

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อพิจารณาระบบเศรษฐกิจปัจจุบันแล้ว จะพบว่าระบบการขนส่งและโลจิสติกส์มีส่วนสำคัญที่จะทำ ให้ธุรกิจขับเคลื่อนไปได้ ค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งจึงถือว่าเป็นรายจ่ายที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งของธุรกิจ เนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่ง ผ่านระบบห่วงโซ่อุปทานของการผลิต โดยมีความ เกี่ยวข้องตั้งแต่การขนส่งวัตถุดิบต้นน้ำ จนถึงการส่งมอบสินค้าและบริการปลายน้ำ การจัดการการขนส่ง<sup>1</sup>(Transportation) ที่มีประสิทธิภาพ ช่วยลดต้นทุนการผลิตในธุรกิจที่ต้องมีการขนส่งสินค้า หรือจำเป็นต้องมีการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ เพราะจะช่วยให้สามารถส่งสินค้าครั้งละมากๆ ได้ ลดปัญหา การชำรุดเสียหายของสินค้าจากการขนส่ง ส่งผลให้สินค้ามีราคาถูกลง ในภาคการเกษตร การขนส่ง จะช่วยให้สามารถนำสินค้าทางการเกษตรออกไปจำหน่ายสู่ตลาดได้ง่ายขึ้น ช่วยให้เกษตรกรมีรายได้ เพิ่มขึ้น นอกจากนี้การขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพไม่ว่าจะเป็นในด้านสินค้า ล้วนแล้วแต่ สร้างรายได้ให้กับประเทศได้ (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2557) ดังนั้นการพัฒนาประสิทธิภาพของการขนส่งและกระบวนการจัดการระบบโลจิสติกส์ย่อมจะส่งผลต่อการปรับปรุงสภาพเศรษฐกิจโดยรวมให้ดีขึ้นได้

การขนส่งในส่วนของโลจิสติกส์นั้น เป็นเพียงกิจกรรมหนึ่งของโลจิสติกส์ โดยสำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่<sup>2</sup> ได้นิยามคำว่า การขนส่งในส่วนของโลจิสติกส์ว่าเป็นวิธีการ และกระบวนการที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายและต้นทุนโดยรวมให้ต่ำที่สุด ตลอดจนกระบวนการไหลของสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ เพื่อทำให้เกิดความพึงพอใจของผู้บริโภค (ยุทธศาสตร์การขนส่งของประเทศไทย, 2556)

<sup>1</sup> ในความหมายทางเศรษฐศาสตร์ หมายถึง กิจกรรมที่มีการเคลื่อนย้ายคน สินค้า ตลอดจนการบริการ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง การขนส่งที่ดี มีประสิทธิภาพ จะมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้

<sup>2</sup> หมายถึง การวางแผนกระบวนการ ควบคุมการไหลตั้งแต่ผลิตไปจนถึงมือลูกค้า ให้ถูกต้อง และทันเวลา รวมทั้งการจัดการสารสนเทศที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล (สุวรรณณี, 2555)

ในยุคที่เศรษฐกิจมีการแข่งขันกันมากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดประเทศของกลุ่มประชาคมอาเซียน ในปัจจุบัน แต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนต่างเร่งดำเนินการให้ประเทศของตนเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆของอาเซียนเพื่อความสะดวกได้เปรียบ และเป็นมหาอำนาจในการเป็นผู้นำทางด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ เช่นเดียวกันกับประเทศไทยที่ต้องการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistic Hub) เพื่อเป็นศูนย์กลางในการเคลื่อนย้ายสินค้าและประชากรเพื่อตอบสนองต่อการรวมตัวของประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้การเคลื่อนย้ายอย่างเสรี แต่จากดัชนีด้านการปฏิบัติงานด้าน โลจิสติกส์ (Logistics Performance Index) ของประเทศสมาชิกอาเซียนพบว่า ประเทศสิงคโปร์ ได้รับคะแนนสูงสุด คือ 4.09 จากคะแนนเต็ม 5 จัดได้ว่าเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพด้าน โลจิสติกส์สูงเป็นอันดับ 2 ของโลก รองลงมา คือ ประเทศมาเลเซีย ได้คะแนน 3.44 ส่วนประเทศไทยได้คะแนน 3.29 และประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ได้คะแนน 3.14 ประเทศเวียดนามได้คะแนน 2.96 และประเทศอินโดนีเซียได้คะแนน 2.76 (อภิรดี ดันตราภรณ์, 2554) เห็นได้ว่าการปฏิบัติงานด้าน โลจิสติกส์ของไทยอยู่ในอันดับที่ 3 ของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ถือว่าเป็นรองของประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย ตามลำดับ แต่ด้วยภูมิศาสตร์แล้วประเทศไทยถือว่าได้เปรียบกว่าทั้งสองประเทศนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงทางด้าน โลจิสติกส์ในภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ประกอบไปด้วยประเทศไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และประเทศจีนตอนใต้ และยังมีความได้เปรียบในโครงสร้างระบบการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับประเทศโดยรอบ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และประเทศไทยยังเป็นศูนย์กลางสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้อีกด้วย ดังนั้นการที่ประเทศไทยตั้งเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของกลุ่มอาเซียนย่อมมีโอกาสความเป็นไปได้สูง ซึ่งรัฐบาลไทยได้มุ่งเน้นและเห็นความสำคัญนี้ โดยการจัดทำแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระหว่างปี 2558-2565 วงเงิน 2.4 ล้านล้านบาท ในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศ ประกอบไปด้วย 5 แผนงาน ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรใน กทม. และปริมณฑล การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศสู่ประชาคมอาเซียน รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำเพื่อเพิ่มการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น 20% และการพัฒนาท่าอากาศยาน (เปิดแผนโครงสร้างพื้นฐาน ปรับโฉมคมนาคมประเทศ, 2557)

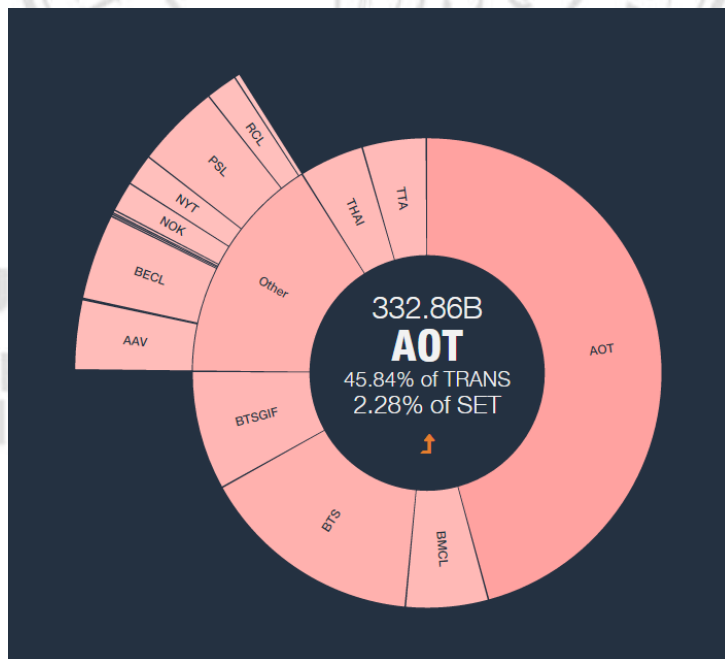
จากการพิจารณาหลักทรัพย์ในกลุ่มขนส่งและ โลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถือว่าเป็นกลุ่มหลักทรัพย์ที่มีความน่าสนใจในการนำมาศึกษา โดยเมื่อพิจารณาจากภาพที่ 1.1 ดังต่อไปนี้



ที่มา: Bigchat (2557)

ภาพที่ 1.1 แสดงการเคลื่อนไหวของดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์

พบว่าแนวโน้มการเคลื่อนไหวของดัชนีหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์สามารถอธิบายแนวโน้มได้ 2 ลักษณะ คือ ลักษณะที่ 1 หลักทรัพย์อยู่ในลักษณะแนวโน้มขาขึ้น และลักษณะที่ 2 หลักทรัพย์อยู่ในลักษณะแนวโน้มขาลง โดยในตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 เป็นต้นมาหลักทรัพย์มีแนวโน้มขาขึ้น นั่นหมายถึงราคาหลักทรัพย์ทำจุดสูงสุดที่จุดใหม่ และจุดต่ำสุดของหลักทรัพย์ที่มีค่าสูงขึ้นเรื่อยๆ



ที่มา: margetanyware (2557)

ภาพที่ 1.2 แสดงสัดส่วนมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและ โลจิสติกส์

จากภาพที่ 1.2 แสดงสัดส่วนมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์พบว่าหลักทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงสุดของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2 อันดับแรก คือ หลักทรัพย์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พบว่ามีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดเท่ากับ 322.86 ล้านบาท คิดเป็น 45.84% ของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) และคิดเป็น 2.28% ของดัชนีราคาหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) (ข้อมูลเดือน กันยายน พ.ศ. 2557) และอีกหลักทรัพย์หนึ่ง คือ หลักทรัพย์ บริษัทบีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) พบว่ามีมูลค่าตามราคาตลาด เท่ากับ 111.99 ล้านบาท คิดเป็น 15.42% ของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ (TRANS) และคิดเป็น 0.77% ของดัชนีราคาหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ซึ่งหลักทรัพย์ทั้ง 2 เป็นหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารของประชาชนในประเทศ สอดคล้องกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของรัฐบาลเพื่อเร่งสร้างความพร้อมในการเป็น Logistics hub ของประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นไปได้ว่า 2 หลักทรัพย์นี้จะได้รับความสนใจ และเข้ามาลงทุนของกลุ่มนักลงทุนเป็นจำนวนมาก

ดังนั้นผู้ศึกษา เห็นว่าควรศึกษาความสัมพันธ์แบบสุดโต่งระหว่างดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กับหลักทรัพย์ท่าอากาศยานไทย และหลักทรัพย์บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ โดยใช้วิธีมูลค่าสุดโต่งแบบคู่ (Bivariate Extreme Value) เพื่อทราบถึงความสัมพันธ์ของดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยว่าเป็นไปในทิศทางใด เพื่อใช้ข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการลงทุนของนักลงทุนในหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาสภาพสภาวะของตลาดหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยใช้วิธีมูลค่าสุดโต่งแบบคู่ (Bivariate Extreme Value) ของราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์กับราคาดัชนีหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

## 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.3.1 เพื่อทราบถึงข้อมูลวิชาการค่าสุดโต่งของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อใช้ข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการลงทุนของนักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

1.3.2 เพื่อทราบข้อมูลวิชาการความสัมพันธ์ของราคาดัชนีหลักทรัพย์ของตลาดหลักทรัพย์ว่าเป็นไปในทิศทางใด เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนของนักลงทุนในหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

#### 1.4 ขอบเขตการศึกษา

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ใช้ข้อมูลจากหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเลือกข้อมูล 2 หลักทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงสุดในกลุ่มหลักทรัพย์ขนส่งและโลจิสติกส์ ใช้ข้อมูลราคาปิดรายวันของหลักทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 2 เดือนมกราคม พ.ศ.2551 ถึงวันที่ 30 เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2557 จำนวน 1,558 ข้อมูล

#### 1.5 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ทำการศึกษา คือ ข้อมูลราคาปิดรายวันของหลักทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 2 เดือนมกราคม พ.ศ. 2551 ถึงวันที่ 20 เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2557 จำนวน 1,558 ข้อมูลของราคาหลักทรัพย์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ราคาหลักทรัพย์บริษัท ทีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (BTS) และดัชนีราคาหุ้นตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET)

#### 1.6 นิยามศัพท์

**ทฤษฎีมูลค่าสุดโต่ง (Extreme value theory)** เป็นสาขาหนึ่งของวิชาสถิติที่เกี่ยวข้องกับค่าเบี่ยงเบนสุดโต่งจากค่าเฉลี่ยของการแจกแจงความน่าจะเป็น โดยทั่วไปแล้วทฤษฎีนี้สร้างขึ้นมาเพื่อประเมินประเภทของการแจกแจงความน่าจะเป็นที่เกิดจากกระบวนการ ทฤษฎีมูลค่าสุดโต่งมีความสำคัญในการใช้ประเมินความเสี่ยงในเหตุการณ์ที่มีความผิดปกติสูง หรือโอกาสที่จะเกิดขึ้นน้อย เช่น เหตุการณ์น้ำท่วม 100 ปี

**การขนส่ง** หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน สัตว์ สิ่งของ จากสถานที่หนึ่ง ไปยังอีกสถานที่หนึ่ง ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง

**โลจิสติกส์** หมายถึง การจัดการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ตั้งแต่สินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอื่นๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และใช้ต้นทุนให้น้อยที่สุด

**ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (The Stock Exchange of Thailand)** หมายถึง สถานที่ที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการซื้อขายหลักทรัพย์ ควบคุมดูแลให้การซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ดำเนินไปอย่างมีระเบียบ โปร่งใส และคล่องตัว (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2545: 4)

**ราคาปิด (Closing Price)** หมายถึง ราคาของหลักทรัพย์ใดๆ ในตลาดหลักทรัพย์ที่ทำการซื้อขายเป็นราคาสุดท้ายในแต่ละวันทำการ

**การลงทุน (Investments)** หมายถึง การที่เรานำเอาเงินสดไปดำเนินการที่ก่อให้เกิดประโยชน์ เพื่อให้ได้ผลตอบแทนกลับคืนมาในอนาคต จัดเป็นการออมประเภทหนึ่ง แต่ทั้งนี้ต้องตระหนักด้วยว่าการลงทุนมีความเสี่ยง เพราะนอกจากการได้กำไรแล้ว ก็อาจขาดทุนได้เช่นกัน

**ผู้ลงทุน (Investor)** หมายถึง ผู้ที่เข้ามาซื้อขายหลักทรัพย์ โดยหวังผลตอบแทนในรูปของกำไร หรือ ดอกเบี้ยและเงินปันผล ซึ่งผู้ลงทุนอาจเป็นประชาชน หรือนิติบุคคล ทั้งในและต่างประเทศ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2545: 5)

**ความเสี่ยง (Risk)** หมายถึง ความเสี่ยงของผลตอบแทนที่ไม่เป็นไปตามที่เราคาดหวังไว้ ความเสี่ยงที่เราไม่สามารถคาดการณ์ได้ เช่น ความเสี่ยงด้านการเมือง ความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจมหภาค เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนักลงทุนควรติดตามข่าวสาร เศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ และควรศึกษาความเสี่ยงที่เกิดเฉพาะกลุ่มธุรกิจนั้น เพื่อที่จะสามารถหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2557)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved