนำมาสนับสนุนเพิ่มเติมนั้นก็อาศัยหลักการในการเลือกประเภทของหุ้นที่ลงทุน และจังหวะที่จะเข้าไปลงทุน และในปัจจุบันก็มีเครื่องมือที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ทางเทคนิค เช่น เส้นเฉลี่ยเคลื่อนที่ร่วมทาง/แยกทาง (Moving Average Convergence/Divergence: MACD), ดัชนีกำลังสัมพัทธ์ (Relative Strength Index: RSI), การเฟ้นสุ่ม (Stochastic), ตัวแบบตั้งราคาหลักทรัพย์(CAPM) โดยแต่ละเครื่องมือมีหลักในการวิเคราะห์ที่แตกต่างกัน ถ้าลักษณะการเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ที่ปรากฏสอดคล้องกับข้อกำหนดและสมมติฐานของแต่ละเครื่องมือมาก จะทำให้การวิเคราะห์มีความถูกต้องมากด้วย ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะใช้แบบจำลองการช่อเอ็ม (GARCH-M) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ทางเทคนิค โดยจะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดัชนีในตลาดหลักทรัพย์ที่มีลักษณะเป็นข้อมูลอนุกรมเวลา ซึ่งมีค่าความแปรปรวน(variance) เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา และขึ้นอยู่กับขนาดของความคาดเคลื่อน(error term) ในอดีต เช่น ในบางช่วงเวลาอาจมีความไม่แน่นอนของราคาปิดสูงและ อาจตามด้วยความไม่แน่นอนของราคาปิดต่ำ หรือ ค่าความแปรปรวนของความคาดเคลื่อน ขึ้นอยู่กับความไม่แน่นอนของความคาดเคลื่อนในคาบเวลาก่อนหน้า ซึ่งจะนำมาใช้ในการศึกษาในการวิเคราะห์ความเสี่ยงและผลตอบแทนของหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่ง และเป็นการเปรียบเทียบความแม่นยำและ ความเหมาะสมจากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองนี้ด้วยเช่นกัน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาถึงการนำเทคนิค GARCH-M มาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์หลักทรัพย์ และเป็นการทดสอบความแม่นยำของแบบจำลอง GARCH-M ในการพยากรณ์ความเคลื่อนไหวของหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่ง

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้ จะทำการศึกษาเฉพาะหุ้นสามัญในกลุ่มขนส่งที่ทำการจดทะเบียนซื้อขายหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยไม่รวมการซื้อขายบนกระดานต่างประเทศและมีมูลค่าตามราคาตลาด 1 ปีสูงสุดในปี 2547 เนื่องจากหลักทรัพย์ที่นำมาใช้ในการศึกษานี้มีมูลค่าราคาตลาดสูง จึงน่าจะเป็นตัวแทนที่ดีของหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่งได้ หลักทรัพย์ที่คัดเลือกมามีจำนวน 4 หลักทรัพย์ คือ

- |  |              |
|--|--------------|
| 1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)            | ชื่อย่อ THAI |
| 2. บริษัท โทริเซนไทยเอเยนตีสี่ จำกัด (มหาชน) | ชื่อย่อ TTA  |
| 3. บริษัท ฟรีเซียส ซิปป์ จำกัด (มหาชน)       | ชื่อย่อ PSL  |
| 4. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)       | ชื่อย่อ BECL |

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นข้อมูลราคาปิดรายสัปดาห์ (นับเฉพาะวันที่มีการซื้อขายหลักทรัพย์ของหลักทรัพย์ในระยะเวลา 5 ปี เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2543 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 จำนวน 260 สัปดาห์

#### 1.4 แหล่งที่มาของข้อมูล

การศึกษานี้จะนำข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลราคาปิดรายสัปดาห์ของหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่งในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ที่ทำการซื้อขายในตลาดตลอดระยะเวลาทำการ 5 ปี เริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 ถึง 31 ธันวาคม 2547 เป็นจำนวน 260 สัปดาห์ โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (Stock Exchange of Thailand: SET) ศูนย์การเงินและการลงทุน (Financial Investment Center: FIC) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และใช้ข้อมูลอ้างอิงทฤษฎีจากห้องสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

#### 1.5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทราบผลการวิเคราะห์ทางด้านเทคนิคด้วยแบบจำลอง GARCH-M ของหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่ง และทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพของเครื่องชี้วัดทางเทคนิค
2. เป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนหรือผู้สนใจลงทุนทั่วไป เพื่อเป็นแนวทางในการเลือกใช้เครื่องมือทางเทคนิคประกอบการพิจารณาและตัดสินใจลงทุนซื้อขายหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่ง
3. สามารถใช้ผลจากการศึกษา โดยใช้การวิเคราะห์ทางเทคนิคด้วยวิธี GARCH-M ร่วมกับเทคนิคการวิเคราะห์แบบอื่น เพื่อช่วยในการวิเคราะห์หลักทรัพย์ได้

#### 1.6 นิยามศัพท์

**การวิเคราะห์ทางเทคนิค** คือการใช้ข้อมูลซื้อขายในแต่ละวันเพื่อประเมินหลักทรัพย์ หรือตรวจดูพฤติกรรมกรเข้าซื้อขายด้วยเทคนิคต่างๆ ซึ่งในที่นี้ คือ แบบจำลองการชเอ็ม

**สัญญาณการซื้อขาย** คือค่าทดสอบที่ได้มาจากการวิเคราะห์ทางเทคนิค เพื่อบอกช่วงเวลาที่เหมาะสมในการซื้อและขายหลักทรัพย์