บทที่ 1
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

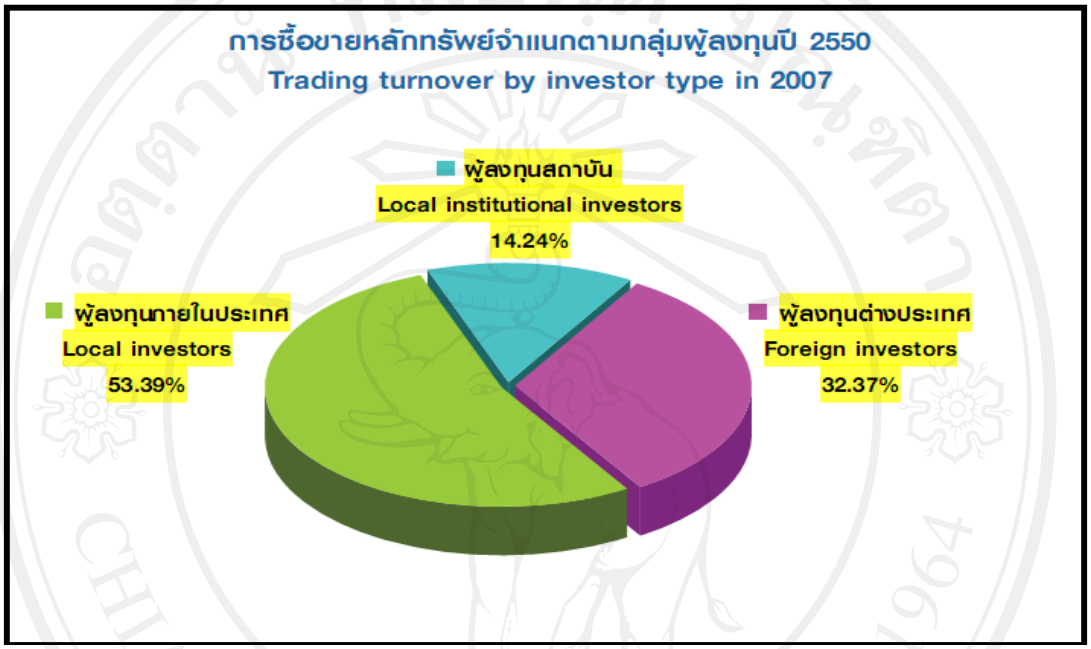
การลงทุนเป็นกิจกรรมที่สำคัญอย่างยิ่งในระบบเศรษฐกิจ ผู้มีเงินออมสามารถส่งผ่านเงินไปสู่ผู้ต้องการใช้เงินทุนผ่านวิธีการต่างๆได้หลายทาง ซึ่งจะเลือกออมเงินด้วยวิธีใดนั้นขึ้นอยู่กับผลตอบแทนเมื่อเทียบกับความเสี่ยงที่ผู้ลงทุนสามารถรับได้ โดยการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ก็เป็นทางเลือกหนึ่งซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ลงทุน

ตลาดหลักทรัพย์ซึ่งเป็นแหล่งระดมเงินทุนที่มีบทบาทสำคัญในการระดมเงินลงทุนของกิจการและทำหน้าที่เป็นตลาดรอง(Secondary Market) ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการซื้อขายหลักทรัพย์ซึ่งผ่านการซื้อขายในตลาดแรกมาแล้วเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้แก่ผู้ลงทุน สำหรับในประเทศไทยมีการจัดตั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย(The Stock Exchange of Thailand :SET) และได้ทำการซื้อขายอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2518 ตามพระราชบัญญัติตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2517 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีแหล่งกลางสำหรับการซื้อขายหลักทรัพย์เพื่อส่งเสริมการออมและระดมเงินทุนภายในประเทศ โดยอยู่ภายใต้การดูแลของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย(ก.ล.ต.)(ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2551: ออนไลน์)

ตลาดหลักทรัพย์ของประเทศไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มักได้รับอิทธิพลจากปัจจัยหลายด้านทั้งปัจจัยภายในประเทศ เช่น ปัจจัยทางเศรษฐกิจ อาทิ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สภาพคล่องในระบบ ระดับอัตราดอกเบี้ยภายในประทศ และ ปัจจัยทางการเมือง อาทิ ปัญหาเสถียรภาพของรัฐบาล มาตรการและนโยบายทางการเงินและการคลัง รวมถึงผลประกอบการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งปัจจัยภายนอกประเทศ ได้แก่ ภาวะตลาดหลักทรัพย์ในต่างประเทศ อัตราและเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ บทบาทของนักลงทุนต่างชาติ ล้วนมีอิทธิพลต่อการกำหนดทิศทางตลาดหลักทรัพย์ด้วยกันทั้งสิ้น โดยภาพรวมแล้วตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยยังเป็นแหล่งระดมทุนที่กำลังพัฒนา ไม่สามารถกล่าวได้ว่าเป็นตลาดหลักทรัพย์ที่สมบูรณ์แบบได้ ภาวการณ์ซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์มีการตอบสนองต่ออิทธิพลที่เข้ามากระทบอย่างรวดเร็ว เนื่องจากนักลงทุนรายย่อยมี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

อัตราส่วนการลงทุนในตลาดที่ค่อนข้างสูง เมื่อเหตุการณ์ใดที่มีอิทธิพลต่อตลาดเกิดขึ้น ย่อมส่งผลกระทบอย่างรวดเร็ว ดัชนีหลักทรัพย์มักจะมีการปรับตัวอย่างรวดเร็วตลอดทั้งปี



ที่มา : ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (2551)

ภาพที่ 1.1 สัดส่วนการซื้อขาย จำแนกตามประเภทผู้ลงทุน ปี 2550

ในปัจจุบัน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้มีการจัดกลุ่มบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามประเภทของอุตสาหกรรมที่เรียกว่า กลุ่มอุตสาหกรรม(Industry group) ขึ้นมา เพื่อเป็นการจัดรวมหมวดอุตสาหกรรมที่มีลักษณะธุรกิจที่สอดคล้องกันมาอยู่ด้วยกัน ซึ่งการจัดกลุ่มอุตสาหกรรมของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์สะท้อนให้เห็นภาพรวมของอุตสาหกรรมที่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศด้วย ในปัจจุบันตลาดหลักทรัพย์ฯได้จัดกลุ่มอุตสาหกรรมออกเป็น 8 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ เกษตรและอุตสาหกรรมอาหาร สินค้าอุปโภคบริโภค ธุรกิจการเงิน วัตถุดิบและสินค้าอุตสาหกรรม อสังหาริมทรัพย์และก่อสร้าง ทรัพยากร การบริการ และเทคโนโลยี และได้รวมหมวดธุรกิจต่างๆที่มีลักษณะธุรกิจ(Sector) ต่างๆที่มีลักษณะธุรกิจสอดคล้องกัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

มาอยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แบ่งเป็น 25 หมวดธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจการเกษตร ธนาคาร พลังงาน ขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นต้น

หมวดธุรกิจหนึ่งที่มีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะนำมาศึกษาในที่นี้คือหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ (Transportation & Logistics Sector) ในหมวดธุรกิจนี้มีบริษัทจดทะเบียนจำนวน 15 บริษัทได้แก่

1. AOT บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
2. ASIMAR บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน)
3. BECL บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
4. BMCL บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
5. BTC บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
6. JUTHA บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)
7. KWC บริษัทกรุงเทพโสภณ จำกัด (มหาชน)
8. PSL บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
9. RCL บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
10. SST บริษัท ทรัพย์ศรีไทยคลังสินค้า จำกัด (มหาชน)
11. THAI บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
12. TSTE บริษัทไทยซูการ์ เทอร์มิเนิ้ล จำกัด (มหาชน)
13. TTA บริษัท โทรีเซน ไทยเอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
14. UST บริษัท ยูไนเต็ด แสตนดาร์ด เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)
15. WIN บริษัท วินโคสท์ อินดัสเทรียล พาร์ค จำกัด (มหาชน)

การลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นทางเลือกหนึ่งในการลงทุนที่สามารถสร้างผลตอบแทนได้สูง แต่ก็มีความเสี่ยงสูงด้วยเช่นกัน ดังนั้นผู้ลงทุนควรทราบถึงความเสี่ยงและผลตอบแทนที่คาดหวังจากการลงทุน ผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาหลักทรัพย์ กับดัชนีบอลติก ดราย (Baltic Dry Index : BDI) เนื่องจากดัชนีบอลติก ดราย (Baltic DryIndex : BDI) เป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีผลต่อค่าระวางเรือในเส้นทางต่างๆ ที่บริษัทเดินเรือให้บริการ ทำให้มีผลโดยตรงกับผลการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือ

ค่าดัชนีบอลติค ดราย (Baltic Dry Index) เป็นดัชนีที่ครอบคลุมอัตราค่าระวางเรือของสินค้าที่มีการซื้อขายและขนส่งในปริมาณมากต่อครั้ง (dry bulk) และคำนวณโดยองค์กร Baltic Exchange ใน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ ดัชนีบอลติค รายเป็นการวัดราคาของการขนย้ายวัตถุดิบหลักทางทะเล โดยพิจารณา เส้นทางการขนส่ง 26 เส้นทาง ซึ่งรวมเรือประเภท supramax, panamax และ capesize ซึ่งบรรทุกสินค้าหลายชนิด อาทิ ถ่านหิน แร่ เหล็ก และธัญพืช ดัชนีบอลติค รายนี้จะถูกคำนวณจากการหาค่าเฉลี่ยของดัชนี Supramax, Panamax และ Capesize ของ บริเวณทะเลบอลติค ซึ่งดัชนีเหล่านี้มาจากการคำนวณโดยบริษัทเอเยนต์เรือระหว่างประเทศ ตลาดค่าระวางเรือมีขนาดใหญ่มากและมีความซับซ้อน ทำให้ค่าระวางมีการเปลี่ยนแปลงและไม่แน่นอน เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมีผลกระทบต่อต้นทุนของการขนส่งทางทะเล

การค้าทางทะเลมีส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจโลกเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งการค้านี้ขึ้นกับกองเรือที่มีความสามารถในการรองรับการบรรทุกสินค้าได้ 960 ล้านตัน สินค้าที่ทำการขนส่งทางทะเลมีตั้งแต่ธัญพืช น้ำมันดิบ แร่เหล็ก สารเคมี จากข้อมูลขององค์การสหประชาชาติพบว่า การขนส่งสินค้าทางทะเลมีปริมาณมากว่า 7.1 พันล้านตันในปี 2005

สินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง อาหารสัตว์ ปุ๋ย วัสดุก่อสร้าง และสินค้าทุนอื่นๆ จะถูกขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ซึ่งครึ่งหนึ่งของสินค้าเหล่านี้จะเป็นสินค้ากลุ่มพลังงาน ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันดิบ ถ่านหิน หรือก๊าซ อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์คิดเป็นน้ำหนัก 10% ของสินค้าเหล่านี้ แต่มีมูลค่าสินค้าสูง

ตลาดค่าระวางเรือขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกหลายตัวแต่ปัจจัยพื้นฐานที่มีผลต่อค่าระวางได้แก่ปัจจัยดังนี้

1. ปริมาณกองเรือ (Fleet supply) เกี่ยวข้องกับประเภทของเรือและจำนวนของเรือที่มีในการขนส่งสินค้าทางทะเล จำนวนเรือที่ทำการวิ่งขนส่งสินค้า และเรือที่ทำการซ่อมอยู่

2. ความต้องการของสินค้า (Commodity demand) ซึ่งหมายถึง สินค้าที่จะทำการขนมีจำนวนมากหรือน้อย อาทิ โรงฟ้าอาจมีความต้องการถ่านหินเพิ่มมากขึ้น หรือสินค้าเกษตรมีผลผลิตดีในฤดูกาลนั้น

3. สภาพฤดูกาล (Seasonal pressures) สภาพแวดล้อมทีมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลตามฤดูกาล อาทิ ปริมาณน้ำแข็งที่มีอยู่ในท่าเรือหรือเส้นทางการขนส่ง หรือระดับความสูงของน้ำในแม่น้ำ

4. ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Bunker prices) ต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็น หนึ่งในสามหรือหนึ่งในสี่ของต้นทุนการขนส่งสินค้าทางเรือ ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกย่อมมีผลโดยตรงต่อเจ้าของเรือ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5. ช่องแคบ (Choke points) ปัจจัยนี้สามารถส่งกระทบต่อการขนส่งทางทะเลของโลกได้ เนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลมีความจำเป็นที่จะต้องใช้ช่อง แคบในการขนส่งสินค้า ช่องแคบเหล่านี้ ได้แก่ ช่องแคบ Hormuz และ Malacca, คลอง Suez และคลอง Panama เป็นต้น ซึ่งหากช่องทางเดินเรือต่างๆ เหล่านี้ถูกปิดลง อันเนื่องมาจากความขัดแย้งทางการเมือง การโจมตีของผู้ก่อการร้าย หรืออุบัติเหตุชนกันของเรือจะส่งผลกระทบต่อการให้บริการของกองเรือทั้งโลกได้

6. ความรู้สึกของตลาด (Market sentiment) เนื่องจากความต้องใช้สินค้ามีค่าไม่แน่นอน และคาดเดาได้ยากในเวลาหนึ่งๆ ดังนั้นความต้องการของสินค้าในตลาดโลกสามารถส่งกระทบต่อค่าระวางเรือได้พอๆ กับปริมาณของกองเรือ และความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ (สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา , 2551 :ออนไลน์)

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงของดัชนีบอลติก ดราย (Baltic Dry Index :BDI) กับราคาหลักทรัพย์หมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งในระยะสั้น ระยะยาว และความเป็นเหตุเป็นผลต่อกัน

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1.3.1 ผู้ลงทุนสามารถนำข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของดัชนีบอลติก ดราย(Baltic Dry Index :BDI) มาใช้ในการวิเคราะห์แนวโน้มการเคลื่อนไหวของราคาหุ้นหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่ทำการศึกษา เพื่อประกอบการตัดสินใจในการวางแผนการลงทุนอย่างเหมาะสม

1.3.2 เพื่อให้นักศึกษาและผู้สนใจใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเพิ่มเติมในอนาคต

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ข้อมูลที่นำมาใช้ในการศึกษาในงานวิจัยนี้ เป็นข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary data) โดยใช้ราคาปิดรายวันของดัชนีบอลติก ดราย(Baltic Dry Index :BDI) และราคาปิดรายวันของหลักทรัพย์ของหลักทรัพย์ที่ทำการศึกษา ตั้งแต่ มกราคม 2549-ธันวาคม 2552 รวมระยะเวลา 4 ปี จำนวน1044 ตัวอย่าง โดยราคาปิดรายวันของหลักทรัพย์ของหลักทรัพย์ที่ทำการศึกษา ได้แก่หลักทรัพย์ดังนี้

1. **ASIMAR** : บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด(มหาชน)
   ASIAN MARINE SERVICES PUBLIC COMPANY LIMITED

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

2. **JUTHA** : บริษัท จุฑานาวี จำกัด(มหาชน)
JUTHA MARITIME PUBLIC COMPANY LIMITED

3. **PSL** : บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด(มหาชน)
PRECIOUS SHIPPING PUBLIC COMPANY LIMITED

4. **RCL** : บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด(มหาชน)
REGIONAL CONTAINER LINES PUBLIC COMPANY LIMITED

5. **TTA** : บริษัท โทรีเซน ไทยเอเยนต์ซีส์ จำกัด(มหาชน)
THORESEN THAI AGENCIES PUBLIC COMPANY LIMITED

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved