

บทที่ 1

บทนำ

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวระหว่างราคาน้ำมันดิบ และราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง นั้น ได้ทำการศึกษาและเรียบเรียงข้อมูลสำหรับนำเสนอ มีรายละเอียดดังนี้ 1) ที่มาและความสำคัญของปัญหา 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 4) ขอบเขตของการศึกษา 5) นิยามศัพท์ และ 6) โครงสร้างของงานวิจัย

1.1 ที่มาและความสำคัญ

ภาวะเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปัญหาระดับราคาที่อยู่อาศัยต่ำกว่ามาตรฐาน (Subprime Crisis) โดยเริ่มต้นจากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในสหรัฐอเมริกาที่มีราคาสูงมาก ซึ่งเกิดจากความต้องการที่มีมากขึ้นและนำไปสู่การเก็งกำไร ทำให้เกิดปัญหาสินเชื่อที่ปล่อยกู้ให้กับลูกหนี้ที่มีเครดิตทางการเงินต่ำกว่ามาตรฐาน (Subprime Mortgage) หรือมีรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน กลายเป็นวิกฤตการณ์แฮมเบอร์เกอร์ (Cassidy, 2009) โดยวิกฤตการณ์แฮมเบอร์เกอร์ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยเฉพาะกลุ่มประเทศยุโรปทำให้เศรษฐกิจยุโรปเข้าสู่ภาวะถดถอย แม้ว่าเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาล่าสุดฟื้นตัวดีขึ้น แต่การชะลอตัวของเศรษฐกิจยุโรปถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบอย่างมากต่อเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจเอเชีย (บัณฑิต นิจิถาร, 2555)

จากภาวะการผันผวนทางเศรษฐกิจของประเทศมหาอำนาจเหล่านี้ เป็นเหตุให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอีกทั้งกรณีความตึงเครียดระหว่างสหรัฐอเมริกากับอิหร่าน โดยเฉพาะเรื่องการพัฒนาโปรแกรมนิวเคลียร์ของอิหร่าน ส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น โดยราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นตั้งแต่ต้นปี พ.ศ.2554 และมีแนวโน้มว่าจะยังคงปรับตัวสูงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งถือเป็นข้อจำกัดต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย (บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน), 2555)

ราคาน้ำมันดิบที่เหมาะสมเพื่อใช้อ้างอิงจึงควรกำหนดมาจากความต้องการและความสามารถในการผลิตภายใต้กลไกระบบการค้าเสรีของกลุ่มตลาดซื้อขายน้ำมันดิบที่อยู่ใกล้เคียงกัน แหล่งน้ำมันดิบต่าง ๆ มีคุณสมบัติและราคาที่แตกต่างกัน การซื้อขายอ้างอิงกับราคาตลาดจะใช้วิธีอ้างอิงกับราคาน้ำมันดิบชนิดหลัก หรือที่เรียกว่า Benchmark Crude โดยที่ตลาดน้ำมันดิบที่สำคัญเป็นตัวกำหนดราคาน้ำมันในตลาดโลกมี 6 ตลาดดังต่อไปนี้ (ปิติ ศรีแสงนาม, 2552)

1. ตลาด West Texas Intermediate (WTI) เป็นตลาดที่จำหน่ายน้ำมันดิบที่มีคุณภาพสูง เนื่องจากมีกัมมะถันและความหนาแน่นต่ำมีลักษณะใสโดยจะทำการซื้อขายและส่งมอบกันที่ตลาดในเมือง Cushing รัฐ Oklahoma ซึ่งราคาน้ำมันดิบ West Texas จะถูกอ้างอิงในทวีปอเมริกาเหนือและลาตินอเมริกา อีกทั้งยังใช้เป็นราคาสินค้าอ้างอิง (Underlying Commodity) ในการซื้อขายสัญญาซื้อขายน้ำมันดิบในตลาดล่วงหน้า (Oil Futures Contracts) ในตลาด New York Mercantile Exchange: NYMEX อีกด้วย

2. ตลาด Brent Blend เป็นราคาอ้างอิงในทวีปยุโรปแอฟริกา และในตะวันออกกลาง มีการกำหนดราคาจากราคาเฉลี่ยของราคาน้ำมันดิบจากแหล่งผลิต 15 แหล่งในบริเวณทะเลเหนือ (North Sea) ของมหาสมุทรแอตแลนติก โดยที่คุณภาพของน้ำมันดิบที่ซื้อขายในตลาดนี้ มีระดับราคาเฉลี่ยสูงกว่าในตลาดอื่น ๆ เนื่องจากเป็นน้ำมันที่มีคุณภาพดี (Light Sweet Crude Oil) แหล่งน้ำมันในทะเลเหนืออยู่ระดับลึกมากกว่าแหล่งอื่น ๆ และเป็นแหล่งที่มีการขุดเจาะน้ำมันเป็นเวลานาน ดังนั้นแท่นขุดเจาะจึงมีอายุเฉลี่ยที่สูง ทำให้ราคาน้ำมันที่ซื้อขายในตลาดนี้อยู่มีต้นทุนสูง

3. ตลาด Dubai เป็นราคาอ้างอิงที่ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ได้จากการซื้อขายน้ำมันดิบที่มีความใสแต่คุณภาพต่ำ (Light Sour Crude Oil) มีกัมมะถันในปริมาณสูง และเป็นน้ำมันดิบที่ผลิตที่อ่าวเปอร์เซีย สามารถส่งมอบได้ทันที โดยการซื้อขายน้ำมันดิบในแถบทวีปเอเชีย-แปซิฟิก มักใช้ราคาน้ำมันดิบคูไบเป็นราคาอ้างอิง

4. ตลาด Tapis เป็นราคาอ้างอิงที่ประเทศมาเลเซียและใช้เป็นมาตรฐานในการกำหนดราคาน้ำมันในสิงคโปร์ เป็นน้ำมันดิบที่มีความหนาแน่นต่ำ (Light) ผลิตจากแหล่งบริเวณตะวันออกไกล ซึ่งครอบคลุมแหล่งขุดเจาะน้ำมันดิบในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และบรูไน

5. ตลาด Minas เป็นราคาอ้างอิงที่เกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซีย ใช้สำหรับน้ำมันดิบที่มีความหนาแน่นสูง (Heavy) ที่ผลิตจากแหล่งตะวันออกไกล

6. ตลาด The OPEC Reference Basket เป็นราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักตามปริมาณการผลิตของประเทศสมาชิกกลุ่ม OPEC (The Organization of the Petroleum Exporting Countries) ได้แก่ อัลจีเรีย แองโกลา อิหร่าน เอกวาดอร์ อิรัก คูเวต ลิเบีย กาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย ไนจีเรีย สาธารณรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และเวเนซุเอลา

อย่างไรก็ตามน้ำมันดิบจะมีชื่อเรียกตามแหล่งผลิต ทำให้ทราบถึงแหล่งที่มาและคุณภาพของน้ำมันดิบ โดยแหล่งน้ำมันดิบที่สำคัญในโลกมีอยู่ 6 แห่ง ได้แก่ น้ำมันดิบเวสต์เท็กซัส (WTI) น้ำมันดิบเบรนท์ (Brent) น้ำมันดิบดูไบ (Dubai) น้ำมันดิบทาปิส (Tapis) น้ำมันดิบมินัส (Minas) และน้ำมันดิบโอเปก (OPEC) โดยน้ำมันดิบเหล่านี้มีแหล่งผลิตและคุณภาพที่แตกต่างกันไป น้ำมันดิบจึงถือเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ที่สำคัญทำให้มีการแข่งขันสูง ดังนั้นการเปลี่ยนราคาหรือนโยบายในการผลิตและการซื้อขายของผู้ค้าน้ำมันดิบรายหนึ่งจะส่งผลกระทบต่อตลาดน้ำมันดิบ จึงทำให้ผู้ค้าน้ำมันดิบต้องปรับราคาให้สามารถแข่งขันกันได้ (บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน), 2554)

นอกจากนี้สภาพคล่องในตลาดการเงินโลกที่มีสภาพคล่องลดลง โดยมีสาเหตุหลักมาจากวิกฤตการณ์หนี้ยุโรป และการผ่อนคลายนโยบายทางการเงินของประเทศอุตสาหกรรมหลัก กระทบต่อราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก โดยเกิดจากปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการดังนี้ (Shuman, 2012)

1. ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Factors)

แนวโน้มราคาน้ำมันเป็นเรื่องที่ค่อนข้างซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เนื่องจากมีปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้องหลายประการ เช่น จากความต้องการของตลาดโลก กำลังการผลิตที่จำกัด และปริมาณน้ำมันดิบคงคลัง ซึ่งถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อระดับราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก

1.1 อุปสงค์ (Demand) คือ ความต้องการน้ำมันดิบของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา ได้แก่ ประเทศจีน และประเทศอินเดีย รวมไปถึงประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกที่มีความมั่นใจต่อเศรษฐกิจโลกที่กำลังฟื้นตัวจากวิกฤตเศรษฐกิจ

1.2 อุปทาน (Supply) คือ ปริมาณการน้ำมันดิบ ประกอบด้วย ปริมาณน้ำมันดิบและปริมาณน้ำมันสำเร็จรูป โดยปกติแล้วอุปทานน้ำมันสำเร็จรูปจะผกผันกับราคาน้ำมันดิบ กล่าวคือ เมื่ออุปทานน้ำมันสำเร็จรูปลดลงจะส่งผลให้ระดับราคาน้ำมันดิบสูงขึ้น

1.3 ปริมาณน้ำมันคงคลัง (Inventory) ประกอบไปด้วย ปริมาณน้ำมันดิบคงคลัง และปริมาณน้ำมันสำเร็จรูปคงคลัง โดยปริมาณน้ำมันคงคลังของสหรัฐอเมริกา ที่ประกาศโดยสำนักงานสารสนเทศด้านพลังงานของสหรัฐอเมริกา (Energy Information Administration) เป็นองค์การอิสระสังกัดกระทรวงพลังงานของสหรัฐอเมริกา ทำหน้าที่เก็บข้อมูลสถิติเกี่ยวกับพลังงานทั้งทางด้านอุปสงค์ อุปทาน การจัดจำหน่าย ราคา เทคโนโลยี รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและการเงิน โดยมีจุดประสงค์เพื่อคาดการณ์ วิเคราะห์และผลักดันนโยบายพลังงานที่เหมาะสม ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพลังงาน รวมถึงผลกระทบของพลังงานต่อภาวะเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมโดยการประกาศปริมาณน้ำมันดิบคงคลังของสำนักงานสารสนเทศด้านพลังงานของสหรัฐอเมริกา

จะส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันดิบเวสต์เท็กซัส นอกจากนี้ ปริมาณน้ำมันคงคลังของยุโรป ญี่ปุ่นและสิงคโปร์ที่มีขนาดใหญ่ก็จะมีผลกระทบต่อราคาน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปในแต่ละภูมิภาคนั้น ๆ เช่นกัน

2. ตลาดเงินและตลาดทุน มีความเชื่อมโยงกับตลาดน้ำมันในปัจจุบัน เนื่องจากการซื้อขายน้ำมัน มีลักษณะเป็นซื้อขายเพื่อการลงทุนมากขึ้น นักลงทุนจะตัดสินใจลงทุนในตลาดที่ให้ผลตอบแทน สูงที่สุด โดยจะขายหรือถอนเงินจากตลาดที่ให้ผลตอบแทนต่ำกว่าทำให้เกิดภาวะการเก็งกำไรใน ตลาดหลักทรัพย์และตลาดล่วงหน้า อีกทั้งมีลักษณะเปิด จึงง่ายต่อการลงทุน ส่งผลให้มีความผัน พวนของระดับราคาน้ำมันดิบ

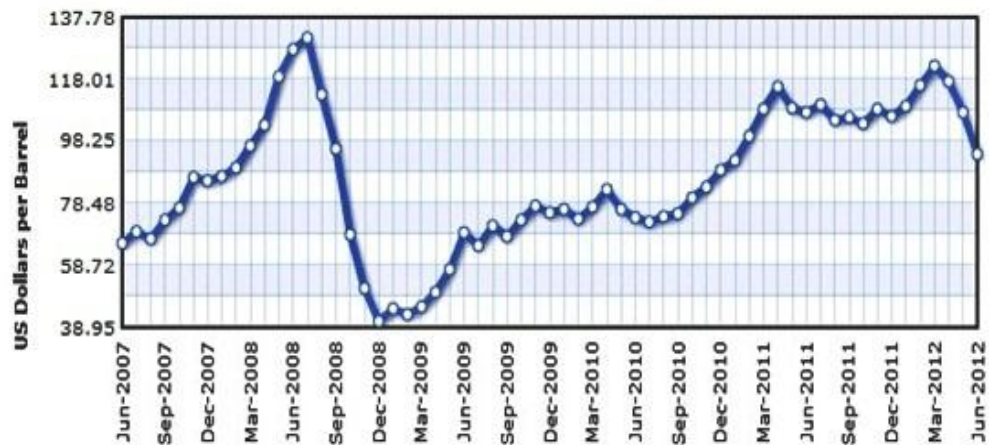
3. ปัจจัยทางด้านความรู้สึกรู้สึกของตลาด (Sentiment) ความรู้สึกของตลาด หรือ เราเรียกว่าปัจจัย ทางด้านจิตวิทยา เนื่องจากความรู้สึกของนักลงทุนต่อข่าวหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ และการคาดการณ์ เกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ในอนาคต เช่น สภาพเศรษฐกิจ ความต้องการใช้น้ำมันในอนาคต ปริมาณน้ำมัน ที่จะผลิตออกมาสู่ตลาด และปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองของประเทศผู้ผลิตน้ำมันดิบที่อาจจะ ส่งผลกระทบต่อปริมาณการผลิตน้ำมันดิบ

จากภาวะการณ์ความตึงเครียดของสหรัฐอเมริกาต่อเรื่องการพัฒนาโปรแกรมนิวเคลียร์ของ อิหร่าน ซึ่งเป็นประเทศที่ผลิตน้ำมันดิบได้เป็นอันดับที่ 4 ของโลกรวมไปถึงความไม่มั่นคงและ ไร้เสถียรภาพทางการเมืองของประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลาง ทำให้เกิดความผันผวนในตลาด น้ำมันดิบ ซึ่งเรื่องเหล่านี้จะส่งผลในแง่จิตวิทยาต่อนักลงทุน ทำให้มีแรงซื้อน้ำมันเพิ่มขึ้นจำนวน มากเพื่อเก็งกำไรในอนาคต (Hanna, 2012; McDonale 2012)

เมื่อพิจารณาจากรูปที่ 1.1 จะเห็นได้ว่าวิกฤตเศรษฐกิจขึ้นต้น ส่งผลกระทบทำให้ราคาน้ำมันดิบ คูโบปปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยในปี พ.ศ. 2549 มีราคาเฉลี่ยทั้งปีประมาณ 61.52 ดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรล ต่อมาในปี พ.ศ.2550 ราคาเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 68.5 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อ บาร์เรลโดยในปี พ.ศ. 2551 เป็นปีที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกผันผวนเป็นอย่างมาก ราคาน้ำมัน ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และทำสถิติสูงสุดในช่วงครึ่งปีแรก แต่ผลจากวิกฤติเศรษฐกิจของ สถาบันการเงินและการชะลอตัวแผนธุรกิจในประเทศจีนได้ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันลดลง ซึ่งกดดันให้ราคาน้ำมันปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว โดยน้ำมันดิบคูโบ ณ สิ้นไตรมาส 2/2551 ราคา อยู่ที่ 128 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ลดลงมาอยู่ที่ 96 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ณ สิ้นไตรมาส 3/2551 (วิโรจน์ มวิจักษณ์, 2551; สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550)

สำหรับปี พ.ศ. 2552 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยลดลงอยู่ที่ 61.90 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล และเพิ่ม ขึ้นมาอยู่ที่ 78.80 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ในปี พ.ศ. 2553 และในปี พ.ศ.2554 ราคาน้ำมันดิบ ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจากสาเหตุความไม่เสถียรภาพทางการเมืองของกลุ่มประเทศ

ตะวันออกกลาง โดยค่าเฉลี่ยราคาน้ำมันดิบดูไบตลอดทั้งปีอยู่ที่ 106 ดอลลาร์สหรัฐ ฯ ต่อบาร์เรล สำหรับราคาน้ำมันดิบในปี พ.ศ.2555 คาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันดิบดูไบยังคงมีความผันผวน เนื่องจากได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจโลกอย่างต่อเนื่อง (ศูนย์พยากรณ์และสารสนเทศพลังงาน, 2554)



ที่มา : World Bank (2012)

รูปที่ 1.1 ความผันผวนของราคาน้ำมันดิบดูไบในช่วงเดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. 2550 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555

โลจิสติกส์ มีต้นกำเนิดมาจากกองทัพอังกฤษ ในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ในเวลานั้น โลจิสติกส์ หมายถึง การจัดระบบส่งกำลังบำรุงทางทหาร จึงต้องมีการขนย้าย ขนส่งอาวุธ ยุทโธปกรณ์ไปยังกองทัพ โดยในยุคนั้นถือว่าการขนส่งมีมาตรฐานการจัดการการเคลื่อนย้ายที่ดีและมีประสิทธิภาพ หลังจากนั้นการจัดการโลจิสติกส์ได้ถูกพัฒนาเรื่อยมา โดยเริ่มจากสหรัฐอเมริกา มีการแพร่กระจายสินค้าพืชผลทางการเกษตรไปยังภูมิภาคต่าง ๆ การแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคอย่างแพร่หลาย ดังนั้นโลจิสติกส์จึงไม่ได้ถูกจำกัดเพื่อใช้แต่เพียงวงการทางทหารและขนส่งสินค้าเกษตรอีกต่อไป แต่โลจิสติกส์ยังได้ถูกขยายและมีวิวัฒนาการที่ดี ในที่สุดจึงนำมาใช้ในวงการธุรกิจและวงการอุตสาหกรรมอย่างกว้างขวาง (พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล, 2550)

ดังนั้นโลจิสติกส์ ถูกกล่าวได้ว่าเกิดขึ้นมาพร้อม ๆ กับการกำเนิดของมนุษย์ มนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่อยู่รวมตัวกันเป็นกลุ่มสังคม มีวิถีการดำเนินชีวิตตามวัฒนธรรมขนบธรรมเนียมและประเพณี มีการไปมาหาสู่กัน แลกเปลี่ยนสินค้า อีกทั้งยังมีการต่อสู้เพื่อแย่งชิงการครอบครองทรัพยากร ทั้งนี้กิจกรรมการเคลื่อนย้ายและการจัดเก็บทรัพยากรของมนุษย์ล้วนแล้วแต่เป็นงานที่มีลักษณะการจัดการแบบโลจิสติกส์ทั้งสิ้น ความหมายทางโลจิสติกส์ได้ถูกเปลี่ยนแปลงไปตามยุค

สมัย โดยเปลี่ยนไปตามวิธีการดำเนินธุรกิจ ในปัจจุบันโลจิสติกส์ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานคือเป็นต้นทุนด้านการขนส่งของประเทศ การผลิตสินค้าหรือการบริการต่าง ๆ ซึ่งมีการติดต่อปฏิสัมพันธ์กัน เช่น การขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบไปยังโรงงาน ผ่านกระบวนการการผลิตกลายเป็นผลิตภัณฑ์ จากนั้นมีการขนส่งผลิตภัณฑ์หรือสินค้าเข้าสู่ตลาด เพื่อกระจายให้ถึงมือผู้บริโภค (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ, ศลิษา ภมรสถิต,และจักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา, 2547)

ความหมายของการขนส่งทางโลจิสติกส์เชิงเศรษฐศาสตร์ หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคล สิ่งมีชีวิตหรือสิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยอาศัยอุปกรณ์ในการขนส่งตามความต้องการและเกิดอรรถประโยชน์ การขนส่งนับเป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งการขนส่งและโลจิสติกส์มีความสำคัญดังนี้ (ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, 2548)

1. การขนส่งช่วยขยายตลาดให้กว้างยิ่งขึ้น เมื่อมีการผลิตสินค้าได้แล้ว การขนส่งและโลจิสติกส์จะทำหน้าที่กระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคทั้งภายในและต่างประเทศ ทำให้ตลาดมีการขยายตัวมากขึ้น อีกทั้งรายได้จากการจำหน่ายสินค้ายังเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

2. การขนส่งช่วยลดต้นทุนการผลิต การขนส่งเป็นต้นทุนการผลิตอย่างหนึ่ง เนื่องจากการดำเนินธุรกิจนั้นต้องมีการขนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งผลิตมายังโรงงาน ดังนั้นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ขนส่งวัตถุดิบได้ครั้งละมาก ๆ นับเป็นวิธีการประหยัดและลดต้นทุนในการผลิตสินค้า

3. การขนส่งช่วยให้เกิดการจ้างแรงงาน ธุรกิจการขนส่งมีความต้องการแรงงานมากขึ้น และเป็นการนำแรงงานจากที่หนึ่งที่มีแรงงานจำนวนมากไปยังอีกที่หนึ่งที่มีความต้องการแรงงาน

4. การขนส่งช่วยก่อให้เกิดดุลยภาพในระดับราคาสินค้า กล่าวคือ เมื่อมีการขนส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภคนั้นเป็นการกระจายสินค้าให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค ดังนั้นราคาที่จำหน่ายสินค้าในแต่ละจังหวัดจะเป็นราคาที่ใกล้เคียงกัน ทำให้เกิดดุลยภาพในราคาสินค้า

5. การขนส่งช่วยให้สินค้าถึงมือผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการขนส่งที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในปัจจุบัน ทำให้ผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพและทันเวลา

ในปัจจุบันเป็นยุคการค้าเสรีซึ่งยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าการดำเนินธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ของแต่ละบริษัทต่างแข่งขันกันในด้านประสิทธิภาพ คือ ความสามารถในการส่งมอบสินค้าและบริการให้แก่ลูกค้าให้ได้ตามเป้าหมาย โดยได้รับความพึงพอใจจากลูกค้าอย่างสูงสุด ในระดับต้นทุนที่ต่ำกว่า ทั้งนี้เพื่อให้ได้ซึ่งผลกำไรที่สูงกว่าคู่แข่งในตลาด โดยปัจจัยหลักที่สำคัญต่อต้นทุนทางโลจิสติกส์ ได้แก่ การจัดซื้อ การจัดเก็บ การจัดการสินค้าคงคลัง การขนย้ายการขนส่ง และการกระจายสินค้า ทั้งนี้องค์กรธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ได้มีการนำบริษัทเข้าตลาดหลักทรัพย์เพื่อทำการขยายและพัฒนาธุรกิจต่อไป (ดวงพรรณ กริชชาญชัย, 2549)

หลักทรัพย์ธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่น่าสนใจสำหรับการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ เนื่องจากได้รับประโยชน์จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะการขยายตัวทางธุรกิจในภูมิภาคอาเซียนที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศ (กมลวรรณ กิตติพัฒน์วิทย์, 2548)

จากวิกฤตการณ์ราคาที่อยู่อาศัยต่ำกว่ามาตรฐาน (Subprime Crisis) กลายเป็นวิกฤตการณ์แฮมเบอร์เกอร์กลางปี พ.ศ.2552 ทำให้ธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ทั่วโลกต้องประสบภาวะชะลอตัวส่งผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากเผชิญภาวะวิกฤตอย่างหนักจนผลประกอบการขาดทุนสำหรับการชะลอตัวของธุรกิจ กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในรอบนี้ มีสาเหตุสำคัญจากวิกฤตหนี้สาธารณะในยุโรปรวมไปถึงความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองของกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง โดยเฉพาะอิหร่านและลิเบียที่ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันดิบซึ่งเป็นภาระสำคัญที่มีผลกระทบต่อต้นทุนทางธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี พ.ศ.2555 ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีความต้องการใช้บริการการขนส่งในภาคการบริการการท่องเที่ยว ภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร การก่อสร้าง การคมนาคม และการค้าปลีก แม้ว่าอุปสงค์ในต่างประเทศมีแนวโน้มลดลง แต่อัตราการขยายตัวของกลุ่มธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ยังอยู่ในระดับที่ดี เมื่อเปรียบเทียบกับเวลาช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ธุรกิจประสบปัญหาอุทกภัยรุนแรงในปี พ.ศ.2554 นอกจากนี้ธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ยังได้รับปัจจัยบวกจากราคาน้ำมันดิบที่ลดลง ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงตามไปด้วย ถือเป็นผลดีต่อธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ ทำให้มีผลประกอบการและผลกำไรสุทธิที่ดีขึ้นสามารถเห็นได้จากการสะท้อนราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเนื่องจากหลักทรัพย์ธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย เป็นกลุ่มหลักทรัพย์ที่มีบทบาทต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (Stock Exchange of Thailand: SET) ทั้งนี้เมื่อราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีความผันผวนจากปัจจัยต่าง ๆ ย่อมส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทที่ประกอบธุรกิจกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์ราคาน้ำมันดิบ โดยอ้างอิงตลาด Dubai ที่มีผลกระทบต่อความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวต่อราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการพยากรณ์ทิศทางราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในอนาคตอีกยังเป็นแนวทางในการวางแผนธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้ความผันผวนของราคาน้ำมันดิบ รวมไปถึงแนวโน้มราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ในอนาคต (ธนวัฒน์ คิมผล และกิตติพันธ์ คงสวัสดิ์เกียรติ, 2552;

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2555; สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค, 2555; สำนักส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ, 2552)

การศึกษารัชนีครั้งนี้ได้เลือกตัวแปรหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเป็นหลักทรัพย์ที่มีมูลค่าตามราคาตลาด (Market Capitalization) สูงซึ่งการซื้อขายมีสภาพคล่องสูงอย่างสม่ำเสมอและมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นรายย่อยผ่านเกณฑ์ที่กำหนดการปรับรายการหลักทรัพย์อีกทั้งยังคิดอยู่ในอันดับการซื้อขายดัชนีหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้แก่ 1. AOT: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 2. BECL: บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 3. THAI: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ 4. TTA: บริษัท โทรีเซนไทยเอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) แต่ละบริษัทประกอบกิจการ ดังนี้ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2556)

1. AOT: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อบริษัท	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่	333 หมู่ที่ 7 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร
เบอร์โทรศัพท์	0-2535-1111
เบอร์โทรสาร	0-2531-5559, 0-2535-4061
เว็บไซต์	www.airportthai.co.th
ตลาด	SET
กลุ่มอุตสาหกรรม	บริการ
หมวดธุรกิจ	ขนส่งและโลจิสติกส์
วันที่เข้าซื้อขายวันแรก	11 มีนาคม พ.ศ.2547

นโยบายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิที่เหลือหลังหักสำรองต่าง ๆ ทุกประเภทที่บริษัทได้กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต

รายละเอียดเกี่ยวกับทุน

ทุนจดทะเบียน	14,285,700,000.00 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	14,285,700,000.00 บาท
จำนวนหุ้นจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	1,428,570,000 หุ้น

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เดิมใช้ชื่อว่าท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมเป็นองค์กรบริหารงานท่าอากาศยานระดับแห่งชาติของไทย โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 เพื่อดำเนินการท่าอากาศยานต่าง ๆ ให้ตรงกับระดับแห่งชาติ และรับโอนกิจการท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งเคยสังกัดกรมการบินพลเรือน (กองทัพอากาศ) ที่จำเป็นต้องถูกยุบไป ต่อมา ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทภายใต้นโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย โดยได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลชื่อ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และชื่อภาษาอังกฤษคือ Airports of Thailand Public Company Limited และใช้ชื่อย่อว่า AOT ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา โดยกระทรวงการคลังถือหุ้นร้อยละ 70 บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารงานท่าอากาศยานระหว่างประเทศรวม 6 แห่ง คือ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิการประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยานรวมทั้งดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่ กิจการการจัดตั้งสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานกิจการการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศการให้บริการช่างอากาศยานบริการต่าง ๆ เกี่ยวกับอากาศยาน สินค้า พัสตูลภัณฑ์ ผู้โดยสาร และลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมถึงการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการดังกล่าว เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาท่าอากาศยานให้สามารถรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอ ควบคู่กับการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการให้บริการที่มุ่งสู่การตอบสนองความต้องการและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ผู้โดยสารและสายการบิน โดยตระหนักถึงการดำเนินการภายใต้มาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลที่มุ่งเน้นในด้านการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก การสร้างจิตสำนึกในการบริการ และสภาพแวดล้อมที่ดีภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งการพัฒนาธุรกิจและการตลาดที่มุ่งเน้นการเติบโตของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ควบคู่กับการพัฒนาเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจและการบริหารความสัมพันธ์ลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งกำหนดแนวทางในการบริหารจัดการองค์กรเพื่อมุ่งสู่ประสิทธิภาพสูงสุด

2. BECL: บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ชื่อบริษัท	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่	238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร
เบอร์โทรศัพท์	0-2641-4611
เบอร์โทรสาร	0-2641-4610
เว็บไซต์	www.becl.co.th
ตลาด	SET
กลุ่มอุตสาหกรรม	บริการ
หมวดธุรกิจ	ขนส่งและโลจิสติกส์
วันที่เข้าซื้อขายวันแรก	31 สิงหาคม พ.ศ.2538

นโยบายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิรวมของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการโครงสร้างทางการเงิน การลงทุน และความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

รายละเอียดเกี่ยวกับทุน

ทุนจดทะเบียน	8,000,000,000.00 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	7,700,000,000.00 บาท
จำนวนหุ้นจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	770,000,000 หุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจด้านการคมนาคมขนส่งซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่จัดสร้างโดยความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน ประกอบด้วยทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) สร้างโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2524 ถึงปี พ.ศ. 2530 ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) เป็นทางพิเศษขนาดยกระดับ 6 ช่องจราจร (ประกอบด้วยพื้นที่บริการ 2 โครงข่าย คือ โครงข่ายในเมืองกับโครงข่ายนอกเมือง) และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยมอบหมายให้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการภายใต้สัญญาทางด่วน สายบางปะอิน-ปากเกร็ด ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3. THAI: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ชื่อบริษัท	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่	89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
เบอร์โทรศัพท์	0-2545-1000, 0-2595-1000
เบอร์โทรสาร	0-2513-0203
เว็บไซต์	www.thaiairways.com
ตลาด	SET
กลุ่มอุตสาหกรรม	บริการ
หมวดธุรกิจ	ขนส่งและโลจิสติกส์
วันที่เข้าซื้อขายวันแรก	23 กรกฎาคม พ.ศ.2535

นโยบายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวมทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต

รายละเอียดเกี่ยวกับทุน

ทุนจดทะเบียน	26,989,009,500.00 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	21,827,719,170.00 บาท
จำนวนหุ้นจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	2,182,771,917 หุ้น

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินกิจการในด้านการบินพาณิชย์ในประเทศและระหว่างประเทศในฐานะสายการบินแห่งชาติ เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2502 โดยการทำสัญญาร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศและได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ.2503 ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน ตามมติคณะรัฐมนตรีรับมอบโอนหุ้นที่ซื้อมาให้กระทรวงการคลัง ดังนั้นการบินไทย จึงเป็นสายการบินของคนไทยอย่างแท้จริง

4. TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ชื่อบริษัท	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่	อาคารอรกานต์ ชั้น 8, 26/26-27 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
เบอร์โทรศัพท์	02250056974
เบอร์โทรสาร	0-2253-9497, 0-2254-8436
เว็บไซต์	www.thoresen.com
ตลาด	SET
กลุ่มอุตสาหกรรม	บริการ
หมวดธุรกิจ	ขนส่งและโลจิสติกส์
วันที่เข้าซื้อขายวันแรก	25 กันยายน พ.ศ.2538

นโยบายเงินปันผลประมาณร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิของงบการเงินรวมหลังหักภาษีเงินได้ แต่ไม่รวมกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ขึ้นกับแผนการลงทุน และปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

รายละเอียดเกี่ยวกับทุน

ทุนจดทะเบียน	1,132,807,060.00 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	991,206,164.00 บาท
จำนวนหุ้นจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	991,206,164 หุ้น

บริษัทโทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2526 และได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2537 บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจเพื่อการลงทุนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Investment Holding Company) มีธุรกิจหลัก 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มธุรกิจขนส่ง กลุ่มธุรกิจพลังงาน และกลุ่มธุรกิจโครงสร้างขั้นพื้นฐาน อีกทั้งประกอบธุรกิจเดินเรือและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือครอบคลุมถึงบริการด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเดินเรือ เช่น ธุรกิจตัวแทนเรือ ธุรกิจการขนถ่ายสินค้า ธุรกิจนายหน้าเช่าเหมาเรือ ธุรกิจนอกชายฝั่ง ธุรกิจการสื่อสารทางทะเล ธุรกิจการบริหารท่าเรือ และธุรกิจซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการนำราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ดังกล่าวมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับราคาน้ำมันดิบโดยอ้างอิงตลาด Dubai เนื่องจากการซื้อขายน้ำมันดิบในแถบทวีปเอเชีย-แปซิฟิก มักใช้ราคาน้ำมันดิบดูไบเป็นราคาอ้างอิง โดยใช้วิธีการทดสอบ Unit Root ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง (Structural Breaks with Unit Root Test) และศึกษาความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง (Cointegration with Structural Breaks) อีกทั้งยังมีการใช้เทคนิคทางเศรษฐมิติโดยวิธี Threshold Cointegration ทั้งนี้การศึกษาในประเทศไทยโดยวิธีการทดสอบ Unit Root ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างและศึกษาความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง อีกทั้ง Threshold Cointegration ยังเป็นเครื่องมือทางเศรษฐมิติที่ใหม่และไม่ค่อยแพร่หลายนัก เป็นสาเหตุให้เกิดศึกษาในเรื่องดังกล่าว

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวระหว่างราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง
2. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวระหว่างราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อนักลงทุน ซึ่งสามารถนำไปประกอบการตัดสินใจในการลงทุนซื้อขายหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ เมื่อราคาน้ำมันดิบมีการเปลี่ยนแปลง
2. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารธุรกิจด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ในการวางแผนการดำเนินงานของบริษัทให้มีประสิทธิภาพ
3. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐบาลในการพัฒนาและดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจมหภาค เมื่อราคาน้ำมันดิบมีการเปลี่ยนแปลง

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวของราคาน้ำมันดิบกับราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างนั้น ผู้ศึกษาจะใช้ข้อมูลประเภทรายวันแบบรายวัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2543 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2555 รวมจำนวนค่าสังเกต 1,883 ค่า ข้อมูลถูกอ้างอิงจากฐานข้อมูล ทอมสัน รอยเตอร์

(Thomson Reuters Data Feeds) จัดให้สืบค้นโดยศูนย์การเงินการลงทุน (Finance and Investment Center: FIC) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

1.5 นิยามศัพท์

โลจิสติกส์ (Logistics) คือ กิจกรรมที่กระทำเพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมไปถึงการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า จากแหล่งที่ผลิต (Source of Origin) จนกระทั่งสินค้าได้มีการส่งมอบไปยังแหล่งที่มีความต้องการ (Source of Consumption) คือผู้บริโภคนั่นเอง โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีเป้าหมายในการส่งมอบแบบทันเวลาและเพื่อลดต้นทุน และมุ่งให้เกิดความพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า (Customers Satisfaction) อีกทั้งส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ (ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์, 2548)

หนี้ซับไพรม์ (Sub-prime Loan) คือ หนี้ที่ผู้ให้กู้ปล่อยให้กับผู้กู้ที่โดยทั่วไปไม่สามารถขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินปกติได้ ผู้ปล่อยกู้เหล่านี้บางแห่งเป็นบริษัทอิสระ แต่ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทลูกของสถาบันการเงิน โดยผู้ให้กู้เหล่านี้ จะปล่อยกู้ให้กับผู้กู้ที่หากไปขอสินเชื่อตามปกติจะไม่ผ่านการอนุมัติ อาจจะเป็นเพราะสัดส่วนของกระแสเงินสด ที่จะนำมาชำระคืนหนี้ต่ำเกินไป อันอาจเกิดจากรายจ่ายสูง รายได้จึงไม่เหลือมากพอที่จะผ่อนจ่ายคืนหนี้ในสัดส่วนที่ผู้ให้กู้พอใจ (ขุนทอง ลอเสนีวานิช, 2552)

น้ำมันดิบ (Crude Oil) คือ สารประกอบของไฮโดรคาร์บอน สามารถพบได้ในชั้นหินบางบนเปลือกโลก มีลักษณะเป็นของเหลวสีน้ำตาลเข้มเกือบดำ ก่อนการใช้งานต้องผ่านกระบวนการกลั่น จะได้ผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่สารระเหยง่ายสีอ่อนไปจนถึงน้ำมันดำข้นหนา (บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), 2555)

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (Stock Exchange of Thailand) คือ สถาบันที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 153 เป็นตลาดหลักทรัพย์ที่ดำเนินงานในรูปแบบของหน่วยงานหนึ่งที่ไม่แสวงหาผลกำไร ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการซื้อขายหลักทรัพย์ อีกทั้งยังกำหนดระเบียบกฎเกณฑ์เพื่อให้การซื้อขายหลักทรัพย์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยุติธรรม ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับตลาดหลักทรัพย์ ได้แก่ ธุรกิจให้บริการเกี่ยวกับหลักทรัพย์จดทะเบียน สำนักหักบัญชี ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ นายทะเบียนหลักทรัพย์ และธุรกิจให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับหลักทรัพย์นั้น ๆ โดยได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2556)

หลักทรัพย์ (Share or Stock) คือ หลักฐานที่แสดงความเป็นเจ้าของส่วนหนึ่งในบริษัท โดยราคาหลักทรัพย์จะเปลี่ยนแปลงตามภาวะของตลาดรวมไปถึงสภาพเศรษฐกิจ และผลประกอบการของบริษัท (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2556)

มูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด (Market Capitalization) คือ มูลค่าตามราคาตลาดโดยรวมของหลักทรัพย์จดทะเบียน ซึ่งเป็นค่าที่คำนวณจากการนำราคาปิดของหลักทรัพย์จดทะเบียน คูณกับจำนวนหลักทรัพย์จดทะเบียน ปัจจุบันการคำนวณมูลค่าตามราคาตลาดรวมของหลักทรัพย์จดทะเบียน ครอบคลุมหลักทรัพย์ประเภทหุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ หุ้นกู้ และใบสำคัญแสดงสิทธิในการจองซื้อหุ้นสามัญ ซึ่งมูลค่าดังกล่าวจะสะท้อนให้ผู้ลงทุนเห็นถึงขนาดและความน่าสนใจลงทุนของตลาดหลักทรัพย์นั้น ๆ ทั้งในแง่ของสภาพคล่องปริมาณและประเภทสินค้าที่จะเลือกลงทุน (วิธาน เจริญผล, 2549)

1.6 โครงสร้างของงานวิจัย

ในส่วนของเนื้อหาและภาพรวมของการศึกษาถึงความสัมพันธ์เชิงคุณภาพระยะยาวของราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างนั้น เพื่อความสะดวกในการค้นหาข้อมูล และง่ายต่อการทำความเข้าใจ ประกอบไปด้วยส่วนต่าง ๆ ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ

ในส่วนของบทนี้ จะกล่าวถึงที่มาและความสำคัญของงานวิจัยวัตถุประสงค์ในการศึกษาระบุขอบเขตของการศึกษารวมถึงนิยามศัพท์ต่าง ๆ ที่ใช้ในงานวิจัยขึ้นนี้อีกทั้งยังอธิบายโครงสร้างของเอกสารงานวิจัยทั้งหมดด้วย

บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทนี้ได้กล่าวถึงแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่สามารถนำมาเชื่อมโยงกับการคิด วิเคราะห์ในการทำงานวิจัยขึ้นนี้ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องบ้างกับการศึกษาในครั้งนี้เพื่อที่จะนำมาประกอบการศึกษาและค้นคว้าหาข้อมูลในส่วนข้อมูลทฤษฎี

บทที่ 3 ระเบียบและวิธีการศึกษา

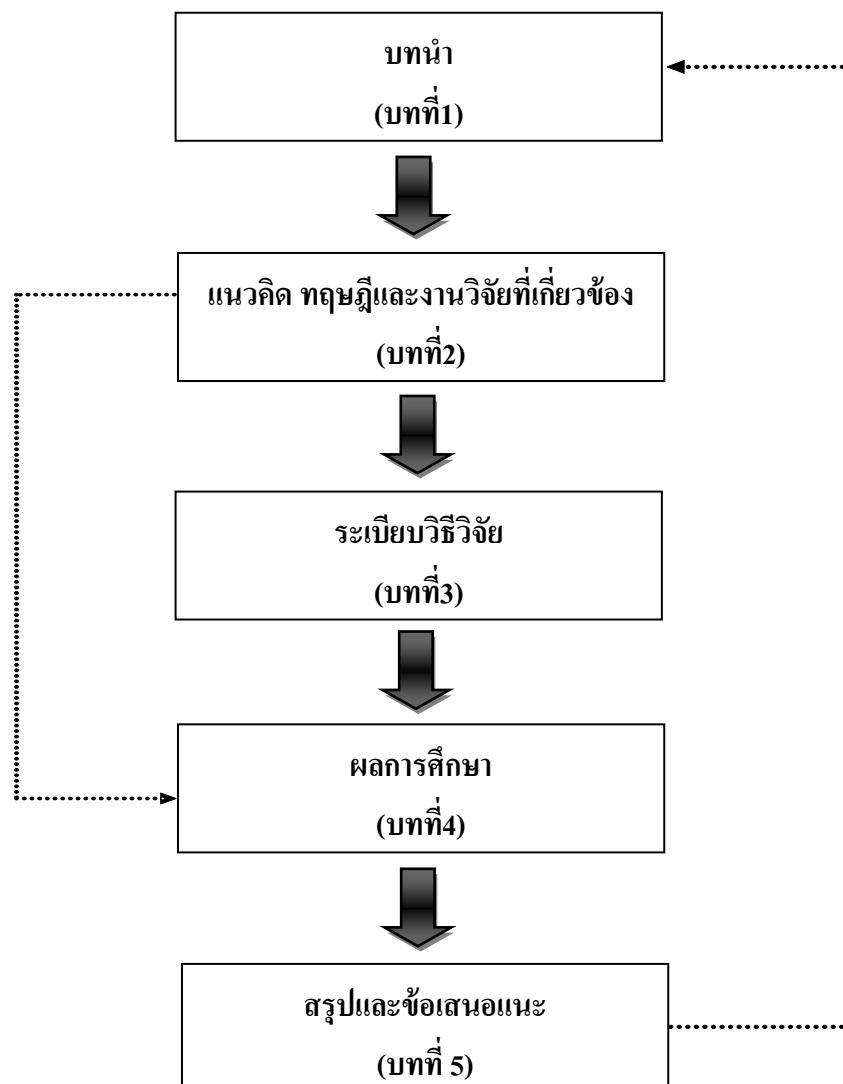
ส่วนนี้จะเป็นการกล่าวถึงการวางแผนกิจกรรมและวิธีการด้านต่าง ๆ ในการทำวิจัยให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยระบุถึงข้อมูลที่นำมาใช้ในการศึกษา ระเบียบวิธีการศึกษาเป็นการกำหนดวิธีการหรือขั้นตอนในการศึกษาวิจัยให้สามารถประสบความสำเร็จรวมถึงการอธิบายกรอบแนวคิดว่าเป็นไปในทิศทางใดใช้เครื่องมืออะไรในการศึกษาครั้งนี้และมีกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างไร

บทที่ 4 ผลการศึกษา

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูล ในการศึกษาถึงความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวของราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง โดยใช้วิธีการทางเศรษฐมิติแนวใหม่ด้วยเทคนิค Unit Root with Structural Breaks, Threshold Cointegration และ Threshold Error Correction Model (TECM)

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะเป็นการสรุปผลการวิจัยเพื่อให้ผู้อ่านสามารถทราบผลการวิจัยได้อย่างรวดเร็วรวมไปถึงข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากการวิจัยเพื่อให้การวิจัยในอนาคตมีความถูกต้องและตรงกับความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น



รูปที่ 1.2 โครงสร้างของเอกสารงานวิจัย

1.7สรุป

การศึกษาเรื่องความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวของราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างนั้น เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาวของราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับการศึกษาครั้งนี้ ทำให้ทราบว่าราคาน้ำมันดิบและราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์เชิงดุลยภาพระยะยาว กล่าวคือความผันผวนของราคาน้ำมันดิบมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนั้นการศึกษานี้จึงเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารธุรกิจด้านขนส่งและโลจิสติกส์ในการวางแผนธุรกิจให้มีประสิทธิภาพภายใต้ภาวะความผันผวนของราคาน้ำมันดิบ อีกทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อนักลงทุน โดยนำไปประกอบการตัดสินใจในการลงทุน สำหรับในบทถัดไปจะทำการกล่าวถึงแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่สามารถนำมาเชื่อมโยงกับการคิด วิเคราะห์ในการทำงานวิจัยชิ้นนี้ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้